

Chapitre 8 LES TRANSPORTS EN EUROPE

Les transports sont particulièrement concernés par la création du grand marché intérieur européen au 1^{er} 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, le compte d'autrui, la consommation des ménages.

LES TRAFICS DANS LA C.E.E.

En 1988, les tonnes-km des 3 transports terrestres (hors transit) s'élevaient à 1004 milliards : la part de la route est énorme : plus des 3/4 en t-km (autour de 73,5% si on inclut les trafics ferroviaires et fluviaux de transit)(1).

Les trafics intracommunautaires représentent un peu plus de 20% des trafics globaux. Pour la route, ce pourcentage est ramené à un peu plus de 15%.

(1) Rappelons aussi que ces données excluent le trafic par oléoducs important en France et le cabotage maritime importants en Italie et au Royaume Uni.

(2) Pour l'Italie, il s'agit d'une estimation faite à partir des statistiques de la CEMT.

TABLEAU 8.1
Répartition des trafics de marchandises en tonnes et tonnes-km en 1988 (2).

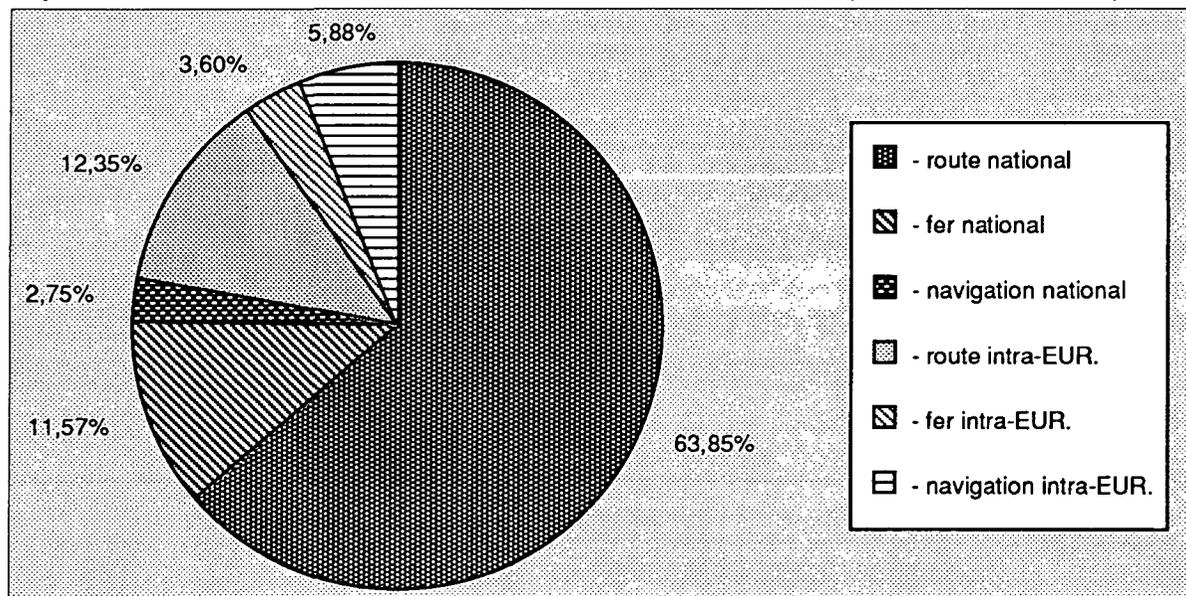
	national	intra-EUR	extra-EUR	total
(*)				
tonnes (hors Italie)				
- route	8039,1	108,2	20,0	8167,3
- fer	567,3	68,4	57,7	693,4
- navigation	205,2	200,5	21,0	426,7
- total	8811,6	377,1	98,7	9287,4
tonnes-km (y.c. Italie - estim.)				
- route	615,1	119,0	22,0	756,1
- fer	111,4	34,7	16,1	162,2
- navigation	26,5	56,7	2,6	85,8
- total	753,0	210,4	40,7	1004,0

Source : EUROSTAT - hors transit.

(*) en millions de tonnes - en milliards de tonnes-km.

GRAPHIQUE 8.1

Répartition des trafics de marchandises tonnes-km dans la C.E.E. en 1988 (hors trafic "extra-CEE").



a) Les trafics de marchandises.

Entre 1970 et 1989, c'est en France que le trafic de marchandises progresse le moins: + 23,8% contre + 34,4% dans l'ensemble des 5 pays. Le transport routier progresse aussi vite que dans les autres pays : + 80,5% en France contre + 81,3% dans les 5 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 des voies navigables.

Cette moindre progression en France se situe après les deux chocs pétroliers, surtout à partir de 1980. Entre 1980 et 1985, les trafics de marchandises diminuent de près de 13% en France. Toutefois, on note un net redressement en France depuis 1987, qui permet de rattraper en partie le retard dû aux chocs pétroliers.

Par modes, la route se développe relativement plus vite en France que dans les autres pays : elle absorbe en 1989 69% des trafics, soit plus que la moyenne des 5 pays (66%) et ses gains de parts de marché sont plus importants (21,7% contre 17% entre 1970 et 1989 dans les 7 pays européens). Ces gains importants en France se font au détriment du transport ferroviaire qui perd 16,3% de parts de marché entre 1970 et 1989 contre - 12,5% dans l'ensemble des 5 pays, la France restant toutefois le pays, où les parts de marché du transport ferroviaire sont le plus élevées (27% en 1989 contre 19,7% dans les 5 pays (dont la France).

TABLEAU 8.2
Evolution des trafics de marchandises (*).
en milliards de tonnes-km (évolution en %)

	trafics en t.-km		var. 70-89	Part modale en %	
	1970	1989		1970	1989
<i>transport routier</i>	261,1	473,4	81,3	48,6	65,6
France	72,6	131,0	80,5	47,3	69,0
Allemagne	78,0	160,4	105,6	39,5	58,2
Belgique	13,1	30,0	129,0	47,3	69,2
Royaume Uni	85,0	129,9	52,8	76,2	86,2
Pays Bas	12,4	22,1	78,2	26,5	35,8
<i>transports ferrés</i>	173,2	142,3	-17,9	32,3	19,7
France	66,6	51,6	-22,5	43,4	27,2
Allemagne	70,5	61,1	-13,3	35,7	22,2
Belgique	7,9	8,1	1,9	28,5	18,6
Royaume Uni	24,5	18,4	-24,9	22,0	12,2
Pays Bas	3,7	3,1	-16,2	7,9	5,0
<i>voies navigables</i>	102,4	105,5	3,1	19,1	14,6
France	14,2	7,3	-48,6	9,3	3,8
Allemagne	48,8	54,0	10,7	24,7	19,6
Belgique	6,7	5,3	-20,6	24,2	12,3
Royaume Uni	2,0	2,4	20,0	1,8	1,6
Pays Bas	30,7	36,5	18,8	65,6	59,1
<i>Ensemble</i>	536,7	721,2	34,4	100,0	100,0
France	153,4	189,9	23,8	100,0	100,0
Allemagne	197,3	275,5	39,7	100,0	100,0
Belgique	27,7	43,4	56,6	100,0	100,0
Royaume Uni	111,5	150,7	35,2	100,0	100,0
Pays Bas	46,8	61,7	31,8	100,0	100,0

(*) Source : CEMT, OEST.
Pour la France, ancienne série de l'enquête TRM. (cf. ch. 1)

b) Les trafics terrestres de voyageurs.

En revanche, le trafic voyageurs, déjà important en France, augmente plus vite (+ 83,6% en voyageurs-km entre 1970 et 1989) que dans les 5 pays (+ 66%). Cette divergence résulte surtout d'une plus forte croissance des transports collectifs. Le transport ferré augmente de 57% entre 1970 et 1989 en France contre + 25% dans la moyenne des 5 pays, divergence qu'on retrouve pour les autobus-autocars (+ 60% en France contre + 6% au niveau des 5 pays). Le trafic des voitures particulières augmente de 89% en France, soit 10 points au dessus de la moyenne.

La part du trafic des voitures particulières en France augmente de 2,5 points en 19 ans contre 6 points pour l'ensemble des pays. En revanche, aussi bien le rail (- 1,6 points entre 1970 et 1989 en France contre - 2,3 points globalement) que les transports collectifs routiers (- 4 points dans l'ensemble des pays) contre seulement - 0,9 point 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 : 9,5% en 1989 contre 7,1% dans les 5 pays.

Au total, c'est 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. La progression du trafic en France apparaît relativement régulière malgré les deux chocs pétroliers.

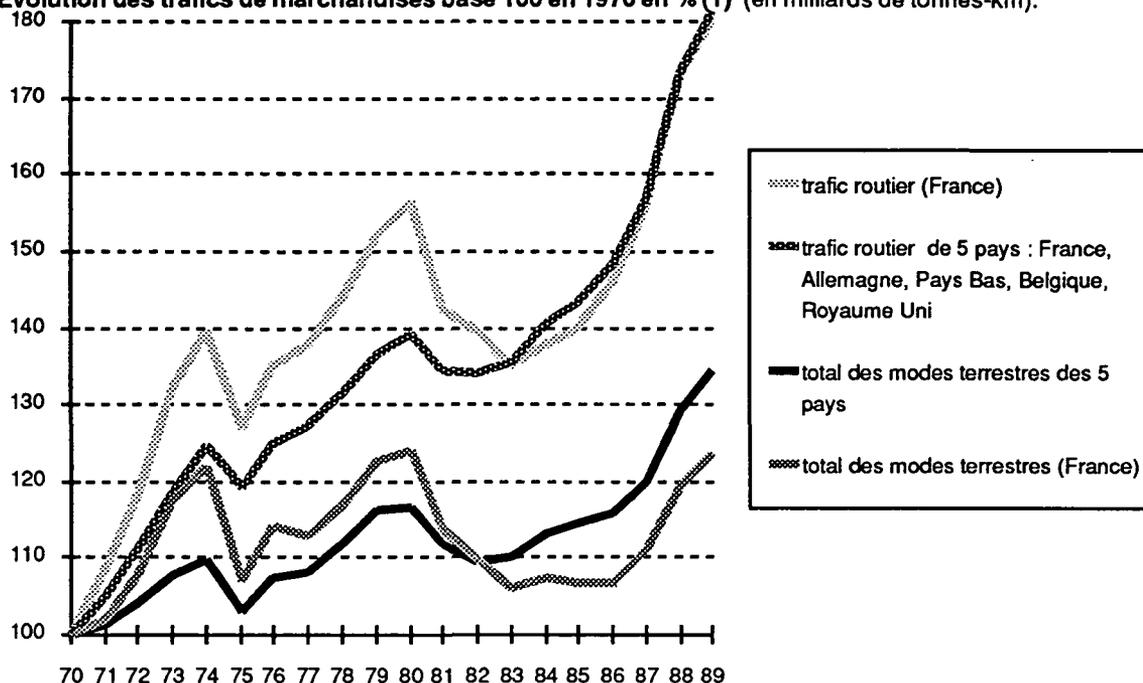
TABLEAU 8.3
Evolution des trafics de voyageurs (*).
en milliards de voyageurs-km (évolution en %)

	trafics en voy.-km			Part modale en %	
	1970	1989	70-89	1970	1989
<i>voitures partic.</i>	1065,6	1908,1	79,1	79,6	85,9
France	304,7	576,1	89,1	82,2	84,6
Allemagne	350,6	563,4	60,7	80,1	85,7
Belgique	49,2	75,6	53,7	74,4	82,0
Royaume Uni	289,0	556,0	92,4	77,6	88,1
Pays Bas	72,1	137,0	90,0	79,1	85,6
<i>transports ferrés</i>	125,5	157,2	25,3	9,4	7,1
France	41,0	64,5	57,3	11,1	9,5
Allemagne	38,5	41,7	8,3	8,8	6,3
Belgique	7,6	6,4	-15,8	11,5	6,9
Royaume Uni	30,4	34,4	13,2	8,2	5,4
Pays Bas	8,0	10,2	27,5	8,8	6,4
<i>Autobus, autocar</i>	147,3	156,5	6,2	11,0	7,0
France	25,2	40,3	59,9	6,8	5,9
Allemagne	48,7	52,2	7,2	11,1	7,9
Belgique	9,3	10,2	9,7	14,1	11,1
Royaume Uni	53,0	41,0	-22,6	14,2	6,5
Pays Bas	11,1	12,8	15,3	12,2	8,0
<i>Ensemble</i>	1338,4	2221,8	66,0	100,0	100,0
France	370,9	680,9	83,6	100,0	100,0
Allemagne	437,8	657,3	50,1	100,0	100,0
Belgique	66,1	92,2	39,5	100,0	100,0
Royaume Uni	372,4	631,4	69,5	100,0	100,0
Pays Bas	91,2	160,0	75,4	100,0	100,0

Source : CEMT, OEST.
(* Les séries de trafic excluent ici les transports aériens.)

GRAPHIQUE 8.2

Evolution des trafics de marchandises base 100 en 1970 en % (1) (en milliards de tonnes-km).



(1) Les séries sont celles de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Elles doivent être prises avec précaution. La source française est l'enquête T.R.M.; elle décompose le trafic entre trafic intérieur et trafic international, ce dernier comprenant une partie française et une partie étrangère. Sauf précision, par trafic international on entend ici uniquement la partie française du trafic international. Toutefois, dans les tableaux d'EUROSTAT (cf. page suivante), les trafics routiers de marchandises intracommunautaires incluent la partie étrangère du trafic international. En outre, ces données excluent le trafic du pavillon étranger en France, et notamment le transit. Enfin, ils ne sont pas comparables aux tableaux établis à partir de l'enquête T.R.M. car ils comptabilisent des trafics quelque soit la nationalité du véhicule.

c) Les trafics internationaux de marchandises (1).

Les tonnes-km routiers entre pays membre de la CEE rapportées au trafic national, ne représentent qu'un peu plus de 15% en 1988. Certes, leur progression est sensiblement plus rapide que celle des trafics intérieurs, notamment depuis 1986. En 1989, les trafics routiers intracommunautaires augmentaient ainsi de 8,5% par rapport à 1988 (2). Quatre nations (l'Allemagne, la France, les Pays Bas, la Belgique) concourent pour près de 70% au transport routier européen, la France représentant un peu moins de 20% des tonnes-km intercommunautaires déchargés parmi les 12 pays de la CEE (cf. tableau page suivante). Toutefois, rapporté au trafic national, les relations routières européennes ne représentent que 19% du total en France contre près de 50% aux Pays Bas. Le trafic intracommunautaire avec l'Espagne est en forte augmentation ces dernières années.

Les résultats en terme de pavillon montrent que les transporteurs hollandais, belges et espagnols acheminent plus de 50% du trafic routier de leur commerce extérieur : cf. tableau 8.4 (*).

(1) on estime à 216 millions de tonnes en 1989 les trafics maritimes intraeuropéens (source : CCAF-1990 à partir des statistiques d'EUROSTAT).

(2) Pour 1990, les premiers résultats montrent une croissance du trafic international de la France en tonnages (y compris le transport maritime) transportés de 4% à l'importation et de 2% à l'exportation par rapport à 1989. Nos échanges avec la CEE se sont élevés à 104,4 millions de tonnes à l'importation et 112,1 millions de tonnes à l'exportation.

Les professionnels français réalisent une performance moyenne, mais qui s'améliorent (cf. chapitre 7), entre ces pays et ceux dont la part de pavillon national est faible : l'Italie et l'Allemagne (la faiblesse du pavillon allemand est due à l'importance des échanges de ce pays avec les Pays Bas, ces transports étant effectués à 80% par les transporteurs néerlandais).

TABLEAU 8.4
Part des pavillons routiers nationaux dans leur commerce extérieur en 1988 tonnes-km en % (*)

	importation	exportation	ensemble
R.F.A.	36,4	39,4	37,8
France	40,5	50,3	45,2
Italie	31,9	37,7	34,8
Pays Bas	67,1	68,7	68,0
Belgique	51,3	55,1	53,5
Luxembourg	40,7	51,4	46,5
R. U.	46,4	63,2	53,4
Eire	74,1	81,2	77,5
Danemark	56,6	72,0	64,2
Grèce	63,9	86,4	74,5
Espagne	49,4	60,7	55,3
Portugal	36,2	47,3	40,9

Source : D.T.T. (note d'information n° 119 de mai 1991)

(*) Pour des raisons tenant au caractère géographiquement excentré de leur pays, certains transporteurs nationaux assurent l'essentiel de l'acheminement de leur commerce extérieur (irlandais, britanniques, grecs et danois) : le taux de pavillon du tableau 8.4 n'est pas toujours très significatif.

Encadré : les trafics de marchandises intracommunautaires en milliards de tonnes-km en 1988

route

pays de chargement	pays de déchargement												total
	RFA	Fr.	It.	P.B.	Belg.	Lux.	R.U.	Eire	Dan.	Grèce	Esp.	Port.	
R.F.A.	-	5,7	3,1	6,7	3,1	0,2	0,9	0,1	1,4	0,8	2,3	0,5	24,8
France	6,2	-	4,2	2,0	4,1	0,1	1,7	0,1	0,4	0,2	3,8	0,6	23,5
Italie	3,4	3,6	-	1,4	1,2	0,0	1,3	0,1	0,3	0,1	0,7	0,2	12,2
Pays Bas	7,3	3,2	2,1	-	2,0	0,0	0,6	0,0	0,6	0,3	1,2	0,2	17,7
Belgique	3,6	5,6	1,6	2,3	-	0,2	0,4	0,0	0,2	0,1	1,1	0,1	15,2
Luxembourg	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
R. U.	1,1	1,0	1,2	0,3	0,2	0,0	-	0,2	0,1	0,1	1,0	0,1	5,3
Eire	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Danemark	1,6	0,4	0,4	0,3	0,1	0,0	0,1	0,0	-	0,1	0,1	0,0	3,2
Grèce	1,0	0,2	0,1	0,2	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	-	0,0	0,0	1,6
Espagne	2,9	4,6	0,7	1,0	0,8	0,0	1,5	0,0	0,2	0,0	-	0,7	12,5
Portugal	0,3	0,5	0,2	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,7	-	2,1
Ensemble	27,5	25,1	13,6	14,5	11,7	0,5	7,1	0,5	3,3	1,7	10,9	2,5	119,0

voies navigables

pays de chargement	pays de déchargement												total
	RFA	Fr.	It.	P.B.	Belg.	Lux.	R.U.	Eire	Dan.	Grèce	Esp.	Port.	
R.F.A.	-	1,3	0,0	9,7	2,9	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	14,3
France	3,2	-	0,0	1,2	0,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,1
Italie	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pays Bas	24,9	1,1	0,0	-	4,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	30,6
Belgique	2,7	0,9	0,0	2,6	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	6,2
Luxembourg	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
R. U.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Eire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Danemark	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,1
Grèce	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0
Espagne	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0
Portugal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0
Ensemble	31,0	3,3	0,0	13,5	8,2	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	56,7

fer

pays de chargement	pays de déchargement												total
	RFA	Fr.	It.	P.B.	Belg.	Lux.	R.U.	Eire	Dan.	Grèce	Esp.	Port.	
R.F.A.	-	2,2	4,1	0,5	1,5	0,4	0,0	0,0	0,4	0,1	0,4	0,0	9,5
France	1,9	-	5,0	0,3	1,8	0,0	0,2	0,0	0,1	0,0	0,5	0,0	9,9
Italie	1,9	2,0	-	0,1	0,3	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	4,5
Pays Bas	1,8	0,5	0,2	-	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,7
Belgique	1,3	1,9	0,6	0,6	-	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	5,5
Luxembourg	0,3	0,2	0,0	0,0	0,3	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,8
R. U.	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2
Eire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Danemark	0,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0	0,4
Grèce	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,0	0,0	0,0
Espagne	0,2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-	0,3	0,8
Portugal	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	-	0,2
Ensemble	7,9	7,1	10,2	1,5	4,1	1,5	0,4	0,0	0,5	0,1	1,1	0,3	34,7

Source : EUROSTAT (en milliards de tonnes-km).

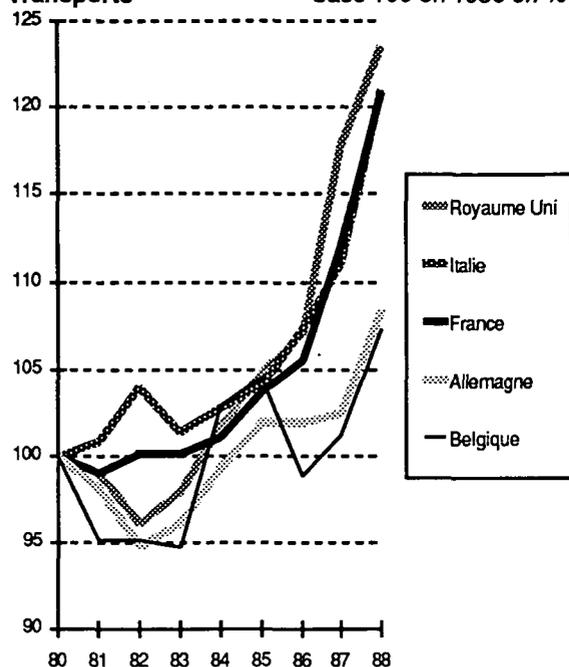
L'APPROCHE A PARTIR DE LA "COMPTABILITE NATIONALE".

a) La branche "transports": la valeur ajoutée, l'emploi, la Formation Brute de Capital Fixe (F.B.C.F.).

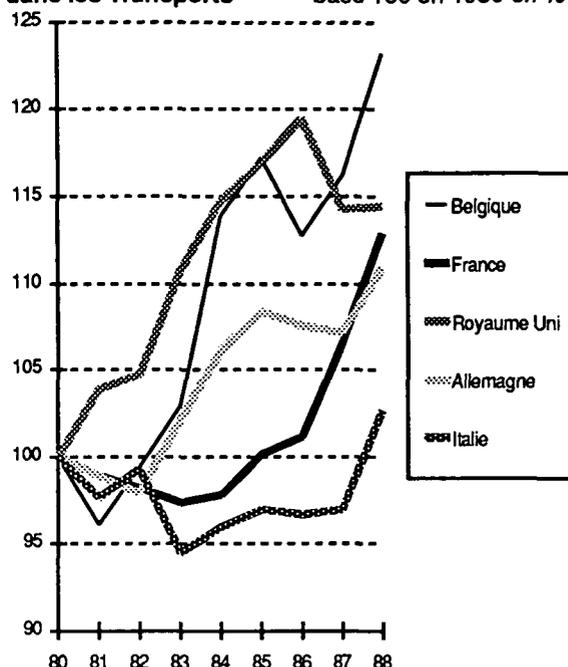
Excepté la Belgique où les services annexes des ports ont un poids très important et l'Allemagne où le transport pour compte propre reste important, la part des transports dans le PIB, varie peu d'un pays à l'autre en 1988. Entre 1980 et 1988, la croissance de la valeur ajoutée des "transports" est forte en France et en Italie; faible en Allemagne et en Belgique.

De même, l'emploi progresse en France, en Italie, au Royaume Uni; il baisse en Belgique, en Allemagne. La productivité du travail par tête augmente de 12% entre 1980 et 1988 dans la plupart des pays, sauf en Belgique (croissance plus forte) et en Italie (croissance plus faible). Enfin, la FBCF de la branche "transport" reste relativement importante en Belgique et en Italie.

GRAPHIQUE 8.3
Evolution de la Valeur Ajoutée en volume dans les Transports
base 100 en 1980 en %



GRAPHIQUE 8.4
Evolution de la la productivité du travail par tête dans les Transports
base 100 en 1980 en %



TABEAU 8.5
Valeur Ajoutée et FBCF en volume dans les Transports (en % du PIB et de la FBCF totale)
et Emploi dans les transports en milliers (en % de l'emploi total)(*)

	valeur ajoutée en % du PIB					emploi en % de l'emploi total					FBCF en % de la FBCF totale				
	évol. 80/88	1980	1986	1987	1988	évol. 80/88	1980	1986	1987	1988	évol. * 80/88	1980	1986	1987	1988
France															
transports intérieurs	17	2,6	2,4	2,4	2,6	4	2,5	2,5	2,6	2,6	5	3,1	2,8	2,9	3,0
tr. aériens et maritimes	30	0,6	0,6	0,6	0,6	4	0,3	0,3	0,3	0,3	-44	0,6	0,3	0,3	0,3
auxiliaires	26	1,2	1,2	1,3	1,3	18	0,7	0,9	0,9	0,9	25	2,1	2,3	2,3	2,4
ensemble transports	21	4,3	4,1	4,3	4,5	7	3,5	3,7	3,8	3,8	7	5,8	5,4	5,5	5,7
Allemagne															
transports intérieurs	n.d.	2,4	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	4	2,9	3,2	3,2	3,1
tr. aériens et maritimes	n.d.	0,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	6	1,1	1,1	0,7	0,7
auxiliaires	n.d.	0,8	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3	1,2	1,2	1,3	1,2
ensemble transports	8	3,7	3,5	3,4	3,5	-2	3,6	3,5	3,5	3,6	4	5,2	5,5	5,2	5,0
Belgique															
transports intérieurs	4	2,5	2,3	2,3	2,3	-18	3,4	2,9	2,9	2,8	-33	5,3	4,3	3,4	3,5
tr. aériens et maritimes	9	0,5	0,4	0,5	0,5	-14	0,4	0,3	0,3	0,3	37	0,9	0,6	0,9	1,2
auxiliaires	9	3,9	3,7	3,7	3,8	0	1,3	1,3	1,3	1,3	-36	3,3	2,5	1,8	2,1
ensemble transports	7	6,8	6,4	6,4	6,5	-13	5,0	4,5	4,5	4,4	-27	9,5	7,4	6,0	6,7
Italie															
transports intérieurs	36	2,4	2,4	2,5	2,7	26	3,4	3,8	3,9	4,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
tr. aériens et maritimes	-13	0,6	0,5	0,4	0,4	-5	0,4	0,3	0,3	0,3	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
auxiliaires	11	1,4	1,3	1,3	1,3	-4	0,8	0,8	0,8	0,8	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
ensemble transports	21	4,3	4,2	4,2	4,4	18	4,5	4,9	5,0	5,1	56	6,3	7,2	8,3	8,9
Royaume Uni															
transports intérieurs	29	2,2	2,2	2,3	2,3	3	2,8	2,8	3,0	2,9	16	2,6	2,6	2,6	2,6
tr. aériens et maritimes	4	0,9	0,7	0,8	0,8	-48	0,5	0,4	0,3	0,3	-62	1,0	0,5	0,5	0,5
auxiliaires	30	1,1	1,1	1,2	1,2	47	1,1	1,1	1,4	1,7	51	1,0	0,9	0,9	0,9
ensemble transports	22	4,3	4,1	4,3	4,3	8	4,5	4,2	4,7	4,8	-4	4,6	4,0	3,9	4,0

Source : EUROSTAT 1990. - (*) Pour le Royaume Uni, la FBCF est estimée en 1988. En outre, les séries de FBCF par sous activités des transports de tous les pays sont à prendre ici avec prudence.

b) La fonction "transport" : la consommation des ménages.

TABLEAU 8.6

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

	en évolution en % par rapport à 1980				% de la consommation finale				
	1985	1986	1987	1988	1980	1985	1986	1987	1988
France									
achats de véhicules	3,9	14,2	24,3	30,4	4,0	3,8	4,0	4,3	4,3
dépenses d'utilisation de véh.	5,1	8,2	11,4	15,2	8,8	8,4	8,4	8,4	8,4
achats de service de transport	9,0	9,1	11,0	15,8	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1
Ensemble transports	5,3	10,0	14,8	19,3	15,1	14,4	14,5	14,7	14,8
Allemagne									
achats de véhicules	6,3	33,8	42,0	40,0	3,7	3,7	4,5	4,7	4,5
dépenses d'utilisation de véh.	5,9	7,4	14,4	18,2	6,8	6,9	6,8	7,0	7,0
achats de service de transport	-7,1	-9,7	-9,3	-9,3	1,7	1,5	1,4	1,4	1,4
Ensemble transports	4,2	12,9	19,3	20,9	12,2	12,2	12,8	13,1	12,9
Belgique									
achats de véhicules	-2,2	6,4	10,5	20,8	4,0	3,7	4,0	4,0	4,3
dépenses d'utilisation de véh.	3,0	4,9	7,6	11,4	6,5	6,5	6,4	6,4	6,5
achats de service de transport	-6,2	-10,1	-8,1	-7,0	1,2	1,1	1,1	1,1	1,0
Ensemble transports	0,3	3,8	6,9	12,6	11,7	11,3	11,5	11,5	11,9
Italie									
achats de véhicules	16,6	26,1	37,2	52,4	3,9	4,1	4,3	4,5	4,8
dépenses d'utilisation de véh.	1,5	4,9	8,8	11,5	6,1	5,7	5,7	5,6	5,6
achats de service de transport	16,3	20,6	25,5	33,8	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6
Ensemble transports	8,5	14,0	20,5	28,2	11,4	11,3	11,5	11,7	12,0
Royaume Uni									
achats de véhicules	31,1	41,5	52,4	75,0	4,8	5,6	5,8	5,9	6,4
dépenses d'utilisation de véh.	12,2	19,1	25,1	32,2	6,2	6,2	6,3	6,3	6,3
achats de service de transport	19,0	26,4	40,1	51,0	3,7	4,0	4,0	4,3	4,3
Ensemble transports	20,1	28,3	37,8	50,9	14,7	15,8	16,1	16,4	17,0

Source : Eurostat.

Le coefficient budgétaire en volume en transport baisse de 0,3 point en France entre 1980 et 1988 (mais il augmente sensiblement entre 1970 et 1980 cf. chapitre 5). Dans la plupart des autres pays européens, il augmente entre 1980 et 1988 : cette hausse relative est surtout liée aux achats de véhicules, voire aux dépenses d'utilisation de véhicules. En France, la part des dépenses d'utilisation de véhicules baisse entre 1980 et 1988. Toutefois en France, la part des dépenses d'utilisation reste la plus élevée. Autre évolution, le coefficient budgétaire des transports collectifs reste stable en France entre 1980 et 1988 alors qu'il baisse en Allemagne (- 0,3 point) et en Belgique.

Cette relative stabilité ne se retrouve qu'en Italie confirmant les évolutions relativement fortes des trafics en transports collectifs urbains dans ces deux pays. Les prix relatifs expliquent largement ces évolutions : entre 1980 et 1988, en France, où les prix relatifs des transports collectifs évoluent peu par rapport à ceux des dépenses d'usage de voitures contrairement à l'Allemagne, la consommation de dépenses d'utilisation de véhicules augmente au même rythme que celle en transports collectifs. En Allemagne, l'écart d'évolution entre les deux consommations est de 25% au profit des dépenses d'utilisation de véhicules, confirmant la hausse des prix relatifs des transports collectifs de 12%.

Chapitre 9 L'ETAT ET LES COLLECTIVITES LOCALES

Dans l'ensemble, l'effort des pouvoirs publics en dépenses de transport, tout en restant important en matière d'investissement, tend à se ralentir en 1989 et 1990 après les années 1987 et 1988 de forte hausse : les dépenses des administrations publiques (APU) augmentent de l'ordre de 5% par an en 1989 et 1990 contre + 7,9% en 1988. Pour 1991, le budget transport augmenterait de 6,6% après + 2,8% en 1990 selon le projet de loi de finances avec un net ralentissement de la croissance des dépenses routières.

Globalement la part des transports dans les dépenses totales des APU stagne autour de 8,8% (8,3% en 1983 mais 10% en 1970). En revanche, la part des dépenses d'investissement, déjà très élevée (plus de 20% des dépenses des APU) a tendance à augmenter ces dernières années, marquant l'effort des pouvoirs publics dans le domaine des infrastructures de transport (autoroutes, transports collectifs urbains, ...). En outre, la part des administrations publiques locales continue d'augmenter : de 52% en 1985 elle passe à 62% en 1990.

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.

LE BUDGET DES TRANSPORTS.

Les crédits votés dans le cadre de la Loi de Finances de 1991 pour les transports (hors Budget Annexe de la Navigation Aérienne) augmentent de 6,6% par rapport à 1990 qui marquait un ralentissement (+ 2,8%) après la hausse de 1989 (+ 4,5%). La croissance du budget global est de 3,9% alors qu'entre 1988 et 1990, cette croissance globale était 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. Cette hausse en 1991 provient en fait des transports terrestres dont le budget passe à 43 milliards de F. soit une hausse de 8,2% contre 0,7% un an auparavant, avec une hausse notamment des crédits relatifs à la contribution de l'Etat à la SNCF au titre du contrat de plan. L'Etat débloque en outre 116 millions de francs supplémentaires pour le plan d'urgence de l'île de France et 120 millions de plus en faveur des métros et tramways de province.

En revanche, le budget des routes, ne progresse guère (+ 2,2%). Surtout, les autorisations de programme (nouvelles dépenses) sont en légère baisse après avoir connu de fortes hausses depuis 1986. La sécurité routière voit certes son budget augmenter de 7,4% pour atteindre 828 millions de francs (en 1990, cette hausse avait été de 30%), les autorisations de programmes - 463 millions de francs - se stabilisant.

TABLEAU 9.1
Dépenses prévues dans les lois de finances initiales en transport (Projet de loi en 1991) Mds de F.

	1987	1988	1989	1990	1991 P.L.F.
Mer	5,6	5,5	6,0	6,3	6,4
Sécurité Routière	0,7	0,6	0,6	0,8	0,8
Routes	6,6	7,4	7,6	7,8	8,0
Transport terrestre	41,6	38,3	39,5	39,8	43,0
Aviation civile	4,3	4,3	5,0	5,6	6,0
Ensemble	58,7	56,1	58,6	60,3	64,2
<i>en évol. n/n-1</i>	<i>3,4</i>	<i>-4,5</i>	<i>4,5</i>	<i>2,8</i>	<i>6,6</i>
Budget général	1050	1082	1152	1220	1268
<i>en évol. n/n-1</i>	<i>1,9</i>	<i>3,0</i>	<i>6,5</i>	<i>5,9</i>	<i>3,9</i>
<i>Part transports dans le budget</i>	<i>5,6</i>	<i>5,2</i>	<i>5,1</i>	<i>4,9</i>	<i>5,1</i>

Source : Journal Officiel décembre (Loi de Finances)

Le budget de la mer s'établit à 6,4 milliards de F., soit + 2,4% contre + 5,3% en 1990. Les postes en nette hausse sont les subventions d'investissement à la flotte de commerce (+ 30%) et les crédits liés à la sécurité maritime. Le budget de la mer prévoit en outre la poursuite du programme d'investissement dans les ports (318 millions de F.)

Le budget de l'aviation civile augmente de 5,7% contre +13,5% en 1990. Les aides publiques aux programmes aéronautiques civils sont maintenues au niveau de 2,9 milliards de F. en autorisation de programme. Les mesures nouvelles concernent notamment la création de 180 emplois, le dernier volet de formation triennale des pilotes, et la poursuite du programme de sûreté des aéroports.

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

La part des taxes sur les hydrocarbures se maintient depuis 1980 à environ 80% des recettes prélevées par l'administration sur les transports. La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) représente environ 10% des recettes globales de l'Etat (1). La TIPP n'a pas connu en 1989 et 1990 d'évolution aussi forte que les années précédentes : les recettes augmentent de l'ordre de 3% en 1989 et 1990 en moyenne annuelle (+ 2% en 1990) contre + 11% en 1988.

TABLEAU 9.2
Evolution des recettes des APU liées à l'activité "Transport" en milliards de francs

	1986	1987	1988	1989	1990
Route (*)	21,3	22,4	24,6	26,5	28,1
Voie navigable	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Aviation civile	1,8	2,3	2,3	2,5	2,5
Taxe sur les hydr.	95,7	102,3	109,3	113,3	115,9
T.I.P.P.	92,6	97,0	108,7	113,3	115,9
T.S.P.P.	3,1	5,3	0,6	0,0	0,0
Total	119,0	127,1	136,3	142,5	146,6
Vers. transport	8,3	8,7	9,0	10,1	n.d.

Source : INSEE (*) estimation pour la route de certains postes par l'OEST en 1990.

(1) La TIPP inclut en fait la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel d'un montant de 540 millions de F. en 1989.

LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES EN TRANSPORT.

a) Transferts des administrations aux entreprises de transport.

L'ensemble des transferts des administrations à certaines entreprises publiques est déjà un indicateur de dépenses. Mais cette méthode a l'inconvénient de regrouper des types de charges d'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 légèrement entre 1986 et 1988. Notons que les subventions d'exploitation versées à la SNCF sont destinées pour plus de la moitié aux charges d'infrastructures et de passages à niveau.

TABLEAU 9.3
Evolution des transferts de l'Administration à la SNCF et à la RATP en milliards de francs

	1985	1986	1987	1988	1989
transferts SNCF	38,0	38,8	37,5	37,0	38,6
subv. d'explo.	18,7	18,6	19,3	19,3	20,5
compensation					
p. réduc. tarif.	5,8	6,1	6,2	5,7	5,8
ch. de retraite	13,5	14,2	12,0	12,1	12,3
transferts RATP	8,2	9,0	9,1	8,5	8,8
subv. d'explo.	5,4	5,9	6,0	6,0	5,6
compensation					
p. réduc. tarif.	2,8	3,0	3,1	2,5	3,2

Sources : INSEE, DP. (*) estimation pour 1989.

b) Evaluation en comptabilité nationale.

En 1990, les APU consacrent un peu moins de 177 milliards de francs aux transports. La part des transports dans le total des dépenses des APUC et APUL est de 8,8% (8,9% en 1988) mais 8,6% en 1986 (9,9% en 1970). Les dépenses d'investissement représentent en 1990, près de 20,5% du total des dépenses d'investissement des APU contre 20,1% en 1989 après 18,5% en 1986. Ces dépenses continuent donc d'augmenter fortement (+ 9,8% en valeur en 1990).

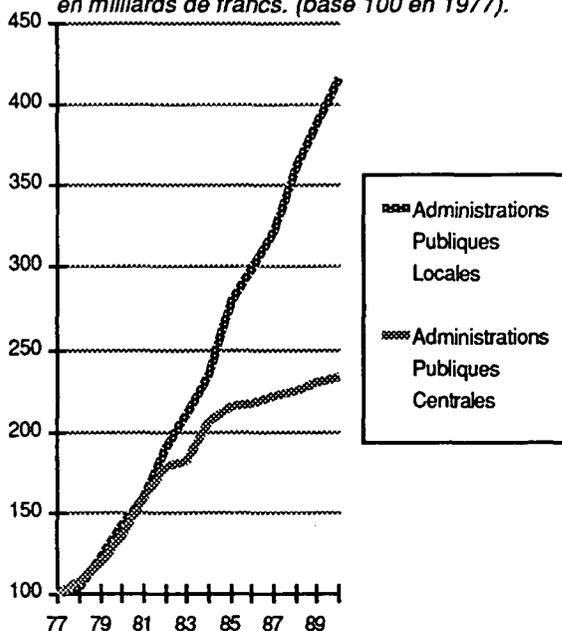
Les APUL consacrent aux investissements en transports une part deux fois plus importante dans leurs dépenses que les APUC. Alors que cette part chute depuis 1974 pour les APUC, elle augmente sensiblement pour les APUL pour atteindre 25% en 1990 contre 14% pour les APUC. On note toutefois un redressement depuis 1987. Globalement, les dépenses d'investissement des APU 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.

TABLEAU 9.4
Evolution des dépenses globales des Administrations Publiques en transport en milliards de francs.

	1970	1987	1988	1989	1990 *
transport					
fonctionnement	14,4	109,3	113,4	118,1	121,6
investissement	7,1	39,3	47,0	50,3	55,2
Ensemble					
fonctionnement	178	1517	1582	1644	1742
investissement	39	200	227	250	269
% transport					
fonctionnement	8,1	7,2	7,2	7,2	7,0
investissement	18,3	19,6	20,7	20,1	20,5

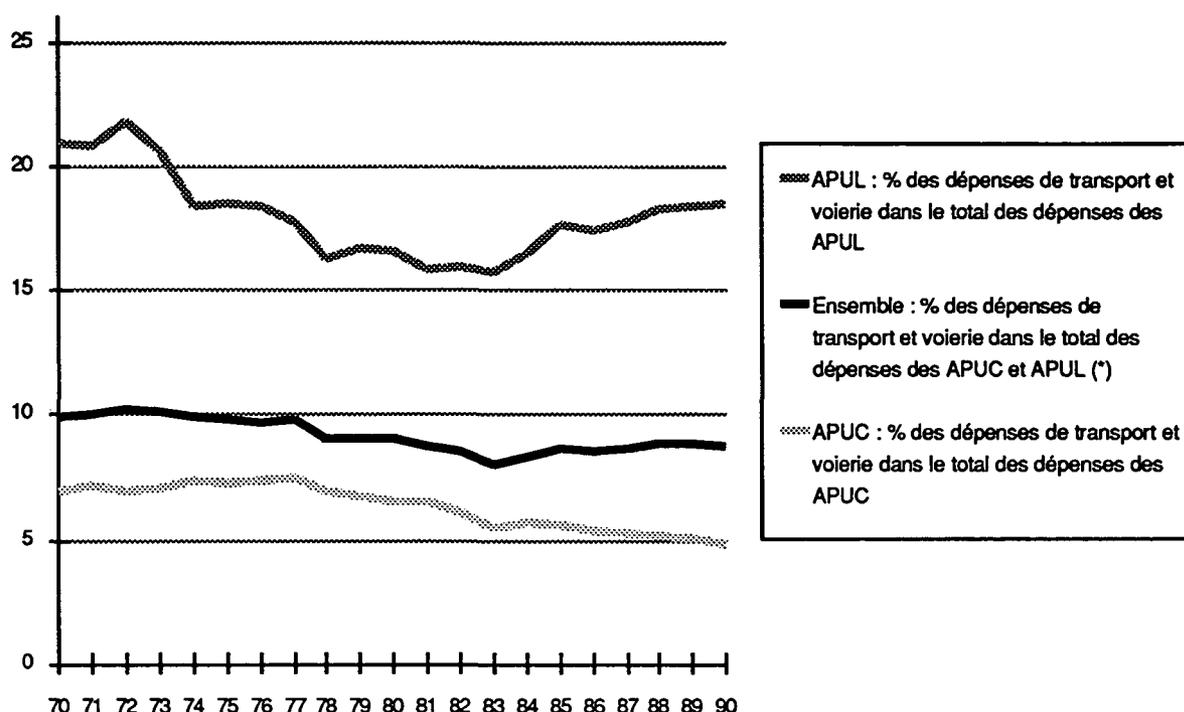
Source : OEST; (cf. encadré) (*) 1990 : estimation provis.

GRAPHIQUE 9.1
Evolution des dépenses des APU en transport. en milliards de francs. (base 100 en 1977).



GRAPHIQUE 9.2

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



La structure des dépenses par mode est relativement stable entre 1983 et 1989. En 1988, la route représentait 52% des dépenses des Administrations Publiques en transport (47,6% en 1986) contre 20,6% aux transports collectifs urbains et 19,2% 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.

Les dépenses d'investissement en transports collectifs ont connu un fléchissement depuis 1986 après un bond considérable depuis 1970. A l'inverse, le transport routier bénéficie depuis 1986 d'une forte croissance, mais cette évolution s'infléchirait en 1990. 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.

TABEAU 9.5

Evolution des dépenses globales des Administrations Publiques en transport en milliards de francs

	1970	1987	1988	1989	1990 *
APUC (*)					
% transport	7,0	5,3	5,1	5,1	4,8
APUL (*)	10,5	83,6	94,0	100,7	108,3
% transport	20,9	17,8	18,3	18,4	18,5
Ensemble	21,5	148,6	160,4	168,4	176,8
% transport	9,9	8,7	8,9	8,9	8,8

Source : INSEE, OEST - (*) cf. encadré.

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

Les APU comprennent 3 sous-secteurs en Comptabilité Nationale :

- les Administrations Publiques Centrales (APUC = Etat et Organismes Divers d'Administrations Publiques Centrales)
- les Administrations Publiques Locales (APUL = Collectivités Locales et Organismes Divers d'Administrations Locales)
- La Sécurité Sociale

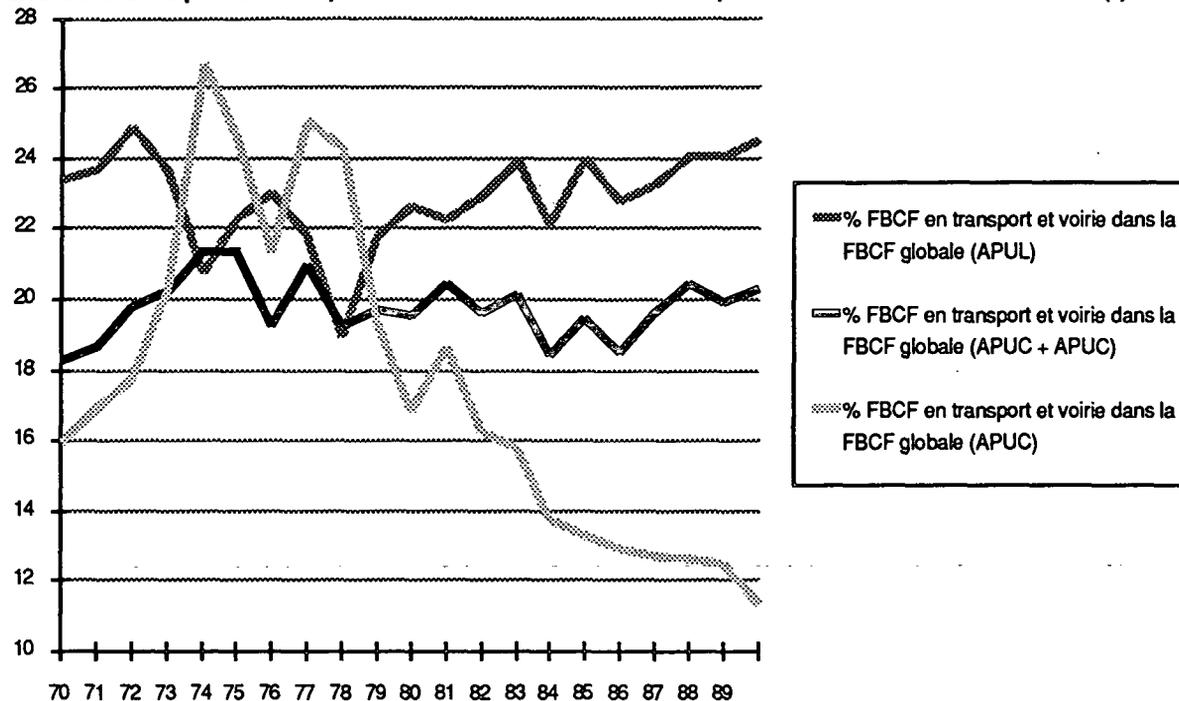
Les dépenses des APU en transport sont établies par l'INSEE pour l'Etat, et par l'OEST pour les APUL à partir des données de l'INSEE et de la Comptabilité Publique pour les comptes des années 1987 et 1988. Les dépenses des APU sont partiellement estimées pour 1989 : pour l'Etat, on dispose des dépenses de production (C.I., rémunérations...) et de la FBCF; pour les collectivités locales, ces dépenses sont estimées à partir de l'enquête de la D.A.E.I. auprès des collectivités locales.

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

(*) 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.

GRAPHIQUE 9.3

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



Les Administrations Publiques Centrales.

En 1989, l'Etat consacre 69 milliards de francs aux dépenses de transport, soit 5,1% de ses dépenses (tableau 9.7). Les dépenses de l'Etat de fonctionnement en transport sont de 55,4 milliards de francs. Les dépenses d'investissement relatives aux transports s'élèvent à 13,6 milliards de francs en 1989, soit un peu moins de 14% des dépenses totales d'investissement de l'Etat. Cette part augmente depuis 1986 (12,7%) après avoir subi une chute depuis 1975 (26%).

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 dont 2/5 sont des subventions.

TABLEAU 9.6

Evolution des dépenses de transports des APUC et APUL *.

	valeur en milliards de francs						en %					
	1970	1985	1986	1987	1988	1989	1970	1985	1986	1987	1988	1989
Transport collectif urbain	3,1	29,2	30,0	30,6	33,1	34,5	14,2	21,4	21,2	20,6	20,7	20,5
Routes et voiries urbaines	5,4	28,7	29,9	32,8	37,4	39,4	24,9	21,0	21,1	22,1	23,3	23,4
Administration	0,4	1,2	1,6	2,0	1,8	1,9	2,1	0,9	1,1	1,4	1,1	1,1
Route et transport routier	6,0	34,5	37,5	41,0	45,3	48,4	27,9	25,3	26,5	27,6	28,2	28,7
Transports ferroviaires	4,6	31,4	32,0	30,5	30,6	32,1	21,3	23,0	22,6	20,6	19,1	19,1
Voies navigables	0,5	1,8	1,6	1,8	1,6	1,6	2,5	1,3	1,1	1,2	1,0	1,0
Transports maritimes	0,7	4,3	3,6	3,4	3,7	3,1	3,1	3,1	2,6	2,3	2,3	1,8
Transports aériens	0,8	5,3	5,4	6,5	6,9	7,4	3,9	3,9	3,8	4,4	4,3	4,4
Ensemble	21,5	136,4	141,6	148,6	160,4	168,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,3	7,2	4,5	3,9	4,7	5,0	4,2	19,8	12,2	10,0	9,9	10,0
Routes et voiries urbaines	2,9	11,6	12,2	13,5	16,5	17,2	40,7	31,9	33,2	34,4	35,2	34,3
Administration	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Route et transport routier	3,3	15,6	18,2	20,0	23,3	25,6	46,8	43,0	49,4	51,0	49,6	51,0
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,6	0,4	0,3	0,1	0,3	0,1
Voies navigables	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	2,1	0,8	0,7	0,6	0,6	0,6
Transports maritimes	0,1	0,5	0,5	0,3	0,5	0,4	1,7	1,3	1,2	0,8	1,0	0,8
Transports aériens	0,3	0,9	0,9	1,0	1,4	1,4	3,6	2,4	2,4	2,6	2,9	2,8
Ensemble	7,1	36,2	36,8	39,3	47,0	50,3	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) source : INSEE - OEST (cf. encadré page précédente).

TABLEAU 9.7

Evolution des dépenses de transports de l'Etat *

	valeur en milliards de francs						en %					
	1970	1985	1986	1987	1988	1989	1970	1985	1986	1987	1988	1989
Transport collectif urbain	1,0	5,6	5,8	5,9	5,8	5,6	8,2	8,6	8,9	8,9	8,6	8,1
Routes et voiries urbaines	0,9	3,3	3,4	3,4	4,1	4,1	7,8	5,2	5,1	5,1	6,0	6,0
Administration	0,4	1,3	1,7	2,1	1,9	1,9	3,7	2,0	2,6	3,2	2,8	2,8
Route et transport routier	3,0	14,4	14,6	15,7	16,3	16,4	25,2	22,3	22,3	23,6	24,1	23,7
Transports ferroviaires	4,5	31,1	31,7	30,4	30,4	32,0	38,4	48,0	48,5	45,4	45,0	46,4
Voies navigables	0,6	1,8	1,6	1,7	1,5	1,5	4,9	2,7	2,4	2,6	2,2	2,2
Transports maritimes	0,8	4,1	3,6	3,4	3,4	3,0	7,2	6,4	5,5	5,1	5,1	4,3
Transports aériens	0,5	3,2	3,1	4,1	4,3	4,5	4,7	4,9	4,7	6,1	6,3	6,6
Ensemble	11,8	64,9	65,5	66,8	67,6	69,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,1	0,6	0,6	0,7	0,6	0,7	3,4	6,4	5,8	5,9	4,6	5,0
Routes et voiries urbaines	0,9	3,0	3,1	3,2	3,7	3,8	30,7	30,7	28,3	27,6	28,5	28,0
Administration	0,0	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5	2,4	2,7	3,2	2,4	2,3
Route et transport routier	1,2	4,6	5,5	5,8	6,8	7,1	40,1	46,0	50,6	50,4	51,7	52,4
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,9	1,1	0,7	0,7	1,0	1,0
Voies navigables	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	6,6	3,6	2,6	2,7	1,9	2,0
Transports maritimes	0,3	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	11,4	6,0	5,7	5,0	5,2	4,6
Transports aériens	0,2	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	6,3	4,0	3,6	4,5	4,7	4,8
Ensemble	2,9	9,9	11,0	11,5	13,1	13,6	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : INSEE, OEST.

La rémunération des salariés et les transferts entre sous-secteurs des administrations publiques représentent chacune 1/5 des dépenses de transport. 1989 marque un redressement des dépenses de l'Etat en transport en partie du fait des investissements 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.

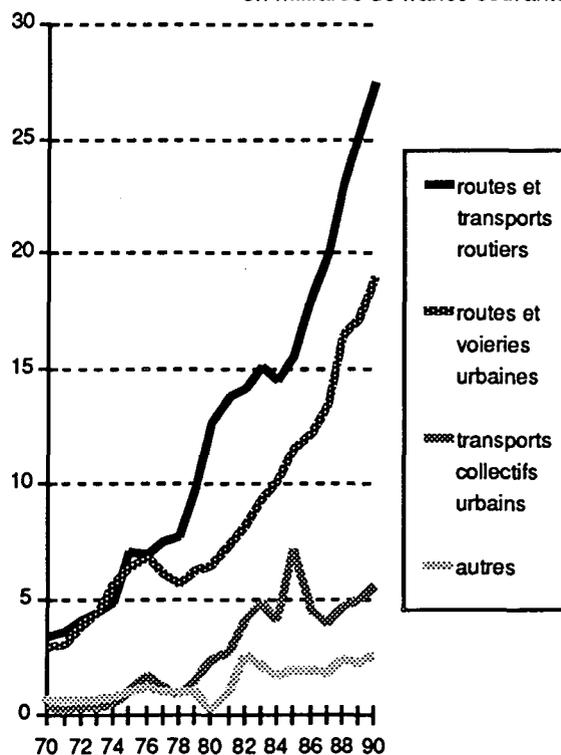
Les Administrations Publiques Locales.

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 Base 1980 de Comptabilité Nationale, les dépenses liées au Parc des Ponts et Chaussées sont incluses dans les dépenses des Départements.

Les dépenses de transport-voirie des APUL s'élèvent à 100,7 milliards de F. en 1989, soit une croissance de 7,1% en retrait par rapport à celle de 1988 : +12,4%. Pour 1990, 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.

GRAPHIQUE 9.4

Evolution des dépenses globales des APU en investissement en transport par modes
en milliards de francs courants.

Source : INSEE, OEST.

TABLEAU 9.8

Evolution des dépenses de transports des APUL ^o.

	valeur en milliards de francs						en %					
	1970	1985	1986	1987	1988	1989	1970	1985	1986	1987	1988	1989
Transport collectif urbain	2,2	24,3	24,8	25,3	27,9	29,6	21,0	33,3	31,9	30,3	29,7	29,4
Routes et voiries urbaines	4,5	25,4	26,6	29,5	33,3	35,3	43,0	34,8	34,2	35,3	35,4	35,0
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	20,1	23,1	25,5	29,0	32,1	31,0	27,6	29,7	30,5	30,8	31,8
Transports ferroviaires	0,1	0,4	0,3	0,3	0,4	0,3	1,0	0,5	0,4	0,3	0,4	0,3
Voies navigables	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1
Transports maritimes	0,1	0,5	0,4	0,4	0,6	0,4	1,0	0,6	0,5	0,4	0,6	0,4
Transports aériens	0,3	2,2	2,3	2,5	2,7	2,9	2,8	3,0	3,0	2,9	2,9	2,9
Ensemble	10,5	72,9	77,8	83,6	94,0	100,7	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
<i>dont investissement</i>												
Transport collectif urbain	0,3	7,2	4,5	3,9	4,7	5,0	6,0	25,9	16,4	13,3	13,2	13,2
Routes et voiries urbaines	2,1	8,5	9,2	10,5	12,8	13,5	41,8	30,9	33,6	35,4	36,5	35,4
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	11,1	12,9	14,5	16,6	18,5	48,1	40,1	47,1	49,1	47,1	48,8
Transports ferroviaires	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,9	0,5	0,4	0,1	0,4	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	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	1,5	0,8	0,6	0,2	0,4	0,3
Transports aériens	0,1	0,5	0,5	0,5	0,8	0,8	1,5	1,7	1,9	1,8	2,3	2,1
Ensemble	5,0	27,7	27,5	29,6	35,2	38,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : CP, OEST. (*) estimation.

Les dépenses des ODAL sont incluses dans ces données.

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 tiers restant, les syndicats en effectuant environ 20% en 1986. Le poids des départements dans l'ensemble des APUL augmente nettement entre 1983 et 1989 au détriment des autres collectivités, contrairement à celui des communes qui reste relativement stable. On notera 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 9.9

Dépenses de transports des APUL selon le type de collectivité (*)
en milliards de francs

	1985	1986	1987	1988	1989
Départements	23,5	25,9	27,8	31,7	34,9
Communes	25,1	26,4	29,3	33,5	35,3
SCD Communaux et départementaux	3,9	4,4	4,1	4,7	4,9
Syndicats, régies					
Ville de Paris, régions	12,6	12,9	14,0	15,4	16,2
STP (ODAL)	5,7	5,8	6,0	6,1	6,4
Ch. Com.(ODAL)	2,2	2,3	2,5	2,7	2,9
Ensemble	72,9	77,8	83,6	94,0	100,7

Source : CP, OEST. (*) estimation pour 1989.

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 gestionnaires de l'infrastructure d'une part, ceux à la charge des utilisateurs d'autre part. Un essai d'évaluation des coûts sociaux, tels ceux liés aux nuisances, est proposé en fin de chapitre.

Quelques grandeurs synthétiques se dégagent : en 1990, la dépense nationale de transport routier s'élève à 976 milliards de francs (dont 931 milliards pour les dépenses de motorisation), soit 8,5% des emplois intermédiaires et finals hors exportations et 15% du PIB; la dépense moyenne pour l'automobile par ménage équipé est un peu inférieure à 31 000 F en 1990 .

Ce chapitre fait enfin apparaître les transferts entre les différents agents économiques, et notamment entre les utilisateurs de véhicules et les Pouvoirs Publics.

Mais l'importance de l'excédent de recettes sur les dépenses des pouvoirs publics est lié aux hypothèses retenues : TVA incluse, les pouvoirs publics bénéficieraient d'un excédent de couverture de l'ordre de 140 Mds de F; si on exclut la TVA (y compris celle sur les carburants), ce chiffre serait ramené à 40 milliards.

LES DEPENSES EN TRANSPORT ROUTIER.

La dépense nationale de transport routier comprend les dépenses des usagers de la route et celles des gestionnaires d'infrastructures (tableau page suivante). Les dépenses des usagers, entreprises et ménages se montent à près de 931 Mds de F en 1990 dont :

- 516 Mds pour les ménages, dont 500 Mds pour les vpc (voitures particulières et commerciales) et vul (véhicules utilitaires légers) hors motos;
- 301 Mds pour le transport de marchandises (1);
- 115 Mds pour le reste (autres vpc, taxis, autobus et autocars).

Deux chiffres apparaissent significatifs :

- la consommation moyenne par ménage équipé d'une voiture est d'un peu moins de 31 000 F (2);
- les dépenses en transport routier de marchandises - y compris compte propre - représentent 3% des emplois intermédiaires et finals hors exportations.

Si le total des dépenses se monte à 1066 Mds de F, on doit toutefois retirer les transferts entre les usagers et des pouvoirs publics pour éviter les doubles comptes (par exemple : taxes sur assurances, péages autoroutiers, ...). Hors transferts, la dépense nationale de transport routier s'élève en 1990 à 976 Mds de F.

Les vpc-moto et les bus-cars représentent près de 61% de cette dépense, dont presque la moitié pour les vpc ménages et autour de 10% pour les autres vpc. 33% de cette dépense est le fait des transports de marchandises (dont 12,3% en vul). Le reste, plus de 6%, est du ressort des pouvoirs publics (graphique 10.1).

TABLEAU 10.1

Dépenses de motorisation 1990 en milliards de F.

	total	dont	tr. de	autres	total
	ménage	vpc+vul	march.		
Achat de véhicules	168	161	36	8	212
Carburants	112	108	47	6	165
Dépenses diverses	223	217	100	15	337
Dépenses salariales			110	79	190
Fiscalité spécifique et TVA sur recettes	13	13	8	6	27
Total T.T.C.	516	500	301	115	931

* Cette évaluation a été mise au point 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, certains changements méthodologiques ont été fait : on ne retient plus la TVA déductible dans les dépenses de transport routier de marchandises. En outre, on isole la TVA dans les taxes sur carburants. Enfin, on présente en fin de chapitre plusieurs approches du solde des pouvoirs publics. Par ailleurs, il nous semble surtout important de présenter l'articulation des différents comptes d'où une présentation synthétique des tableaux (cf. page suivante), un peu différente des rapports précédents et ne concernant que l'année 1990. Les tableaux des années 1987 à 1989 sont présentés en annexes, en expliquant comment s'obtiennent les différents soldes.

(1) Ces dépenses excluent l'activité des auxiliaires de transport et de location de véhicules industriels.

(2) Ce montant s'obtient en divisant les dépenses des ménages en vpc et vul (hors motos), soit 500 Mds de F, par le nombre de ménages, 21 734 milliers puis par le taux d'équipement des ménages en voitures en 1990 (75%).

TABLEAU 10.2

Dépenses en transport routier.

en milliards de francs

Usagers	vpc	vpc	moto	vul	TRM	TRM	TRM	Bus	Total
	ménage	autres	ménage	ménage	vul	CA	CP	cars	
Achat de véhicules (1)	129	6	6	5	22	8	6	3	183
Carburant	19	1	1	1	6	7	6	1	42
Assurance	24	1	1	1	2	3	1	0	34
Péage autoroutier	9	0	0	0	1	3	1	1	15
Réparation	128	2	3	7	23	6	5	1	175
Autres consommations intermédiaires						31	1	4	36
Flux divers (2)	8	0		1	2	17			28
Dépense salariale		62			31	36	44	18	190
total HT	316	72	11	15	87	110	63	29	703
Taxe sur assurance	12	1	1	0	1	1	1	0	17
Taxe sur carburant dont :	85	2	3	3	13	9	7	2	123
TVA	16	0	1	1	2	1	0	0	21
Fiscalité spécifique (3)	12	2		1	1	3	3	1	23
Aut. impôts et taxes (4)						1		0	2
T.V.A. dont :	54	4	2	2	0		0	2	64
sur achat de véhicules	27	1	1	1					30
total taxes	163	9	5	6	15	15	11	5	229
total TTC	479	81	16	21	102	125	74	33	931
Assureurs	vpc (5)		moto	vul (5)		TRM		bus-car	Total
Sécurité sociale	4		1	0		1		0	6
Assurance	11		2	1		2		0	16
Autres agents	0		0	0		0		0	1
Ensemble	15		3	1		3		0	23
Gestionnaires d'infrastructures			vpc-moto	vul		TRM		bus-car	Total
total HT			43	7		42		5	98
TVA			7	1		6		1	15
total TTC			50	9		49		5	112

Récapitulation des coûts marchands

	Pouv. Public	assur. autres	vpc moto	vul	TRM	bus-car	Total
Facteurs de production mis en oeuvre	104	16	364	97	165	27	774
Transferts dont :			153	23	34	4	214
fiscalité sur les carburants			90	16	16	2	123
T.V.A. (hors carburants)	15		60	2	1	2	79
Total T.T.C.	119	16	576	123	199	33	1066
Transferts perçus à déduire	57	34					91
Total (transferts déduits)	62	-17	576	123	199	33	976
Taxe sur carburants (hors TVA)	102						102
Charge nette au coût du marché	-40	-17	576	123	199	33	873
TVA sur carburants	21						21
T.V.A. perçue	79						79
Charge nette au coût de production	-140	-17	576	123	199	33	774

Ventilation du compte des pouvoirs publics

	vpc moto	vul	TRM	bus-car	Total
Dépenses de Voirie	43	7	42	5	98
Dépenses sécurité sociale	5	0	1	0	6
T.V.A.	7	1	6	1	15
Total T.T.C.	55	9	49	5	119
Transferts perçus à déduire	37	4	14	2	57
Taxes sur les assurances	13	2	2	0	17
Péages HT	9	1	5	1	15
Fiscalité spécifique	14	2	6	1	23
Autres impôts et taxes	0	0	1	0	2
Total (transf déduit)	18	5	36	3	62
Taxes sur carburants (hors TVA)	73	13	15	2	102
Charge nette au coût du marché	-55	-8	21	2	-40
TVA sur carburants	17	2	1	0	21
TVA perçue (sauf carburants)	66	4	7	2	79
Charge nette au coût de production	-138	-14	13	-1	-140

encadré : quelques explications du tableau 10.2 (page précédente).

a) Dépenses en transport routier (1^{er} tableau).

Dépenses des usagers.

Pour les ménages, ces évaluations sont différentes de celles de la consommation des ménages (source INSEE - chap 5) car d'une part certains postes sont réestimés ici à partir d'autres sources (exemple dépenses de carburants), et d'autre part on intègre des éléments non estimés par l'INSEE, notamment les dépenses en vul.

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). Les dépenses liées à l'usage des poids lourds pour le compte d'autrui incluent ici celles du déménagement.

Le compte des dommages corporels.

En 1990, 162 573 accidents corporels ont fait 10 289 tués et 225 860 blessés dont 52 578 blessés graves. Le montant des dépenses directes générées par ces accidents s'élève à 22 Mds de F (70% a été versé par les assurances; 24% par la sécurité sociale et 6% par les autres agents). Seules les dépenses directes (hospitalisation, obsèques, pensions) imputables aux accidents corporels sont comptabilisées, les dépenses indirectes (préjudice moral, perte de production) n'étant pas des flux mesurables.

La ventilation de ces coûts par types de véhicules est faite en considérant que les accidents 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. En 1990, la dépense nette de la Sécurité Sociale serait de 1 Mds de F si nous retrions la taxe sur les assurances lui revenant (5 Mds de F).

Les dépenses des gestionnaires des réseaux.

Les dépenses des Pouvoirs Publics sont de 112 Mds de F en 1990 dont 56 Mds de F en dépenses d'investissement et 57 Mds de F en dépenses de fonctionnement.

b) Récapitulation des coûts marchands (2^e tableau).

facteurs de production mis en oeuvre.

- vpc-motos = Achats de véhicules + Carburants + Réparations + Flux divers + Dépenses salariales;

- pouvoirs publics = Dépenses des gestionnaires d'infrastructures + Dépenses de sécurité sociale.

transferts.

transfert = assurance + péage + fiscalité spécifique + autres impôts et taxes + taxe sur assurance + taxe sur carburant. (le total des transferts = total des transferts à déduire + fiscalité sur carburants)

La dépense en transport routier (total transferts déduits).

Elle est constituée des dépenses des usagers ("acquisition, possession et utilisation"), des assureurs (dépenses corporelles) et des gestionnaires d'infrastructures.

c) Le compte des pouvoirs publics (3^e tableau).

Il ventile la charge nette au coût de production des pouvoirs publics entre les usagers. Par rapport aux années précédentes, on a isolé dans ce tableau la TVA sur les carburants. Le concept de charge nette au coût du marché n'a donc plus la même signification qu'auparavant.

(1) Achats de véhicules : dotations aux amortissements pour le transport routier de marchandises (TRM) compte d'autrui (CA), le compte propre (CP) et les cars, achats nets pour les vpc, vul et motos;

(2) Flux divers: parking, garage et auto-école pour les vpc, pour TRM-CA, principalement la rémunération des entrepreneurs individuels;

(3) Fiscalité spécifique: vignettes, taxes à l'essieu, ...;

(4) Principalement des impôts sur la production;

(5) vpc = vpc ménages et autres; vul = vul ménage et TRM vul.

Dépenses des Pouvoirs Publics * en Mds de F.

	Etat	Coll. Loc.	Soc. autor.	total
Autoroutes Concédées			5	5
Entretien Chauss. et OA	3	23		26
Viabilité Hivernale	0	2		2
Exploitation	0	10		10
Dép. fonct. de l'état	7	0		7
Ville de Paris		2		2
Police de la route	5			5
Formation du conducteur	0			0
total fonctionnement	15	37	5	57
Autoroutes de liaison	0	0	11	12
R.N. Fase Campagne et				
R.N. Milieu urbain	5	6		10
Renforcement coordonné	1			1
"Divers" F.B.C.F.	4			4
Voirie des C.L.(90110)		18		18
O.A. des C.L.(90111)		1		1
Invest.non ventilés((901)et moyens techniques des CL (9010)		7		7
Eclairages et parkings		3		3
Invest. Ville de Paris		0		0
total investissement	10	34	11	56

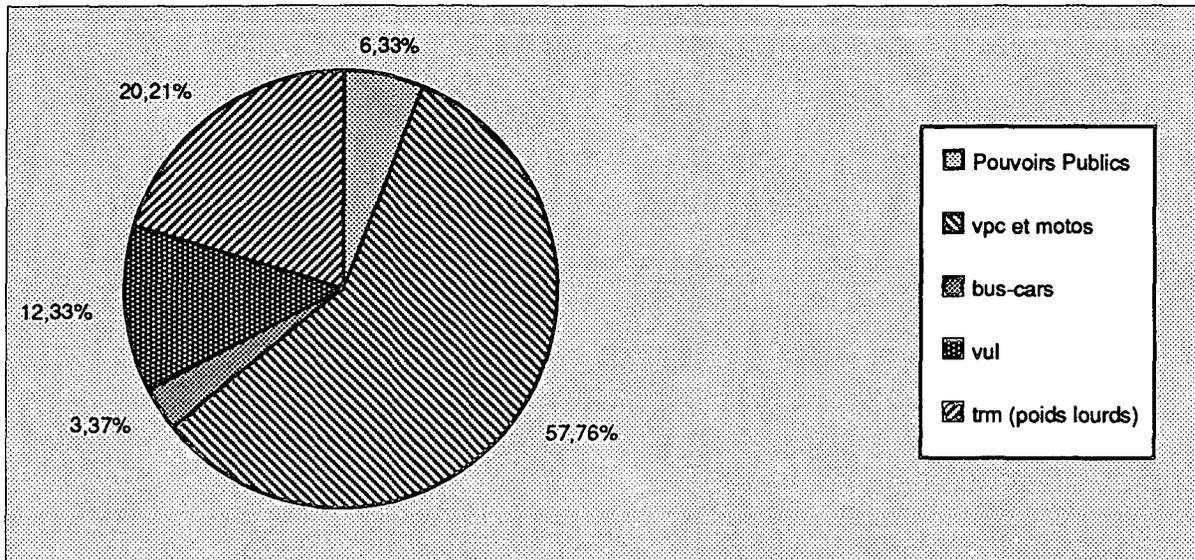
Ventilation des dépenses des gestionnaires

	vpc motos	bus cars	vul	poids lourds	total
Autoroutes	5	1	0	4	10
Routes nationales	6	1	1	5	13
Voirie locale	10	2	1	9	22
Renforcements	0	0	0	0	1
Entretien	5	1	2	22	30
Police	4	1	0	1	7
Exploitation	12	2	0	1	16
Total HT	43	7	5	42	98
TVA	7	1	1	6	15
Total	50	9	5	49	112

Recettes des pouvoirs publics par types de véhicules

	vpc motos	bus cars	vul	PL	total
Taxes sur assurances	13	0	2	2	17
Péages et impôts	24	2	3	12	40
Taxes sur carburants	73	2	13	15	102
Majoration TVA vpc	6				6
Total fiscalité spécifique à la fonction transport	115	4	17	29	164
TVA au taux normal	78	2	6	8	94
dont TVA sur carb.	17	0	2	1	21
Total taxes	193	6	23	37	259

* On a distingué l'Etat (gère le réseau national), les collectivités locales et les sociétés d'autoroutes pour établir les dépenses en infrastructures. Ces dépenses ont été ventilées selon les catégories d'utilisateurs 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).



VENTILATION DU COMPTE DES POUVOIRS PUBLICS.

Le compte des pouvoirs publics s'établit par différence entre leurs recettes et leurs dépenses.

- Si on prend en compte toute les recettes, le solde ("charge nette au coût de production") s'élève en 1990 à 140 Mds de F contre 130 Mds de F en 1987.

- Si de ce solde on exclut la TVA "générée" par les transports, aussi bien dans l'acquisition que dans l'utilisation - soit en 1990, 100 Mds de F dont 79 Mds de F pour la TVA hors carburants - le nouveau solde ("charge nette au coût du marché") est de 40 Mds de F (1). En n'excluant pas la TVA sur les carburants, le solde serait de 61 Mds de F. En 1987, ces soldes étaient respectivement de 39 Mds de F (hors toute TVA) et de 62 Mds de F (y compris TVA sur les carburants). Notons que la "charge nette au coût du marché" a faiblement progressé en 1990, en partie du fait de la baisse du taux de TVA sur les achats d'automobiles, ce phénomène s'étant déjà produit entre 1987 et 1988 pour les mêmes raisons (2). Sa quasi stagnation depuis 1987 résulte aussi de la forte hausse des dépenses des pouvoirs publics en 1988, année où le solde a baissé de 6,5%.

a) Quelques résultats peuvent être commentés.

1. Quel que soit le solde retenu, l'excédent de couverture des pouvoirs publics résulte des "transports individuels" (motos et ensemble des vpc) et, dans une moindre mesure, des véhicules utilitaires légers (vul). Par contre, les pouvoirs publics affichent un déficit d'exploitation vis à vis des poids lourds (PL). Cette conclusion reste toutefois fragile compte tenu de la ventilation assez arbitraire des dépenses des pouvoirs publics pour les véhicules lourds (plus de 40% de leurs dépenses) alors que leur poids dans les trafics est plus faible.

2. S'agissant de l'évolution du premier solde (140 Mds de F), les pouvoirs publics et les vpc et motos ont connu depuis 1977 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 d'un ralentissement des recettes des taxes sur les carburants. Depuis 1983, le solde des vpc 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 vul: - 5 Mds de F en 1980 et - 15 Mds en 1990. Cependant, le déficit des ménages (vpc et vul) 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 jusqu'en 1987 pour quasiment stagner depuis lors (3).

(1) Encore ce montant pourrait-il devenir nettement plus faible si on prenait en compte les transferts de l'Etat aux utilisateurs des transports routiers en commun, les dépenses de ramassage scolaire, voir le coût des nuisances (cf. page suivante).

(2) Le taux de TVA majoré est passé de 33% à 28% en septembre 1987, à 25% en 1989 et à 22% en 1990 (toujours en septembre). Parmi les autres raisons de la stagnation de la charge nette, on peut noter la diésellisation du parc qui a modéré la progression de la TVA sur les carburants.

(3) 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 comptabilité nationale, d'où certaines approximations qui ne changent toutefois pas les tendances.

b) D'autres soldes peuvent s'avérer intéressants :

- D'abord, on peut chercher à savoir ce que paient les usagers aux gestionnaires d'infrastructures (pouvoirs publics hors sécurité sociale) pour le service qu'ils leur rendent. On compare alors l'ensemble des taxes spécifiques, soit 148 Mds de F (1), au coût du service fourni (hors TVA), soit 98 Mds de F. Ainsi, les usagers paieraient 1,51 F pour une dépense des pouvoirs publics de 1 F, contre 1,64 F en 1987.

- Ensuite, de l'excédent de couverture de 140 Mds de F, on peut soustraire la partie des recettes des pouvoirs publics qui n'est pas spécifique à la route. Nous ne déduisons ici que la fiscalité générale à toute l'économie soit : la TVA au taux normal (18,6%); la fiscalité normale des entreprises comptabilisée en recettes des pouvoirs publics et enfin les taxes ordinaires sur les assurances. Le solde net des pouvoirs publics s'établit à 34 Mds de F en 1990 (voir encadré).

Entre 1987 et 1990, le solde net des pouvoirs publics a reculé sous le double mouvement de la forte hausse des dépenses de voirie et de la baisse du taux majoré de TVA (mais aussi la hausse régulière de la déductibilité de la TVA sur le gazole par les entreprises, cette TVA étant déductible à 100% au 1er juillet 1991). Ce mouvement a été accentué en 1990 par la stagnation des achats de véhicules.

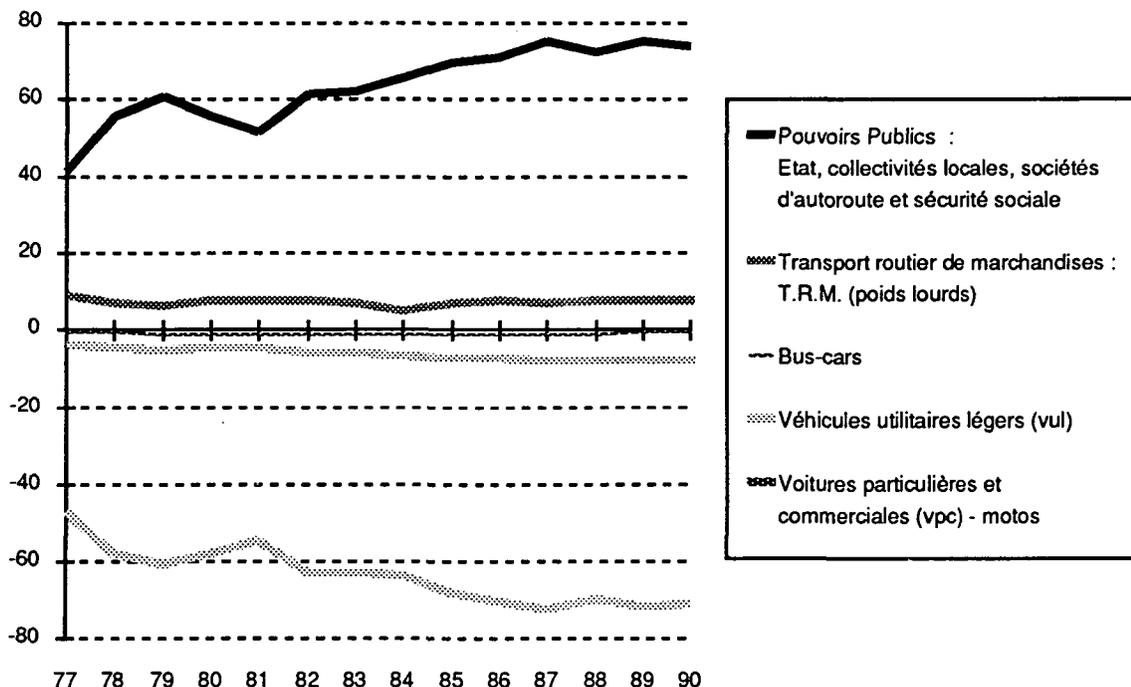
(1) Ce chiffre s'obtient en soustrayant des recettes des pouvoirs publics, la fiscalité normale et les taxes sur assurances retournées à la sécurité sociale (soit 259 - 106 - 5 = 148).

Solde net des pouvoirs publics en milliards de francs				
	1987	1988	1989	1990
Voirie HT	78	86	93	98
TVA sur voirie	12	13	14	15
Sécurité sociale	6	6	6	6
Dépenses des pouvoirs publics	95	106	113	119
Transferts perçus :	46	50	54	57
Taxes sur Assurances	16	16	16	17
dont taxe à la sécu. sociale	4	5	5	5
Péages HT	11	12	14	15
Fisc. Spécif. et autres impôts	19	21	23	25
Total TVA :	91	93	100	100
TVA carb.	23	22	23	21
Autres TVA sur usagers	57	57	63	64
TVA sur voirie	12	13	14	15
Taxes sur carb. (hors TVA)	88	92	97	102
Recettes des pouvoirs publics	225	235	251	259
Charge nette au coût de production	-130	-129	-138	-140
Fiscalité normale :	93	96	103	106
TVA au taux normal	82	85	92	94
Fisc norm des entreprises	1	1	1	2
Taxes ordinaires sur les ass.	9	10	10	10
Solde net des pouvoirs publics	38	33	35	34

Malgré la baisse du taux de TVA majoré, les recettes tirées de la TVA représentent plus de 40% des recettes des pouvoirs publics.

GRAPHIQUE 10.2
Evolution du compte des agents au prix de 1980

en milliards de francs



Encadré : le coût des nuisances

Le trafic routier, s'il est générateur de gains sociaux très importants, est aussi 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 ressentie par la population (coûts tutélares ou coûts révélés) 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.

Coût de la pollution

La plupart des actions portent sur la source (de la part des raffineurs ou des constructeurs automobiles). Les ventes de carburant sans plomb représentent 14,6% des consommations de super en 1990 (2,5% en 1989). Ce carburant bénéficie d'une fiscalité plus faible que celle du supercarburant (la TIPP par litre est de 2,79 F contre 3,16 F au supercarburant). Non seulement il supprime les rejets de plomb dans l'atmosphère, mais il permet l'utilisation de pôts catalytiques destinés à filtrer les émissions d'oxydes de carbone, d'hydrocarbure et, dans certains cas, d'oxydes d'azote (pour un même kilométrage, la consommation de carburant sans plomb est supérieure à celle du carburant plombé, ce qui accroît par voie de conséquence certains rejets, d'où l'utilité du pôtt catalytique). 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%. L'installation du pôtt catalytique entraînerait un surcoût de 7000 F par véhicules neufs, soit un coût global de 19 Mds de F en 1990. La surconsommation de carburant qui résulterait de l'installation du pôtt catalytique serait de 4 Mds de F. Le coût minimal de la pollution peut être estimé, hors toutes taxes, à 23 Mds de F.

Coût du bruit

insonorisation

Les nuisances dues au bruit de la circulation routière peuvent être réduites par l'insonorisation des immeubles. Cette réduction peut aussi s'obtenir par la mise en place de barrières anti-bruits et par une politique de gestion des flux routiers intégrant les nuisances sonores.

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 F.

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 environ 100 Mds de F, soit 5 Mds de F sur 20 ans (source : IRT - CERNE 1979).

Vie humaine

Un autre problème réside dans l'appréciation du coût de la vie humaine. L'automobile réduit l'espérance de vie de 0,5 ans (2% des décès mais qui frappent surtout les jeunes). Notons cependant que la mortalité sur route est devenue inférieure à celle par suicide.

Nous avons estimé le coût social des accidents à 28 Mds de F en 1990, dont 15 pour le sur-coût des accidents calculé par différence entre les remboursements en assurance du travail (les plus "coûteux") de tous les accidents et les sommes effectivement versées. L'étude de Le Net nous donnerait un coût de la vie humaine de 1,6 millions de F, ce qui une fois déduit le coût des tués déjà comptabilisés nous donnerait un sur-coût social des décès de 13 Mds de F. (d'après les tribunaux, le coût de la vie humaine varierait entre 200 et 500 000 F, soit un coût global de 2 à 5 Mds de F auquel il faudrait ajouter le coût des invalidités permanentes).

Stationnement gratuit

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.

Congestion

Le temps perdu lors des bouchons et ralentissements 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. Nous estimons ce coût à 20 Mds de F en valorisant les heures perdues dans les bouchons par le salaire perçu. Ce coût est une nuisance générée par les usagers de la route et affectant principalement ces derniers. En contre point, on peut noter que ces dernières années, la vitesse moyenne a malgré tout augmenté d'où un gain social.

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 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 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.

Chapitre 11 LES DONNEES SOCIALES ET L'EMPLOI

Complétant les évolutions de l'emploi du chapitre 2, l'étude des données sociales fait apparaître quelques tendances : les fortes croissances de l'emploi et du salaire moyen dans les transports routiers depuis 1987, liées à l'explosion des trafics, s'accompagnent d'une croissance tout aussi nette des risques d'accidents du travail dans ce secteur. En outre, un schéma des mouvements de l'emploi montre qu'au delà de cette croissance dans les transports routiers, il existe une forte mobilité, où le poids des jeunes et de ceux qui ont moins d'un an d'ancienneté est élevé, cette spécificité ayant tendance à se renforcer ces dernières années.

L'EMPLOI : MOBILITE ET CHOMAGE.

D'une année à l'autre, l'évolution de la population du secteur des transports résulte d'entrées et sorties d'actifs. Ces mouvements comprennent d'une part les changements entre l'inactivité - scolarité, militaires du contingent,...- et l'activité, d'autre part les changements de secteur d'activité. Pour évaluer cette mobilité démographique, on peut établir un "schéma d'entrées-sorties" de l'emploi. D'après l'enquête emploi de mars 89, le nombre d'actifs occupés dans les transports qui étaient inactifs ou chômeurs en mars 88, est de 53 000. En outre,

sont entrées dans les transports 52 000 personnes en provenance d'autres secteurs, dont 15 000 salariés classés dans un autre secteur mais dans le même établissement. Sous l'hypothèse que les changements d'activité d'établissements sont dus à des problèmes statistiques, près de 90 000 actifs sont entrés dans les transports entre mars 88 et mars 89. Les sorties d'actifs sont au nombre de 90 000, dont 10 000 ayant quitté le secteur sans changer d'entreprise, soit 80 000 "sorties hors changements d'activité des établissements".

SCHEMA 11.1

Mouvements de population dans les transports (effectifs en milliers) entre mars 88 et mars 89.

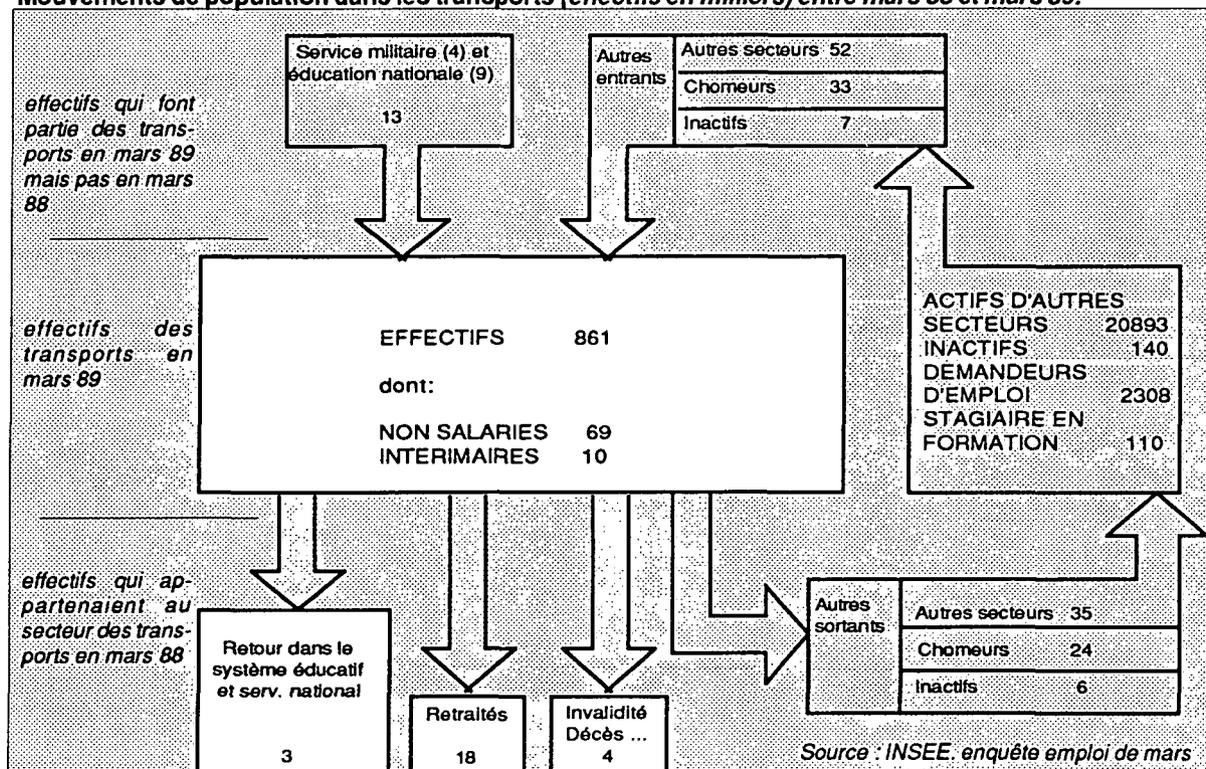


TABLEAU 11.1

Structure des effectifs des transports en 1989

en %

	jeunes 15-24 ans		salariés déclarant vouloir changer d'emploi		Ancienneté			
	1985	1989	1985	1989	< à 1 an		> à 10 ans	
	1985	1989	1985	1989	1985	1989	1985	1989
s68 Transport ferroviaire	6,6	1,9	1,0	1,0	1,2	2,5	68,1	72,6
s69 Transport routier	9,5	7,1	8,3	6,3	12,9	15,2	37,0	36,2
s691 Transport routier de marchandises		8,8		6,9		18,7		29,7
s692 Autres transports routiers		4,9		5,5		10,8		44,6
s71 Transport maritime	10,5	2,1	6,2	2,1	9,1	8,5	52,1	56,6
s72 Transport aérien	7,6	6,7	4,4	4,9	11,2	10,8	50,3	50,7
s73-4 Act. annexe et auxiliaires	12,3	11,5	7,3	9,5	12,3	15,7	39,8	42,5
t31 Total transport	9,1	6,8	5,6	5,6	9,1	12,1	48,0	47,0

Source : enquête emploi de l'INSEE - mars 89

a) La mobilité de l'emploi.

Le taux de mobilité peut alors être estimé en rapportant la moyenne des entrées et sorties à la population active salariée de l'enquête. Ce taux est proche de 10% en 1989 hors effet des changements d'activité des établissements (1). Le schéma précédent ne peut malheureusement pas être établi à partir de l'enquête emploi de l'INSEE selon un niveau plus fin de nomenclature en distinguant notamment les transports routiers. Il convient alors de se référer à d'autres indicateurs pour apprécier la mobilité de l'emploi par sous-secteurs.

S'agissant des jeunes (15-24 ans), leur part est élevée dans les transports routiers et les activités annexes et auxiliaires. Ceux-ci ont d'ailleurs vu croître, depuis 1985, la part des salariés ayant moins d'un an d'ancienneté (19% dans le transport routier de marchandises). On peut ainsi estimer à plus de 15% le taux de mobilité (précédemment défini) dans ce secteur (contre seulement 2% pour le ferroviaire qui se caractérise de fait par une ancienneté croissante). Cette rotation des effectifs du transport routier de marchandises élevée, accompagne la forte croissance du nombre des chauffeurs du secteur. Leur nombre passe de 105 000 en 1977 à 162 000 en 1989 alors que les chauffeurs des entreprises "hors-transports" (312 000 en 1989) évoluent peu. Cette spécialisation (ou externalisation), qui peut être liée à la déréglementation (licences et tarifs), provient uniquement de la période "1985 à 1989".

encadré : les sources utilisées.

Pour étudier les conditions de travail dans les transports - emploi, chômage, ancienneté et diplômes, salaires, accidents du travail... on dispose de plusieurs sources statistiques : l'Enquête Annuelle d'Entreprise (OEST), l'enquête Emploi et l'enquête sur la structure des emplois dans les établissements de plus de 20 salariés (INSEE), et des publications diverses (Bilan Social de la SNCF, brochure CCAF...). Il existe toutefois une méconnaissance possible sur la durée du travail. L'enquête emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages, fournit des données mais elles sont trop globales et donc fragiles sur un ensemble particulier.

Effectifs de la CSP "chauffeurs" par grands secteurs (*) (en milliers) (évolution annuelle moyenne en %).

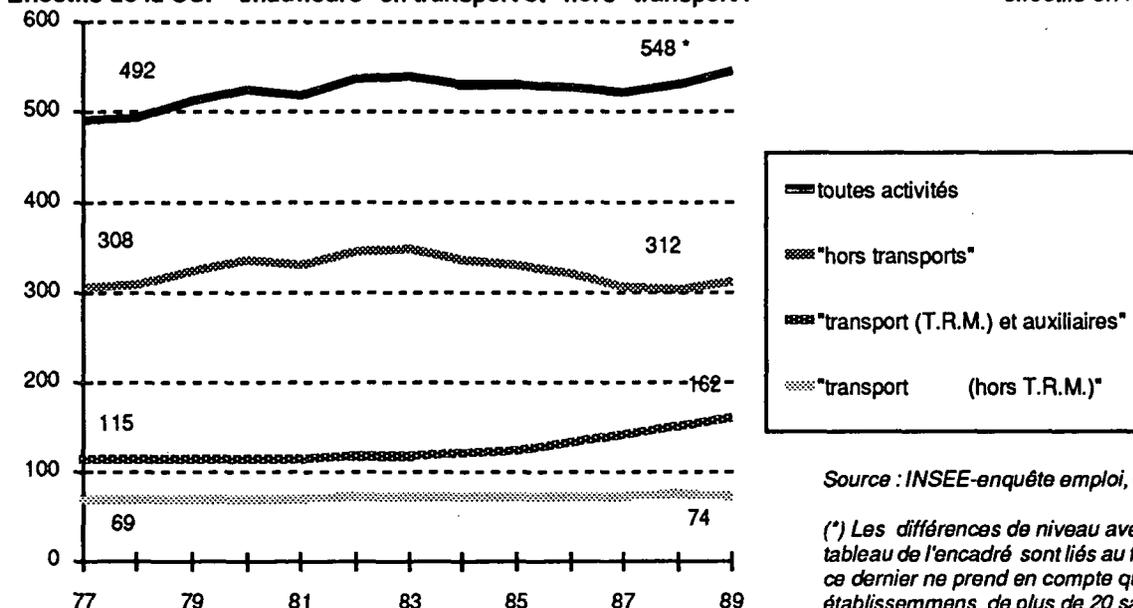
	1984	1988	1989	évol. 89/84	évol. 89/88
Industrie, énergie	59,4	49,3	49,7	-3,5	0,9
B.T.P.	24,7	22,3	23,5	-0,9	5,4
Commerces	51,2	46,2	48,4	-1,1	4,8
Services	21,5	23,8	24,5	2,6	4,0
Transports dont :	115,6	125,8	128,8	2,2	2,3
- s691 T.R.M.	45,3	54,7	59,4	5,5	8,8
- s692 tr. terr.	54,8	56,6	53,0	-0,8	-6,4
- s73-4 auxil.	14,3	13,6	15,0	1,0	10,2
Toutes activités	272,5	267,2	274,9	0,2	2,9

Source : INSEE. (*) enquête "structure des emplois", réalisée auprès des établissements de + de 20 salariés.

GRAPHIQUE 11.1

Effectifs de la CSP "chauffeurs" en transport et "hors" transport.

effectifs en milliers



Source : INSEE-enquête emploi, OEST.

(*) Les différences de niveau avec le tableau de l'encadré sont liées au fait que ce dernier ne prend en compte que les établissements de plus de 20 salariés.

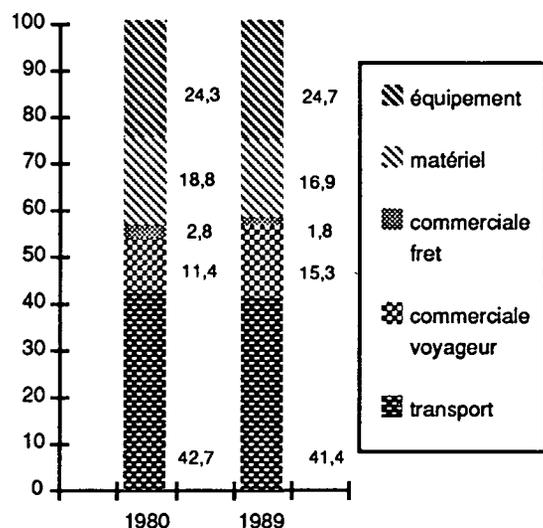
b) Les principales évolutions de l'emploi dans les transports par "fonctions" ou "métiers".

A la SNCF, en s'en tenant aux effectifs des établissements par fonction hors Directions régionales et SER-NAM, les fonctions commerciales représentent 17% des effectifs en 1989 (dont 15,3% pour le commercial voyageurs) tandis que la fonction "transport" occupe plus de 40% des effectifs (41,5%), le reste comprenant les fonctions "matériels" (17%) et "équipements" (25%). Toutefois, en évolution, le poids de la fonction "commerciale voyageur" gagne 4 points entre 1980 et 1989 au détriment des autres fonctions, notamment de la fonction "matériel" (-2 points).

Ces évolutions s'accompagnent d'une forte baisse des effectifs "sédentaires" (-10% entre 1987 et 1989) alors que les "roulants" et les effectifs de la "maîtrise" ne diminuent que de 5%.

GRAPHIQUE 11.2

Evolution des effectifs de la SNCF par grandes fonctions entre 1980 et 1989 en %



Source : Bilan Social SNCF.

Les "roulants" ou non sédentaires représentent, dans l'ensemble des secteurs des transports enquêtés, près de la moitié des effectifs. Ce pourcentage varie de 70% en déménagement location à moins de 50% en transport aérien. Dans un même secteur, par exemple les transports routiers, ce pourcentage diminue avec la taille de l'entreprise.

En évolution, le pourcentage des "roulants" augmente dans la plupart des modes entre 1980 et 1989, (près de 4 points pour l'ensemble), surtout à partir de 1984-1985, au moment de la relance des trafics. La part des "manutentionnaires" diminue au contraire de 3 points. En revanche, les navigants du maritime diminuent sensiblement alors que les sédentaires restent stables.

On peut alors interpréter ces évolutions : la croissance des roulants est fortement influencée par celle des trafics ; le nombre de sédentaires varie plus régulièrement comme en transports routiers (forte hausse des trafics depuis 1980) et à l'inverse en transports maritimes (forte baisse des trafics).

En outre, les gains de productivité (de l'ordre de 2 à 2,5% par an entre 1980 et 1988) ont d'abord concerné les sédentaires, surtout non-ouvriers, dans les secteurs

TABLEAU 11.3
répartition des effectifs par "métiers" dans l'enquête annuelle d'entreprises de transports en %

	1980	1984	1988
T.R.M.			
- roulants	59,6	60,1	63,1
- manutentionnaires	10,3	9,3	8,1
- autres sédentaires	17,8	18,5	17,5
- non salariés	12,4	12,1	11,3
- ensemble	100,0	100,0	100,0
Transport urbain de voyageur			
- roulants	64,4	65,0	65,6
- manutentionnaires	17,2	15,6	13,5
- autres sédentaires	18,4	19,4	20,6
- non salariés	0,0	0,0	0,3
- ensemble	100,0	100,0	100,0
transport maritime			
- navigants	68,8	67,1	56,9
- manutentionnaires	0,8	0,5	0,7
- autres sédentaires	30,4	32,4	42,3
- non salariés	0,0	0,0	0,0
- ensemble	100,0	100,0	100,0
transport aériens			
- navigants	8,9	8,5	9,6
- manutentionnaires	27,5	22,9	22,0
- autres sédentaires	63,6	68,6	68,4
- non salariés	0,0	0,0	0,0
- ensemble	100,0	100,0	100,0
ensemble "transports" *			
- roulants (navigants)	46,0	47,2	49,7
- manutentionnaires	16,0	14,4	12,7
- autres sédentaires	31,7	32,2	31,5
- non salariés	6,3	6,2	6,1
- ensemble	100,0	100,0	100,0

Source : E.A.E. (*) ensemble des secteurs enquêtés.

du transport routier avec notamment une logistique plus performante. En revanche, les possibilités de productivité des roulants sont assez faibles, étant surtout liées à l'évolution de la taille des camions.

c) Le travail à temps partiel.

D'après l'enquête-emploi de l'INSEE, le pourcentage des salariés à temps partiel augmente de 2,4 points dans les transports entre 1982 et 1989 : 3,2% en 1982 ; 4% en 1984 ; 5,7% en 1987 et 5,6% en 1989 ; dans le même temps, ces pourcentages pour l'ensemble des secteurs économiques sont respectivement de 9,1%, 10,3%, 11,8% et 12%. Ce poids relativement faible du temps partiel dans les transports est en partie lié à l'importance de l'emploi masculin : 82% des effectifs dans les transports contre 58% globalement. L'enquête annuelle d'entreprise montre en outre que le temps partiel est surtout important dans le transport routier de voyageur (T.R.V - NAP6922 : près de 24% des effectifs en 1988) et dans une mesure nettement moindre dans le transport aérien (7% des effectifs en 1988).

d) Ages, qualification ...

Dans leur structure par âge, les transports sont caractérisés par un poids relativement faible des classes d'âge extrême : les jeunes (moins de 25 ans) représentent 7% des effectifs de l'ensemble des transports (10,5% pour l'ensemble de l'économie). Les plus de 50 ans représentent 16% des effectifs de l'ensemble des transports (20% pour l'ensemble de l'économie).

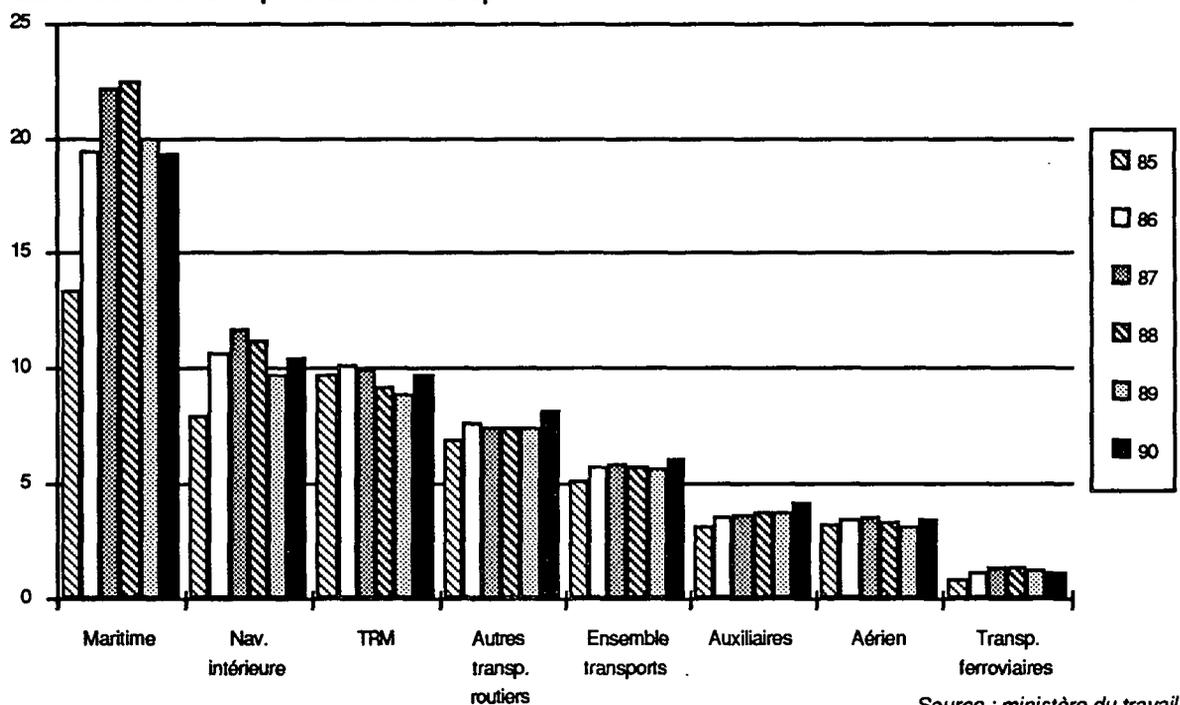
Selon le niveau de diplôme, les pourcentages des effectifs ayant le BAC varient de 54% dans le transport aérien, 40% dans le transport maritime à 13% à la SNCF et moins de 10% en transport routier de marchandises, soit 17% pour l'ensemble des transports contre 28% dans l'ensemble de l'économie. Toutefois, le pourcentage des "non-diplômés" n'est pas très supérieur dans les transports (37,3% contre 35,3% globalement) du fait de l'importance des effectifs diplômés soit d'un brevet d'étude du premier cycle (BEPC), soit d'un CAP, BEP ou autre diplôme de ce niveau (42,5% des effectifs du transport routier de marchandises; 54,5% dans le transport ferroviaire).

TABLEAU 11.4
Structure par diplôme des effectifs des transports en 1989 en %

	Bac +	Bac	Cap Bep	Bepc	aucun diplôme
s68 transport ferroviaire	4,7	8,7	41,1	13,4	30,7
s691 tr. routier de march.	2,9	6,2	35,8	6,7	46,2
s692 autres tr. terrestres	4,6	8,8	33,8	7,4	42,5
s71 transport maritime	36,5	5,9	33,2	4,1	18,3
s72 transport aérien	28,2	26,5	21,6	8,8	14,2
s73-4 act. annexes et auxiliaires	10,0	12,9	27,5	10,3	36,4
total transport	7,4	10,0	33,9	9,1	37,3
total "économie"	16,7	10,8	27,5	7,7	35,3

Source : enquête emploi de l'INSEE - mars 89 en nomenclature fine, ces données doivent être prises avec prudence.

GRAPHIQUE 11.3
Taux de demande d'emplois dans les transports en %



Source : ministère du travail

e) Le chômage dans les transports.

Le chômage dans les transports est ici mesuré par les demandes d'emplois en fin de mois (D.E.F.M.) enregistrées en décembre parmi les actifs travaillant auparavant dans les transports. On définit le taux de demande d'emplois par le rapport des demandeurs d'emplois aux effectifs du secteur. Le nombre de chômeurs a fortement augmenté en 1990, 57 800 contre 52 400 en 1989.

TABLEAU 11.5
Nombre de demandeurs d'emplois dans les transports en milliers

	1986	1987	1988	1989	1990
Transports ferroviaires	3	3	3	3	2
Transports routiers	36	36	36	37	41
- TRM	22	22	22	22	25
-Aut. transp. routiers	14	14	15	15	16
Navigation intérieure	1	1	1	1	1
Maritime	4	4	4	3	3
Aérien	2	2	2	2	2
Auxiliaires	7	7	7	7	8
Total transports	52	53	53	52	58

Source : Ministère du travail: Enquête ACEMO.

Le taux de demandeurs d'emploi a donc connu une nouvelle hausse, après être passé par un minimum en 1989 (autour de 5,6%).

Ce taux diverge fortement d'un secteur des transports à l'autre: il est maximum pour le transport maritime, 20% en 1990, avec toutefois une baisse depuis 1988. Le taux de demandes d'emplois de l'ordre de 10% pour le transport routier de marchandises (TRM), même s'il est en constante régression entre 1986 et 1989 du fait de la très forte progression des effectifs au cours des dernières années. Toutefois, en 1990, ce taux augmente de nouveau, marquant le ralentissement des trafics et surtout les difficultés économiques des entreprises.

LES CONDITIONS DE TRAVAIL.

a) Les salaires.

D'après l'enquête emploi de l'INSEE, le salaire brut moyen des salariés du transport était de 6 650 F. en 1989. Il est le plus faible en transport routier de marchandises (691), de 5 538 F. et pour les salariés des autres transports routiers, 6 178 F.. Il est supérieur à la moyenne pour les auxiliaires, 6 943 F., et surtout en transport aérien, 9 600 F..

Celui des chauffeurs s'établissait, en 1989, à 6 280 francs contre 5 860 pour l'ensemble des ouvriers. Depuis 1988, le salaire des chauffeurs progresse plus rapidement que celui de l'ensemble des ouvriers.

TABLEAU 11.6
Salaires mensuels moyens en francs (évol. en %)

	1986	1987	1988	1989	1989
Chauffeurs	4,6	2,7	3,3	4,9	6280
Ouvriers	5,2	2,7	2,6	3,5	5860

Source : INSEE : Enquête Emploi de Mars.

Depuis 1986, le taux de salaire moyen progresse moins dans les transports que dans l'ensemble de l'économie. Sa progression a cependant été plus forte dans les transports que dans le reste de l'économie en 1989.

TABLEAU 11.7
Evolution du taux de salaire moyen en %

	1986	1987	1988	1989	1990
Transports	4,4	2,6	3,6	4,2	4,1
Ensemble	4,5	3,2	3,4	3,9	4,3

Source : Ministère du travail : Enquête Acemo.

b) La durée du travail.

Il est très difficile de connaître la durée du travail dans les transports routiers (cf. encadré). Une information est issue de l'enquête emploi de l'INSEE, enquête par sondage auprès des ménages; il faut prendre avec beaucoup de prudence ses chiffres car ils sont trop agrégés, ne distinguant pas par exemple le transport routier de marchandises (NAP 6911 - 6912), et peut être sous-estimés, notamment pour les entreprises sous-traitantes. Tout au plus, ces chiffres donnent une idée des évolutions (plutôt que des niveaux). En outre, ces données ne sont pas encore disponibles pour 1990. Il apparaît que la durée hebdomadaire moyenne du travail déclarée par les salariés des entreprises du secteur privé "transport" diminue de près de 48 minutes en 1989 (- 2%) après avoir augmenté de 48 minutes en 1988.

TABLEAU 11.8
Evolution de la durée hebdomadaire moyenne habituelle du travail des salariés à temps complet des transports en %

	1985	1986	1987	1988	1989
secteur privé	-0,5	-0,7	1,0	1,9	-1,9
secteur public	-1,0	0,5	0,0	0,0	-0,8
Ensemble	-0,7	0,0	0,5	1,5	-1,2

Source : INSEE : Enquête Emploi de Mars.

encadré : la mesure de la durée du travail dans les transports routiers

Selon l'enquête emploi de l'INSEE, les salariés des transports du secteur privé - qui ne comprend pas que le transport routier - effectuant plus de 45 heures par semaines représentaient 22,8% en 1988 du total des salariés renseignant cette question (17,5% en 1986). Mais ces résultats sont trop fragiles pour étayer des conclusions solides.

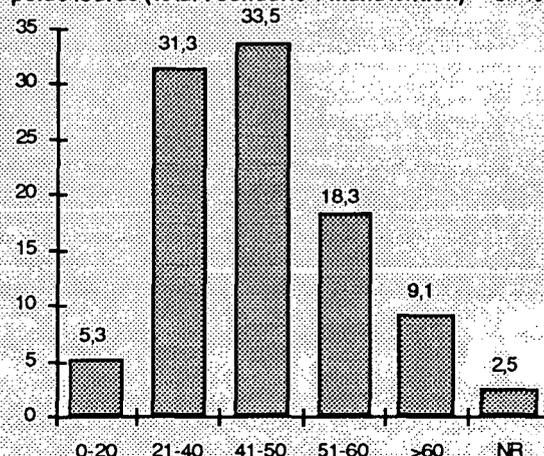
TABLEAU 11.9
Durées hebdomadaires moyennes habituelles du travail des salariés des transports en %

	Pas d'horaire habituel	1 à 37 H	38 à 40 H	41 à 44 H	45 et plus
Privé					
1983	12,8	6,7	49,5	9,2	21,8
1986	16,1	9,1	50,9	6,3	17,5
1988	16,0	8,8	44,4	7,9	22,8
1989	17,5	9,4	47,2	7,1	18,9
Public					
1983	15,7	8,5	71,1	1,5	3,3
1986	10,9	17,3	66,4	1,7	3,7
1988	13,6	14,7	64,8	3,1	3,8
1989	15,5	15,8	64,5	1,9	2,3

Source : enquête emploi de l'INSEE.

On dispose d'une enquête de l'INRETS, réalisée en 1985-86 (dont les résultats ont été publiés en 1987), et qui montrerait une durée du travail dans le transport routier sensiblement supérieure à celle de l'enquête-emploi de l'INSEE (1). Les résultats de cette enquête sont certes à prendre avec une certaine prudence. Ils n'en demeurent pas moins significatifs : les 361 conducteurs interrogés, tous salariés, effectueraient en moyenne 34,1 heures / semaine de conduite professionnelle et 11,2 h / semaine de manutention (chargement-déchargement), soit un total de 45,2 h / semaine. Plus de 60% des conducteurs ont un total de conduite supérieur à 40 h / semaine. L'INRETS considère qu'il faut ajouter 30% de temps de travail pour obtenir un temps réel (comprenant les attentes, tâches administratives, mécaniques, ...); la moyenne serait alors de 58,8 heures / semaine, et 60% des conducteurs auraient une charge supérieure à 52 heures / semaines.

GRAPHIQUE 11.4
"heures / semaines estimées" (1) des conducteurs de poids lourds (total : conduite + manutention) en %



(1) Cette enquête a été réalisée dans les départements de la région "Rhône-Alpes". Ce sont surtout les entreprises de taille moyenne (10 à 99 salariés) qui ont été interrogées. Les artisans sont exclus de l'enquête. L'échantillon n'est donc pas totalement représentatif de l'ensemble des conducteurs routiers des entreprises françaises.

c) Les accidents du travail.

Les données sur les accidents du travail sont fournies par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (C.N.A.M.T.S.) qui a recensé en 1988 13,7 millions de salariés dans ses fichiers. Elle a relevé en 1988, 48 366 accidents avec arrêt dans les transports et la manutention, ce qui représentait un total de 2,15 millions de journées perdues. Alors que le nombre d'accidents a baissé entre 1982 et 1986, il s'est remis à croître depuis lors. Le nombre de décès a progressé en 1987 dans les transports et la manutention pour revenir à un niveau plus faible en 1988. La reprise de l'activité se note très nettement dans l'évolution du nombre des accidents.

Rapportés aux nombre de salariés, on note une plus grande fréquence des accidents dans les transports et la manutention que dans l'ensemble des secteurs. Sur

1112 décès en 1988, 174 appartenaient aux secteurs des transports et la manutention. Par "risque", ces industries occupent la seconde place derrière les BTP. En outre, le transport et la manutention de marchandises, dans lequel est incluse la majeure partie des transports routiers de marchandises, est le sous-secteur des transports où le nombre de décès et les risques d'accidents sont les plus importants.

En outre, si on regarde la répartition des accidents suivant l'origine de l'accident, on note qu'en 1988 les véhicules ont été responsables de 3,6% des accidents avec arrêt, de 6,4% du nombre de journées perdues par incapacité temporaire, de 7,7% des accidents avec incapacité permanente, pour représenter 16% du nombre des incapacités permanentes. Sur 1112 décès en 1988, 457 avaient pour origine un véhicule dont 399 un véhicule routier automobile sur roues.

GRAPHIQUE 11.5
Evolution du nombre de journées perdues pour incapacité temporaire
base 100 en 1980

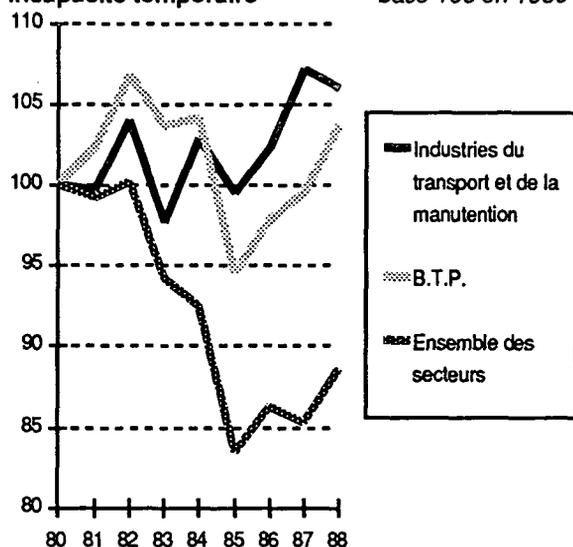


TABLEAU 11.10
Accidents du travail

	1980	1986	1987	1988
Ensemble des secteurs				
Milliers de salariés	14075	13536	13306	13752
Nombre de décès	1423	1067	1004	1112
Acc. avec arrêt (1)	69,0	54,1	49,8	50,2
Acc. avec I.P. (2)	7,2	5,5	4,7	5,0
Industries du transport et de la manutention				
Milliers de salariés	552	563	567	601
Nombre de décès	234	152	186	174
Acc. avec arrêt (1)	95,6	87,9	83,3	80,5
Acc. avec I.P. (2)	12,4	9,9	8,8	9,4
Transport et manutention de marchandises				
Milliers de salariés	220	231	236	251
Nombre de décès	147 *		134	117
Acc. avec arrêt (1)	127,6	112,6	113,0	112,6
Acc. avec I.P. (2)	15,9	12,2	11,9	12,3

Source : C.N.A.M.T.S. : I.P. = incapacité permanente.

(1) accidents pour 1000 salariés.

(2) I.P. : incapacité permanente.