

## Chapitre 6

# LES MATERIELS ET L'ENERGIE

1989 est marquée par la remontée des prix des carburants. Le prix de l'essence augmente de 7,4% après une quasi-stabilité en 1988. Celui du gazole de 5,6% contre -2,7% en 1988. Or, cette hausse est imputable pour plus des deux tiers à celle du prix du produit, les taxes ayant moins augmenté en 1989 (1).

S'agissant des matériels, l'année 1989 aura été marquée par une nouvelle croissance des immatriculations, mais à un taux moindre que les années 1988 et 1987 qui avaient été exceptionnelles : +2,6% pour les voitures neuves (+5,3% en 1988 et +9,9% en 1987) et +2,4% pour les camionnettes et camions neufs (+7,6% en 1987). Notons toutefois que les parts de marchés des constructeurs français s'effritent, les immatriculations françaises des voitures neuves n'augmentant en 1989 que de 0,5% contre +6,1% pour les marques étrangères.

### LES TRANSPORTS ET L'ENERGIE

#### a) Les prix.

En 1989, le prix des importations de pétrole brut augmente sensiblement après la baisse de 1988 et la légère remontée de 1987 en moyenne annuelle : le coût moyen du brut importé passe de 641 F/t. en 1988 à 828 F/t. en 1989 (+29,1%) après -19,7% en 1988, et une hausse faible de 3,5% en 1987. Cette évolution résulte d'abord d'une hausse du dollar américain (+7% après -0,7% en 1988) mais surtout le prix du baril augmente de 20,6% (il baissait de -19% en 1988).

En fin d'année, on note toutefois une certaine stabilisation des prix du pétrole et une dépréciation du cours du dollar.

En France, les prix toutes taxes n'augmentent toutefois que de +7,4% pour l'essence, 5,6% pour le gazole en 1989 (tableau 6.2 page suivante).

TABLEAU 6.1

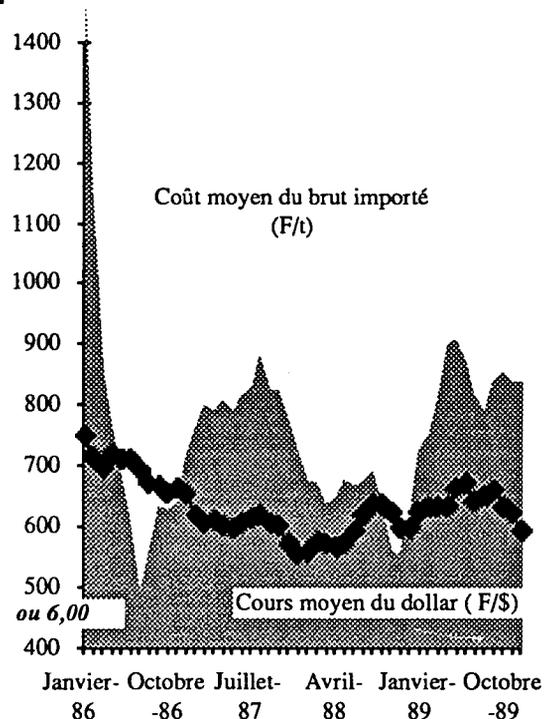
#### Coût du pétrole brut importé en France.

	1985	1986	1987	1988	1989
prix de référence OPEP (\$/baril)	28	14	17	14	17
Coût moyen en \$ / t.	204,4	111,5	132,9	107,6	129,8
cours du Dollar (en francs)	8,99	6,93	6,01	5,96	6,38
Coût moyen du brut importé en francs/t. CAF	1838	773	799	641	828

Source : OEST, Direction Générale des Douanes.

GRAPHIQUE 6.1

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



Source : Direction Générale des Douanes.

(1) En effet, la TIPP n'a pas connu en 1989 d'évolution aussi forte que les années précédentes : les taux unitaires (exprimés en F/hl) augmentent de l'ordre de 4% pour le super et le gazole en 1989 contre +11% en 1988.

Le poids de la fiscalité sur les produits pétroliers limite en effet l'impact des variations du prix du pétrole brut : les prix hors taxes de ces deux carburants augmentent respectivement de 17,4% et de 8,5%. 1989 marque un retournement de tendance du poids de la fiscalité, laquelle représente 73,3% du prix de l'essence, entraînant une moindre croissance des prix que celle qui aurait résulté sans cette baisse relative.

TABLEAU 6.2

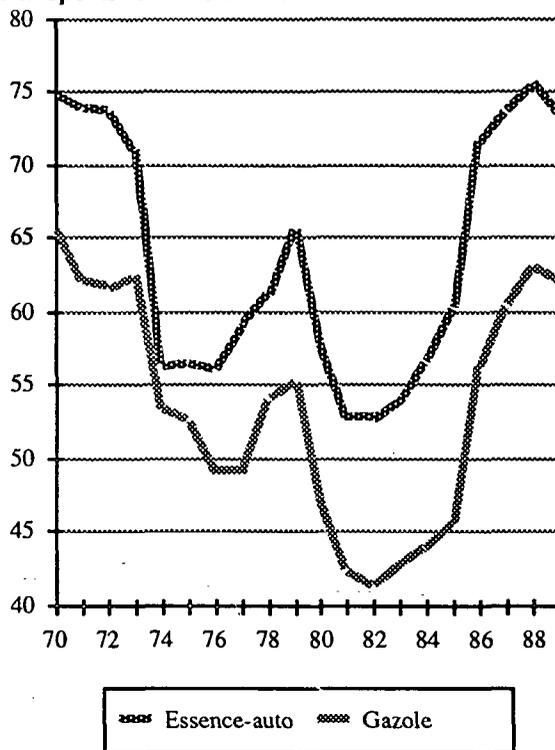
Prix à la pompe des carburants en francs (1).

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>essence</b>					
TTC	5,46	4,66	4,72	4,70	5,05
Hors taxes	2,14	1,32	1,24	1,15	1,35
Valeur des taxes	3,32	3,34	3,48	3,55	3,70
<b>super.</b>					
TTC	5,64	4,77	4,83	4,82	5,17
Hors taxes	2,16	1,28	1,19	1,11	1,31
Valeur des taxes	3,48	3,49	3,64	3,71	3,86
<b>gazole</b>					
TTC	4,29	3,40	3,29	3,20	3,38
Hors taxes	2,31	1,48	1,30	1,18	1,28
Valeur des taxes	1,98	1,92	1,99	2,02	2,10
<b>diesel SNCF</b>					
TTC	2,70	1,70	1,51	1,36	1,59
Hors taxes	1,94	1,07	0,89	0,76	0,93
Valeur des taxes	0,76	0,63	0,62	0,60	0,66
<b>carburacteur</b>					
TTC	3,40	2,66	2,14	2,22	2,35
Hors taxes	2,79	2,16	1,72	1,77	1,86
Valeur des taxes	0,61	0,50	0,42	0,45	0,49
<b>fioul</b>					
TTC	3,02	2,07	1,93	1,82	2,03
Hors taxes	2,20	1,38	1,24	1,15	1,30
Valeur des taxes	0,82	0,69	0,69	0,67	0,73

Source : OEST, SNCF.

GRAPHIQUE 6.2

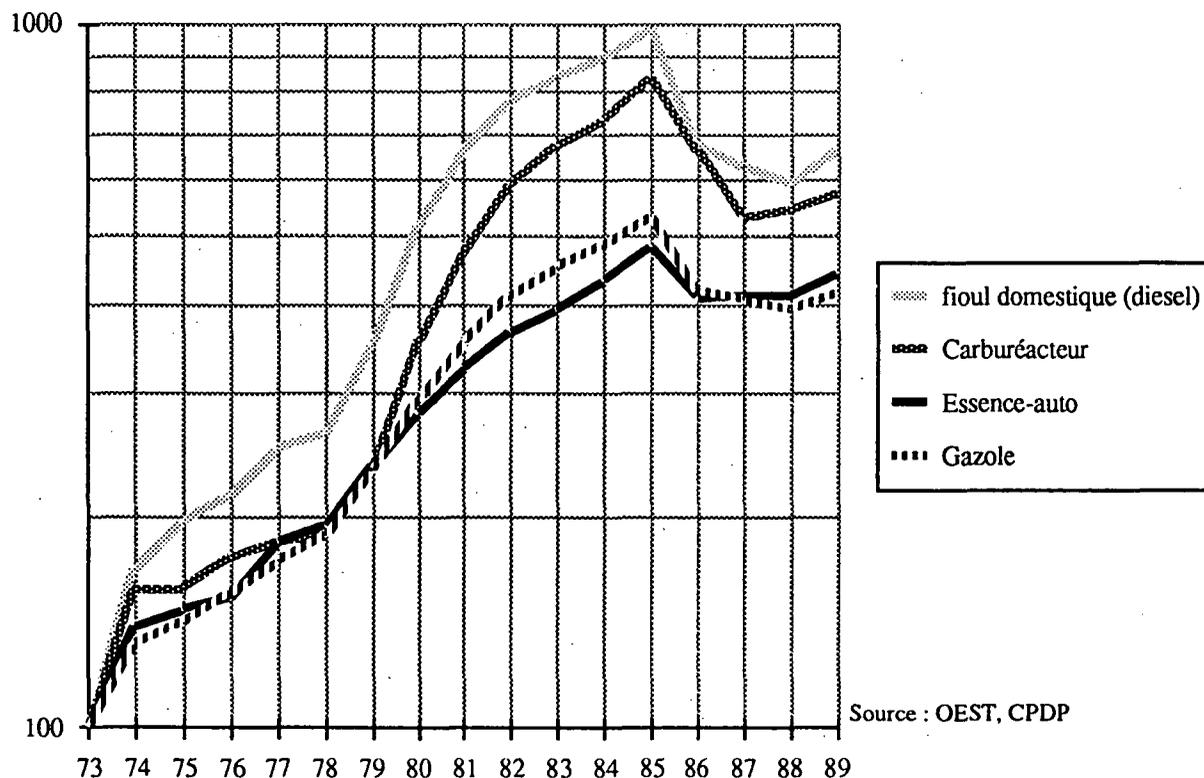
Part des taxes dans les prix des carburants des transports routiers en %.



(1) Les taxes comprennent la Taxe intérieure sur les produits pétroliers, les fonds de soutien aux hydrocarbures, la redevance à l'institut français du pétrole, et depuis 1982 la taxe sur fonds spécial des grands travaux; TVA comprise.

GRAPHIQUE 6.3

Evolution des prix des carburants des transports en % base 100 en 1973 (échelle logarithmique).



Source : OEST, CPDP

## b) Les consommations énergétiques.

Au total, la consommation finale énergétique du secteur des transports est en progression : +1,5 Mtep, soit +2,1% contre +5,7% en 1988. On observe en outre une croissance des consommations dans l'industrie, dans la sidérurgie et le secteur résidentiel et tertiaire. La structure de la consommation finale énergétique se modifie donc toujours en faveur des transports dont la part représente 24,9% en 1989 au lieu de 24,3% en 1987.

**TABEAU 6.3**  
Evolution des consommations d'énergie par secteur

	1985	1986	1987	1988	1989 (*)
Sidérurgie	9,3	8,4	8,0	8,6	8,8
Industrie	40,6	40,7	41,8	42,6	43,5
Tertiaire et résid.	68,5	71,6	72,1	75,1	76,1
Agriculture	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3
Transports	37,1	38,7	39,8	42,1	43,6
<b>Ensemble</b>	<b>158,6</b>	<b>162,5</b>	<b>164,9</b>	<b>171,6</b>	<b>175,3</b>

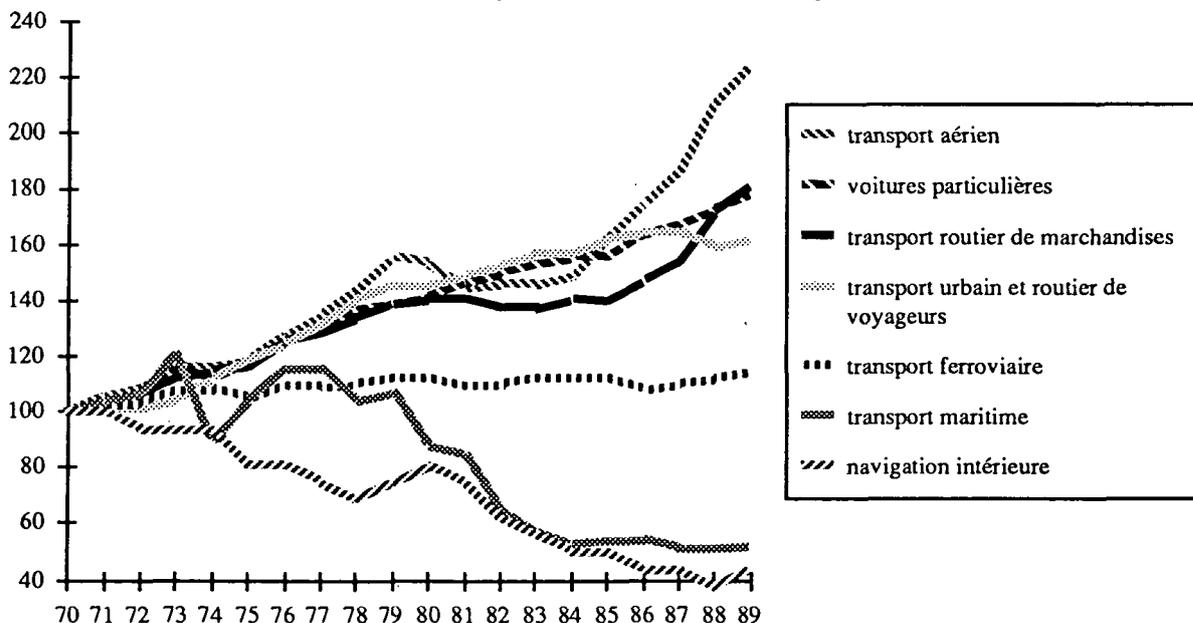
(\*) estimation pour 1989.

Source : Observatoire de l'Energie

Pour les carburants-auto (essence et super), les livraisons baissent en 1989 de 1,8% contre +1,5% en 1988. Les consommations de gazole continuent d'augmenter fortement de +11%. La raison en est surtout l'expansion des transports routiers de marchandises (+4,7% en tonnes-kilomètres). L'accroissement des immatriculations de véhicules particuliers à moteur diesel et de petits véhicules utilitaires contribuent également à l'augmentation de la consommation de gazole au détriment de celle de supercarburant.

**GRAPHIQUE 6.5**

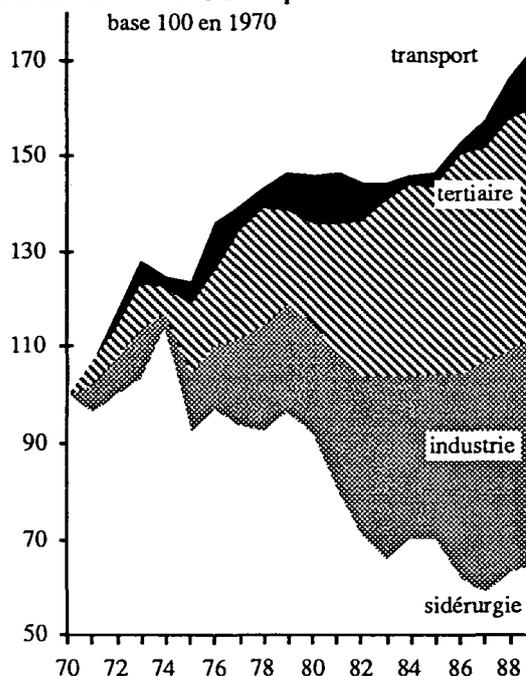
Evolution des consommations de carburant par mode (en millions de Tep) base 100 en 1970.



Source : CPDP

**GRAPHIQUE 6.4**

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



Source : Observatoire de l'Energie.

Au total, les consommations des carburants routiers augmentent de 3,8% contre +6% en 1987 et +3,3% en 1987 (cf. tableau page suivante).

Dans les transports ferroviaires, on note une légère hausse de la consommation d'énergie, en relation avec le regain des trafics après la stabilité de 1987.

S'agissant du carburéacteur, les livraisons augmentent de +6,6% en raison d'une forte croissance du trafic aérien international depuis 1987 favorisée par une baisse des tarifs et l'extension de tarifs promotionnels.

TABLEAU 6.4

**Evolution des consommations des principaux carburants**

	Milliers de tonnes				
	1985	1986	1987	1988	1989
Carburant-auto	18006	18484	18537	18824	18490
année n/n-1 (%)	-1,7	2,7	0,3	1,5	-1,8
Gazole	10906	11850	12803	14408	15992
année n/n-1 (%)	2,5	8,7	8,0	12,5	11,0
Ensemble	28912	30334	31340	33232	34482
année n/n-1 (%)	-0,2	4,9	3,3	6,0	3,8
Carburéacteurs	2588	2776	2971	3347	3568
année n/n-1 (%)	9,8	7,3	7,0	12,7	6,6

Source : C.P.D.P.

Lorsqu'on passe aux consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain exprimées en millions de Tep (tableau 6.5), on retrouve les principales évolutions observées dans le chapitre 1 sur les trafics : ralentissement de la croissance globale : +3,8% en 1989 contre +5,8% en 1988; avec pour les voitures particulières +1,8% contre +3,5% en 1988. On note aussi le regain dans le transport maritime.

**Encadré : la part croissante du gazole dans les consommations de carburants des voitures particulières**

La société SECODIP effectue auprès de 9000 ménages un recensement des voitures dont ils disposent, avec leurs caractéristiques. Parmi les informations, il apparaît que le gazole prend une place croissante dans les carburants utilisés par les voitures particulières, (16,9% des quantités consommées en 1989 contre 14,8% en 1988).

En outre, d'après cette enquête, la concurrence fer-route serait assez faible sur des distances longues: à une question au premier trimestre 1989 "pour un trajet de plus de 200 km, avez vous hésité à prendre le train?", la réponse est "NON" dans 95% des cas.

On note aussi que la durée moyenne d'un trajet (à plus de 200 km) est de 5 heures 20mn, soit une vitesse moyenne de 81 km/h. Toutefois, les difficultés de circulation sont nombreuses en région parisienne: quand la perte de temps est inférieure à 1 heure, 29% des trajets partent de l'Île-de-France ou y arrivent, mais ils sont 47% quand le retard atteint ou dépasse 1 heure.

Enfin 13% seulement des trajets de vacances font partie d'un circuit, lequel n'est en moyenne pas beaucoup plus long que les aller et retour. Ceci confirme bien que la voiture est surtout utilisée pour les déplacements à courte distance. Les "grands voyages" sont rares.

TABLEAU 6.5

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

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Transports ferroviaires (SNCF)	1,60	1,61	1,64	1,65	1,64	1,58	1,62	1,64	1,68
dont : électricité	1,16	1,18	1,21	1,24	1,24	1,22	1,25	1,29	1,33
Transports routiers de marchandises	10,06	9,85	9,79	10,04	9,95	10,47	10,97	12,23	13,01
essence	3,32	3,28	3,29	3,35	3,28	3,37	3,36	3,33	3,19
gazole	6,74	6,57	6,50	6,69	6,67	7,10	7,61	8,90	9,82
Transports urbains de voyageurs	0,35	0,36	0,38	0,38	0,40	0,40	0,40	0,40	0,41
gazole	0,18	0,19	0,20	0,20	0,21	0,21	0,21	0,21	0,21
électricité	0,17	0,17	0,18	0,18	0,19	0,19	0,19	0,19	0,20
Transports routiers de voyageurs gazole	0,47	0,48	0,48	0,48	0,49	0,50	0,50	0,47	0,51
Navigation intérieure (fuel)	0,12	0,10	0,09	0,08	0,08	0,07	0,07	0,06	0,07
Tranp. maritime : diesel marit. fuel (1)	3,65	2,82	2,49	2,27	2,33	2,34	2,19	2,19	2,25
Transport aérien : carburéacteur, (2)	2,44	2,46	2,45	2,50	2,74	2,94	3,14	3,54	3,77
Oléoducs (électricité)	0,11	0,10	0,09	0,09	0,08	0,12	0,10	0,11	0,09
Transports individuels	17,39	17,81	18,19	18,50	18,50	19,43	19,90	20,56	20,97
. deux roues (essence)	0,49	0,49	0,49	0,48	0,48	0,50	0,48	0,49	0,53
. voitures particulières, taxis *									
- essence	14,90	14,97	15,10	15,13	14,86	15,26	15,33	15,63	15,41
- gazole	2,00	2,35	2,60	2,89	3,16	3,67	4,09	4,44	5,03
Ensemble	36,19	35,59	35,60	35,99	36,21	37,85	38,89	41,20	42,76

Source : CPDP, OEST.

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

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

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

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

## LES MATERIELS

1989 est une année de bonne conjoncture pour les matériels de transport : la production en volume de la construction aéronautique croît de plus de 20%; celle de l'automobile de 4,9% après +6,5% en 1988, celle de la construction navale de +2,3%. Seule, la production des autres matériels de transport terrestre baisse.

### a) Les immatriculations de voitures .

Contrairement à certaines perspectives pessimistes, le marché français et européen a augmenté pour la cinquième année consécutive. Il a ainsi atteint 2 851 millions de voitures en Allemagne (+1,6%), 2 300 millions au Royaume Uni (+3,9%) et 2 275 millions en France (+2,6%). Sur les 17 pays de l'Europe de l'Ouest, les immatriculations ont crû de 3,5%.

Toutefois, en 1989, la croissance profite surtout aux marques étrangères : sur 57 158 immatriculations neuves supplémentaires, 7 033 seulement étaient françaises. Le taux de pénétration des voitures étrangères augmente de 36,1% en 1987 à 38,1% en 1989.

De fait, le solde des échanges de l'industrie automobile est toujours positif, mais il s'est dégradé passant de 29,8 milliards de francs en 1985 à 16,9 milliards en 1989 (1).

TABLEAU 6.6

### Immatriculations des voitures particulières et commerciales neuves en milliers

	1985	1986	1987	1988	1989
Total des immat. en évolution (%)	1770 0,5	1915 8,2	2105 9,9	2217 5,3	2274 2,6
marq. françaises en évolution (%)	1123 -0,6	1218 8,5	1345 10,4	1400 4,1	1407 0,5
% marques fr.	63,4	63,6	63,9	63,2	61,9
marq. étrangères en évolution (%)	646 2,5	696 7,6	760 9,3	817 7,5	867 6,1
% marques étr.	36,6	36,4	36,1	36,8	38,1

Source : OEST.

### b) Les immatriculations de véhicules utilitaires

S'agissant des véhicules utilitaires, les immatriculations sont à rapprocher des niveaux de trafic; ceux-ci augmentent très nettement depuis 1985. Cette tendance coïncide avec une progression soutenue des immatriculations également depuis 1985. On note cependant un ralentissement de celle-ci depuis 1988: +4,3% en 1989 pour les camions et camionnettes neufs contre +7,6% en 1987 et +2,4% en 1988. Ceci peut s'expliquer par le fait que la capacité de transport routier a atteint un niveau suffisant qu'il convient de ne pas dépasser pour ne pas grever la rentabilité des entreprises.

(1) Cette évolution défavorable n'est pas seulement liée à une moindre compétitivité. Elle provient aussi largement du fait d'une tendance à délocaliser une partie de la production dans des filiales à l'étranger.

GRAPHIQUE 6.6

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

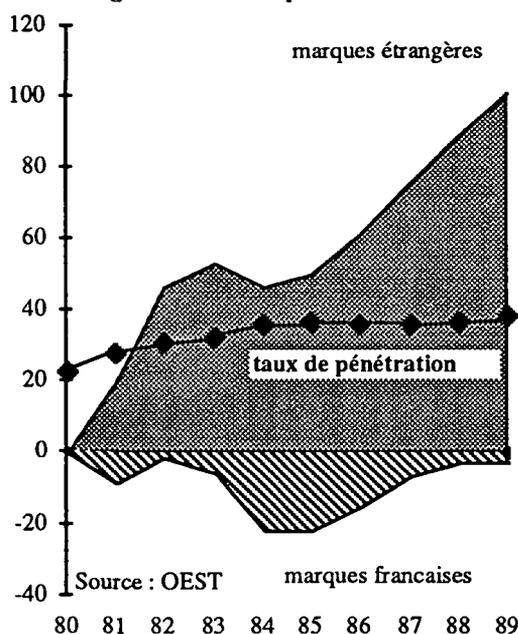


TABLEAU 6.7

### Immatriculations des véhicules utilitaires en milliers.

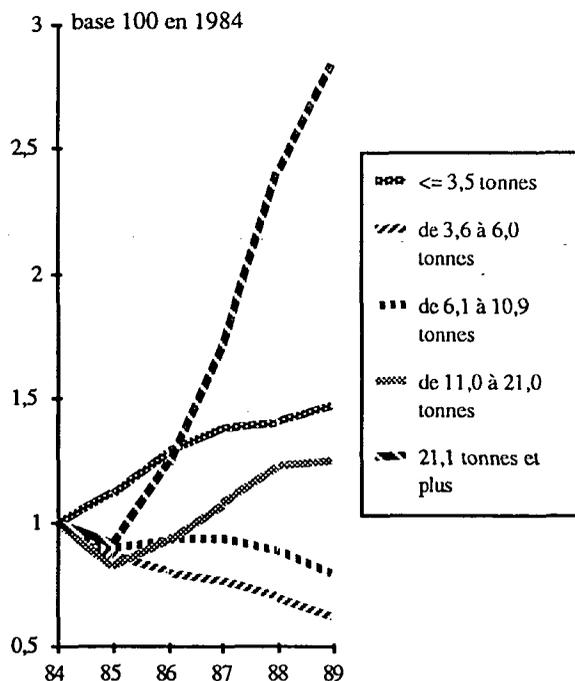
	1985	1986	1987	1988	1989
<b>bus-autocars</b>					
en niveau	4,5	4,1	4,1	4,1	4,1
en évolution (%)	1,5	-8,3	0,3	-1,3	0,0
<b>camions et camionnettes</b>					
<i>dt c.u. &lt; 6 t.</i>					
en niveau	300,2	344,2	369,2	376,1	393,3
en évolution (%)	11,9	14,7	7,3	1,9	4,6
<i>6t. &lt; c.u. &lt; 11 t.</i>					
en niveau	8,1	8,4	8,5	8,0	7,1
en évolution (%)	-10,7	4,2	0,6	-5,7	-10,9
<i>dt c.u. &gt;= 11 t.</i>					
en niveau	12,5	14,3	17,1	20,28	21,3
en évolution (%)	-16,3	14,8	19,5	18,6	5,1
<b>total c.u.</b>					
en niveau	320,7	367,0	394,8	404,4	421,8
en évolution (%)	9,8	14,4	7,6	2,4	4,3
<b>autres véh. utilitaires</b>					
<b>trac. routiers</b>					
en niveau	13,2	15,9	19,2	21,0	22,6
en évolution (%)	-17	20,9	20,4	9,6	7,2
<b>Remorques et semi-rem.</b>					
en niveau	12,2	14,0	18,4	21,9	24,7
en évolution (%)	-6,6	14,9	31,2	19,1	12,7
<b>Total</b>					
en évolution (%)	7,7	14,4	8,9	3,4	4,8

Source : OEST

A l'inverse, le marché des autobus et autocars poursuit sa lente tendance à la baisse des immatriculations (-1,3 % en 1988 ; stabilité en 1989).

Dans la catégorie des camions et camionnettes, on observe deux évolutions divergentes : d'une part, les véhicules de moins de 3 tonnes de CU, et ceux de plus de 11 tonnes augmentent fortement. D'autre part, ceux de moyen tonnage régressent régulièrement.

GRAPHIQUE 6.7  
Evolution des immatriculations des camionnettes et camions de 1984 à 1989 selon le P.T.A.C.



Source : OEST.

### b) Le parc routier.

Le parc routier serait de 27397 millions d'unités en 1989. Le parc des ménages qui représente la quasi-totalité du parc automobile (le reste étant notamment constitué des voitures de sociétés au nombre de 360 000 en 1988), stagne depuis deux ans autour de 21,5 millions de véhicules. En 1972, il ne dépassait pas 12 millions de véhicules, soit une augmentation de 80% sur la période. Les évolutions sont donc plus lentes que celles du marché de l'automobile (immatriculations). La mesure de ce parc reste toutefois quelque peu incertaine (cf. encadré page suivante).

Deux facteurs expliquent la progression du parc : les ménages sont plus nombreux, mais ils sont surtout plus équipés. Actuellement, le parc s'accroît surtout parce que les ménages sont de plus en plus possesseurs d'une seconde voiture (cf. chapitre 5).

Le parc dans son ensemble vieillit. L'âge médian des véhicules passe de 3,8 ans 1972 à 5,1 ans en 1988. Toutefois après un fort vieillissement du parc en 1980-1982 et en 1984-1985, l'âge médian se stabilise.

Le parc des camions et camionnettes de moins de 3 T. de CU, lui, croît fortement. D'autre part, les remorques et semi-remorques de plus de 17 T de c.u. augmentent aussi bien en niveau qu'en part relative du parc en service des véhicules de plus de 3T. de c.u. et de moins de 15 ans d'âge.

Ces évolutions doivent être prises avec une certaine prudence. Elles n'en demeurent pas moins significatives d'une mutation du transport moderne : les marchandises sont acheminées par des grosses semi-remorques vers des entrepôts (Rungis) puis redistribuées en ville par des petits camions.

TABLEAU 6.8  
Evolution du parc routier total en France en milliers en moyenne annuelle.

	1985	1986	1987	1988	1989
voiture part. (1)	20945	21295	21735	22245	22765
dont ménages	20277	20566	21010	21485	21987
véhic. porteurs					
cu < 3 t (2)	3371	3519	3637	3787	3934
3t < cu < 17 t (3)	335	327	322	320	323
cu > 17t	131	135	139	145	152
tr. routiers (4)	135	138	141	148	156
bus - autocars (5)	112	115	68	69	67
Total	25029	25529	26042	26713	27397

Source :

(1) CCFA;

(2) Enquête sur les V.U.L. 1987; 1988, il s'agit d'une estimation à partir du fichier des immatriculations - 10 ans.

(3) TRM;

(4) Fichiers immatriculation - 10 ans;

(5) TRV. En outre, depuis 1987, les autobus de - 10 place sont inclus dans les statistiques des V.P.C. .

S'agissant des autobus et autocars, il ressort de l'enquête TRV que leur parc en service s'élève à près de 73 000 véhicules en 1988 : 69 000 en transport urbain et routier de voyageur, autour de 4 000 autobus à la RATP. La province est proportionnellement mieux équipée en autobus et autocars (l'équipement en transport commun est toutefois plus développé dans la région parisienne si on prend en compte le métro, RER, SNCF banlieue).

TABLEAU 6.9  
Capacité du parc routier des véhicules utilitaires en milliers de tonnes et de places assises

	1985	1986	1987	1988	1989
Camions de +3t. de cu (1)	5800	5828	5917	6056	6167
Autobus de + 9 places (2)	2670	2710	2750	2771	2700

Source : OEST:

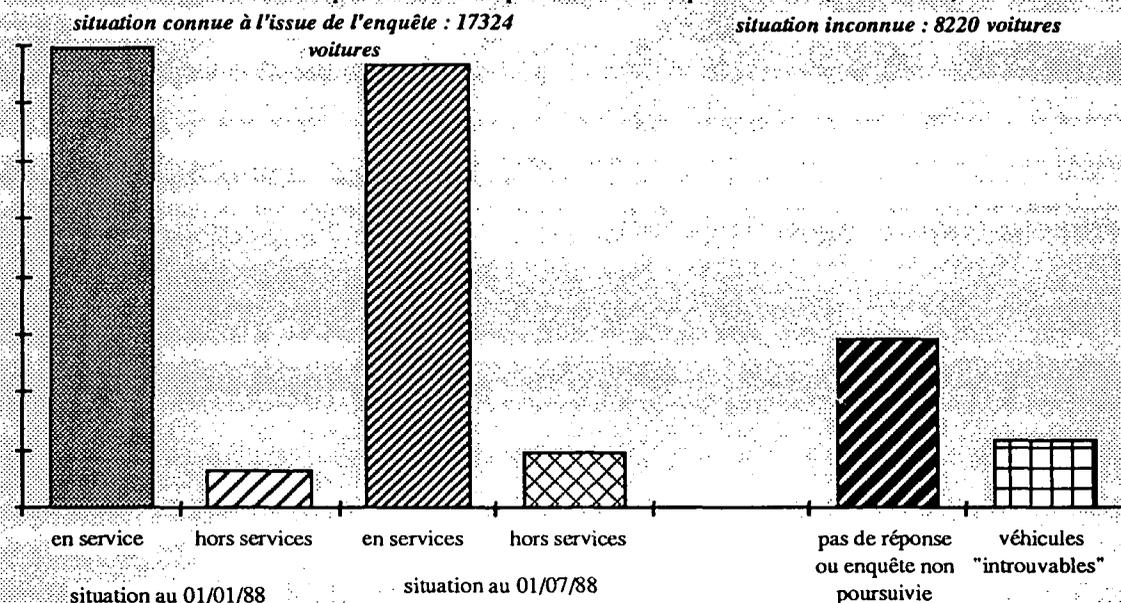
(1) TRM ; (2) TRV

**Encadré : Les problèmes de mesure du parc "automobile".**

Pour évaluer le parc automobile, on utilise l'estimation faite par la Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA). Le champ couvert est le parc des voitures particulières, y compris celles qui appartiennent aux sociétés ou à l'administration. Cette estimation est élaborée à partir d'un modèle de générations de véhicules. Ce modèle articule la description du parc non seulement avec les flux entrants (immatriculations de voitures neuves) mais aussi avec les flux sortants (mises à la casse). Or ces derniers sont mal connus. On dispose de trois autres

sources : les enquêtes de conjoncture de l'INSEE auprès des ménages; les statistiques de vignettes; une enquête faite à l'OEST sur les voitures particulières en 1988 à partir du fichier central des automobiles. Or il apparaît que le nombre de voitures inscrites dans ce fichier ne reflète pas le nombre de voitures en service. En effet, un certain nombre de certificats d'immatriculation de véhicules détruits ou hors d'usage définitivement ne sont pas restitués aux préfetures, lesquelles ne sont donc pas informées de la situation nouvelle de ces automobiles.

**Situation des 25544 voitures enquêtées dans l'enquête des voitures particulières (OEST-1988)**



**c) Le matériel ferroviaire**

Du fait de la mise en service du TGV-Atlantique en septembre 1989, le parc des TGV se développe de nouveau après avoir connu une stagnation en 1987 et 1988. Les autres matériels moteurs - locomotives diesel locomotives électriques - continuent de régresser. L'offre se maintient sur les grandes lignes et progresse de nouveau fortement pour les TGV après une baisse en 1988. La capacité des wagons à marchandises continue de régresser pour les wagons SNCF; elle baisse légèrement pour les wagons de particuliers.

**TABLEAU 6.11**  
**Capacité du matériel ferroviaire (\*)**

	1986	1987	1988	1989
<b>matériels à voy.</b>				
TGV	41,2	41,2	39,5	54,0
Voit. pour trains rapides et express hors TGV	506,4	496,4	488,8	483,7
Voit. pour service rég., banlieue parisienne, automotrice et autorail	640,4	646,1	652,5	661,7
<b>matériels à march.</b>				
Wagons SNCF	5,27	4,58	4,31	4,21
Wagons de particul.	3,23	3,19	3,21	3,18

(\*) unité : millions de places assises offertes  
millions de tonnes de charge utile.

**TABLEAU 6.10**  
**Parc SNCF au 31 déc. et livraison à la SNCF (\*).**

	1986	1987	1988	1989
<i>Parc 31 décembre</i>				
<b>Matériel moteur</b>				
locomotives électriques	2313	2285	2237	2221
Caisses motrices TGV	218	218	216	276
Locomotives Diesel	1977	1977	1930	1902
<b>Matériel à voy.</b>				
Voitures réseau princ.	8922	8808	8690	8591
Remorques TGV	872	872	864	1164
Caisses autorails, auto-motrices et turbotrains	4343	4321	4345	4402
Voit. banlieue paris.	1086	1085	1081	1073
<b>Matériel de march.</b>				
Wagons S.N.C.F.	126,6	108,7	100,7	96,4
Wagons de particuliers	73,4	71,7	72,6	71,5
<i>Livraisons</i>				
<b>Matériel moteur</b>				
Locomotives électriques	11	-	5	-
Caisses motrices TGV	10	-	8	60
<b>Matériel à voy.</b>				
Voitures réseau princ. y.c. v. de services rég.	255	184	105	129
Remorques TGV	40	-	40	300
Caisses autorails, auto-motrices et turbotrains	170	110	92	56
<b>Matériel de march.</b>				
Wagons S.N.C.F.	755	588	629	680

Source : SNCF

unité : véhicules, wagons en milliers

#### d) Le matériel R.A.T.P.

En 1989, le parc du réseau métro augmente de 44 voitures contre -5 voitures en 1988; 44 nouvelles voitures sont mises en service sur les lignes R.E.R. Le parc des autobus articulés continue aussi d'augmenter.

TABLEAU 6.12

**Parc et immatriculation du matériel roulant**  
en nombre de véhicules

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>Réseau ferré</b>					
Métro	3458	3492	3492	3472	3472
<i>dont v. neuves</i>	15	35	-	-	-
RER	861	905	889	904	948
<i>dont v. neuves</i>	100	80	52	15	44
Ensemble	4319	4397	4381	4376	4420
<i>dont v. neuves</i>	115	115	52	15	44
<b>Autobus</b>					
	3972	3996	3978	3925	3981
<i>dont articulés</i>	210	255	255	255	284

Source : RATP

#### e) La flotte maritime.

Entre le 1er janvier 1989 et le 1er janvier 1990, la flotte de commerce gagne 3 navires à passagers, mais perd 20 cargos et 3 pétroliers. La perte en pétroliers s'accompagne d'une mutation de pétroliers de grand tonnage abandonnés au profit de pétroliers de tonnage moindre comme l'atteste la baisse de capacité des pétroliers de 9,3%. Toutefois 1990 marquerait un retournement de tendance notamment pour les pétroliers. La flotte mondiale a repris d'ailleurs sa croissance en 1989 avec une hausse de 1,5%.

#### Encadré : Lamesure du potentiel maritime français.

Le potentiel maritime réel de la France dépasse le décompte strict des bateaux battant pavillon français puisque les compagnies contrôlent directement une centaine de navires immatriculés dans d'autres pays (Bahamas, Libéria, ...) (cf. chapitre 7). Au total, les armateurs français "posséderaient" une capacité de l'ordre de 10 millions de tonnes soit le double de la capacité de la flotte battant pavillon français. Rappelons aussi que dans le comptage du tableau ci-dessous, 26 navires sont immatriculés sous le pavillon de Kerguelen.

TABLEAU 6.13

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

	1986	1987	1988	1989	1990
<b>Navire à passager</b>					
Nombre (2)	27	26	27	25	28
Capacité	178	173	171	167	224
<b>Pétroliers</b>					
Nombre	63	66	62	58	55
Capacité	2968	2614	2394	2269	2110
<b>Autres cargos</b>					
Nombre	221	191	172	158	138
Capacité	2685	2175	1823	1692	1536
<b>Ensemble</b>					
Nombre	311	283	261	241	221
Capacité	5831	4962	4388	4128	3870

Source : Ministère Délégué Chargé de la Mer.

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

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

## Chapitre 7 LES ECHANGES EXTERIEURS

La compétitivité des transporteurs français n'est pas très facile à apprécier en raison de la diversité des approches possibles. 1989 marque une amélioration dans les transports routiers en terme de pavillon. On enregistre aussi un léger redressement des positions des armateurs français dans le commerce par voie maritime après des pertes entre 1979 et 1985. Le solde du transport aérien reste largement excédentaire.

### EVOLUTION GLOBALE

Les échanges effectifs des modes de transports dégagent en 1989 un solde en légère amélioration par rapport à 1988 : -0,5 milliards de francs contre -0,8 milliards en 1988 et -0,7 milliards en 1987 mais +1,6 milliards en 1985. C'est le transport aérien, dont le solde est pourtant fortement positif, qui explique cette évolution globale du fait d'une baisse des recettes à l'exportation pour le fret, en partie liée à la baisse du dollar. Notons toutefois qu'en 1981, le solde des 5 modes était nettement plus déficitaire (-1 milliard de francs).

TABLEAU 7.1

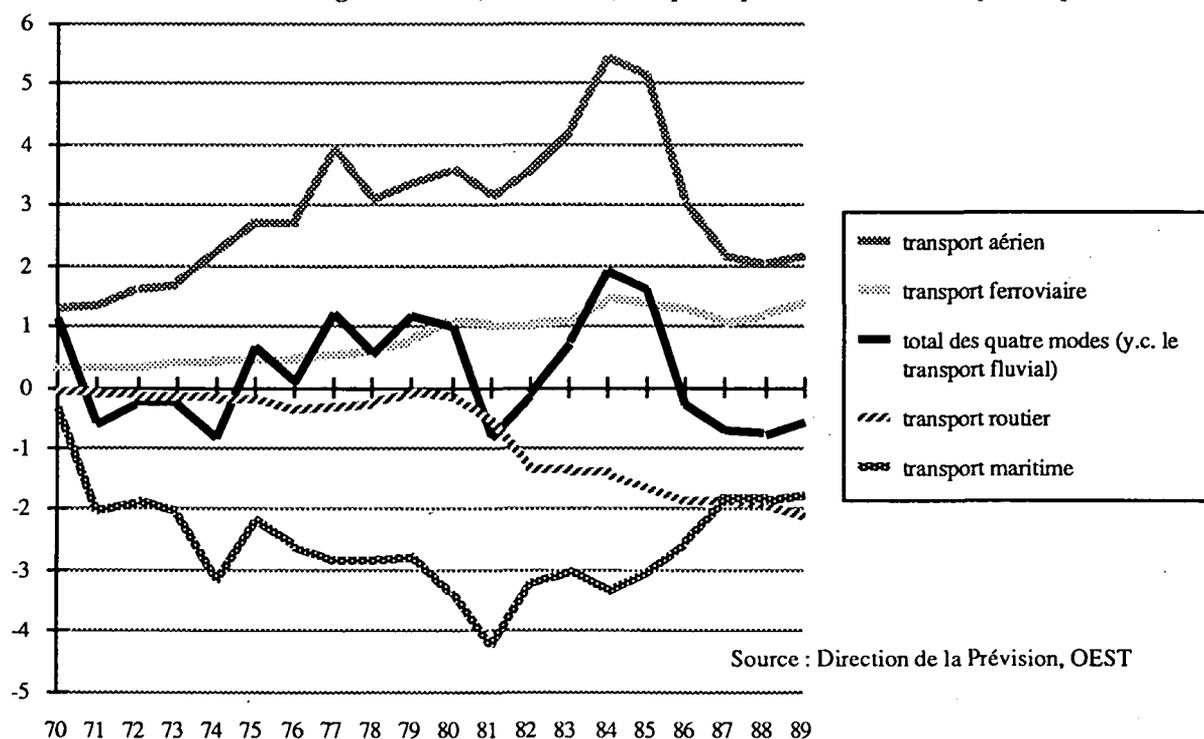
Solde des échanges effectifs de transports en milliards de francs (voyageurs + marchandises).

	1985	1986	1987	1988	1989
tr. ferroviaire	1,4	1,3	1,1	1,2	1,4
tr. routier	-1,6	-1,9	-1,9	-1,9	-2,1
tr. fluvial	-0,2	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3
tr. maritime	-3,0	-2,5	-1,8	-1,8	-1,7
tr. aérien	5,1	3,1	2,2	2,0	2,1
<b>total modes</b>	<b>1,6</b>	<b>-0,3</b>	<b>-0,7</b>	<b>-0,8</b>	<b>-0,5</b>

Source : Direction de la Prévision, OEST

GRAPHIQUE 7.1

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



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

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

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

2. On peut alors évaluer la Dépense nationale du transport international (DNTI), ou chiffre d'affaires des transporteurs, et sa répartition entre le pavillon français et étranger, en pondérant les tonnages par les distances et les prix moyens. Mais ce calcul ne reflète pas les entrées et sorties de devises telles qu'elles sont comptabilisées dans la Balance des paiements, où seules subsistent les transactions entre-résidents et non-résidents.

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

Deux mesures sont toutefois possibles selon les conventions comptables

- La mesure "CAF/FAB" (\*): elle est cohérente avec l'enregistrement des marchandises par les douanes. Ici, la valeur des importations de marchandises inclut le transport du pays d'origine, mais aussi dans les pays intermédiaires. Les échanges de transports CAF-FAB sont donc "dissymétriques" entre deux pays. Ainsi, la frontière "hollandaise" est repoussée à Dunkerque. Ils sont par contre "topographiquement symétriques" pour les transports terrestres tous pays confondus ( ex: route et fer)

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

Les échanges effectifs FAB/FAB comptabilisent les paiements de devises d'un résident à un non-résident ou l'inverse de façon symétrique pour les importations et exportations de marchandises.

-les ventes de transport routier comprennent le chiffre d'affaires du pavillon français pour le parcours à l'étranger du pays d'origine.

-Les achats comprennent le chiffre d'affaires du pavillon étranger pour le parcours en France.

Une balance des trafics tiers et de transit doit de plus être établie afin de rendre exhaustif le champ des transactions.

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

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

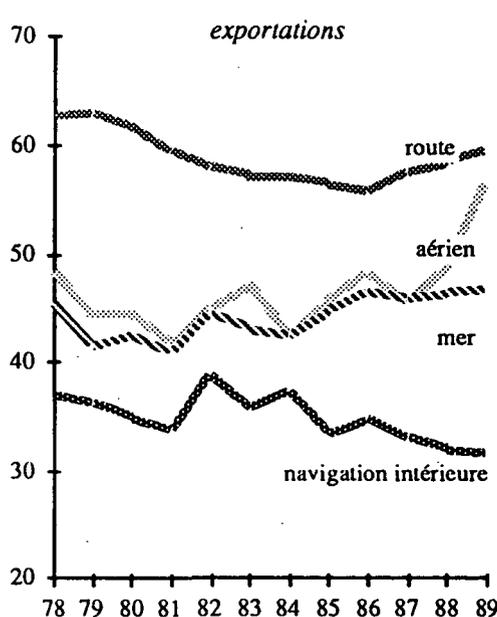
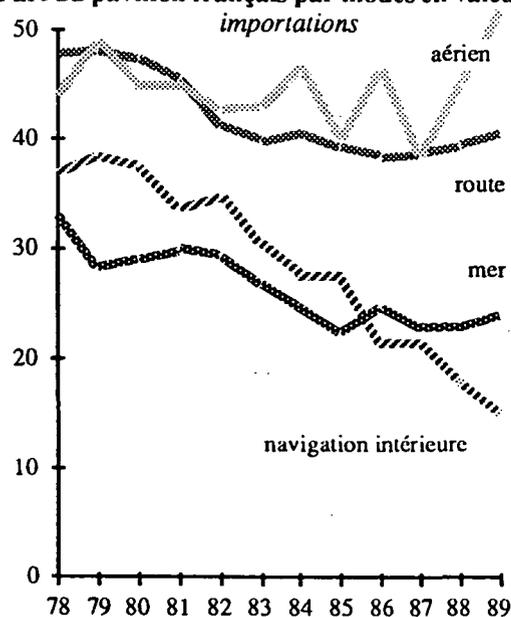
modes de transport	commerce extérieur	DNTI	échanges effectifs
transport ferroviaire	124,5	7,8	1,3
transport routier	934,6	27,8	10,6
transport fluvial	27,1	0,6	0,4
transport maritime	524,1	30,2	25,4
transport aérien	254,5	6,7	7,1
<b>Total modes</b>	<b>1864,8</b>	<b>73,1</b>	<b>44,8</b>

Pour autant, toutes ces façons de décrire la réalité ne reflètent pas la réalité économique des échanges de transports: Le recours à des pavillons de libre immatriculation dans le domaine maritime, l'affrètement routier et maritime... conduisent à s'interroger sur les données exprimées en terme de balance et sur la notion même de nationalité. Comment en effet traiter les groupes internationaux de transport, compagnies internationales, les consortiums maritimes....

(\*) CAF = coûts assurances fret inclus  
FAB = franco à bord.

**GRAPHIQUE 7.2**

Part du pavillon français par modes en valeur en %



Source : Direction Générale des Douanes

TABLEAU 7.3

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

	importations						exportations					
	1970	1980	1986	1987	1988	1989	1970	1980	1986	1987	1988	1989
Mer	144,9 75,0%	203,1 75,1%	153,9 68,0%	149,3 65,4%	155,7 65,3%	162,8 63,7%	22,5 23,0%	46,5 35,2%	50,9 38,2%	53,0 39,1%	52,5 36,0%	55,4 36,6%
Fer	17,1 9,0%	19,1 7,0%	13 5,7%	12,2 5,3%	12,2 5,1%	12,3 4,8%	34,9 35,0%	28,1 21,2%	20,5 15,4%	19,7 14,5%	20,5 14,0%	20,1 13,3%
Route	16,9 9,0%	35,3 13,3%	48,7 21,5%	54,6 23,9%	59,8 25,1%	67,6 26,5%	20,6 21,0%	35,6 28,1%	44,3 33,3%	46,6 34,4%	54,5 37,3%	58,1 38,3%
Air	0,1 -	0,2 0,1%	0,2 0,1%	0,2 0,1%	0,3 0,1%	0,3 0,1%	0,1 -	0,2 0,2%	0,3 0,2%	0,3 0,2%	0,3 0,2%	0,3 0,2%
Fluvial	13,2 7,0%	12,1 4,5%	10,4 4,6%	12,0 5,3%	10,6 4,4%	12,4 4,9%	21,4 21,0%	20,2 15,3%	17,1 12,7%	15,9 12,7%	18,2 12,7%	17,6 12,7%
<b>ensemble</b>	<b>192,2</b>	<b>269,8</b>	<b>226,2</b>	<b>228,3</b>	<b>238,6</b>	<b>255,4</b>	<b>99,5</b>	<b>130,6</b>	<b>133,1</b>	<b>135,5</b>	<b>146,0</b>	<b>151,5</b>

Source : Direction Générale des Douanes

## L'ANALYSE PAR MODES.

## a) le transport aérien.

En 1989, les recettes "passagers" augmentent de 9% en valeur (+6,3% en volume et +2,3% en prix).

Le solde du transport aérien reste ainsi positif en 1989 d'après des chiffres encore provisoires (+2,1 milliards de F.) après la forte diminution en 1987 qui s'expliquait alors par une baisse des recettes à l'exportation : baisse des prix plus forte que la hausse des trafics d'Air France et d'UTA. Ceci fut surtout vrai pour le fret. Il s'en est suivi une baisse des recettes à l'exportation pour le fret et une stagnation pour les passagers.

GRAPHIQUE 7.3

achats et ventes de services de transport aérien  
en milliards de francs.

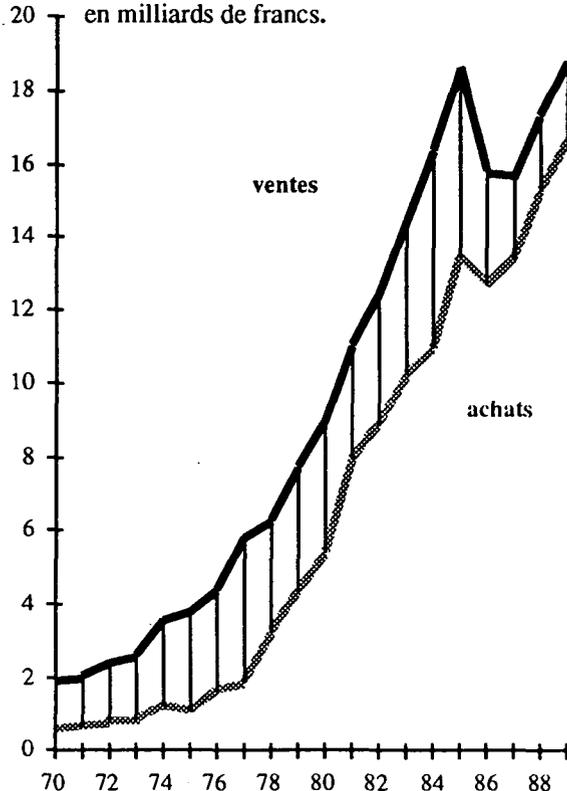


TABLEAU 7.4

Importations et exportations de services transport aérien en milliards de francs

	1985	1986	1987	1988	1989
<i>Exportation</i>					
Rec. passagers sur clients ét.	13,1	10,6	10,6	12,2	13,3
Rec. fret à l'exp. et sur tr. tiers	5,1	5,0	4,7	4,9	5,2
Location d'avion	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>Total</b>	<b>18,6</b>	<b>15,9</b>	<b>15,6</b>	<b>17,4</b>	<b>18,8</b>
<i>Importation</i>					
Rec. passagers sur clients fr.	11,2	11,1	11,7	12,6	13,7
Rec. fret à l'imp. des comp. ét.	1,8	1,3	1,3	1,9	2,2
Location d'avion	0,5	0,4	0,5	0,8	0,8
<b>Total</b>	<b>13,5</b>	<b>12,8</b>	<b>13,5</b>	<b>15,3</b>	<b>16,7</b>
<b>Solde</b>	<b>5,1</b>	<b>3,1</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>2,1</b>

Source : Direction de la Prévision, DGAC

## b) le transport ferroviaire.

Le transport international n'occupe pas pour la SNCF la même place qu'en transport aérien. Les recettes internationales représentent en 1987 6% du total des recettes. Pour autant, leur solde des échanges effectifs est positif.

TABLEAU 7.5

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

	1985	1986	1987	1988	1989
<i>Exportation</i>					
voyageurs	1,3	1,1	1,1	1,4	1,5
marchandises	1,1	1,2	0,9	0,8	0,9
<b>Total</b>	<b>2,4</b>	<b>2,3</b>	<b>2,0</b>	<b>2,2</b>	<b>2,4</b>
<i>Importation</i>					
voyageurs	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
marchandises	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Total</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>	<b>1,0</b>
<b>Solde</b>	<b>1,4</b>	<b>1,3</b>	<b>1,0</b>	<b>1,2</b>	<b>1,4</b>

Source : Direction de la Prévision

### c) Le transport routier.

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

Le pavillon français a gagné encore des positions - malgré une baisse à l'importation (-0,6%) - du fait des exportations (+2,3%). Au total, après une progression en 1988 de 0,4%, le pavillon français gagne encore 0,6 point en 1989. On peut toutefois décomposer l'évolution réelle de la part du pavillon français entre un effet de compétitivité (part du pavillon français à structure inchangée dans le temps selon la répartition "importation-exportation" et selon le poids des échanges avec les pays) et un effet de structure liée à l'évolution de ces deux critères.

Il apparaît alors que la hausse relative en 1987 aurait été plus faible sans l'effet de l'évolution de la structure de notre commerce extérieur favorable aux routiers français. Elle s'expliquait surtout par un redéploiement favorable de nos parts de marché vers l'Espagne et le Portugal qui était à l'origine d'un gain de plus d'un point de notre part de pavillon global depuis 1980. En 1988 et en 1989, en revanche, cette structure évoluée peu ce qui donne une certaine régularité à la croissance de l'effet compétitivité depuis 1986.

Par pays, la compétitivité se dégrade en 1989, après une amélioration entre 1986 et 1988, avec la Belgique avec qui les échanges sont relativement importants. De même, sur les trafics franco-allemands, le pavillon français gagne globalement un point en 1989 et nos positions sur les échanges franco-italiens s'améliorent.

(1) Ces données portent désormais sur le trafic "route - route". (y. c. trafic frontalier). Elles ne sont donc plus égales aux données des précédents rapports qui incluaient le trafic routier à l'étranger mais qui excluaient le trafic frontalier.

(2) se lit ainsi : le trafic routier avec la R.F.A. représente 21,8% du total des importations routières françaises en 1989.

#### GRAPHIQUE 7.4

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

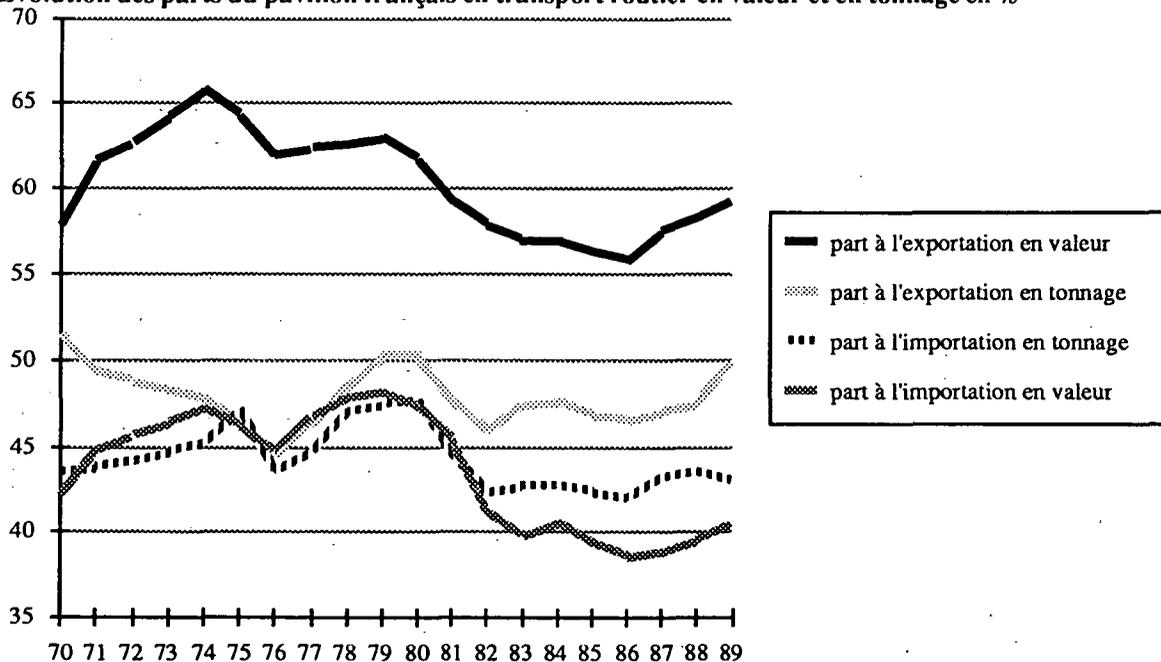


TABLEAU 7.6

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

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>import.</b>					
en tonnage	44,7	48,7	54,6	59,8	67,5
p. français	18,9	20,4	23,7	26,1	29,0
soit en %	42,4	42,0	43,3	43,6	43,0
<b>export.</b>					
en tonnage	41,9	44,3	46,6	54,5	58,1
p. français	19,6	20,6	22,0	25,9	28,9
soit en %	46,7	46,5	47,1	47,5	49,8
<b>ensemble</b>					
en tonnage	86,5	92,9	101,2	114,4	125,7
p. français	38,5	41,1	45,6	52,0	57,9
soit en %	44,5	44,2	45,1	45,5	46,1

TABLEAU 7.7

Répartition du commerce extérieur selon les pays d'échange et part du pavillon routier français (tonnage en %) - (2)

pays d'ori. ou de dest. de la marc.	1985	1986	1987	1988	1989
<b>UEBL</b>					
Import. 31,6%	38,0	35,7	36,4	37,6	35,4
Export. 21,6%	40,7	41,2	40,1	40,8	41,9
<b>R.F.A. (*)</b>					
Import. 21,8%	45,5	45,2	46,1	49,4	49,1
Export. 25,2%	44,4	44,7	44,8	43,6	45,2
<b>Italie</b>					
Import. 10,2%	68,3	67,2	68,7	70,3	72,1
Export. 14,3%	68,2	68,8	70,5	72,7	74,7
<b>Pays-Bas</b>					
Import. 7,7%	29,1	28,2	27,9	29,5	28,0
Export. 6,8%	33,7	29,6	29,5	27,1	28,4
<b>Reste</b>					
Import. 28,8%	38,1	40,8	43,3	39,5	40,2
Export. 32,2%	46,8	46,0	47,4	48,9	52,1

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

- La D.N.T.R.I. et les échanges effectifs.

La dépense nationale de transport routier international (DNTRI) correspond au coût d'acheminement par la route de notre commerce extérieur. C'est le chiffre d'affaires des transporteurs français et étrangers.

La DNTRI s'élève à 25,7 milliards de francs en 1988 et à 28,4 milliards de francs en 1989. Les chiffres d'affaires sont respectivement de 14 mds de francs pour le pavillon français et de 14,4 mds pour le pavillon étranger en 1989.

Le taux de couverture est stable depuis 1987 (49,3% en 1989 contre 49,2% en 1988, 48,8% en 1987) après la chute entre 1979 et 1982. En 1979, ce taux dépassait 54%.

TABLEAU 7.8

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

	1985	1986	1987	1988	1989
pav. français	9,5	10,4	11,3	12,7	14,0
pav. étranger	10,3	11,3	11,9	13,1	14,4
<b>Ensemble</b>	<b>19,8</b>	<b>21,7</b>	<b>23,2</b>	<b>25,7</b>	<b>28,4</b>

Source : OEST

(\*) Le chiffre d'affaires des trafics d'acheminement portuaire en France n'intervient pas dans la balance des échanges. Pour 1989, il s'agit encore d'estimations provisoires fondées sur une stabilité des prix internationaux et une stabilité des parts de pavillon français à l'importation et à l'exportation. Or on sait que cette part s'est améliorée - cf. infra.

Les ventes effectives de services s'élèveraient à 5,9 milliards de francs en 1989, soit une progression de 10,5% par rapport à 1988. Mais, malgré cette évolution et le redressement du taux de couverture du pavillon français, le solde des échanges effectifs se dégrade légèrement: -2,1 milliards (les achats seraient à 8,0 milliards de francs +10,3% par rapport à 1988)(1). C'est donc essentiellement un effet "purement mécanique" qui explique la légère dégradation du solde en 1989.

TABLEAU 7.9

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

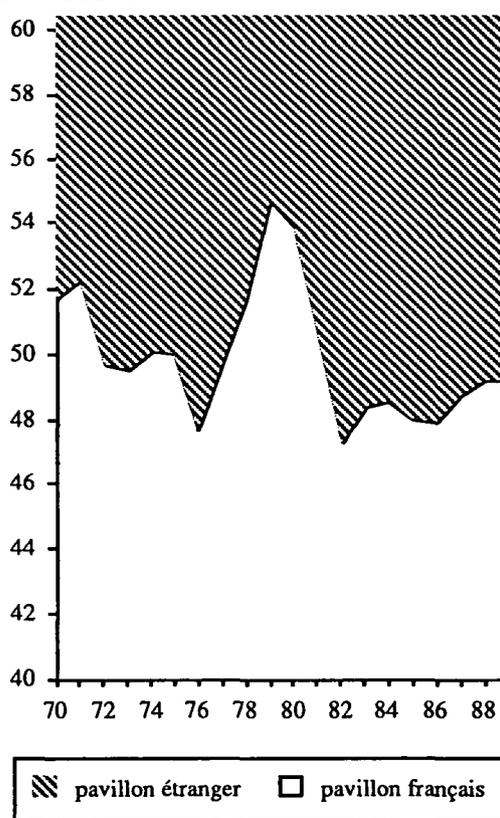
	1985	1986	1987	1988	1989
ventes	4,0	4,4	4,7	5,3	5,9
achats	5,6	6,2	6,6	7,2	8,0
<b>solde</b>	<b>-1,6</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>	<b>-1,9</b>	<b>-2,1</b>

Source : OEST

(1) Le solde ainsi calculé ne prend pas en compte l'activité de transit des transporteurs français (sur des trafics entre pays étrangers). Or cette activité progresse très vivement: autour de +30% en tonnes-km en 1989. Elle représenterait un chiffre d'affaires de l'ordre de 0,7 milliards de francs en 1989, ce qui réduirait notre déficit en échanges effectifs de transport routier de près du tiers (-1,4 milliards de francs en 1989 au lieu de -2,1 milliards).

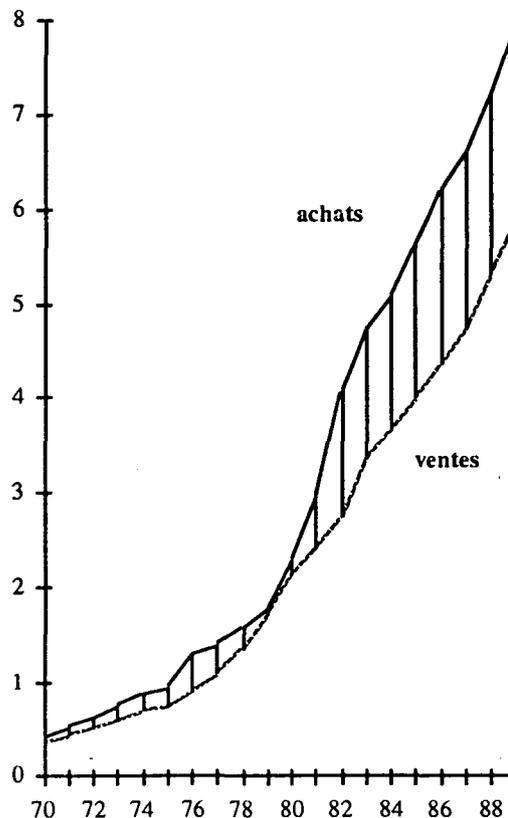
GRAPHIQUE 7.5

Part des transporteurs français et étrangers dans la DNTRI en %



GRAPHIQUE 7.6

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



#### d) Le transport maritime.

##### - La part de pavillon.

Au milieu des années 80, le transport maritime a connu de profonds bouleversements dans l'organisation de l'offre : les compagnies françaises ont créé des filiales étrangères dans le but d'immatriculer certains bâtiments sous pavillon de complaisance. La notion de pavillon perd alors de son intérêt d'un point de vue statistique : une classification des navires selon qu'ils sont la propriété de l'armement français, qu'ils sont contrôlés ou affrétés serait certainement plus pertinente.

Cette évolution entraîne des problèmes statistiques. Il faut ainsi tenir compte de l'activité de l'armement français réalisé sur les navires étrangers affrétés (5,5 millions de tonnes et 11,3 millions de tonnes en trafic tiers). S'agissant de l'approche "part de pavillon", la présentation évaluant le transport effectué sous pavillon national et par les ports français ("taux brut"), doit être complétée par une autre approche de mesure du taux de couverture : on prend en compte les navires de l'armement français, sans distinction de pavillon ou de nationalité du port (trafic tiers compris) ("taux global"). Le **taux brut** est de 26,8 % en 1986; le taux global de 42,9%. Les deux approches font apparaître une dégradation équivalente du transport maritime français entre 1980 et 1986, en tonnage.

Enfin, il convient de noter que le pavillon français voit ses parts de marché en valeur croître entre 1985 et 1989, malgré une légère baisse en 1987, du fait de son maintien relatif sur les produits finis à forte valeur ajoutée. Les parts de marché se dégradent surtout en tonnage, particulièrement à l'importation.

TABLEAU 7.10

#### Transport maritime du commerce extérieur français

	1985	1986	1987	1988	1989
<b>import.</b>					
en tonnage	153,3	153,9	149,3	155,3	162,8
p. français	24,4	20,8	17,2	14,3	14,3
soit en %	15,9	13,5	11,5	9,2	8,8
<b>export.</b>					
en tonnage	52,9	50,9	53,0	52,7	55,4
p. français	11,1	11,0	9,8	9,1	9,0
soit en %	21,0	21,6	18,5	17,2	16,3
<b>ensemble</b>					
en tonnage	206,2	204,8	202,3	208,0	218,2
p. français	35,5	31,8	27,0	23,3	23,3
soit en %	17,2	15,5	13,3	11,2	10,7

TABLEAU 7.11

#### Transport maritime du commerce extérieur français selon les produits transportés.

	importation		exportation	
	1988	1989	1988	1989
<b>pr. pétroliers</b>				
en tonnages	98,1	98,8	7,7	6,6
pav. français	9,3	10,0	0,7	0,4
soit en %	9,5	10,1	9,5	5,7
<b>vracons solides *</b>				
en tonnages	38,2	43,8	6,0	6,0
pav. français	1,9	0,9	0,9	0,7
soit en %	5,0	2,1	15,2	12,4
<b>march. diverse</b>				
en tonnages	19,3	20,1	38,8	42,8
pav. français	3,1	3,3	7,6	7,9
soit en %	15,8	16,6	19,5	18,5

Source : Douanes - Banque de données SITRAM

(\*) NST 2, 4, 6, et 7.

GRAPHIQUE 7.7

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

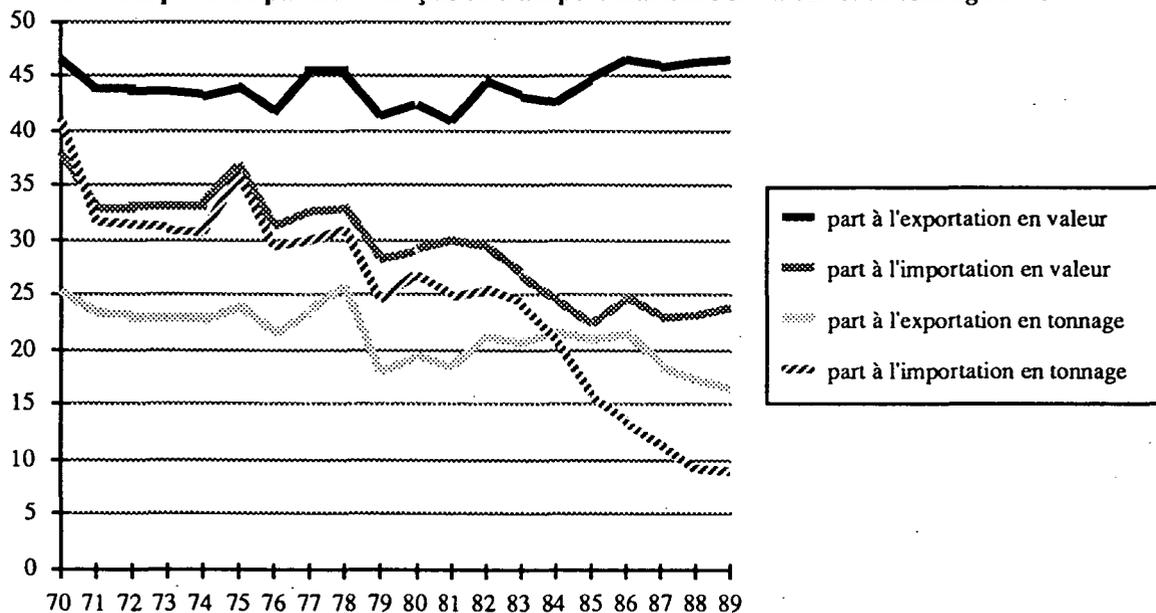


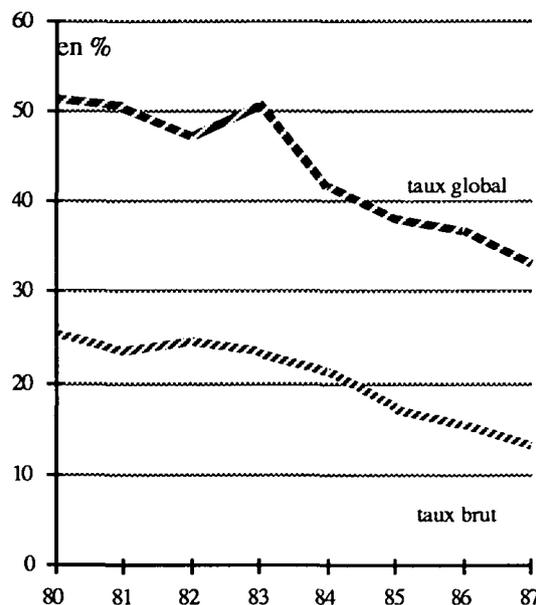
TABLEAU 7.12

## Le taux de couverture global en millions de tonnes

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

GRAPHIQUE 7.8

## Evolution du taux de couverture brut et global (\*)



(\*) Le taux global de couverture se calcule alors comme le rapport de l'activité de l'armement français sur le commerce extérieur maritime passant par les ports français et étrangers.

## - La DNTM et les échanges effectifs.

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

## Encadré : les problèmes de mesure de la DNTM.

Une dégradation statistique est indéniable sur la mesure de la DNTM et de la Balance des frêts et passages ces dernières années :

Lors des précédentes campagnes de comptes, elles étaient faites selon une méthode forfaitaire sans tenir compte des résultats financiers des entreprises. Pour 1989, les estimations faites à la Direction de la Prévision (qui ne peuvent être publiées compte tenu d'une trop grande imprécision) s'appuient sur les évaluations de la Balance des Paiements.

Outre les mutations du transport maritime évoquées page précédente qui entraînent une certaine méconnaissance, la "DNTM" et la "Balance des Frêts et Passages" sont de plus en plus difficiles à mesurer du fait d'une méconnaissance des prix utilisés pour valoriser les quantités transportées (source : statistiques douanières).

Il convient aussi de mentionner un problème d'organisation statistique.

Les tableaux qu'on publie ici sont les mêmes que ceux du Rapport 1988, et sont provisoires pour 1987 et 1988.

TABLEAU 7.13

## La DNTM en milliards de francs courants

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

TABLEAU 7.14

## Le chiffre d'affaires de l'armement français

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

TABLEAU 7.15

## Part de l'armement français en %

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

Source: Ministère Délégué Chargé de la Mer.

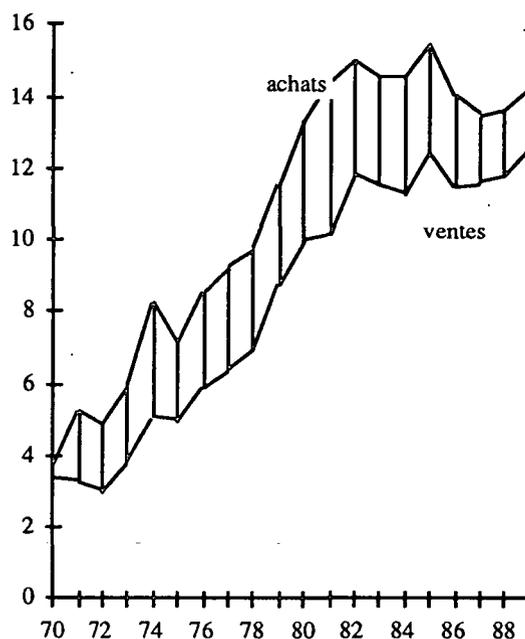
L'approche à partir des échanges effectifs, avec les conventions comptables FAB/FAB, fait apparaître un déficit mais celui-ci se réduit depuis 1985 (-1,7 milliards de F en 1988 contre -3 milliards en 1985).

#### e) Les trafics captés par les ports étrangers en 1988.

En 1988, 11,3 millions de tonnes à l'importation et 5,9 millions de tonnes à l'exportation ont transité par les ports étrangers représentant 96 milliards de francs à l'importation et 58 milliards de francs à l'exportation (source : OEST-Banque de données SITRAM). La hausse amorcée depuis 1985 se poursuit donc à l'importation, alors que pendant la même période, les trafics détournés à l'exportation connaissent, eux, un léger fléchissement par rapport aux années précédentes (5,9 millions de tonnes en 1987). 94% en tonnage et 83% en valeur des trafics captés transitent par les ports belges et hollandais. La répartition de ces trafics entre la Belgique et les Pays Bas est tout à fait différente selon le sens : à l'importation, il y a presque équilibre entre les trafics transitant par la Belgique et les Pays Bas avec une petite supériorité pour la Belgique, alors qu'à l'exportation la quasi-totalité des trafics est acheminée par la Belgique.

GRAPHIQUE 7.9

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



Source: Ministère Délégué Chargé de la Mer.

## Chapitre 8

# LES TRANSPORTS EN EUROPE

Les transports sont particulièrement concernés par la création du grand marché intérieur européen au 1<sup>o</sup> janvier 1993 et la mise en application des grands principes que sont le libre accès au marché intérieur des autres pays ("cabotage"), le libre établissement. Situer les transports en Europe dans cette perspective, tel est l'objet de ce chapitre : on y étudie les trafics de voyageurs et de marchandises, le compte d'autrui, la consommation des ménages, enfin l'investissement. Au préalable, essayons de préciser où en est la libération du transport européen à la veille de cette échéance après la signature de l'Acte Unique en 1986.

### LE GRAND MARCHÉ EUROPEEN DES TRANSPORTS.

La libéralisation du transport aura surtout des conséquences à court terme dans deux secteurs : les transports routiers et aériens (1). Les ministres européens des Transports, réunis le 4 décembre 1989 à Bruxelles, ont en effet décidé d'autoriser progressivement le cabotage routier (15000 autorisations d'une durée de 2 mois seront délivrées à compter du 1er juillet 1990 jusqu'à l'ouverture complète du marché unique des transports). S'agissant du transport aérien, les ministres ont amorcé une nouvelle étape de libéralisation du marché.

(1) Preuve de l'importance de cette échéance pour ces deux secteurs, les opérations de concentration s'y multiplient. Rachat d'UTA, entraînant le contrôle d'Air Inter, par Air France décidée au début de 1990. Le transport routier de marchandise, lui, a amorcé depuis deux ans un très fort mouvement de restructuration par la constitution de pôles français à vocation européenne intégrant, outre le transport sur des gammes plus étendues de produits, un service complet de logistique, d'implantation de réseaux à l'image des puissants concurrents hollandais, britanniques, allemands et belges.

#### a) Les transports routiers.

L'enjeu du marché intérieur européen consiste à admettre des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un Etat membre ("cabotage"). Or, pour qu'il y ait véritablement concurrence sur le territoire de chaque Etat-membre, il faut que les charges fiscales (mais aussi sociales,...) pesant sur chaque entreprise soient harmonisées de même que les pratiques réglementaires. Les ministres des Transports n'ont répondu que partiellement à cette préoccupation, précisant que "le transporteur non résident est admis à effectuer des transports nationaux dans les mêmes conditions que celles que l'Etat membre concerné impose à ses propres transporteurs" en attendant le 1<sup>o</sup> janvier 1993. Or aussi bien au niveau des conditions d'accès à la profession et aux marchés, que de la tarification, les pratiques réglementaires divergent. Pour l'accès au marché, certains Etats (RFA, France,...) ont établi une distinction "zone courte/zone longue". Pour les prix, certains Etats ont un système de tarification obligatoire (RFA, Espagne, Italie); dans les autres pays, les prix sont libres avec, pour certains, un tarif de référence (France, Royaume Uni, Pays Bas).

TABLEAU 8.1

#### Présentation des pratiques réglementaires concernant le transport routier de marchandises en Europe.

	accès à la profession	accès au marché (*)	tarification
France	capacité professionnelle	distinction zone courte / zone longue	prix libres (tarifs de référence) obligatoire tarifs libres sauf tarifs CECA obligatoire (envois < à 3 t. de c.u.) prix libres (tarifs de référence) prix libres (tarifs de référence) obligatoire (au delà de 170 km)
Allemagne	capacité professionnelle et financière	distinction zone courte / zone longue	
Belgique	capacité professionnelle et financière	distinction zone courte / zone longue	
Italie	capacité professionnelle et financière	pas de zone courte	
Royaume Uni	capacité financière	pas de zone courte	
Pays Bas	capacité professionnelle et financière	pas de zone courte	
Espagne		distinction zone courte / zone longue	

(\*) le transport international s'effectue dans le cadre des autorisations bilatérales, communautaires ou CEMT.

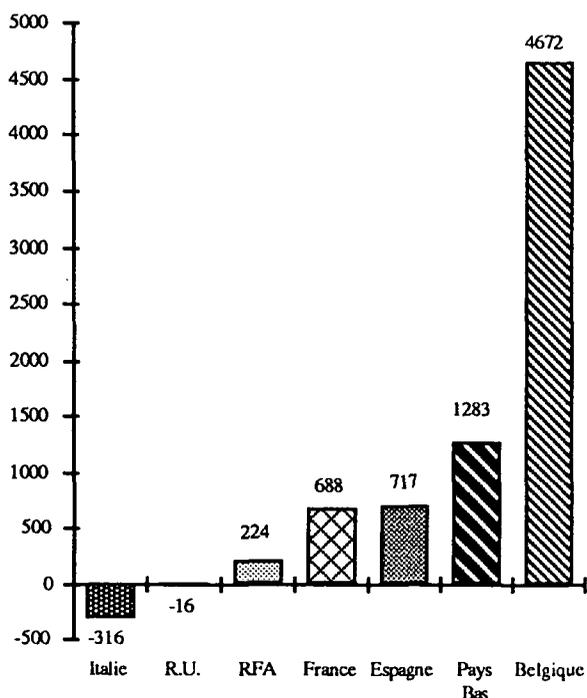
Il faut également se pencher sur les distorsions fiscales, salariales et sociales, existantes qui bouleversent les conditions de concurrence. L'ouverture des frontières de 1993 modifiera probablement les données d'exploitation des entreprises. Dès à présent, le poste "carburant" ne constitue plus un facteur important de distorsion de concurrence sur un parcours international (possibilité de s'approvisionner dans le pays offrant le meilleur prix). De plus, l'ouverture des frontières devrait avoir pour effet d'harmoniser les prix de ventes des pneumatiques, des lubrifiants, des assurances, et même du matériel. Les facteurs de distorsion qui resteront seront donc essentiellement (cf. encadré ci-joint).

- les impôts et taxes (fiscalités spécifiques et générales).
- le coût de la main d'oeuvre.

En fait, il convient de distinguer deux catégories de cabotage : le cabotage proprement dit; le transport interne consécutif à un transport international. On peut penser que le cabotage concernera d'abord ce dernier cas de figure, notamment la possibilité pour le transporteur étranger d'effectuer un chargement en fret de retour. Ainsi, les transporteurs des Pays Bas amènent en France près de 1,3 millions de tonnes de plus qu'ils n'en rechargent (graphique 8.1). Autrement dit, 65000 camions néerlandais repartent à vide de France chaque année. Cette vision globale ne reflète certes pas les situations régionales : la présence du camion belge, vide dans la région Nord, n'a pas la même conséquence sur un éventuel cabotage, que dans la région lyonnaise. De même, les véhicules français de transport routier de marchandises effectuaient 20% de kilomètres à vide sur leur voyage à l'étranger en 1987 (cf. tableau page suivante).

GRAPHIQUE 8.1

Solde (import - export) des flux routiers du commerce extérieur français en milliers de tonnes.



Source : base de données SITRAM-OEST

### Encadré : les comparaisons internationales des coûts du transport routier de marchandises

Il faut être très prudent pour les comparaisons internationales, s'agissant notamment du poids des coûts dans le prix de revient du transport routier. Certains pays ont en effet mis en place des facteurs, légaux, réglementaires et conventionnels qui renchérissent le coût de la main d'oeuvre. Ainsi, les pays européens ne donnent pas la même définition à la notion de temps de travail.

De plus, les modes de rémunérations qu'ils ont adoptés ne sont pas identiques. C'est ainsi que les temps à disposition sont rémunérés pour 100% de leur durée en Allemagne et aux Pays Bas, pour 2/3 de leur durée en France (sous réserve de la règle des 92%), 60% de leur durée dans les transports de voyageurs en Italie, 50% de leur durée en Espagne et 1/3 dans les transports de marchandises en Italie.

On sait aussi que seuls la France, la RFA et accessoirement les Pays Bas, accordent des repos compensateurs en cas de franchissement de certains seuils d'heures supplémentaires.

Autrement dit, il apparaît que les réglementations de trois pays (RFA, Pays Bas, France) contiennent des dispositions qui peuvent renchérir fortement le niveau moyen des rémunérations accordées à leurs personnels de conduite nationaux en cas d'utilisation intensive. Pour ces pays, il apparaît alors comme important que les entreprises compensent ce coût élevé par une meilleure organisation et une meilleure répartition du travail. Il est d'ailleurs caractéristique que la compétitivité actuelle des entreprises au niveau européen ne correspond pas directement au coût de la main d'oeuvre mais tout autant au niveau d'organisation de la profession et de la formation dans les différents pays.

On propose néanmoins ici un tableau - qui doit être pris avec beaucoup de prudence car les méthodes de calcul ne sont pas homogènes et ne permettent pas des comparaisons en toute rigueur - sur la formation des prix de revient du transport routier permettant d'apprécier le poids relatif de la fiscalité et du coût de la main d'oeuvre à partir des différentes enquêtes nationales.

S'agissant de la part de la main d'oeuvre dans le prix de revient, il apparaît qu'on peut distinguer deux groupes de pays : ceux dont les coûts de la main d'oeuvre sont relativement élevés (France, RFA, Pays Bas); ceux dont les coûts de la main d'oeuvre sont plus faibles comme l'Italie, la Grande Bretagne, et l'Espagne.

En ajoutant le poids de la fiscalité à celui du coût de la main d'oeuvre, il apparaît que le poids de ces 2 postes varie aussi selon les pays, malgré un certain rééquilibrage, la France se situant à un niveau intermédiaire (autour de 40%).

#### Poids du coût de la main d'oeuvre et de la fiscalité dans la formation des prix de revient de TRM en %.

	fiscalité	rémunération	rémunération + fiscalité
Espagne	12	24	35
RFA	13	26	39
France	10	29	39
Belgique	8	33	40
Pays Bas	6	36	42
Royaume Uni	16	29	45

source : suivis nationaux des prix de revient. Il s'agit d'estimations très approximatives.

TABLEAU 8.2

Taux de parcours à vide à l'étranger des transporteurs routiers français selon les pays en %.

	Compte d'autrui		Compte propre	
	1983	1987	1983	1987
ensemble	19	18	31	30
dont Espagne	20	19	32	31
Allemagne	18	18	26	28
Belgique	27	27	33	38
Italie	16	15	32	25
Royaume Uni	20	17	20	35
Pays Bas	20	21	28	34

Source : enquête TRM-OEST

### b) Les transports aériens (1).

Les conclusions du Conseil des Ministres des Transports des Douze, de décembre 1989, dont certaines devraient avoir un caractère provisoire d'ici 1993, sont :

- un assouplissement de l'accès au marché par une modification des seuils de multidésignation sur les lignes intracommunautaires, ainsi que du partage des capacités par l'augmentation de la quote-part de capacité.

- une recherche de la fixation de tarifs non plus sur la base de la double approbation qui implique que le tarif de référence soit approuvé par les deux Etats membres concernés, mais sur la mise en place du système de la double désapprobation qui nécessite que les tarifs proposés par les compagnies en fonction du marché s'ils sont désapprouvés le soient par l'un et l'autre des deux Etats concernés, ce qui de fait instaurerait une certaine liberté tarifaire sur les relations intracommunautaires.
- un rappel du principe de la concurrence en demandant que soient précisées par la Commission "les conditions dans lesquelles elle propose d'octroyer des exemptions de groupe valables jusqu'au 31 décembre 1992".

- une clarification des relations entre Etats et leurs transporteurs aériens sur la base de cahiers des charges et de critères harmonisés permettant la réalisation du marché intérieur européen (2).

(1) On distingue communément plusieurs libertés aériennes :

1° liberté : droit de survol d'un territoire étranger.

2° liberté : droit d'escale technique.

3° liberté : droit de débarquer des passagers.

4° liberté : droit d'embarquer des passagers

5° liberté : droit d'effectuer des liaisons entre les villes situées hors de l'Etat d'enregistrement de la compagnie.

Les deux premières ont été ratifiées par de nombreux Etats lors de la Convention de Chicago de 1944, les autres libertés ont fait l'objet d'une Décision de la CEE en date du 14 décembre 1987 sur l'ouverture du transport aérien à la concurrence, décision qui concerne les services aériens réguliers assurés par un transporteur de la Communauté et traversant l'espace aérien de plus d'un Etat membre. La liberté totale de cabotage, c'est à dire la suppression totale de droits de trafic appartenant aux Etats, est appelée 6° liberté - généralisation de la 5° liberté - et débouche sur une économie de libre échange.

(2) La structure de l'offre de transport aérien dans les principaux pays de la CEE (une grande compagnie de lignes régulières par Etat) semble a priori identique avec la nouvelle configuration d'Air France décidée au début de 1990 : rachat d'UTA entraînant le contrôle d'Air Inter.

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

### a) Les trafics intérieurs de marchandises.

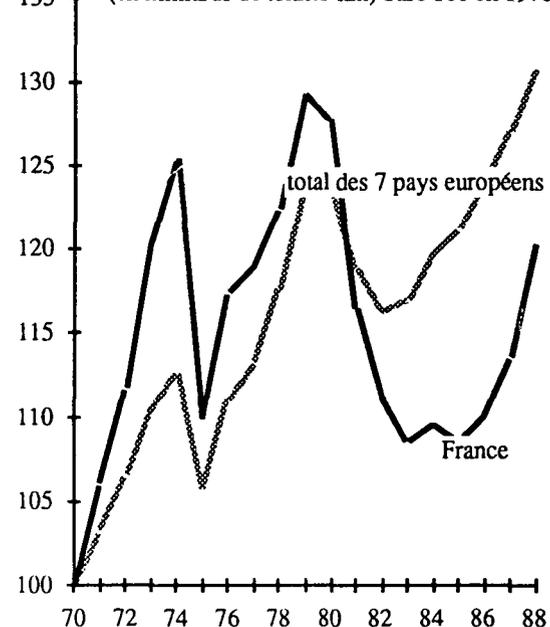
Entre 1970 et 1988, c'est en France que le trafic de marchandises progresse le moins : +20,5% contre +39% dans l'ensemble des 7 pays. Le transport routier progresse presque aussi vite que dans les autres pays : +80,8% en France contre +90% dans les 7 pays. De même, le transport ferroviaire ne régresse pas beaucoup plus que dans les autres pays. L'essentiel de l'écart entre la France et ses partenaires provient donc du transport par voies navigables.

Cette moindre progression en France se situe après les deux chocs pétroliers, surtout à partir de 1980. En fait, les trafics baissent depuis le premier choc pétrolier alors que dans les autres pays ils continuent de croître. Par rapport à la moyenne des 7 pays, les trafics en France, base 100 en 1970, sont encore nettement au dessus des autres pays en 1980, bien que déjà plus sensiblement affectés en 1975. Entre 1980 et 1985, les trafics de marchandises diminuent de près de 13% en France. Rappelons que l'indice de la production industrielle au début de 1985, base 100 en 1980, est de 98 en France 102.5 en Allemagne et 106 au Royaume Uni. C'est une explication du décrochage des trafics en France entre 1980 et 1985. Outre la structure des transports en France et la stagnation industrielle plus marquée, d'autres éléments plus ponctuels, telle la crise du bâtiment, expliquent aussi la chute des trafics en France entre 1980 et 1985. Toutefois, on note un net redressement en France depuis 1987, qui permet de rattraper en partie le retard dû aux chocs pétroliers.

GRAPHIQUE 8.2

Evolution des trafics de marchandises (\*)

(en milliards de tonnes-km) base 100 en 1970.



(\*) Les pays étudiés sont la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, le Royaume Uni, les Pays Bas, le Danemark. Les séries sont celles de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Elles doivent être prises avec précaution.

TABLEAU 8.3

## Evolution des trafics de marchandises.

trafics en tonnes-km	1970	1987	var. an. 70-87	1988	var. an. 88-87	var. 70-88	Parts modales en %	1970	1988	var.
<b>transport routier</b>	<b>334,4</b>	<b>587,7</b>	<b>3,4</b>	<b>635,5</b>	<b>8,1</b>	<b>90,0</b>	<b>transport routier</b>	<b>48,5</b>	<b>66,2</b>	<b>17,8</b>
France	76,1	124,6	2,9	137,6	10,4	80,8	France	41,6	62,4	20,8
Allemagne	78,0	142,7	3,6	151,4	6,1	94,1	Allemagne	36,7	55,9	19,2
Belgique	13,1	25,2	3,9	26,5	5,0	102,0	Belgique	46,8	63,9	17,1
Italie	62,0	157,6	5,6	164,0	4,1	164,3	Italie	69,2	84,7	15,5
Royaume Uni	85,0	108,6	1,5	124,8	14,9	46,8	Royaume Uni	74,4	79,7	5,3
Pays Bas	12,4	20,2	2,9	22,1	9,4	78,2	Pays Bas	24,4	34,9	10,5
Danemark	7,8	8,8	0,7	9,1	3,4	16,7	Danemark	66,7	69,5	2,8
<b>transports ferrés</b>	<b>193,2</b>	<b>154,9</b>	<b>-1,3</b>	<b>159,7</b>	<b>3,1</b>	<b>-17,3</b>	<b>transports ferrés</b>	<b>28,0</b>	<b>16,6</b>	<b>-11,4</b>
France	66,6	49,8	-1,7	50,7	1,8	-23,9	France	36,4	23,0	-13,4
Allemagne	70,5	58,1	-1,1	58,5	0,7	-17,0	Allemagne	33,2	21,6	-11,6
Belgique	7,9	7,3	-0,5	7,7	5,5	-2,5	Belgique	28,2	18,6	-9,6
Italie	18,1	18,6	0,2	19,7	5,9	8,8	Italie	20,2	10,2	-10,0
Royaume Uni	24,5	16,4	-2,3	18,2	11,0	-25,7	Royaume Uni	21,5	11,6	-9,8
Pays Bas	3,7	3,0	-1,2	3,2	6,7	-13,5	Pays Bas	7,3	5,0	-2,2
Danemark	1,9	1,7	-0,7	1,7	0,0	-10,5	Danemark	16,2	13,0	-3,3
<b>voies navigables</b>	<b>104,8</b>	<b>101,2</b>	<b>-0,2</b>	<b>105,2</b>	<b>3,9</b>	<b>0,3</b>	<b>voies navigables</b>	<b>15,2</b>	<b>11,0</b>	<b>-4,2</b>
France	14,2	7,4	-3,8	7,3	-1,4	-48,6	France	7,8	3,3	-4,4
Allemagne	48,8	49,7	0,1	52,8	6,2	8,2	Allemagne	23,0	19,5	-3,5
Belgique	6,7	5,1	-1,6	6,3	23,5	-6,0	Belgique	23,9	15,2	-8,7
Italie	0,4	0,2	-4,0	0,2	-25,0	-62,5	Italie	0,4	0,1	-0,4
Royaume Uni	2,0	2,5	1,3	2,5	0,0	25,0	Royaume Uni	1,8	1,6	-0,2
Pays Bas	30,7	33,8	0,6	33,8	0,0	10,1	Pays Bas	60,3	53,3	-7,0
Danemark	2,0	2,5	1,3	2,3	-8,0	15,0	Danemark	17,1	17,6	0,5
<b>oléoducs</b>	<b>57,5</b>	<b>59,1</b>	<b>0,2</b>	<b>59,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>2,7</b>	<b>oléoducs</b>	<b>8,3</b>	<b>6,2</b>	<b>-2,2</b>
France	26,2	25,7	-0,1	25,0	-2,7	-4,6	France	14,3	11,3	-3,0
Allemagne	15,1	8,7	-3,2	7,9	-9,2	-47,7	Allemagne	7,1	2,9	-4,2
Belgique	0,3	0,9	6,7	1,0	5,6	216,7	Belgique	1,1	2,3	1,2
Italie	9,1	9,8	0,4	9,8	0,0	7,7	Italie	10,2	5,1	-5,1
Royaume Uni	2,7	9,9	7,9	11,1	12,1	311,1	Royaume Uni	2,4	7,1	4,7
Pays Bas	4,1	4,1	0,0	4,3	4,9	4,9	Pays Bas	8,1	6,8	-1,3
Danemark	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	Danemark	0,0	0,0	0,0
<b>Ensemble</b>	<b>689,9</b>	<b>902,9</b>	<b>1,6</b>	<b>959,4</b>	<b>6,3</b>	<b>39,0</b>	<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
France	183,1	207,5	0,7	220,6	6,3	20,5	France	100,0	100,0	
Allemagne	212,4	259,2	1,2	270,6	4,4	27,4	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	28,0	38,5	1,9	41,4	7,6	47,9	Belgique	100,0	100,0	
Italie	89,6	186,2	4,4	193,7	4,0	116,0	Italie	100,0	100,0	
Royaume Uni	114,2	137,4	1,1	156,6	14,0	37,1	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	50,9	61,1	1,1	63,4	3,8	24,6	Pays Bas	100,0	100,0	
Danemark	11,7	13,0	0,6	13,1	0,8	12,0	Danemark	100,0	100,0	

Source : CEMT, OEST en milliards de tonnes-km (évolution en %)

Par modes, la route se développe relativement plus vite en France que dans les autres pays : elle accapare en 1988 plus de 62% des trafics, soit moins que la moyenne des 7 pays (66%) mais ses gains de parts de marché depuis 1970 sont plus importants (20,8% contre 17,8% entre 1970 et 1988 dans les 7 pays européens).

Ces gains importants en France se font surtout au détriment du transport ferroviaire qui perd 13,4% de parts de marché entre 1970 et 1988 contre -11,4% dans l'ensemble des 7 pays, la France restant toutefois le pays, où les parts de marché du transport ferroviaire sont le plus élevées (23% en 1987 contre 16,6% dans les 7 pays européens).

#### b) Les trafics terrestres de voyageurs.

En revanche, le trafic voyageurs, déjà important en France, augmente plus vite (+77,4% en voyageurs-km entre 1970 et 1988) que dans les 7 pays (+66,6%). Cette divergence résulte surtout d'une plus forte croissance des transports collectifs.

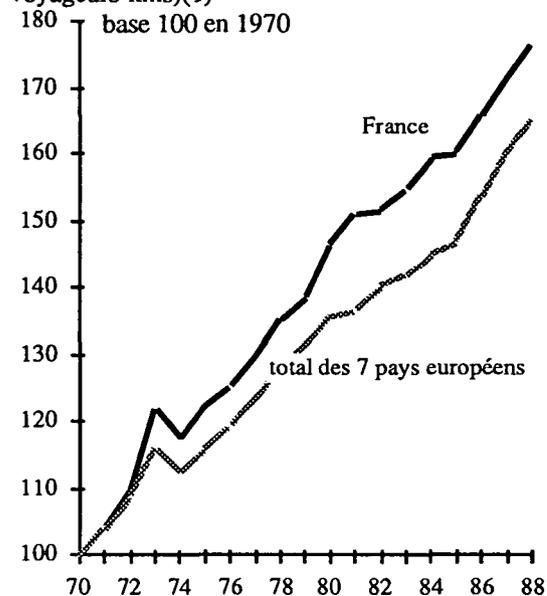
Le transport ferré augmente de 53,9% entre 1970 et 1988 en France contre +27% dans la moyenne des 7 pays, divergence qu'on retrouve pour les autobus-autocars (+66,3% en France contre +31,5% au niveau des 7 pays). Le trafic des voitures particulières augmente de 81,9% en France, soit 5 points au dessus de la moyenne.

S'agissant des évolutions relatives on note qu'en France, la part du trafic des voitures particulières augmente de 2,1 points en 18 ans contre 4,7 points pour l'ensemble des pays étudiés, le Royaume Uni étant le pays où cette part augmente le plus. En revanche, aussi bien le rail (-1,7 points entre 1970 et 1988 en France contre -2,4 points globalement) que les transports collectifs routiers qui perdent 2,3 points dans l'ensemble des pays contre seulement 0,4 points en France, se maintiennent mieux en France. Ces évolutions sont d'autant plus significatives que le transport ferroviaire a un poids plus important en France: 10,8 % en 1988 contre 7,7% dans les 7 pays.

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

GRAPHIQUE 8.3

Evolution des trafics de voyageurs (en milliards de voyageurs-kms)(1)



(1) Les séries de trafic excluent ici le transport aérien.

TABEAU 8.4

Evolution des trafics de voyageurs (\*).

trafics en voy.-km	1970	1987	var. an. 70-87	1988	var. an. 88-87	var. 70-88	Parts modales en %	1970	1988	var.
<b>Voitures partic.</b>	<b>1302,9</b>	<b>2191,0</b>	<b>3,1</b>	<b>2301,9</b>	<b>5,1</b>	<b>76,7</b>	<b>Voitures partic.</b>	<b>78,8</b>	<b>83,5</b>	<b>4,7</b>
France	304,7	533,6	3,4	554,3	3,9	81,9	France	80,8	82,9	2,1
Allemagne	350,6	531,3	2,5	555,6	4,6	58,5	Allemagne	80,1	85,5	5,4
Belgique	49,2	70,5	2,1	73,0	3,5	48,3	Belgique	74,4	81,7	7,3
Italie	230,0	427,2	3,7	465,4	8,9	102,3	Italie	78,1	79,7	1,6
Royaume Uni	263,0	451,0	3,2	471	4,4	79,1	Royaume Uni	75,9	86,2	10,3
Pays Bas	72,1	129,7	3,5	133,8	3,2	85,6	Pays Bas	79,1	85,6	6,5
Danemark	33,3	47,7	2,1	48,8	2,3	46,5	Danemark	80,6	78,3	-2,3
<b>transports ferrés</b>	<b>167,5</b>	<b>202,4</b>	<b>1,1</b>	<b>212,8</b>	<b>5,1</b>	<b>27,0</b>	<b>transports ferrés</b>	<b>10,1</b>	<b>7,7</b>	<b>-2,4</b>
France	47,1	69,1	2,3	72,5	4,9	53,9	France	12,5	10,8	-1,7
Allemagne	38,5	39,2	0,1	41,7	6,4	8,3	Allemagne	8,8	6,4	-2,4
Belgique	7,6	6,3	-1,1	6,4	1,6	-15,8	Belgique	11,5	7,2	-4,3
Italie	32,5	41,4	1,4	43,3	4,6	33,2	Italie	11,0	7,4	-3,6
Royaume Uni	30,4	32,2	0,3	34,4	6,8	13,2	Royaume Uni	8,8	6,3	-2,5
Pays Bas	8,0	9,4	1,0	9,7	3,2	21,3	Pays Bas	8,8	6,2	-2,6
Danemark	3,4	4,8	2,0	4,8	0,0	41,2	Danemark	8,2	7,7	-0,5
<b>Autobus, autocar</b>	<b>183,9</b>	<b>240,6</b>	<b>1,6</b>	<b>241,8</b>	<b>0,5</b>	<b>31,5</b>	<b>Autobus, autocar</b>	<b>11,1</b>	<b>8,8</b>	<b>-2,3</b>
France	25,2	42,2	3,1	41,9	-0,7	66,3	France	6,7	6,3	-0,4
Allemagne	48,7	52,9	0,5	52,4	-0,9	7,6	Allemagne	11,1	8,1	-3,1
Belgique	9,3	10,0	0,4	9,9	-1,0	6,5	Belgique	14,1	11,1	-3,0
Italie	32,0	72,7	4,9	75,1	3,3	134,7	Italie	10,9	12,9	2,0
Royaume Uni	53,0	41,0	-1,5	41	0,0	-22,6	Royaume Uni	15,3	7,5	-7,8
Pays Bas	11,1	12,8	0,8	12,8	0,0	15,3	Pays Bas	12,2	8,2	-4,0
Danemark	4,6	9,0	4,0	8,7	-3,3	89,1	Danemark	11,1	14,0	2,8
<b>Ensemble</b>	<b>1654,3</b>	<b>2634,0</b>	<b>2,8</b>	<b>2756,5</b>	<b>4,6</b>	<b>66,6</b>	<b>Ensemble</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	
France	377,0	644,9	3,2	668,7	3,7	77,4	France	100,0	100,0	
Allemagne	437,8	623,4	2,1	649,7	4,2	48,4	Allemagne	100,0	100,0	
Belgique	66,1	86,8	1,6	89,3	2,8	35,0	Belgique	100,0	100,0	
Italie	294,5	541,3	3,6	583,8	7,9	98,2	Italie	100,0	100,0	
Royaume Uni	346,4	524,2	2,5	546,4	4,2	57,7	Royaume Uni	100,0	100,0	
Pays Bas	91,2	151,9	3,0	156,3	2,9	71,4	Pays Bas	100,0	100,0	
Danemark	41,3	61,5	2,4	62,3	1,3	50,8	Danemark	100,0	100,0	

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

### c) Les accidents de la route.

TABLEAU 8.5

Evolution des accidents de la route (en milliers)

	accidents					tués					tués par voyageurs-km (*)				
	1970	1987	1988	88/70	88/87	1970	1987	1988	88/70	88/87	1970	1987	1988	88/70	88/87
France	235,1	171,0	175,9	-25,2	2,9	15,1	9,9	10,6	-30,1	7,0	49,5	18,5	19,0	-61,6	3,0
Allemagne	377,6	325,5	324,3	-14,1	-0,4	19,2	8,0	8,2	-57,2	3,0	54,7	15,0	14,8	-73,0	-1,5
Belgique	77,0	59,7	61,8	-19,8	3,5	3,0	1,9	2,0	-33,2	2,6	60,0	27,2	27,0	-55,0	-0,9
Italie	307,7	282,4	292,8	-4,9	3,7	10,2	6,8	6,9	-32,0	2,4	44,4	15,9	14,9	-66,4	-6,0
Royaume Uni	272,8	245,4	246,7	-9,5	0,5	7,8	5,3	5,0	-35,1	-5,6	29,5	11,8	10,7	-63,8	-9,6
Pays Bas	59,0	42,7	41,9	-29,1	-1,9	3,2	1,5	1,4	-56,9	-8,1	44,1	11,5	10,2	-76,8	-10,9
Danemark	19,8	10,2	10,0	-49,5	-1,8	1,2	0,7	0,7	-41,3	1,4	36,3	14,7	14,5	-60,0	-0,9
ensemble	1349	1137	1153	-14,5	1,5	59,6	34,1	34,8	-41,6	2,1	45,7	15,5	15,1	-67,0	-2,8

(\*) unité : nombre de tués (qui incluent les motos) par milliards de voyageurs-km des voitures particulières (qui excluent les motos)

Source : CEMT

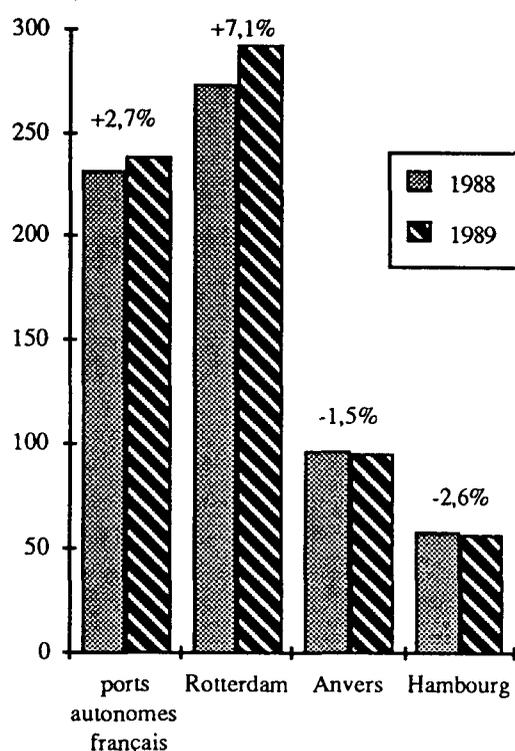
Pour la troisième année consécutive, le chiffre des accidents de la route s'inscrit en hausse en 1988 : +1,5% pour les 7 pays étudiés ici (+2,9% en France). Il peut être plus pertinent de rapporter le nombre de tués au trafic, exprimé en voyageurs-km, sachant toutefois que les deux chiffres ne sont pas tout à fait comparables, le premier incluant les piétons et les motos, les voyageurs-km les excluant. Ce rapport reste supérieur en France à la moyenne des 7 pays, augmentant de surcroît en 1988 de 3% alors qu'il baisse de plus de 2% dans les 7 pays.

Les marchandises embarquées et débarquées dans les principaux ports européens, exprimées en millions de tonnes, ont progressé de 2,7% en 1989 dans les 6 ports autonomes français - (Dunkerque, Le havre, Rouen, St Nazaire, Bordeaux et Marseille) -, évolution qui se situe entre la forte progression enregistrée à Rotterdam, (en partie du fait d'une forte croissance des hydrocarbures débarqués), une légère baisse à Anvers et Hambourg. On note que le trafic de Rotterdam dépasse à lui tout seul celui des 6 ports autonomes français réunis.

### d) Les trafics portuaires et fluviaux

GRAPHIQUE 8.4

Evolution des trafics dans les principaux ports européens entre 1989 et 1988 millions de tonnes en %)(\*)



Source : Direction des Ports - (résultats provisoires).

### e) La consommation des ménages.

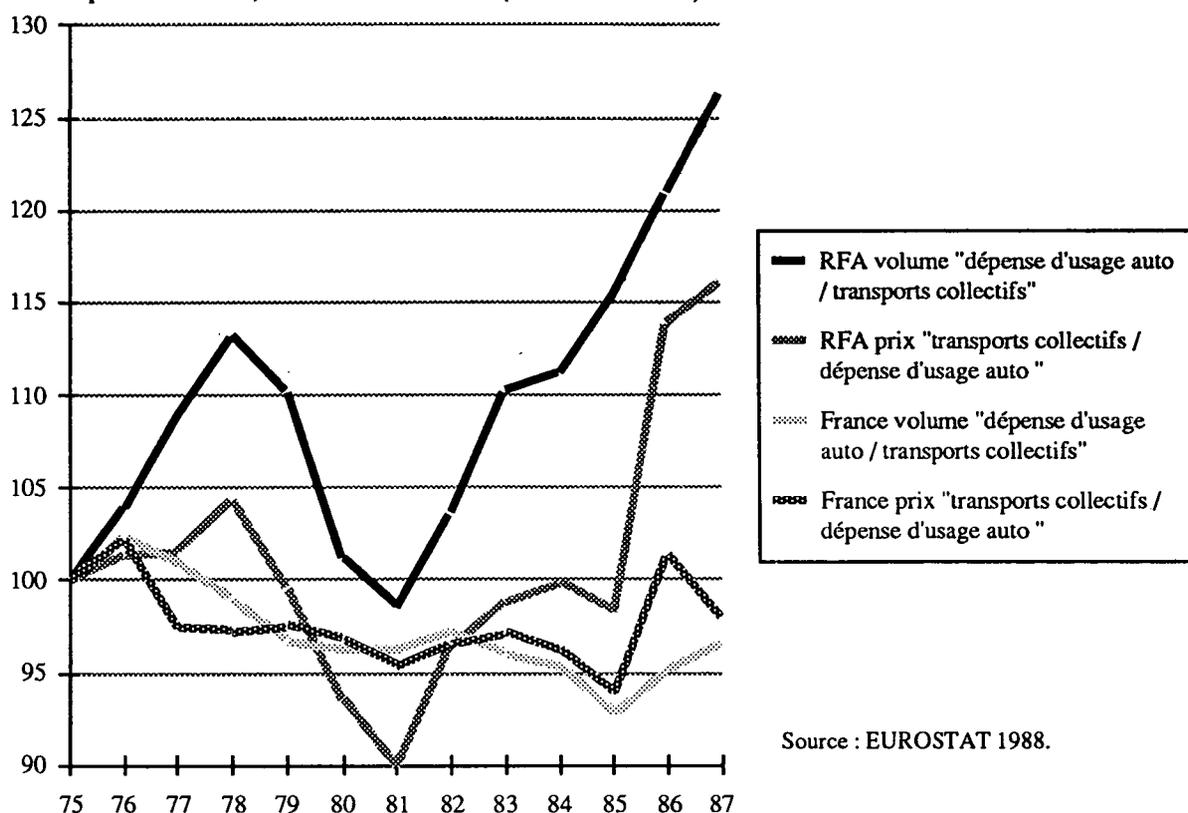
Le coefficient budgétaire en transport (cf. tableau 8.6 page suivante) augmente de 0,9 point en France entre 1970 et 1987, comme dans la plupart des pays européens sauf l'Allemagne où il baisse. Toutefois, entre 1980 et 1987, il baisse de 0,6 point en France alors qu'il augmente de 0,8 point en Allemagne. Dans la plupart des pays, cette hausse depuis 1970 est surtout liée aux achats de véhicules, voire aux dépenses d'utilisation de véhicules sauf en France où la part des dépenses d'utilisation de véhicules reste stable entre 1970 et 1987. On note toutefois que c'est en France, que la part des dépenses d'utilisation reste la plus élevée.

Autre évolution, le coefficient budgétaire des transports collectifs reste stable en France entre 1970 et 1987. Cette relative stabilité ne se retrouve qu'en Italie confirmant les évolutions relativement fortes des trafics en transports collectifs urbains dans ces deux pays. En Allemagne, la part des transports collectifs perd 1 point entre 1970 et 1987.

Les prix relatifs expliquent largement ces évolutions : entre 1975 et 1987, en France, où les prix relatifs baissent des transports collectifs par rapport à ceux des dépenses d'usage de voitures baissent contrairement à l'Allemagne, la consommation relative de dépenses d'utilisation de véhicules baisse aussi. En Allemagne, elle augmente de près de 25% entre 1975 et 1987, confirmant la hausse des prix relatifs des transports collectifs de l'ordre de 17%.

GRAPHIQUE 8.5

Evolution de la consommation relative et des prix relatifs de Transports (dépenses d'usage de voitures et de transports collectifs) en France et en RFA (base 100 en 1975).



Source : EUROSTAT 1988.

TABLEAU 8.6

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

	en évolution base 100 1970					% de la consommation finale				
	1975	1980	1985	1986	1987	1970	1975	1980	1986	1987
<b>France</b>										
achats de véhicules	30,8	81,9	89,0	107,8	126,3	3,1	3,4	4,0	4,0	4,3
dépenses d'utilisation de véh.	29,2	48,2	55,6	59,6	63,1	8,4	8,9	8,8	8,3	8,3
achats de service de transport	23,6	47,2	60,4	60,4	61,5	2,1	2,2	2,2	2,1	2,1
Ensemble transports	21,5	40,7	55,2	60,9	65,3	13,7	14,5	15,1	14,5	14,6
<b>Allemagne</b>										
achats de véhicules	8,0	38,1	46,8	84,3	98,3	3,7	3,4	3,7	4,5	4,7
dépenses d'utilisation de véh.	15,2	26,9	34,5	36,7	43,1	7,5	7,3	6,8	6,8	6,9
achats de service de transport	-7,5	0,6	-6,4	-9,4	-9,1	2,4	1,9	1,7	1,4	1,4
Ensemble transports	9,3	25,3	46,3	50,9	55,7	13,6	12,5	12,2	12,8	13,0
<b>Belgique</b>										
achats de véhicules	39,1	70,6	67,6	81,9	88,9	3,3	4,2	4,0	4,0	4,1
dépenses d'utilisation de véh.	35,6	61,8	67,2	68,4	73,3	5,8	7,1	6,5	6,5	6,5
achats de service de transport	3,5	-7,1	-12,5	-16,1	-14,0	1,9	1,8	1,2	1,1	1,1
Ensemble transports	31,0	52,4	49,9	54,7	57,0	11,0	13,1	11,7	11,6	11,6
<b>Italie</b>										
achats de véhicules	-2,8	66,9	97,8	110,4	125,7	3,1	2,6	3,8	4,2	4,3
dépenses d'utilisation de véh.	22,0	48,6	62,7	76,7	102,7	5,5	5,9	6,0	6,3	7,0
achats de service de transport	17,7	42,7	64,2	67,3	65,5	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4
Ensemble transports	13,7	53,5	48,6	53,8	60,4	10,0	9,9	11,2	12,0	12,7
<b>Royaume Uni</b>										
achats de véhicules	22,4	53,4	101,1	116,7	139,0	3,8	4,1	4,8	5,8	6,1
dépenses d'utilisation de véh.	17,8	34,8	50,4	59,3	69,4	5,7	6,0	6,3	6,4	6,5
achats de service de transport	7,6	15,9	25,6	31,9	46,8	3,8	3,6	3,5	3,5	3,7
Ensemble transports	16,2	34,8	36,5	43,1	50,0	13,3	13,7	14,6	15,6	16,2

Source : EUROSTAT 1988.

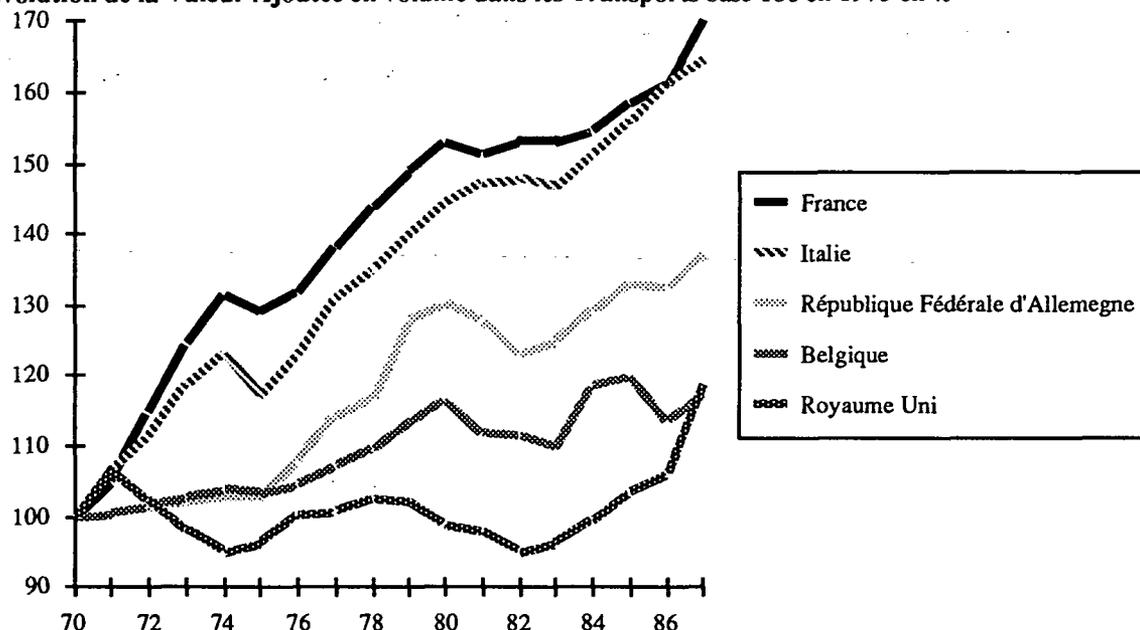
### f) La valeur ajoutée et l'emploi

Excepté la Belgique où les services annexes des ports ont un poids très important, la part des transports dans le Produit Intérieur Brut global, varie peu d'un pays à l'autre en 1987. En France, cette part est de 4,3%, au dessus de l'Allemagne (3,5%). Cette part évolue peu en France comme ailleurs entre 1979 et 1987. Mais les évolutions absolues de la valeur ajoutée des transports sont diverses selon les pays, contrairement aux trafics.

En revanche, la part des transports dans l'emploi global progresse légèrement en France, baissant dans la plupart des autres pays, excepté l'Italie. S'agissant de la productivité du travail par tête, elle augmente de l'ordre de 8% entre 1979 et 1987 dans la plupart des pays, notamment en France et en Allemagne, et ce malgré des évolutions divergentes de la valeur ajoutée et de l'emploi. En outre, ces gains n'affectent guère les transports intérieurs, mais surtout les transports aériens.

GRAPHIQUE 8.6

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



TABEAU 8.7

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

	valeur ajoutée en % du PIB						emploi en % de l'emploi total					
	évol. * 79/87	1979	1980	1985	1986	1987	évol. 79/87	1979	1980	1985	1986	1987
<b>France</b>												
transports intérieurs	7	2,6	2,6	2,3	2,4	2,5	3	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6
autre transport yc auxil.	25	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	12	1,0	1,1	1,2	1,2	1,2
ensemble transports	14	4,3	4,3	4,2	4,2	4,3	6	3,5	3,5	3,7	3,7	3,8
<b>Allemagne</b>												
transports intérieurs	n.d.	2,4	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.						
autre transport yc auxil.	n.d.	1,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.						
ensemble transports	7	3,7	3,7	3,6	3,5	3,5	-2	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5
<b>Belgique</b>												
transports intérieurs	-6	2,7	2,6	2,3	2,3	2,3						
autre transport yc auxil.	6	4,2	4,3	4,4	4,0	4,0						
ensemble transports	1	6,9	6,9	6,7	6,3	6,2	-7	4,9	5,0	4,8	4,8	4,7
<b>Italie</b>												
transports intérieurs	23	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	18	3,3	3,4	3,7	3,7	3,8
autre transport yc auxil.	11	1,9	1,9	1,8	1,8	1,8	-3	1,2	1,2	1,1	1,1	1,0
ensemble transports	17	4,1	4,1	4,1	4,1	4,0	11	4,5	4,5	4,8	4,8	4,8
<b>Royaume Uni</b>												
transports intérieurs	13	2,3	2,2	2,2	2,3	2,4	-5	2,8	2,8	2,7	2,7	2,7
autre transport yc auxil.	12	2,0	2,1	1,9	1,9	2,0	-15	1,7	1,7	1,5	1,4	1,4
ensemble transports	13	4,3	4,3	4,1	4,1	4,4	-9	4,5	4,5	4,2	4,2	4,1

Source : EUROSTAT 1989 (\*) Pour la Belgique, la valeur ajoutée est estimée en 1987. En outre, les séries de productivité du Royaume Uni sont à prendre ici avec prudence, EUROSTAT estimant les effectifs dans les transports pour ce pays.

## Chapitre 9

# L'ETAT ET LES COLLECTIVITES LOCALES

Le budget transport augmente en 1990 de 3% après +4,5% en 1989 selon le projet de loi de finances. La SNCF avec 37,5 milliards de francs et la RATP avec 8,7 milliards restent largement subventionnées. Ces montants baissent toutefois entre 1986 et 1988.

Les dépenses des administrations publiques (APU) (1) augmentent de 6,5% en 1988 et vraisemblablement de 5,1% en 1989 (estimations encore provisoires). La part des administrations publiques locales continue d'augmenter : de 52% en 1985 elle passe à 59% en 1989. Globalement la part des transports dans les dépenses totales des APU stagne autour de 8,8% en 1988 et 1989 (8,3% en 1983 mais 10% en 1970).

En fait, cette croissance relative à partir de 1983 est en grande partie due aux dépenses d'infrastructures "à grande vitesse" (autoroutes, TGV, aéroports, ..), en progression très sensible depuis le milieu des années 80.

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

### LA POLITIQUE DES TRANSPORTS.

Les crédits votés dans le cadre de la Loi de Finances de 1990 pour les transports (hors Budget Annexe de la Navigation Aérienne) augmentent de 2,8% par rapport à 1989 qui marquait une reprise (+4,5%) après la baisse de 1988 (-4,5%). La croissance du budget global est de 5,9% mais en 1988 et 1989, cette croissance globale était déjà supérieure à celle consacrée aux transports en grande partie du fait du transfert d'une partie des dépenses de l'Etat vers les collectivités locales.

Ce ralentissement en 1990 provient surtout des transports terrestres, avec une baisse notamment des crédits relatifs à la contribution de l'Etat à la SNCF au titre du contrat de plan et de ceux destinés aux transports collectifs urbains. En revanche, les budgets de la mer (300 MF de plus), de l'aviation civile, et de la sécurité routière, connaissent de fortes croissances. Des dotations importantes sont notamment affectées aux ports et aux aéroports. Le budget des routes, lui, progresse mais moins fortement qu'en 1988 (+4,5%).

Surtout, les autorisations de programme sont en légère baisse après avoir connu de fortes hausses depuis 1986, celles pour la sécurité routière et des transports terrestres continuant de progresser néanmoins fortement.

TABLEAU 9.1

Dépenses prévues dans les lois de finances initiales en transport (Projet de loi en 1989) M. de francs.

	1986	1987	1988	1989	1990
Mer	5,4	5,6	5,5	6,0	6,3
Sécurité Routière	0,7	0,7	0,6	0,6	0,8
Routes	5,9	6,6	7,4	7,6	7,8
Transport terrestre	40,1	41,6	38,3	39,5	39,8
Aviation civile	4,7	4,3	4,3	5,0	5,6
<b>Ensemble</b>	<b>56,8</b>	<b>58,7</b>	<b>56,1</b>	<b>58,6</b>	<b>60,3</b>
<i>en évol. n/n-1</i>		3,4	-4,5	4,5	2,8
Budget général	1030	1050	1082	1152	1220
<i>en évol. n/n-1</i>		1,9	3,0	6,5	5,9
<i>Part transports dans le budget</i>	5,5	5,6	5,2	5,1	4,9

Autorisations de Programme en transport  
Milliards de francs.

	1986	1987	1988	1989	1990
Mer	0,4	0,6	0,7	0,6	0,8
Sécurité Routière	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5
Routes	6,5	6,9	7,0	7,3	7,3
Transport terrestre	2,2	1,7	0,9	1,0	1,3
Aviation civile	2,8	2,4	2,7	2,7	3,1
<b>Ensemble</b>	<b>12,1</b>	<b>11,9</b>	<b>11,6</b>	<b>12,0</b>	<b>13,0</b>

Source : Journal Officiel du 31 décembre (Loi de Finances)

(1) deux sous-secteurs en Comptabilité Nationale : les Administrations Publiques Centrales (APUC = Etat et Organismes Divers d'Administrations Publiques Centrales) et les Administrations Publiques Locales (APUL = Collectivités Locales et Organismes Divers d'Administrations Locales).

## a) Réglementation - orientation

### Réglementation européenne.

Sous la présidence française, les ministres des Transports de l'Europe des Douze, réunis le 4 décembre 1989 à Bruxelles, ont décidé d'autoriser progressivement le cabotage routier (15000 autorisations d'une durée de 2 mois seront délivrées à compter du 1er juillet 1990 jusqu'à l'ouverture complète du marché unique des transports). Deux clauses de sauvegarde ont été prévues : la possibilité pour la Commission d'intervenir si 30% du contingent ou plus se concentrent dans un seul pays, et dans le cas où l'économie d'une région se trouverait désorganisée par l'introduction du cabotage.

S'agissant du transport aérien, les ministres ont amorcé une nouvelle étape de libéralisation du marché. Les orientations suivantes devaient être adoptées en 1990 : accroissement des capacités offertes jusqu'à la disparition de toute restriction au 1<sup>er</sup> janvier 1993; tarifs plus souples dès 1990; possibilité de désigner plusieurs compagnies sur une même desserte à compter du 1<sup>er</sup> juillet 1992.

### Sécurité routière.

Le projet de loi de finances de 1990 prévoit la création d'une taxe annuelle sur les entreprises exploitant des autoroutes à péage afin de financer la sécurité routière.

### Transport maritime

Suite au Rapport établi par M. Le Drian, les pouvoirs publics ont décidé de mettre en oeuvre un "plan de soutien à la flotte de commerce française". Ce plan de cinq ans repose sur les aides à la modernisation et à la consolidation des entreprises de lignes régulières, un dispositif de primes d'équipement destiné à inciter au renouvellement des navires.

## b) Infrastructures routières.

Les programmes routiers nationaux mis en oeuvre en 1989 s'inscrivent dans le cadre des décisions prises par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (C.I.A.T) du 17 novembre 1988 qui retenait :

- une enveloppe routière d'investissements routiers cofinancés avec les régions dans le cadre des contrats du X<sup>e</sup> Plan (1989-1993) en progrès de 50% sur celle du Plan précédent.

- une nouvelle révision du Schéma Directeur prévoyant notamment 739 km d'autoroutes concédées supplémentaires.

Les mises en service d'autoroutes concédées ont porté en 1989 sur 357,7 kms avec les liaisons suivantes :

- A43 : Francin - Montmélian est (4,0 km)
- A11 : Le Mans - Le Bailleul (38,7 km)
- A64 : Salies - Orthez ouest (10,2 km)
- A64 : Tarbes ouest - Tarbes est (7,5 km)
- A64 : Tarbes est - Lanespede (25,2 km)
- A71 : Salbris - Bourges (52,9 km)
- A51 : Manosque - Aubignosc (40,5 km)
- A26 : Laon - Reims (52,5 km)
- A31 : Gevrey - Tilchatel (42,5 km)
- A40 : Sylans - Chatillon (13,0 km)
- A71 : Bourges - Vallon / Sully (70,7 km)

Fin décembre 1989, le réseau autoroutier comprenait 5367 km d'autoroutes concédées.

## encadré : les dépenses d'infrastructure de transport

Divers indicateurs (dépenses de transport inscrites dans les Lois de Finances du budget de l'Etat, Fonds de Développement Economique et Social) permettent d'estimer les dépenses d'investissement en infrastructures (hors collectivités locales) pour 1989. Leur intérêt est que ces dépenses correspondent avec "l'image externe" de la politique d'infrastructure du Ministère. Selon ces diverses sources, les dépenses d'infrastructures augmenteraient moins en 1989 qu'en 1988 (de l'ordre de 10% en valeur). Ce rythme reste néanmoins suffisant pour maintenir une croissance en francs constants, permettant de dépasser le niveau exceptionnel atteint en 1975-76.

En outre, ce ralentissement n'affecterait pas les investissements des sociétés d'autoroute qui continuent de progresser fortement. Enfin, en agréant ces dernières aux dépenses correspondant au TGV et aux aéroports, il apparaît que les dépenses d'infrastructures "à grande vitesse" sont en progression très sensible depuis le milieu des années 80, pour atteindre près de 50% du total.

TABLEAU 9.2

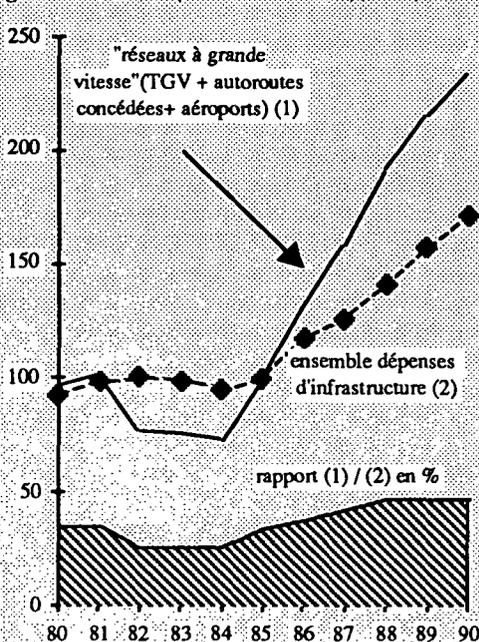
Dépenses d'infrastructure de transport M. de francs.

	1986	1987	1988	1989	1990
sociétés d'autoroute	5,2	6,2	8,2	9,4	11,2
autoroutes de liaison	0,5	0,5	0,5	0,2	0,2
routes nationales	3,9	4,4	4,6	4,8	4,9
voies urbaine	3,1	2,8	2,9	4,1	4,1
SNCF rés. classique	3,9	3,4	3,6	3,8	3,9
SNCF ligne G.V. *	2,2	2,8	2,9	2,7	5,7
RATP	1,5	1,6	1,8	2,1	2,8
SNCF banlieue	0,8	1,0	0,7	0,5	1,1
ports maritimes	0,4	0,2	0,4	0,5	0,6
aéroports	1,4	1,6	1,8	2,2	2,4
<b>Ensemble</b>	<b>22,9</b>	<b>24,6</b>	<b>27,4</b>	<b>30,3</b>	<b>36,8</b>
(en évol. n/n-1)	17,4	7,5	11,7	10,7	21,4

Source : OEST (fait à partir du FDES; G.V. = grande vitesse).

GRAPHIQUE 9.1

Evolution des dépenses d'infrastructure "réseaux à grande vitesse" (base 100 en 1985) (en %)



## LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIEES A L'ACTIVITE "TRANSPORT" (1).

### a) La TIPP progresse moins vite en 1989 (+ 4,4%) qu'en 1988.

La part des taxes sur les hydrocarbures se maintient depuis 1980 à environ 80% des recettes prélevées par l'administration sur les transports. Ces taxes sur les hydrocarbures sont de loin les plus importantes. La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) représente environ 10% des recettes globales de l'Etat (2). La TIPP est parmi les principaux impôts versés à l'Etat, celui qui a le plus progressé entre 1983 et 1988, passant de 59 milliards à 108 milliards, soit +83% (3).

Toutefois, la TIPP n'a pas connu en 1989 d'évolution aussi forte que les années précédentes: les taux unitaires (exprimés en F/hl) augmentent de l'ordre de 4% pour le super et le gazole en 1989 en moyenne annuelle contre + 11% en 1988 (durant toute l'année 1989 ces taux unitaires restent stables, n'étant relevés qu'en janvier 1990).

Au total, la TIPP progresse moins vite en volume que les trafics routiers en 1989, contrairement aux années précédentes : 1983-1988 (cf. graphique 9.2).

TABLEAU 9.3

Evolution des recettes des APU liées à l'activité "Transport" (\*) en Milliards de Francs

	1985	1986	1987	1988	1989
Route	19,1	21,3	22,4	24,0	25,1
Voie navigable	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Aviation civile	1,3	1,8	2,3	2,7	3,0
Taxe sur les hydr.	86,2	95,7	102,3	109,3	113,3
T.I.P.P.	84,0	92,6	97,0	108,7	113,3
T.S.P.P.	2,2	3,1	5,3	0,6	0,0
<b>Total</b>	<b>106,7</b>	<b>119,0</b>	<b>127,1</b>	<b>136,1</b>	<b>141,6</b>
Vers. transport	8,7	8,3	8,7	9,0	n.d.

Source : INSEE (\*) estimation pour l'aviation civile en 89.

(1) Ces recettes regroupent tous les impôts prélevés par l'Etat liés à l'activité "transport" Les taxes sont intégrées dans le budget général de l'Etat aux exceptions suivantes : le produit de la taxe sur les immatriculations (cartes grises) et de la taxe sur les permis de conduire est affecté aux budgets des régions; celui des vignettes sur les véhicules des particuliers et des entreprises va aux départements.

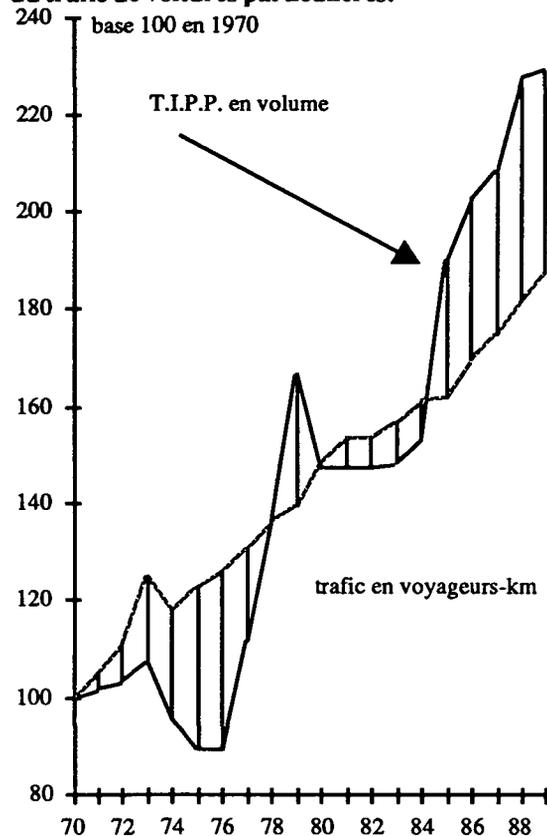
De nature différente, le versement transport est prélevé sur les entreprises uniquement. Il est appliqué aux communes et communautés urbaines de plus de 30000 habitants. Le produit de cette "taxe" sert essentiellement au développement des transports collectifs urbains. Dans la ventilation du produit du versement transport au niveau des Administrations Publiques Locales, le Syndicat des Transports Parisiens en reçoit plus des 2/3, les syndicats en perçoivent 1/6, le sixième restant est versé aux communes.

(2) La TIPP inclut en fait la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel d'un montant de 508 millions de f. en 1988.

(3) Toutefois, cet accroissement s'explique en partie par l'intégration en 1985 de la taxe parafiscale qui alimentait la Caisse Nationale de l'Energie à hauteur de 11 milliards.

GRAPHIQUE 9.2

Evolution comparée de la TIPP en volume (\*) et du trafic de voitures particulières.



Source : OEST, INSEE. (\*) déflaté par le prix du PIB.

## LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES EN TRANSPORT.

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

L'ensemble des transferts des administrations à certaines entreprises publiques est déjà un indicateur de dépenses. Mais cette méthode à l'inconvénient de regrouper des types de charges d'ordres très différents (subventions, compensations pour service public, aides sociales). Les transferts de l'administration au titre de la RATP et de la SNCF baissent entre 1986 et 1988.

TABLEAU 9.4

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

	1984	1985	1986	1987	1988
transferts SNCF	36,4	38,0	38,8	37,5	37,0
.subv. d'explo.	18,0	18,7	18,6	19,3	19,3
.compensation					
p. réduc. tarif.	5,4	5,8	6,1	6,2	5,7
.ch. de retraite	13,1	13,5	14,2	12,0	12,1
transferts RATP	7,6	8,3	9,0	9,3	8,7
.subv. d'explo.	5,0	5,5	6,0	6,0	6,3
.compensation					
p. réduc. tarif.	2,6	2,8	3,0	3,3	2,4

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

## b) évaluation en comptabilité nationale

En 1989, les APU consacrent un peu plus de 166 milliards de francs aux transports. La part des transports dans le total des dépenses des APUC et APUL est de 8,8% comme en 1988 après 8,6% en 1986 (mais 9,9% en 1970)(1). Les dépenses d'investissement représentent en 1989, près de 20,4% du total des dépenses d'investissement des APU contre 20,8% en 1988 après 18,5% en 1986; ces dépenses continuent toutefois d'augmenter en volume (+9% en valeur).

TABLEAU 9.5

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

	1970	1986	1987	1988	1989 (*)
<b>transport</b>					
fonctionnement	14,4	104,8	109,4	112,7	116,6
investissement	7,1	36,8	39,3	45,6	49,7
<b>Ensemble</b>					
fonctionnement	178	1457	1518	1581	1658
investissement	39	199	200	219	243
<b>% transport</b>					
fonctionnement	8,1	7,2	7,2	7,1	7,0
investissement	18,3	18,5	19,7	20,8	20,4

Source : OEST; (cf. encadré) (\*) 1989 : estimation provis.

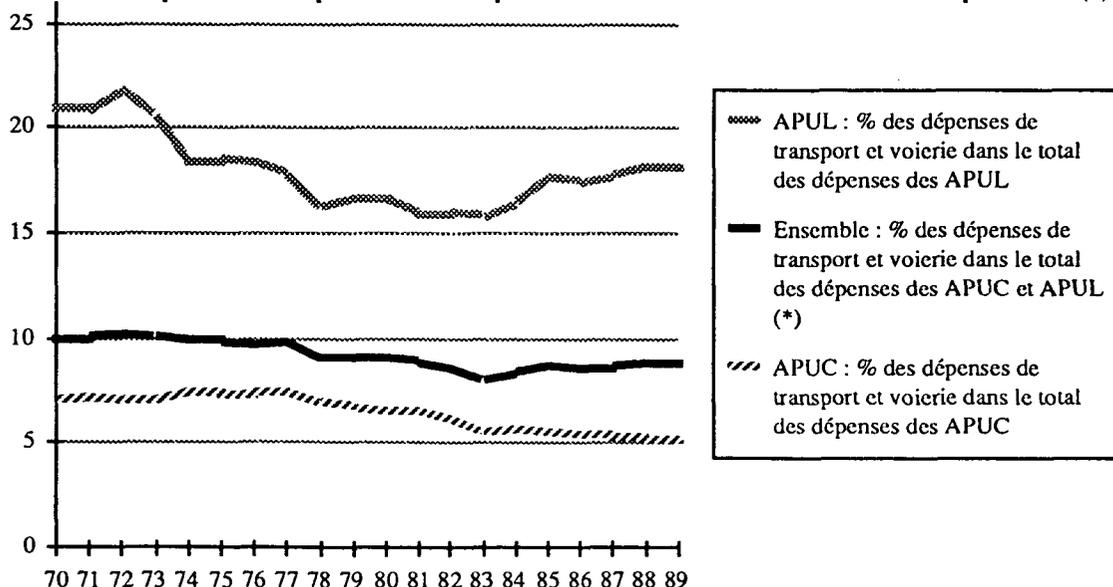
TABLEAU 9.6

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

	1970	1986	1987	1988	1989 (*)
<b>APUC (*)</b>	11,8	65,5	66,9	68,1	69,5
<b>% transport</b>	7,0	5,4	5,3	5,2	5,1
<b>APUL (*)</b>	10,5	77,8	83,6	92,2	99,1
<b>% transport</b>	20,9	17,5	17,8	18,2	18,1
<b>Ensemble</b>	21,5	141,6	148,7	158,3	166,4
<b>% transport</b>	9,9	8,6	8,7	8,8	8,8

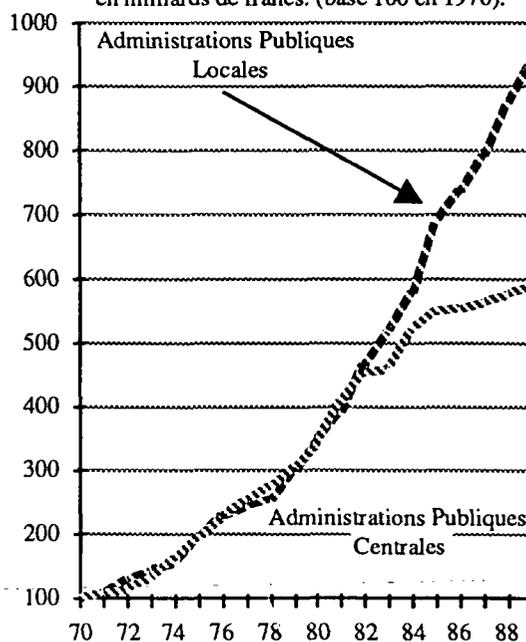
GRAPHIQUE 9.4

### Evolution de la part du transport dans les dépenses totales des Administrations Publiques en % (\*)



GRAPHIQUE 9.3

### Evolution des dépenses des APU en transport (\*). en milliards de francs. (base 100 en 1970).

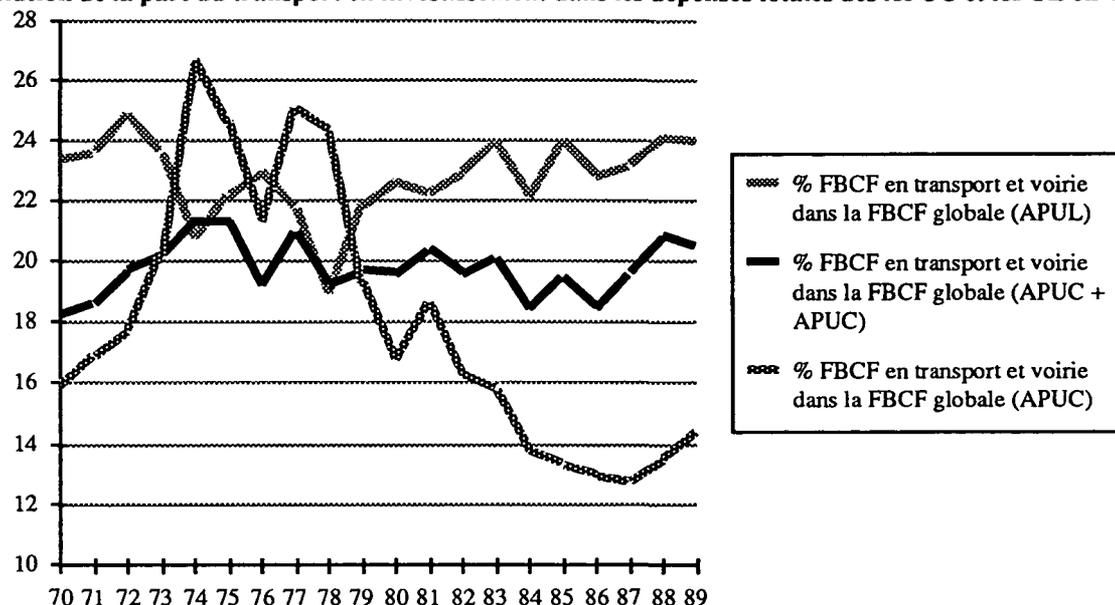


(\*) encadré : la mesure des dépenses des Administrations Publiques (APU) en transport.

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

GRAPHIQUE 9.5

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



Les APUL consacrent aux investissements en transports une part deux fois plus importante dans leurs dépenses que les APUC. Alors que cette part chute depuis 1974 pour les APUC, elle augmente sensiblement pour les APUL pour atteindre 24% en 1989 contre 14% pour les APUC. On note toutefois un redressement depuis 1987. Globalement, les dépenses d'investissement des APUC en transport fluctuent sensiblement entre 1970 et 1987, au rythme des grands programmes d'infrastructure: accélération du programme autoroutier; très forte inflexion des concours des Collectivités Locales aux

transports collectifs. La structure des dépenses par mode est relativement stable entre 1983 et 1988. En 1988, la route représentait 51,9% des dépenses des Administrations Publiques en transport (47,6% en 1986) contre 20,5% aux transports collectifs urbains et 19,3% aux transports ferroviaires. Ces pourcentages étaient respectivement de 52,8%, 14,2% et 21,3% en 1970. En fait, ce sont les dépenses d'investissements routiers qui progressent sensiblement entre 1987 et 1989, permettant à la route de retrouver presque son pourcentage relatif de 1970.

TABLEAU 9.7

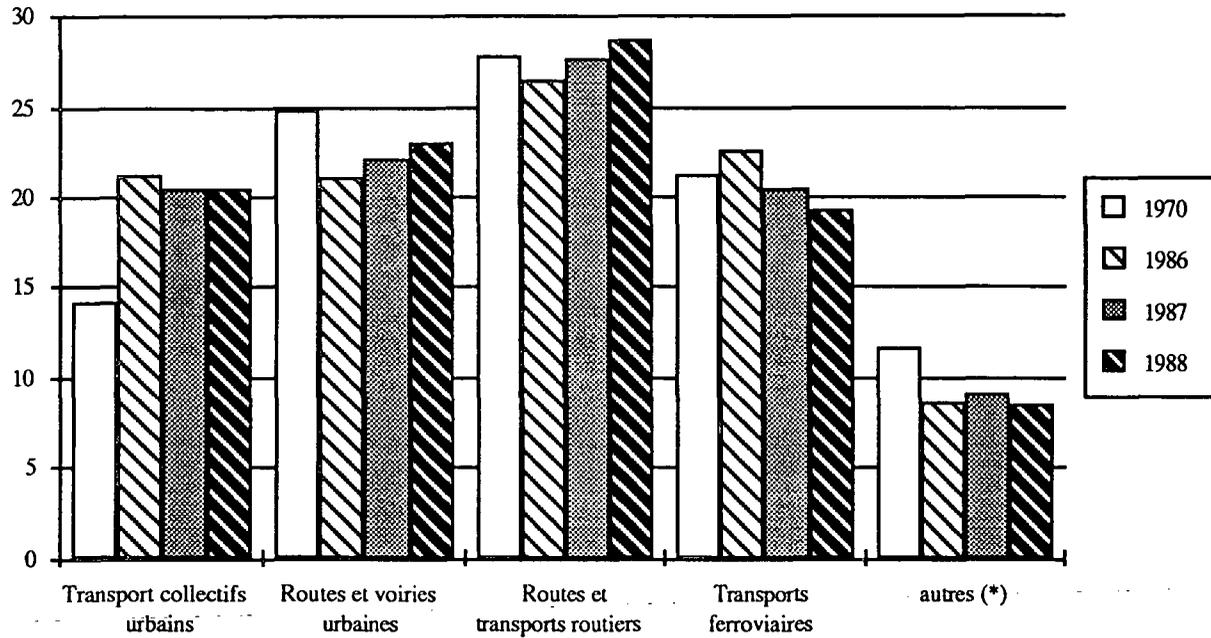
Evolution de la ventilation fonctionnelle des dépenses des APUC et APUL en transport.

	valeur en Milliards de Francs						en %					
	1970	1984	1985	1986	1987	1988	1970	1984	1985	1986	1987	1988
Transport collectif urbain	3,1	22,1	29,2	30,0	30,6	32,4	14,2	18,2	21,4	21,2	20,6	20,5
Routes et voiries urbaines	5,4	26,2	28,7	29,9	32,9	36,5	24,9	21,6	21,0	21,1	22,1	23,1
Administration	0,4	1,1	1,2	2,6	2,7	2,4	2,1	0,9	0,9	1,8	1,8	1,5
Route et transport routier	6,0	31,5	34,5	37,5	41,1	45,5	27,9	25,9	25,3	26,5	27,7	28,8
Transports ferroviaires	4,6	30,0	31,4	32,0	30,5	30,5	21,3	24,7	23,0	22,6	20,5	19,3
Voies navigables	0,5	1,6	1,8	0,7	1,0	1,0	2,5	1,3	1,3	0,5	0,7	0,6
Transports maritimes	0,7	3,9	4,3	3,6	3,4	3,3	3,1	3,2	3,1	2,6	2,3	2,1
Transports aériens	0,8	5,0	5,3	5,4	6,5	6,7	3,9	4,1	3,9	3,8	4,4	4,3
<b>Ensemble</b>	<b>21,5</b>	<b>121,2</b>	<b>136,4</b>	<b>141,6</b>	<b>148,7</b>	<b>158,3</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,3	4,1	7,2	4,5	3,9	4,4	4,2	13,5	19,8	12,2	10,0	9,6
Routes et voiries urbaines	2,9	10,1	11,6	12,2	13,5	16,1	40,7	33,2	31,9	33,2	34,4	35,4
Administration	0,0	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5
Route et transport routier	3,3	14,6	15,6	18,2	20,0	23,0	46,8	47,8	43,0	49,4	50,9	50,4
Transports ferroviaires	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,6	0,1	0,4	0,3	0,1	0,1
Voies navigables	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	2,1	0,8	0,8	0,7	0,6	0,6
Transports maritimes	0,1	0,4	0,5	0,5	0,3	0,4	1,7	1,4	1,3	1,2	0,8	0,9
Transports aériens	0,3	0,8	0,9	0,9	1,0	1,2	3,6	2,7	2,4	2,4	2,6	2,5
<b>Ensemble</b>	<b>7,1</b>	<b>30,5</b>	<b>36,2</b>	<b>36,8</b>	<b>39,3</b>	<b>45,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

GRAPHIQUE 9.6

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



Source : INSEE, OEST.

(\*) le poste "autres" comprend le transport aérien, le maritime, les voies navigables et l'administration en transport.

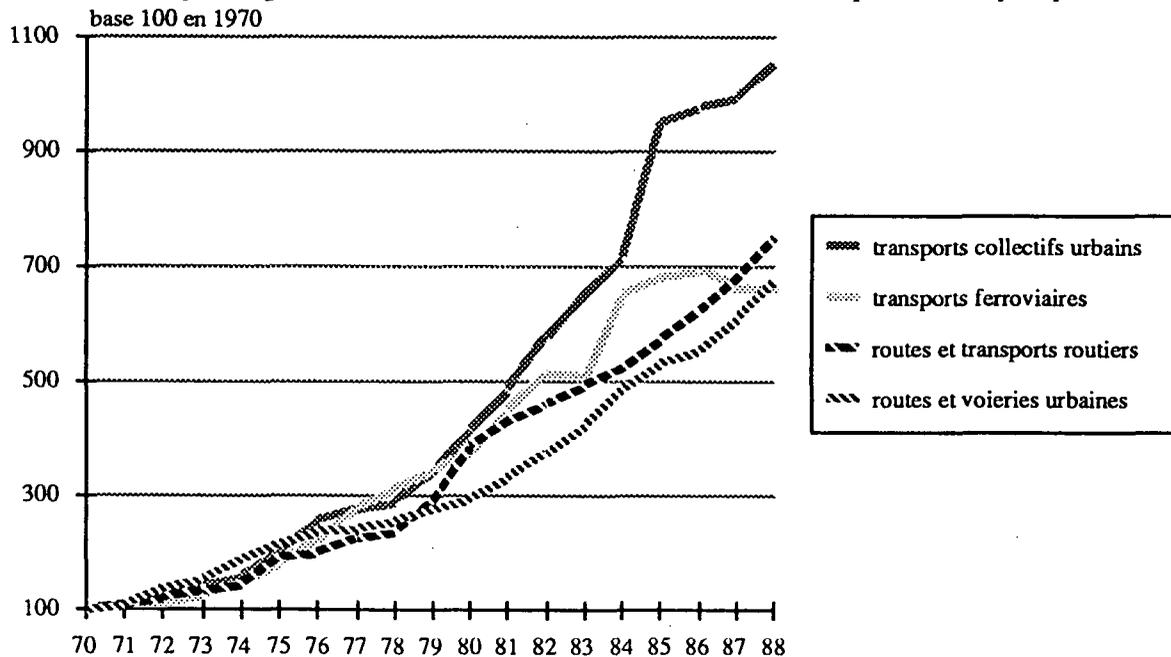
En outre, le graphique 9.8 (page suivante) montre notamment que les dépenses d'investissement en transports collectifs ont connu un fléchissement depuis 1986 après un bond considérable depuis 1970, passant de 0,3 milliards de francs courants à près de 7,2 milliards en 1986. A l'inverse, le transport routier bénéficie depuis 1986 d'une forte croissance. Au total, entre 1970 et 1988, l'évolution la plus significative réside dans une lente réallocation des ressources publiques en faveur des transports collectifs urbains ; en revanche, la part du transport maritime, de la navigation fluviale et des routes et voiries urbaines est en baisse.

*Les dépenses des Administrations Publiques Centrales.*

En 1988, l'Etat consacre 68,1 Milliards de Francs aux dépenses de transport, soit 5,2% de ses dépenses. Les dépenses de l'Etat de fonctionnement en transport sont de 54,4 Milliards de Francs. Les dépenses d'investissement relatives aux transports s'élèvent à 13,7 Milliards de Francs en 1988, soit un peu plus de 14% des dépenses totales d'investissement de l'Etat. Cette part augmente sensiblement depuis 1986 (12,7%) après avoir subi une chute depuis 1975 (plus de 26%).

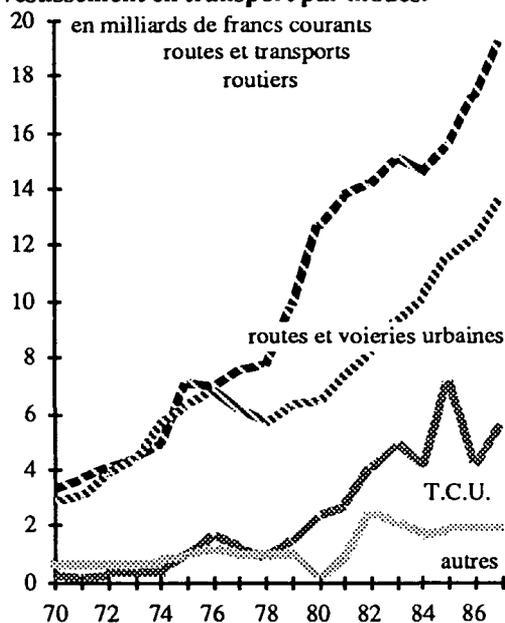
GRAPHIQUE 9.7

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



GRAPHIQUE 9.8

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



Source : INSEE, OEST

Les transports ferroviaires drainent près de la moitié des dépenses de l'Etat en transport. Cependant, les charges de retraites SNCF comptabilisées dans ces données en représentent 2/5. Deuxième mode important, la route (voies routières et transports routiers) représente plus du quart des dépenses de transport. La répartition entre dépenses de fonctionnement et d'investissement reste assez stable dans le temps. En effet, les dépenses de transport de l'Etat sont pour plus de 80% des dépenses de fonctionnement. Les 2/5 de ces dépenses sont des

subventions d'exploitation (dont la moitié environ concerne le transport ferroviaire). La rémunération des salariés et les transferts entre sous-secteurs des administrations publiques représentent chacune 1/5 des dépenses de transport. Au total, 1987 marque un net redressement des dépenses de l'Etat en transport (confirmant les données des Lois de Finances) en grande partie du fait du développement du budget du BANA et des investissements pour les routes.

Les dépenses des Administrations Publiques Locales.

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

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

(1) Au total, l'Etat consacre la majeure partie de ses dépenses aux transports ferroviaires alors que le principal domaine d'action des Collectivités Locales est essentiellement la route (voies routières, transports routiers).

TABLEAU 9.8

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

	valeur en Milliards de Francs						en %					
	1970	1984	1985	1986	1987	1988	1970	1984	1985	1986	1987	1988
Transport collectif urbain	1,0	5,1	5,6	5,8	5,9	6,1	8,2	8,3	8,6	8,9	8,9	9,0
Routes et voiries urbaines	0,9	3,4	3,3	3,4	3,4	4,2	7,8	5,4	5,2	5,1	5,1	6,2
Administration	0,4	1,1	1,3	2,6	2,8	2,6	3,7	1,8	2,0	4,0	4,2	3,8
Route et transport routier	3,0	13,8	14,4	14,6	15,9	16,4	25,2	22,3	22,3	22,3	23,8	24,1
Transports ferroviaires	4,5	29,8	31,1	31,7	30,4	30,3	38,4	48,4	48,0	48,5	45,4	44,5
Voies navigables	0,6	1,6	1,8	0,6	1,0	0,9	4,9	2,6	2,7	0,9	1,4	1,4
Transports maritimes	0,8	4,0	4,1	3,6	3,4	3,3	7,2	6,4	6,4	5,5	5,1	4,9
Transports aériens	0,5	2,9	3,2	3,1	4,1	4,2	4,7	4,7	4,9	4,7	6,2	6,2
<b>Ensemble</b>	<b>11,8</b>	<b>61,7</b>	<b>64,9</b>	<b>65,5</b>	<b>66,9</b>	<b>68,1</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,1	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	3,4	6,1	6,4	5,8	5,9	5,1
Routes et voiries urbaines	0,9	3,1	3,0	3,1	3,2	3,9	30,7	31,2	30,7	28,3	27,5	28,3
Administration	0,0	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	2,2	2,4	2,7	3,6	2,9
Route et transport routier	1,2	4,4	4,6	5,5	5,8	6,9	40,1	45,2	46,0	50,6	50,2	50,5
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	1,0	1,1	0,7	0,7	0,6
Voies navigables	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	6,6	3,2	3,6	2,6	2,7	2,4
Transports maritimes	0,3	0,7	0,6	0,6	0,6	0,8	11,4	7,1	6,0	5,7	4,9	5,5
Transports aériens	0,2	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	6,3	4,0	4,0	3,6	4,5	4,6
<b>Ensemble</b>	<b>2,9</b>	<b>9,8</b>	<b>9,9</b>	<b>11,0</b>	<b>11,5</b>	<b>13,7</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Source : INSEE, OEST

TABLEAU 9.9

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

	valeur en Milliards de Francs						en %					
	1970	1984	1985	1986	1987	1988	1970	1984	1985	1986	1987	1988
Transport collectif urbain	2,2	17,5	24,3	24,8	25,3	27,0	21,0	28,7	33,3	31,9	30,3	29,2
Routes et voiries urbaines	4,5	23,1	25,4	26,6	29,5	32,4	43,0	37,7	34,8	34,2	35,3	35,2
Administration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Route et transport routier	3,3	17,9	20,1	23,1	25,5	29,4	31,0	29,3	27,6	29,7	30,5	31,9
Transports ferroviaires	0,1	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	1,0	0,4	0,5	0,4	0,3	0,3
Voies navigables	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1
Transports maritimes	0,1	0,3	0,5	0,4	0,4	0,4	1,0	0,4	0,6	0,5	0,4	0,4
Transports aériens	0,3	2,1	2,2	2,3	2,5	2,6	2,8	3,4	3,0	3,0	2,9	2,8
<b>Ensemble</b>	<b>10,5</b>	<b>61,2</b>	<b>72,9</b>	<b>77,8</b>	<b>83,6</b>	<b>92,2</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,3	4,1	7,2	4,5	3,9	4,4	6,0	18,4	25,9	16,4	13,3	12,9
Routes et voiries urbaines	2,1	7,3	8,5	9,2	10,5	12,4	41,8	32,6	30,9	33,6	35,4	36,6
Administration	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Route et transport routier	2,4	10,4	11,1	12,9	14,5	16,4	48,1	46,4	40,1	47,1	49,1	48,4
Transports ferroviaires	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,9	0,2	0,5	0,4	0,1	0,1
Voies navigables	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports maritimes	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	1,5	0,3	0,8	0,6	0,2	0,3
Transports aériens	0,1	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	1,5	2,0	1,7	1,9	1,8	1,7
<b>Ensemble</b>	<b>5,0</b>	<b>22,4</b>	<b>27,7</b>	<b>27,5</b>	<b>29,6</b>	<b>33,9</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

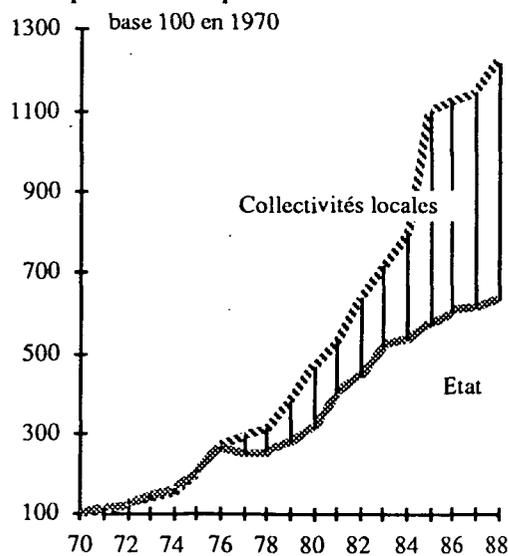
Source : CP, OEST. (\*) estimation.

Les dépenses des ODAL sont incluses dans ces données.

Les dépenses de transport-voirie des APUL s'élèvent à 92,2 milliards de F. en 1988, soit une croissance de 10,3% nettement supérieure à celle des années précédentes (7,5% en 1987, 6,7% en 1986). Pour 1989, on peut estimer à +7,5% cette croissance. Les dépenses des ODAL en transport représentent environ 10% des dépenses des APUL. Les dépenses concernent pour 1/3 les routes et voiries urbaines et un peu moins des 2/3 si on y rajoute les routes et transports routiers. Les transports collectifs urbains représentent le dernier tiers. Leur expansion est nettement supérieure aux dépenses de l'Etat, traduisant la décentralisation et la montée des préoccupations relatives aux transports collectifs dans les Collectivités locales.

GRAPHIQUE 9.9

## Evolution des dépenses des Administrations Publiques en transport collectifs urbains



Les APUL sont spécialisées par mode. Les départements effectuent surtout leurs dépenses en route et transports routiers, alors que les communes interviennent plutôt en voirie urbaine. Les syndicats, régies, établissements publics régionaux et le Syndicat des Transports Parisiens se consacrent essentiellement aux transports collectifs urbains. Les départements et communes effectuent l'essentiel des dépenses de transport (1/3 pour chacune de ces collectivités). Les autres collectivités se partagent le 1/3 restant, les syndicats en effectuant environ 20% en 1986. Le poids des départements dans l'ensemble des APUL augmente entre 1983 et 1988 au détriment des autres collectivités, contrairement à celui des communes qui reste relativement stable. On notera tout de même une forte croissance des dépenses des départements en transport collectif urbain à partir de 1985 due à la possibilité pour ces derniers de comptabiliser certaines dépenses de ramassage scolaire en transport collectif urbain.

TABLEAU 9.10

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

	1984	1985	1986	1987	1988
Départements	19,7	23,4	25,9	27,8	32,6
Communes	21,9	25,1	26,4	29,3	32,1
SCD Communaux et départementaux	1,1	3,9	4,4	4,1	4,2
Syndicats, régies					
Ville de Paris, régions	10,9	12,6	12,9	14,0	14,6
STP (ODAL)	5,5	5,7	5,8	6,0	6,1
Ch. Com.(ODAL)	2,1	2,2	2,3	2,5	2,6
<b>Ensemble</b>	<b>61,2</b>	<b>72,9</b>	<b>77,8</b>	<b>83,6</b>	<b>92,2</b>

Source : CP, OEST. (\*) estimation pour 1988.

## Chapitre 10

# LA DEPENSE NATIONALE DU TRANSPORT ROUTIER

### (essai d'évaluation)

Ce chapitre a pour objet d'évaluer le coût du transport routier pour la collectivité. Le coût établi prend en compte l'ensemble des coûts engendrés par la construction et l'usage de la route, c'est à dire ceux à la charge des utilisateurs d'une part, ceux à la charge des gestionnaires de l'infrastructure d'autre part. Ce chapitre fait aussi apparaître les transferts entre les différents agents économiques, et notamment entre les utilisateurs des véhicules et les Pouvoirs Publics. En 1989, la dépense nationale de transport routier s'élève à 931 milliards de francs, soit 8,5% des emplois intermédiaires et finaux hors exportations et un peu moins de 15% du PIB. Elle dégage un excédent de couverture du compte des pouvoirs publics de l'ordre de 132 milliards TVA comprise.

#### LES DEPENSES EN TRANSPORT ROUTIER

##### a) Dépenses de motorisation.

En 1989, les entreprises et les ménages ont dépensé 888,3 milliards de francs pour la route, soit 8% des emplois intermédiaires et finaux hors exportations (7,5% en 1977). Par rapport au PIB global, ce pourcentage est de 14,5%. En volume, cette part reste toutefois stable (7,9% en 1989 et 1977) du fait de la croissance des prix relatifs, seul le transport de marchandises voyant sa part progresser (2,8% contre 2,4% en 1977).

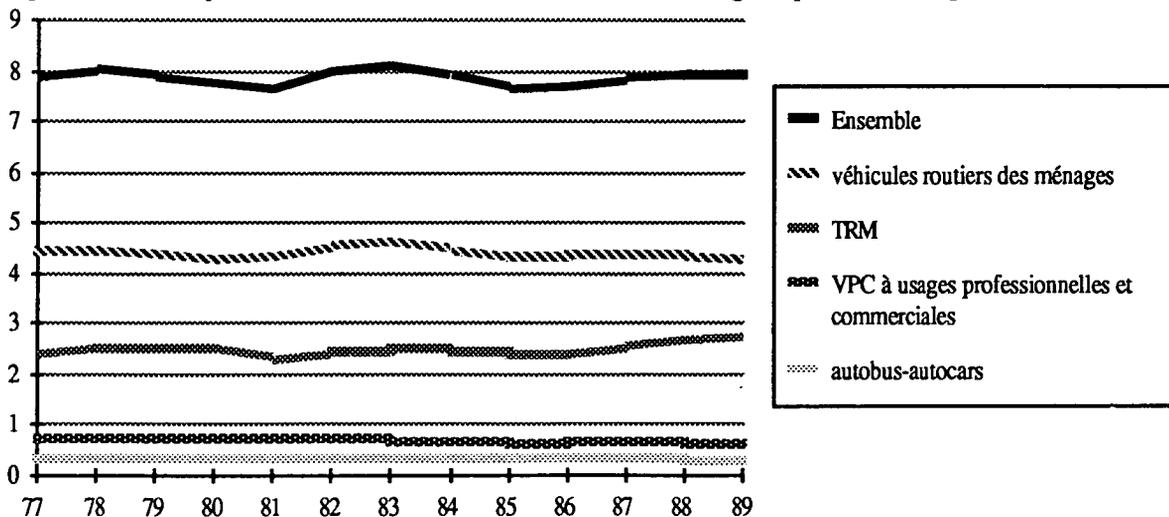
TABLEAU 10.1

Dépenses de motorisation en 1989 (\*)

	en milliards de francs		
	Ménages	Autres	Total
Achat véhicule	163,8	41,7	205,5
Carburants	120,7	46,9	167,6
Dépenses diverses	209,3	104,1	313,4
Dépenses salariales		177,2	177,2
Fiscalité spécifique et TVA sur recettes	11,0	13,5	24,6
<b>Total T.T.C.</b>	<b>504,8</b>	<b>383,5</b>	<b>888,3</b>

GRAPHIQUE 10.1

Répartition des dépenses de motorisation de 1977 à 1989 selon l'agent qui finance en prix constants en %.



(\*) Cette évaluation a été faite par un groupe de travail du Conseil Général des Ponts et Chaussées présidé par l'Ingénieur Général Paul Josse (affaire 83-60) pour les années 1981 et 1982. Pour le rapport des comptes, le seul changement méthodologique consiste à ne plus retenir la TVA déductible dans les dépenses de transport routier de marchandises dans la mesure où celle-ci est récupérée par les entreprises de transport. Tous les tableaux de ce chapitre sont actualisés à l'OEST à partir de sources diverses.

*- Les véhicules routiers des ménages (1).*

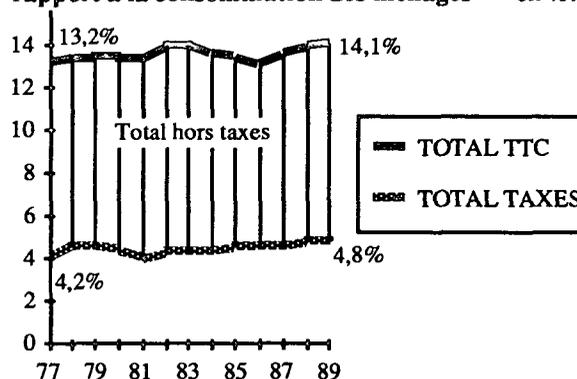
Les dépenses des ménages en transports individuels représentaient 14,1% de leur consommation finale en 1989 contre 13,2% en 1977. La part des taxes est passée de 4,2% à 4,8% ce qui s'explique par les hausses de la taxe sur les assurances en 1984, de la taxe intérieure sur les produits pétroliers en 1978 et 1984-85 et de la TVA en 1978 et 1982. La baisse du taux de TVA en septembre 1987 (de 33% à 28% puis à 25% en 1989) explique la stagnation de la TVA payée par les ménages en 1988. Dans le même temps, la baisse, rapide depuis 1985, du prix des carburants (prix du pétrole) contribue à réduire la part hors taxes des dépenses de transport des ménages. Ces dépenses de carburants ont diminué de moitié dans le budget transport des ménages entre 1984 et 1987 pour remonter en 1989. Les taxes sur les carburants, en particulier la TIPP restent à un niveau élevé. Les réparations HT conservent un poids voisin de celui des achats de véhicules, grâce à une croissance plus rapide des prix. En 1987, les achats de véhicules HT ont, pour la première fois depuis 1977, dépassé le montant des dépenses consacrées aux réparations du fait de la très forte progression des ventes de véhicules neufs. La mise en oeuvre du plan de redressement, après la politique de relance de 1981-82, avait entraîné la chute des achats de véhicules neufs en 1984-85, ceux-ci étant très sensibles aux fluctuations à court terme du revenu.

TABLEAU 10.2  
Dépenses supportées par les ménages Mds de F

	1985	1986	1987	1988	1989
Achat véhicule	109	125	141	150	164
Carburants	120	106	109	112	121
Dépenses diverses	39	47	52	54	58
Réparations	108	116	130	142	151
Fiscalité spécifique	8	9	10	11	11
<b>Total T.T.C.</b>	<b>384</b>	<b>403</b>	<b>441</b>	<b>468</b>	<b>505</b>

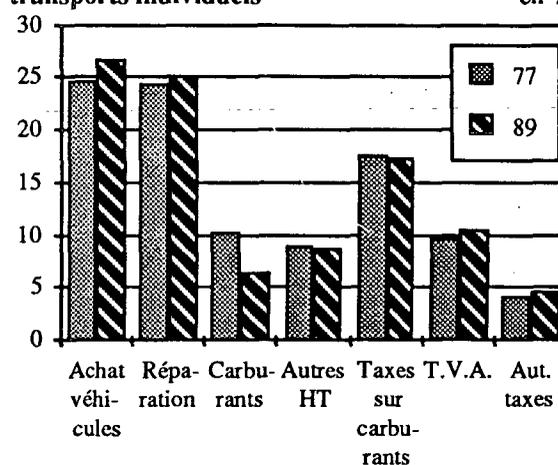
GRAPHIQUE 10.2

Part des dépenses de transports individuels par rapport à la consommation des ménages en %.



GRAPHIQUE 10.3

Part des principaux postes dans les dépenses de transports individuels en %.



(1) Ces évaluations sont différentes de celles de la consommation des ménages (source INSEE-chapitre 5) car d'une part certains postes sont réestimés ici à partir de sources diverses (exemple : dépenses de carburants), et d'autre part on prend en compte d'autres éléments (exemple : taxes sur assurances).

TABLEAU 10.3

Dépenses supportées par les ménages

en milliards de francs

	1987				1988				1989			
	V.P.C.	V.U.L.	Moto	TOTAL	V.P.C.	V.U.L.	Moto	TOTAL	V.P.C.	V.U.L.	Moto	TOTAL
Achat de véhicules	104	4,3	4,0	112,5	114,5	4,5	4,4	123,4	125,2	4,9	5,2	135,3
Carburant	27,3	1,2	0,8	29,3	26,2	1,3	0,7	28,2	30,7	1,5	0,8	33,1
Assurance	22,8	0,8	1,1	24,8	23,3	0,9	1,2	25,4	24,2	1,0	1,2	26,3
Auto-école	3,5			3,5	3,9			3,9	4,3			4,3
Garage	2,6	0,4		3,1	2,7	0,5		3,2	2,9	0,5		3,4
Péage autoroutier	7,3	0,2	0,1	7,5	8,1	0,2	0,1	8,4	9,3	0,2	0,1	9,6
Réparation	102,2	4,9	2,1	109,2	111,5	5,7	2,3	119,5	118,7	6,4	2,5	127,6
<b>TOTAL HT</b>	<b>269,9</b>	<b>12,0</b>	<b>8,1</b>	<b>290,0</b>	<b>290,2</b>	<b>13,1</b>	<b>8,6</b>	<b>311,9</b>	<b>315,3</b>	<b>14,4</b>	<b>9,9</b>	<b>339,6</b>
Taxe sur assurance	11,3	0,4	0,6	12,3	11,5	0,5	0,6	12,5	12,0	0,5	0,6	13,1
Taxe sur carburant*	74,6	3,0	2,2	79,8	78,2	3,3	2,3	83,8	81,7	3,6	2,3	87,6
Fiscalité spécifique	9,3	0,4	0,0	9,7	10,1	0,5	0,0	10,6	10,5	0,5	0,0	11,0
T.V.A.	46,4	1,8	1,1	49,3	46,4	2,0	1,2	49,7	49,7	2,2	1,5	53,4
<b>TOTAL TAXES</b>	<b>141,5</b>	<b>5,7</b>	<b>3,9</b>	<b>151,1</b>	<b>146,2</b>	<b>6,3</b>	<b>4,1</b>	<b>156,5</b>	<b>154,0</b>	<b>6,8</b>	<b>4,4</b>	<b>165,2</b>
<b>TOTAL TTC</b>	<b>411,4</b>	<b>17,7</b>	<b>12,0</b>	<b>441,1</b>	<b>436,4</b>	<b>19,4</b>	<b>12,7</b>	<b>468,4</b>	<b>469,3</b>	<b>21,2</b>	<b>14,3</b>	<b>504,8</b>

V.P.C. : voitures particulières et commerciales - V.U.L. : véhicules utilitaires légers. - \* TVA comprise

- Les véhicules de transport de marchandises (1).

Les dépenses en transport routier de marchandises comprennent celles du compte d'autrui (PL et VUL), du compte propre et des VUL des entreprises (hors transport). La part de ces dépenses dans les consommations intermédiaires globales est passée de 5,4% en 1977 à 5,7% en 1989 en prix courants (6% en 1987). Cette croissance est largement expliquée par celle du transport en compte d'autrui.

Par postes (cf. graphique 10.5), on constate un léger accroissement de la part des taxes. La FBCF et les dépenses hors taxes de carburant ont vu leur poids relatif diminuer, la hausse du poste divers étant essentiellement due à celle des assurances, des péages et du crédit-bail, les réparations progressant en revanche relativement peu.

TABLEAU 10.4

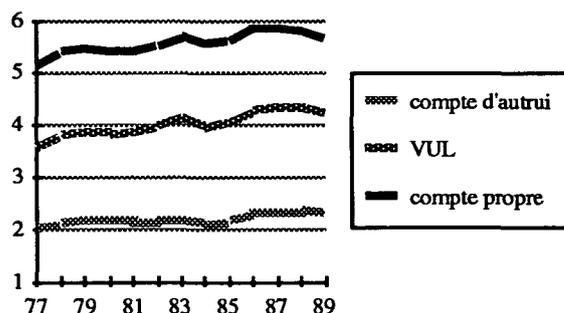
Dépenses de motorisation des véhicules de transport de marchandises en milliards de francs

	1985	1986	1987	1988	1989
FBCF T.T.C.	28	28	31	33	34
Carburants T.T.C.	39	33	34	37	41
Dépenses diverses	67	74	80	88	92
Dépenses salariales	77	86	91	96	103
Transferts aux pouvoirs publics	6	6	7	7	8
<b>Total T.T.C.</b>	<b>217</b>	<b>228</b>	<b>242</b>	<b>261</b>	<b>278</b>

(1) Pour ce rapport, on ne retient plus la TVA déductible dans les dépenses de transport routier de marchandises. En outre, les dépenses liées à l'usage des poids lourds pour le compte d'autrui incluent ici celles de la branche déménagement.

GRAPHIQUE 10.4

Part cumulée des divers modes de TRM dans la consommation intermédiaire globale en prix courants en %



GRAPHIQUE 10.5

Part des principaux postes de dépense en TRM des entreprises dans la production en %

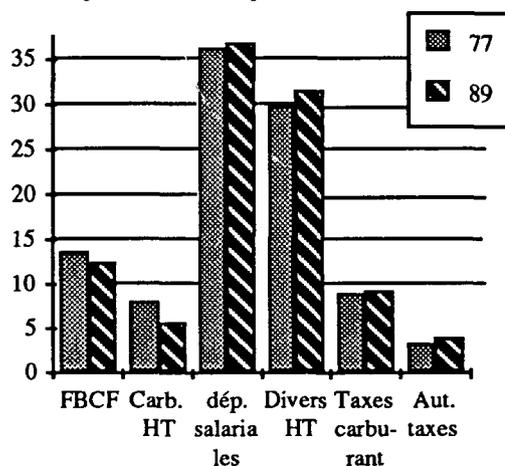


TABLEAU 10.5

Dépenses de motorisation des véhicules de transport de marchandises en milliards de francs

	1987				1988				1989			
	Compte d'autrui	Compte propre	V.U.L.	Total	Compte d'autrui	Compte propre	V.U.L.	Total	Compte d'autrui	Compte propre	V.U.L.	Total
F.B.C.F (1)	6,2	5,6	19,3	31,1	7,0	5,8	20,4	33,2	7,3	5,8	21,4	34,4
Carburant	3,9	3,5	5,5	12,9	4,3	3,5	5,6	13,3	5,1	3,9	6,9	15,9
Assurance	2,4	1,1	2,2	5,7	2,6	1,1	2,2	5,9	2,7	1,2	2,3	6,2
Péages autoroute	3,3	1,6	0,5	5,3	3,8	1,7	0,5	5,9	4,5	1,9	0,6	7,0
Aut. cons. interméd.	28,2	5,3	18,5	52,0	31,7	5,5	20,9	58,2	35,6	5,7	22,4	63,7
dont réparation	4,4	5,3	18,5	28,2	4,5	5,5	20,9	31,0	4,9	5,7	22,4	33,0
Flux Divers (2)	13,5			13,5	14,1			14,1	11,1			11,1
Dépenses salariales	28,1	38,4	24,3	90,8	30,8	39,2	25,8	95,8	33,4	41,1	28,3	102,8
<b>TOTAL H.T.</b>	<b>85,5</b>	<b>55,5</b>	<b>70,1</b>	<b>211,1</b>	<b>94,2</b>	<b>56,8</b>	<b>75,4</b>	<b>226,4</b>	<b>99,8</b>	<b>59,6</b>	<b>81,8</b>	<b>241,2</b>
Taxe sur assurance	1,2	0,6	1,1	2,8	1,3	0,6	1,1	3,0	1,4	0,6	1,1	3,1
Taxe sur carburant (3)	5,4	4,6	11,0	21,1	6,4	5,0	11,9	23,4	7,1	5,2	13,1	25,5
Impôts et taxes	3,0	2,7	1,0	6,7	3,2	2,9	1,1	7,2	3,4	3,0	1,2	7,6
T.V.A. (4)	0,3	0,1	0,0	0,5	0,4	0,2	0,0	0,6	0,4	0,2	0,1	0,7
<b>TOTAL TAXES</b>	<b>9,9</b>	<b>8,0</b>	<b>13,2</b>	<b>31,1</b>	<b>11,3</b>	<b>8,6</b>	<b>14,2</b>	<b>34,1</b>	<b>12,3</b>	<b>9,0</b>	<b>15,5</b>	<b>36,8</b>
<b>TOTAL T.T.C.</b>	<b>95,4</b>	<b>63,5</b>	<b>83,3</b>	<b>242,3</b>	<b>105,5</b>	<b>65,4</b>	<b>89,6</b>	<b>260,5</b>	<b>112,1</b>	<b>68,6</b>	<b>97,3</b>	<b>278,1</b>

(1) Dotations sur amortissements pour le compte d'autrui et le compte propre; achats nets de véhicules pour les V.U.L.- (2) principalement la rémunération des entrepreneurs individuels - (3) TVA payée comprise - (4) principal., TVA sur les péages

*- Les véhicules de transport en commun de personnes*

Les dépenses occasionnées par l'utilisation des véhicules de transports en commun de personnes ont baissé en 1989 pour la première fois depuis 1977.

**TABLEAU 10.6**  
**Dépenses de motorisation des véhicules de transport en commun de personnes** Mds de Fr

	Compte d'autrui	Compte propre	Total 1988	Total 1989
Dot. aux amortis.	2,1	0,3	2,5	2,5
Carburant	0,8	0,3	1,0	1,1
Assurance	0,4	0,1	0,4	0,5
Aut cons. interméd.	6,1	0,4	6,5	6,1
Dont réparation	1,1	0,2	1,4	1,4
Dépenses salariales	15,1	2,0	17,0	17,4
<b>Total HT</b>	<b>24,4</b>	<b>3,1</b>	<b>27,5</b>	<b>27,7</b>
Taxe sur assurance	0,2	0,0	0,2	0,2
Taxe sur carburant	1,1	0,4	1,6	1,6
Fiscalité spécifique	0,4	0,0	0,4	0,4
Aut. impôts et taxes	0,5	0,2	0,7	0,7
T.V.A.	1,9	0,1	2,0	1,6
<b>Total Taxes</b>	<b>4,1</b>	<b>0,8</b>	<b>4,9</b>	<b>4,5</b>
<b>Total TTC</b>	<b>28,5</b>	<b>3,9</b>	<b>32,4</b>	<b>32,2</b>

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

Les dépenses liées à l'utilisation professionnelle des voitures particulières et commerciales atteindraient 73,2 milliards de francs en 1989.

**TABLEAU 10.7**  
**Dépenses VPC à usage professionnel** Mds de Fr

	1985	1986	1987	1988	1989
FBCF T.T.C.	3,9	4,3	4,3	4,9	5,0
Carburants T.T.C.	3,5	3,0	2,8	2,8	2,9
Dépenses diverses	5,5	6,1	6,5	6,5	6,9
Dépenses salariales	41,5	46,4	49,4	53,0	57,0
TVA sur recettes	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3
<b>Total T.T.C.</b>	<b>55,4</b>	<b>60,8</b>	<b>64,2</b>	<b>68,3</b>	<b>73,2</b>

**TABLEAU 10.8**  
**Ventilation des dépenses engendrées par les accidents**

en milliards de francs

	1987				1988				1989			
	Assu- rance	Sécurité sociale	Autres agents	TOTAL	Assu- rance	Sécurité sociale	Autres agents	TOTAL	Assu- rance	Sécurité sociale	Autres agents	TOTAL
Moto	2,1	0,7	0,2	2,9	2,2	0,8	0,2	3,2	2,4	0,8	0,2	3,4
V.P.C.	10,2	3,6	0,8	14,5	11,1	3,9	0,9	15,8	11,4	3,9	1,0	16,3
V.U.L.	0,7	0,2	0,1	1,0	0,8	0,3	0,1	1,1	0,9	0,3	0,1	1,2
Poids lourds	2,0	0,7	0,1	2,8	2,1	0,7	0,2	3,1	2,2	0,7	0,2	3,1
Autocar-autobus	0,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,1	0,0	0,3	0,2	0,1	0,0	0,3
<b>Total</b>	<b>15,1</b>	<b>5,3</b>	<b>1,1</b>	<b>21,6</b>	<b>16,4</b>	<b>5,7</b>	<b>1,3</b>	<b>23,4</b>	<b>17,1</b>	<b>5,8</b>	<b>1,5</b>	<b>24,4</b>

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

En 1989, on dénombrait 170 590 accidents corporels (175 887 en 1988) faisant 10 528 tués (10 548 en 1988) et 235 999 blessés (244 042 en 1988) dont 55 086 blessés graves (58 172 en 1988). Le montant des dépenses directes engendrées par les accidents s'élèvent à 23,4 Mds de Fr en 1988 et à 21,6 Mds en 1987 (cf. tableau 10.8). Elles ont donc augmenté de 8,3% en 1988 et atteindraient 24,4 Mds de Fr en 1989 soit une hausse de 4,3%. Les assurances participent à 70% de la dépense, la sécurité sociale à 24% et les autres agents à 6%.

**c) Les dépenses des gestionnaires des réseaux routiers (2).**

Les dépenses des Pouvoirs Publics s'élèvent à 99,3 Mds de francs en 1988 dont 47,9 Mrds en dépenses d'investissement et 51,4 Mds en dépenses de fonctionnement. En 1987, elles sont estimées à 88,7 Mds de francs, dont 40,6 Mds en investissement et 48,1 Mds en fonctionnement.

On note que les dépenses d'infrastructures augmentent fortement entre 1987 et 1988 (+12%), dont + 18% pour les dépenses d'investissement et + 7% pour celles de fonctionnement.

(1) Seules les dépenses directes (hospitalisation, obsèques, pensions) imputables aux accidents corporels seront prises en compte, les dépenses indirectes (préjudice moral, perte de production) ne correspondant pas à des flux mesurables. La ventilation de ces coûts par catégories de véhicules est faite en considérant que les accidents corporels dont sont victimes les piétons et les cyclistes sont imputables aux véhicules motorisés et que les responsabilités sont partagées quand deux véhicules sont impliqués dans un accident.

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

TABLEAU 10.9

## Dépenses des Pouvoirs Publics en 1987 et 1988 (1)

en milliards de francs

	1987				1988			
	Etat	Coll. loc.	Soc. autor.	Total TTC	Etat	Coll. loc.	Soc. autor.	Total TTC
Autoroutes Concédées			3,1	3,1			3,4	3,4
Entretien Chaussées et O.A.	2,4	18,3		20,7	2,5	20,4		22,9
Viabilité Hivernale	0,3	1,4		1,7	0,3	1,6		1,9
Exploitation	0,6	8,5		9,1	0,6	9,6		10,3
Autres dép. fonct. de l'état	6,9			6,9	6,3			6,3
Ville de Paris		1,9		1,9		2,0		2,0
Police de la route	4,4			4,4	4,5			4,5
Formation du conducteur	0,2			0,2	0,2			0,2
<b>TOTAL FONCTIONNEMENT</b>	<b>14,8</b>	<b>30,1</b>	<b>3,1</b>	<b>48,1</b>	<b>14,4</b>	<b>33,6</b>	<b>3,4</b>	<b>51,4</b>
Autoroutes de liaison	0,4	0,1	6,5	7,0	0,3	0,0	7,5	7,8
R.N. Rase Campagne et	4,6	3,2		7,8	4,5	4,6		9,1
Renforcements coordonnés	1,1			1,1	1,1	0,0		1,1
"Divers" F.B.C.F.	1,8			1,8	3,7	0,0		3,7
Voirie des C.L. (90110)		14,4		14,4		16,4		16,4
O.A. des C.L. (90111)		0,6		0,6		0,7		0,7
Invest.non ventilés (901) et		5,7		5,7		6,4		6,4
moyens techniques des C.L. (9010)		2,0		2,0		2,4		2,4
Eclairages et parkings		0,2		0,2		0,3		0,3
Ville de Paris								
<b>TOTAL INVESTISSEMENT</b>	<b>7,9</b>	<b>26,2</b>	<b>6,5</b>	<b>40,6</b>	<b>9,7</b>	<b>30,8</b>	<b>7,5</b>	<b>47,9</b>

TABLEAU 10.10

## Dépenses des pouvoirs publics selon leur affectation par catégories de véhicules pour 1988 Mds de Fr

	V.P.C.	Bus cars	V.U.L.	Poids lourds	Total
Autoroutes	3,2	0,5	0,3	2,7	6,7
Routes nationales	5,2	0,7	0,5	4,6	11,0
Voirie locale	9,6	1,5	0,9	8,2	20,2
Renforcements	0,1	0,0	0,1	0,7	0,9
Entretien	4,5	0,6	2,0	18,4	25,6
Police	4,2	1,4	0,1	1,0	6,6
Exploitation	12,2	2,1	0,1	0,9	15,3
<b>Total HT</b>	<b>38,9</b>	<b>6,8</b>	<b>4,0</b>	<b>36,6</b>	<b>86,3</b>
TVA	5,9	1,0	0,6	5,5	13,0
<b>Total</b>	<b>44,8</b>	<b>7,8</b>	<b>4,6</b>	<b>42,1</b>	<b>99,3</b>

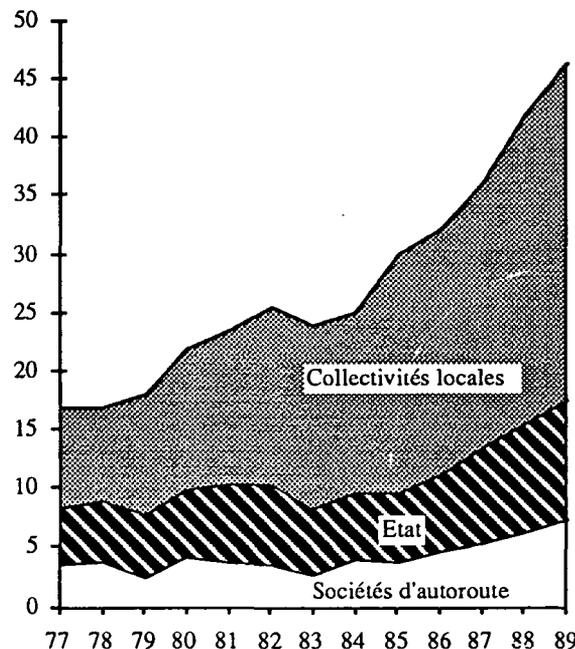
TABLEAU 10.11

## Recettes des pouvoirs publics par catégories de véhicules pour 1988 en milliards de francs

	V.P.C.	Bus cars	V.U.L.	Poids lourds	Total
Taxes sur assurances	12	0	2	2	16
Péages, fisc. spécif.	20	2	2	11	35
Taxes sur carburants (TVA excue)	60	1	13	10	84
Majoration TVA VPC	11				11
<b>Total fisc. spécif à la fonc. transp.</b>	<b>104</b>	<b>4</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>146</b>
TVA au taux normal	65	2	4	2	73
<b>Total taxes</b>	<b>169</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>219</b>

GRAPHIQUE 10.6

## Evolution des dépenses d'investissement HT cumulées des Pouvoirs Publics en milliards de Fr courants



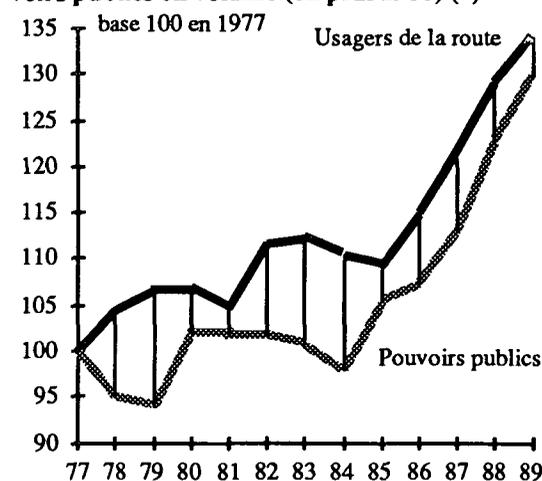
(1) Les dépenses des pouvoirs publics sont relativement mal connus pour 1989, ce qui justifie qu'on ne les publie ici que pour 1987 et 1988. Pour 1989, on connaît certaines dépenses de l'Etat et des évolutions des dépenses de certaines collectivités locales d'après l'enquête de la DAEI (départements, communes de plus de 10000 habitants, ...).

## PRESENTATION RECAPITULATIVE DES COÛTS MARCHANDS

La dépense nationale de transport routier comprend les dépenses des usagers de la route et celle des gestionnaires d'infrastructure. Toutefois, les transferts entre les dépenses des usagers et des pouvoirs publics doivent être retirés pour éviter les doubles comptes (exemple : taxes sur assurances, péages autoroutiers, ..). Hors ces transferts, la dépense nationale de transport routier s'élève en 1989 à 930,6 milliards de francs, soit un peu moins de 8,5% des emplois intermédiaires et finaux hors exportations. On note que les dépenses des pouvoirs publics (y compris les transferts) évoluent un peu moins vite que les dépenses des usagers depuis 1977.

L'acquisition globale de biens durables ou semi-durables pour l'activité routière s'élève à 227 Mrds de francs en 1989, dont 177 Mrds de dépenses d'acquisition de matériel par les usagers et 50 Mrds de dépenses par les gestionnaires des réseaux routiers.

GRAPHIQUE 10.7  
Evolution des dépenses des usagers et des pouvoirs publics en volume (en prix 1980) (\*)



(\*) les dépenses des pouvoirs publics incluent dans ce graphique les transferts (taxes sur assurances, péages autoroutiers).

TABLEAU 10.12

### Récapitulation des coûts marchands

en milliards de francs

	Pouvoir Public	Autres Agents	Voyageurs		Marchandises		Total
			léger	lourd	léger	lourd	
Facteurs de production mis en oeuvre	82,4	16,2	302,0	25,2	78,5	132,6	636,9
Transferts			135,1	4,1	20,7	25,9	185,7
T.V.A.	11,6		50,5	1,9	1,9	0,5	66,3
<b>Total T.T.C.</b>	<b>94,0</b>	<b>16,2</b>	<b>487,5</b>	<b>31,1</b>	<b>101,0</b>	<b>158,9</b>	<b>888,9</b>
1 Transferts perçus à déduire	48,9	32,3					81,1
9 <b>Total (transferts déduits)</b>	<b>45,1</b>	<b>-16,0</b>	<b>487,5</b>	<b>31,1</b>	<b>101,0</b>	<b>158,9</b>	<b>807,8</b>
8							
7 Taxe sur carburants	104,6						104,6
<b>Charge nette au coût du marché</b>	<b>-59,4</b>	<b>-16,0</b>	<b>487,5</b>	<b>31,1</b>	<b>101,0</b>	<b>158,9</b>	<b>703,2</b>
T.V.A. perçue	66,3						66,3
<b>Charge nette au coût de production</b>	<b>-125,8</b>	<b>-16,0</b>	<b>487,5</b>	<b>31,1</b>	<b>101,0</b>	<b>158,9</b>	<b>636,9</b>
Facteurs de production mis en oeuvre	92,0	17,7	325,5	26,2	84,7	141,8	688,0
Transferts			141,0	4,2	22,2	28,6	196,0
T.V.A.	13,0		50,8	2,0	2,1	0,5	68,4
<b>Total T.T.C.</b>	<b>105,1</b>	<b>17,7</b>	<b>517,4</b>	<b>32,4</b>	<b>108,9</b>	<b>170,9</b>	<b>952,4</b>
1 Transferts perçus à déduire	52,2	33,1					85,2
9 <b>Total (transferts déduits)</b>	<b>52,9</b>	<b>-15,3</b>	<b>517,4</b>	<b>32,4</b>	<b>108,9</b>	<b>170,9</b>	<b>867,2</b>
8							
8 Taxe sur carburants	110,8						110,8
<b>Charge nette au coût du marché</b>	<b>-57,9</b>	<b>-15,3</b>	<b>517,4</b>	<b>32,4</b>	<b>108,9</b>	<b>170,9</b>	<b>756,4</b>
T.V.A. perçue	68,4						68,4
<b>Charge nette au coût de production</b>	<b>-126,2</b>	<b>-15,3</b>	<b>517,4</b>	<b>32,4</b>	<b>108,9</b>	<b>170,9</b>	<b>688,0</b>
Facteurs de production mis en oeuvre	100,2	18,6	354,3	26,2	92,2	149,1	740,5
Transferts			148,0	4,4	24,1	31,1	207,6
T.V.A.	14,3		54,5	1,6	2,3	0,6	73,3
<b>Total T.T.C.</b>	<b>114,5</b>	<b>18,6</b>	<b>556,8</b>	<b>32,2</b>	<b>118,5</b>	<b>180,8</b>	<b>1021,4</b>
1 Transferts perçus à déduire	56,5	34,3					90,9
9 <b>Total (transferts déduits)</b>	<b>58,0</b>	<b>-15,7</b>	<b>556,8</b>	<b>32,2</b>	<b>118,5</b>	<b>180,8</b>	<b>930,6</b>
8							
9 Taxe sur carburants	116,8						116,8
<b>Charge nette au coût du marché</b>	<b>-58,8</b>	<b>-15,7</b>	<b>556,8</b>	<b>32,2</b>	<b>118,5</b>	<b>180,8</b>	<b>813,8</b>
T.V.A. perçue	73,3						73,3
<b>Charge nette au coût de production</b>	<b>-132,0</b>	<b>-15,7</b>	<b>556,8</b>	<b>32,2</b>	<b>118,5</b>	<b>180,8</b>	<b>740,5</b>

TABLEAU 10.13

## Ventilation du compte des pouvoirs publics

en milliards de francs

	1987					1988					1989				
	voyageur		marchandise		total	voyageur		marchandise		total	voyageur		marchandise		total
	léger	lourd	léger	lourd		léger	lourd	léger	lourd		léger	lourd			
Dépenses de Voirie	35	4	6	33	77	39	4	7	37	86	43	4	7	40	94
Dépenses sécurité sociale	4	0	0	1	5	5	0	0	1	6	5	0	0	1	6
T.V.A.	5	1	1	5	12	6	1	1	6	13	6	1	1	6	14
Total T.T.C.	44	4	7	38	94	49	5	8	43	105	54	5	9	47	114
Transferts perçus à déduire	31	2	4	12	49	33	2	4	13	52	35	2	4	15	57
Total (transf déduits)	13	2	4	26	45	17	3	4	29	53	19	3	5	32	58
Taxe sur carburants	79	2	14	10	105	82	2	15	11	111	86	2	17	12	117
Charge nette au coût du marché	-66	1	-10	16	-59	-66	1	-11	18	-58	-68	1	-12	20	-59
T.V.A. perçue	56	2	3	5	66	57	3	3	6	68	61	2	3	7	73
Charge nette au coût de production	-121	-2	-13	11	-126	-122	-2	-14	12	-126	-128	-1	-15	13	-132

L'excédent de couverture des pouvoirs publics, ou charge nette au coût de production, s'est élevé à 132 Mds de Fr en 1989 contre 126 Mds de FR en 1988, soit une hausse de 4,8%. Cet excédent de couverture résulte des voyageurs légers (motos et ensemble des VPC) et, dans une moindre mesure, des marchandises légers (VUL). Par contre les pouvoirs publics affichent un déficit d'exploitation vis à vis des marchandises lourdes (PL).

Depuis 1977, les pouvoirs publics et les voyageurs légers ont connu des évolutions symétriques de leur charge nette au coût de production, une hausse de l'excédent de l'un entraînant une évolution contraire de l'autre : la baisse de l'excédent des pouvoirs publics en 1980-81 résulte d'une chute des ventes de VPC donc des recettes tirées de la TVA et du ralentissement des recettes des taxes sur les carburants. Depuis 1983, le

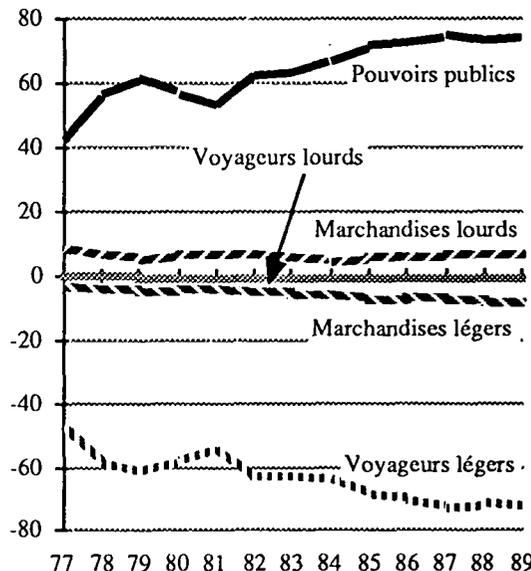
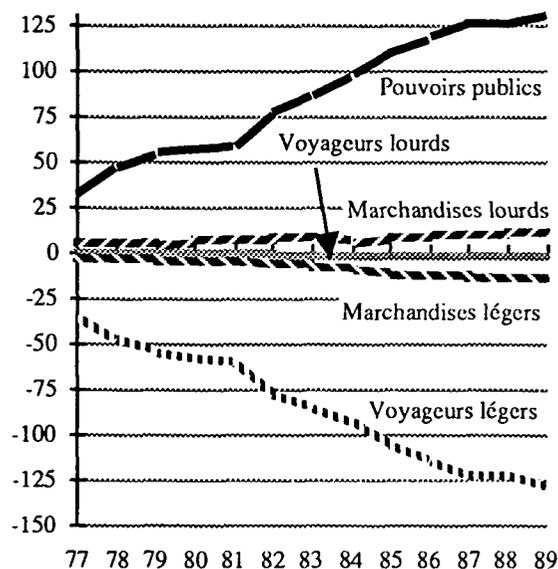
solde des voyageurs légers est inférieur, en valeur absolue, à celui des pouvoirs publics du fait, notamment, de la forte progression du parc des VUL ménages qui a entraîné une forte croissance du déficit de couverture des marchandises légers: - 5,2 Mds de Fr en 1980 et - 15 en 1989. Ainsi, le déficit des ménages est, durant cette période resté dans un rapport constant avec l'excédent de couverture des pouvoirs publics.

En francs constants 1980, l'excédent de couverture des pouvoirs publics progresse fortement entre 1977 et 1979 puis entre 1981 et 1982, augmentant plus faiblement après pour baisser même légèrement en 1988 (1).

(1) Le calcul en francs constants se fait en déflatant chaque élément de la dépense nationale de transport routier par un indice de prix approprié de la compatibilité nationale, d'où certaines approximations qui ne changent toutefois pas les tendances lourdes.

GRAPHIQUE 10.8

Evolution du compte des agents en francs courants (tab. de gauche) et constants (tab. de droite) Mds de Fr



## Encadré : le coût des nuisances

Si le trafic routier est une source de richesses et de confort pour la société, c.à.d. de gains sociaux, il n'en reste pas moins générateur de nuisances qu'il faudrait prendre en compte dans l'établissement de la dépense nationale de transport (\*).

Une évaluation des coûts du bruit, des pollutions, ... est partiellement possible à partir du coût des nuisances ressenties par la population ou par les moyens mis ou à mettre en oeuvre pour les résorber.

Les effets sur la qualité de la vie, la faune, la flore et le paysage des nuisances sont difficilement quantifiables. De plus, les causes de certaines nuisances, tel l'effet de serre, ne sont pas encore parfaitement déterminées (ce qui n'interdit pas de prendre des mesures de prévention).

### Coût de la pollution

La plupart des actions portent sur la source (de la part soit des raffineurs, soit des constructeurs automobiles). Les ventes de carburant sans plomb (eurosuper et super 98) représentent 5% des consommations de super fin 1989.

Ce carburant bénéficie d'une fiscalité plus faible que celle du supercarburant (le montant de la TIPP par litre est de 2,68 F contre 2,88 F au supercarburant). Non seulement il supprime les rejets de plomb dans l'atmosphère, mais il permet l'utilisation de pots catalytiques destinés à filtrer les émissions d'oxydes de carbone, d'hydrocarbure et, dans certain cas, d'oxydes d'azote. L'installation du catalyseur majorerait le prix des véhicules neufs de 8 à 15% et pourrait entraîner une surconsommation de carburant de 4 à 10%. Ainsi, pour un surcoût de 10% des véhicules, le coût global s'élèverait à 20 Mds de fr en 1989. Certaines avancées technologiques (allumage électronique, matériaux plus légers, ...) devraient permettre une baisse de la consommation unitaire de carburants.

La modification des comportements des conducteurs pourrait aussi participer à la protection de l'environnement. Rouler à 80 km/h au lieu de 60 km/h entraînerait une surconsommation de 10 à 25%.

### Coût du bruit

#### *insonorisation*

Les nuisances dues au bruit de la circulation routière peuvent être réduites par l'insonorisation des immeubles. En région parisienne, ce coût, amorti sur 10 ans, s'élève à

(\*) Le trafic routier n'est pas seul à engendrer des nuisances, les autres modes en produisent tous plus ou moins. Néanmoins la progression des trafics routiers est telle qu'il ne paraît pas inconcevable d'imaginer un transfert d'une partie du trafic de la route vers d'autres modes : ferroviaire (combiné ...).

3 Mrds de F par an. Cette réduction peut aussi s'obtenir par la mise en place de barrières anti-bruits (par exemple le long des voies rapides) et par une politique de gestion des flux routiers intégrant les nuisances sonores (réglementation de la circulation la nuit...).

#### *réduction des émissions sonores à la source*

Le surcoût des véhicules à l'acquisition dans l'hypothèse d'une norme fixant le niveau maximal d'émission sonore à 75 dB serait d'au moins 4% soit 5 Mds de fr.

Une politique volontariste permettant de limiter l'exposition du bruit à 65 dB pour les constructions existantes et à 55dB pour les constructions neuves grâce à la mise en place d'actions combinées, (véhicules silencieux, isolation de façade, etc...) conduirait à dépenser annuellement environ 100 Mds de F., soit 5 Mds de F sur 20 ans (source : IRT - CERNE 1979).

### Congestion, parking et vie humaine

L'effet le plus direct de la congestion réside dans le temps perdu lors des bouchons et ralentissements. Ceux-ci représentaient 3% du temps de conduite pour les trajets de plus de 200 km, le pourcentage étant sans doute plus élevé pour les petits déplacements du fait de la congestion urbaine.

La gratuité du parking en ville est un coût social puisqu'elle met à disposition des automobilistes une ressource rare et coûteuse pour la société. Un autre problème réside dans l'appréciation du coût de la vie humaine. L'automobile réduit l'espérance de vie de 0,5 ans (soit 2% des décès mais qui frappent surtout les jeunes). Notons cependant que la mortalité sur route est devenue inférieure à celle par suicide. En évaluant le coût de la vie humaine entre 200 et 500.000 fr (cf. tribunaux) on obtient un coût global de 2 à 5 Mds de fr auquel il faudrait ajouter le coût des invalidités permanentes.

Plus généralement, la mobilité croissante des marchandises et des hommes, avec la progression du trafic qu'elle implique, risque non seulement de saturer certains axes ou métropoles mais pourrait aussi entraîner à terme une dégradation générale du cadre de vie. Ainsi, une action portant sur les sources directes de nuisances devrait s'accompagner d'une réflexion plus générale sur la structuration géographique des lieux de vie (d'habitation, de travail, de loisir, ...) et sur l'organisation industrielle. De plus, il faudrait veiller à ce que les objectifs ne s'opposent pas les uns aux autres. De nombreux instruments peuvent être mis en oeuvre : réglementaires, fiscaux (pollueurs = payeurs, cela d'autant plus que si les agents cherchent à capter les économies, ils font leur possible pour externaliser les coûts), information et sensibilisation du public.