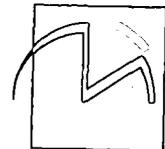
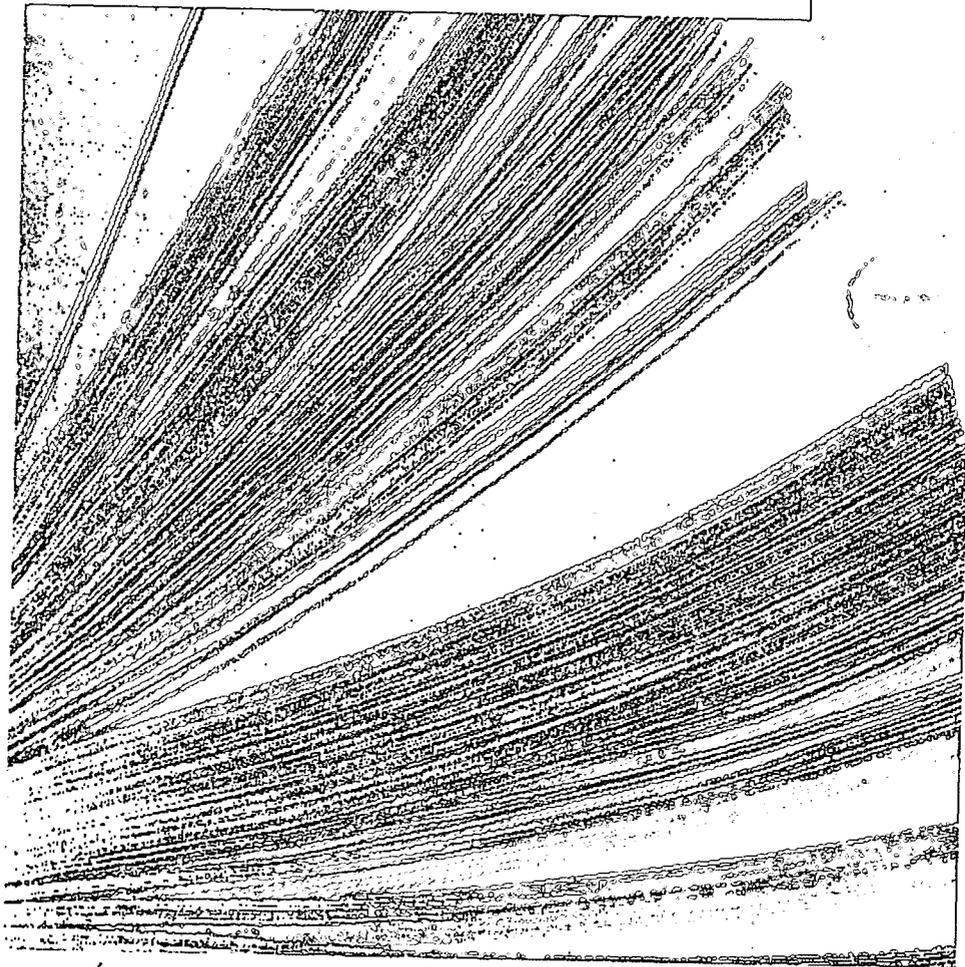


ÉCONOMIE
GÉNÉRALE

LES COMPTES
DES TRANSPORTS
EN 1992

INSEE RÉSULTATS



INSEE



Erratum concernant l'Insee Résultats n°247 sur les Comptes des Transports en 1992

1- Tableaux annexes 5.6 à 5.9 (pages 131 à 134)

Par erreur, le total du bilan a été calculé en brut (yc amortissements) et non en valeur nette des amortissements pour les années 1989 et 1990, induisant par solde une erreur sur les 2 postes Réalisables et disponibles et Autres dettes.

Veuillez trouver ci-après les valeurs exactes des postes réalisables et disponibles et autres dettes, pour 89 et 90. (Le total Bilan a été recalculé par simple sommation du passif. Il peut donc inclure une erreur d'arrondi).

Les chiffres modifiés sont en gras.

BILAN Tableau 5.6 TRM SQS page 131	1988	1989	1990p
.....			
Réalisable, disponible à court terme	27526	29471	31493
TOTAL "passif"	44904	48602	52693
Fonds propres	9280	9566	10533
Emprunts obligataires	11668	13104	14174
Autres dettes	23956	25932	27986

BILAN Tableau 5.7 Navigation intérieure page 132	1988	1989	1990p
.....			
Réalisable, disponible à court terme	577	617	717
TOTAL "passif"	1430	1523	1646
Fonds propres	627	704	716
Emprunts obligataires	434	391	459
Autres dettes	369	428	471

BILAN Tableau 5.8 Transport maritime page 133	1988	1989	1990p
.....			
Réalisable, disponible à court terme	9729	9604	10311
TOTAL "passif"	25181	29695	33256
Fonds propres	10908	15171	17282
Emprunts obligataires	8437	8212	8782
Autres dettes	5836	6312	7192

BILAN Tableau 5.9 Transport aérien page 134	1988	1989	1990p
.....			
Réalisable, disponible à court terme	6102	6883	6986
TOTAL "passif"	11471	14281	16213
Fonds propres	3483	3347	3149
Emprunts obligataires	2879	5465	6560
Autres dettes	5109	5469	6504

2- ERRATUM sur le surcoût des externalités (Dossier 3 - pages 71 à 74)

Suite à une confusion du secrétariat de la commission, le dossier N°3 sur les nuisances de la route a été tiré dans une version brute antérieure à la réunion de la commission. Outre son caractère inachevé, il n'intègre pas les modifications demandées par les membres de la commission des comptes, et contient de plus quelques erreurs importantes, en particulier dans le tableau D31 récapitulant les nuisances.

Veuillez trouver, ci-joint, la version correcte des 4 premières pages du Dossier 3. Cette version remplace les pages 71 à 74 du rapport. (remplacement effectué)



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**Ministère de l'économie,
des finances**

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

Direction générale
18, boulevard Adolphe Pinard
75675 Paris cedex 14
Téléphone 41 17 50 50
Télex 632867 F INSEE

Directeur de la publication
Paul Champsaur

**DIFFUSION/ABONNEMENTS
ET VENTES**

Voir en fin de volume

Maquette
Florent FAVRE
Karim MOUSSALAM

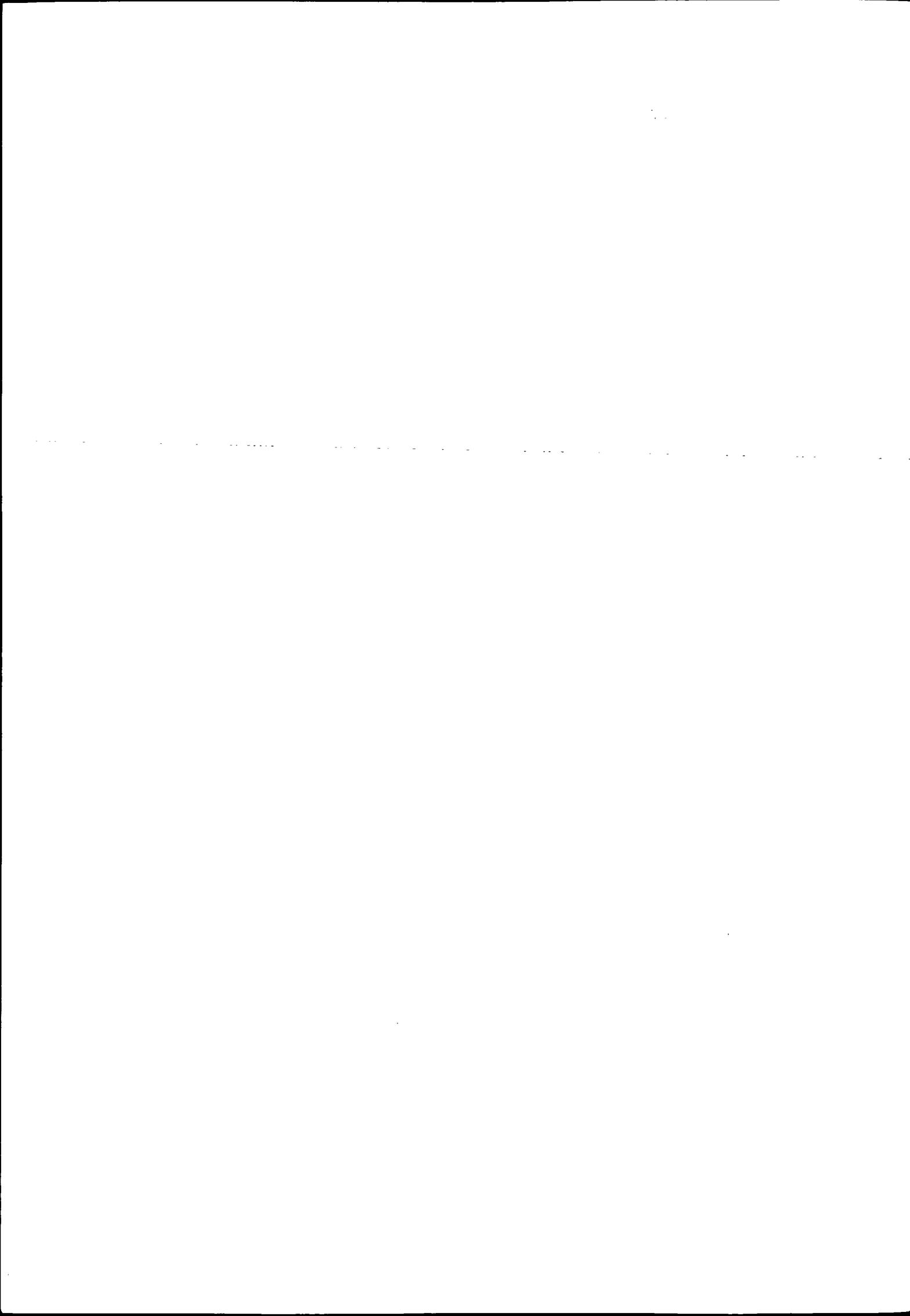
Impression
Imprimerie nationale

© Insee 1993
ISSN 0998-4712
ISBN 2-11-066098-8

**LES COMPTES DES TRANSPORTS
EN 1992**

SOMMAIRE

Encadré introductif	5
Nomenclature des Produits de la branche Transport (T31)	6
PREMIERE PARTIE : LE RAPPORT	7
1. L'environnement économique	9
2. Les trafics	13
3. La branche des transports	19
4. Les prix et les coûts	25
5. Les entreprises	29
6. Les ménages et les transports	37
7. Les échanges extérieurs	43
8. L'Etat et les Collectivités Locales	49
9. Les infrastructures	53
DEUXIEME PARTIE : LES DOSSIERS	61
1. Le bilan de la circulation	63
2. Le coût du transport routier pour la collectivité	67
3. Les coûts dus aux externalités de la route	71
4. Les données sociales et le marché du travail	79
5. Les transports en Europe	85
TROISIEME PARTIE : LES ANNEXES	95
1. L'environnement économique	97
2. Les trafics	98
3. La branche des transports	101
4. Les prix et les coûts	116
5. Les entreprises	118
6. Les ménages et les transports	138
7. Les échanges extérieurs	141
8. L'Etat et les Collectivités Locales	145
9. Les infrastructures	155
D1. Le bilan de la circulation	157
D2. Le coût du transport routier pour la collectivité	160
D4. Les données sociales	165
Bibliographie	169
Sigles et abréviations	170
Index	172
Remarques des membres de la Commission	177



30^{ème} rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

La Commission des Comptes des transports de la Nation s'est réunie le 24 juin 1993 sous la présidence de Monsieur Christian BROSSIER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1992.

Le rapport comprend neuf chapitres, cinq dossiers, et des annexes. Les thèmes abordés sont:

Chapitres :

- 1 - L'environnement économique
- 2 - Les trafics
- 3 - La branche des transports
- 4 - Les prix et les coûts
- 5 - Les entreprises
- 6 - Les ménages et les transports
- 7 - Les échanges extérieurs
- 8 - L'Etat et les Collectivités locales
- 9 - Les infrastructures

Dossiers :

- 1 - Bilan de la circulation
- 2 - Le compte de la route
- 3 - Les nuisances
- 4 - Les données sociales
- 5 - Les transports en Europe

La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1992) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1992 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1992 - premiers résultats) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC en NAP90 qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises). Dans ce rapport, les estimations de 1992 portent sur l'ensemble du champ, avec évidemment une certaine incertitude sur l'estimation des données correspondant au champ variable.

Dans le rapport, les données sont généralement exprimées en milliards de francs, de tonnes-km ou de voyageurs-km. Les évolutions sont exprimées en pourcentage à une décimale près. Compte tenu des nombreuses incertitudes, cette précision est souvent artificielle, mais a été maintenue afin d'assurer l'homogénéité des équilibres comptables et la fiabilité des calculs. Dans les tableaux commentés, les données sont exprimées en millions. Notons aussi que de nombreux encadrés dans le rapport permettent une meilleure compréhension des tableaux.

Cette année le plan du rapport a été modifié avec l'introduction d'une distinction entre des chapitres qui traitent des thèmes d'ordre plutôt conjoncturel et des dossiers plus structurels. Tous les thèmes abordés dans le rapport précédent ont été traités dans celui de 1992. Celui de l'énergie se retrouve dans le dossier 1 et celui des matériels est abordé dans les chapitres 5 et 6.

La Commission des Comptes des Transports est présidée par Monsieur le Ministre des Transports. Le Vice-Président est Monsieur Christian Brossier, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Le rapporteur est Monsieur Georges Honoré.

Le Secrétariat assuré par Monsieur Michel Amar, assisté de Messieurs Philippe Huault, Florent Favre et Karim Moussalam, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction du rapport. L'Insee (avec Messieurs Lecler et Vacher et Mme Demotes-Mainard), et l'OEST (avec Messieurs Girault, Houé, Kail et Mesdames Lemarquais et Balbin) y ont largement contribué, ainsi que de nombreux organismes auxquels nous adressons nos vifs remerciements (DTT, DR, DGAC, DSCR, DPNM, SETRA, INRETS, SNCF, RATP, VNF, GART, UTP, CCAF, CCFA).

NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

- S68 Transports ferroviaires**
 - 6801. Transports ferroviaires de voyageurs
 - 6802. Transports ferroviaires de marchandises

- S691 Transports routiers de marchandises**
 - 6911. Transports routiers de marchandises zone longue
 - 6912. Transports routiers de marchandises zone courte

- S692 Autres transports terrestres**
 - 6921. Transports urbains de voyageurs
 - 6922. Transports routiers de voyageurs
 - 6923. Services de taxis
 - 6924. Déménagement
 - 6925. Location de véhicules industriels
 - 6926. Transports par conduite

- S70 Navigation intérieure**
 - 7001. Transports fluviaux de passagers
 - 7002. Transports fluviaux de marchandises

- S71 Transports maritimes et navigation côtière**
 - 7101. Transports maritimes autres que produits pétroliers
 - 7102. Transports maritimes de produits pétroliers
 - 7103. Navigation côtière et d'estuaire

- S72 Transports aériens**
 - 7201. Transports aériens

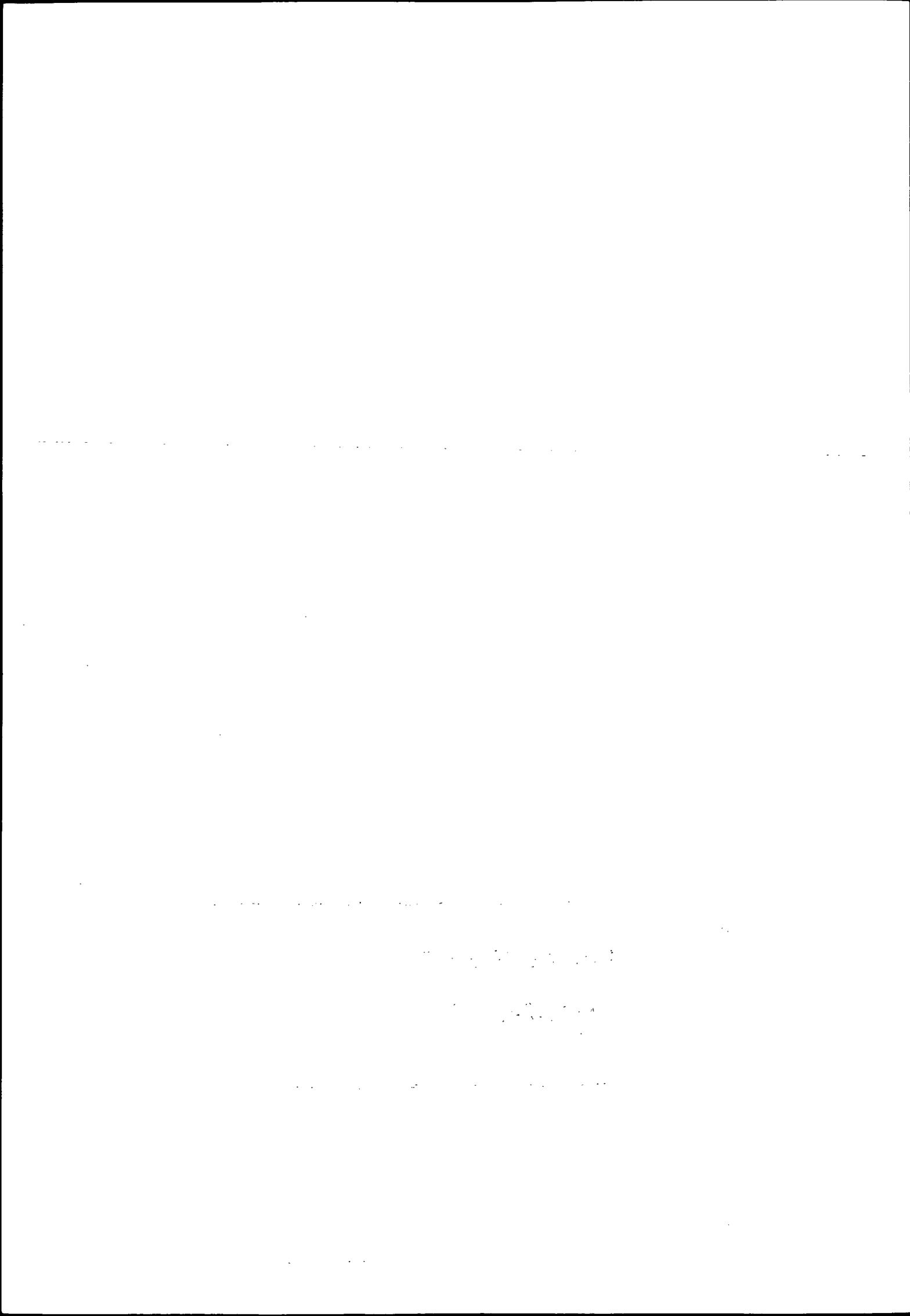
- S73-4 Services annexes et services d'auxiliaires de transport**
 - 7301. Gares routières
 - 7302. Ports fluviaux et voies fluviales
 - 7303. Ports maritimes
 - 7304. Aéroports
 - 7305. Exploitation d'ouvrages routiers à péages
 - 7306. Exploitation de parkings
 - 7307. Entrepôts autres que frigorifiques
 - 7308. Entrepôts frigorifiques
 - 7309. Remorquage et pilotage
 - 7401. Collecte de fret maritime
 - 7402. Collecte de fret aérien
 - 7403. Collecte de fret terrestre et fluvial
 - 7404. Manutention portuaire
 - 7405. Manutention terrestre et fluvial
 - 7406. Activités spécifiques d'auxiliaires des transports maritimes
 - 7407. Activités spécifiques d'auxiliaires de transport aérien
 - 7408. Autres auxiliaires de transports
 - 7409. Agences de voyages
 - 7410. Routage

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

- 8004. Location de voitures particulières
- 8005. Location de wagons
- 8206. Auto écoles
- 8611. Remontées mécaniques
- 8413. Ambulances
- 8709. Enlèvement des ordures

PREMIERE PARTIE

Le rapport



Chapitre 1

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

1992, année qui s'annonçait sous le signe d'une certaine reprise, s'achève dans la récession, à l'étranger, exception faite des États-Unis, comme en France. Le PIB de nos principaux partenaires stagne. Celui de la France ne s'accroît que de 1,2% en 1992, contre 0,6% en 1991, mais avec un profil infra-annuel très contrasté: croissance en début d'année et repli au dernier trimestre.

Si le volume des exportations de produits manufacturés augmente de 4,9% et le solde commercial devient largement positif, l'investissement chute. La production industrielle est globalement étale, mais elle baisse dans certains des secteurs qui génèrent les plus importants trafics de marchandises. La consommation des ménages s'accroît de 1,5%.

Les entreprises se désendettent, mais les besoins de financement des administrations augmentent fortement.

Dans ce contexte, le ralentissement de la demande et l'âpreté de la concurrence ont fortement pesé sur les résultats des entreprises de transports, tant publiques que privées.

UN ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL DEPRIME

L'année 1992 s'est révélée mauvaise pour l'ensemble des pays de l'OCDE, exception faite des États-Unis.

Le Japon qui avait, jusque là, bénéficié d'une croissance forte, + 5,3%, en volume pour le PIB en 1990 et +4,4% l'année suivante, a enregistré, en 1992, un ralentissement (+2%) (graphique 1.1). Les exportations, point fort de l'économie nipponne (+10% en 1990 et encore +5% en 1991), n'ont crû que de 2%. De plus la crise financière et l'éclatement de la bulle spéculative immobilière et boursière ont entraîné un tarissement du financement des entreprises et une réduction de leurs investissements.

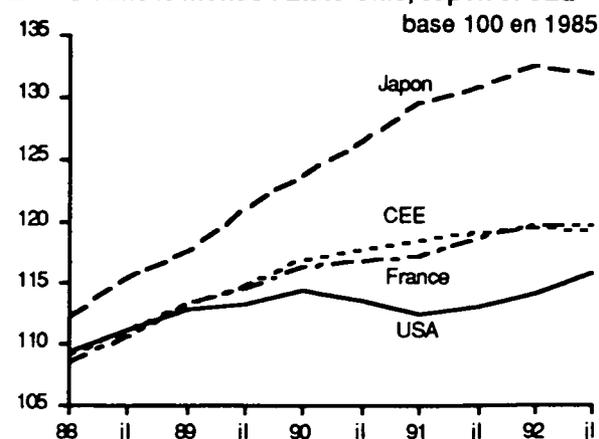
C'est aux États-Unis que la récession avait été la plus

marquée, +0,8% en 1990, -1,2% en 1991. C'est là aussi que se sont manifestés les premiers signes de reprise à la fin de 1992, même si la croissance ne s'y est élevée en moyenne qu'à 1,9%. L'investissement productif et résidentiel a redémarré (+ 4,6% contre -3,1% en 1991 et -8,5% en 1990) grâce à la hausse des profits et à la baisse des taux d'intérêt.

En Europe, tous les grands pays ont connu en 1992 des performances semblables ou inférieures à celles de la France. De plus l'activité industrielle y a été partout récessive (graphique 1.2).

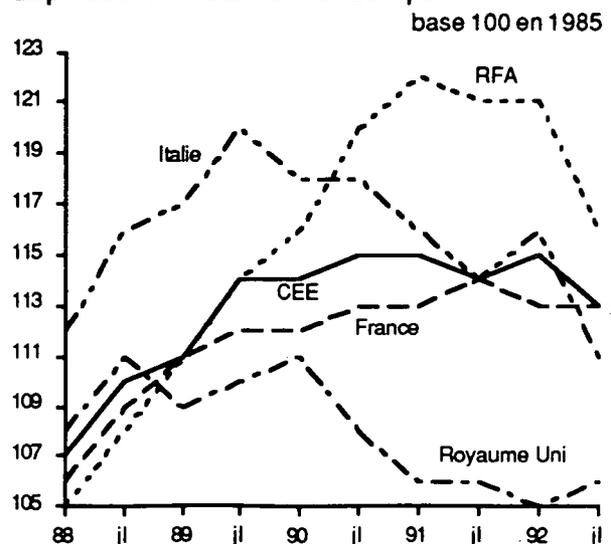
En Italie et en Espagne, aux effets de la tempête monétaire de septembre se sont ajoutés des taux d'intérêt élevés et des plans d'ajustement sévères.

GRAPHIQUE 1.1
Le PIB dans le monde : États-Unis, Japon et CEE



Source: OCDE

GRAPHIQUE 1.2
La production industrielle en Europe



Source: Eurostat

Dans ces deux pays, la progression du PIB n'a pas excédé 1%.

En Allemagne, la croissance du PIB a été de 1,3%. Les exportations n'ont augmenté que de 2%. De plus, la consommation des ménages a stagné, et du fait de la faiblesse de la demande et du niveau élevé des taux d'intérêt, l'investissement productif a reculé (-1,2%).

Au Royaume Uni, la récession a été encore plus forte (-1% pour le PIB après -2,2% en 1991) car la stagnation de la consommation des ménages s'est ajoutée au recul de l'investissement.

Dans les pays d'Europe de l'Est, la situation a été encore plus difficile, notamment pour la CEI dont la production chute de 20%. Seuls les nouveaux pays industrialisés d'Asie ont bénéficié d'une forte croissance.

LA CROISSANCE EN FRANCE

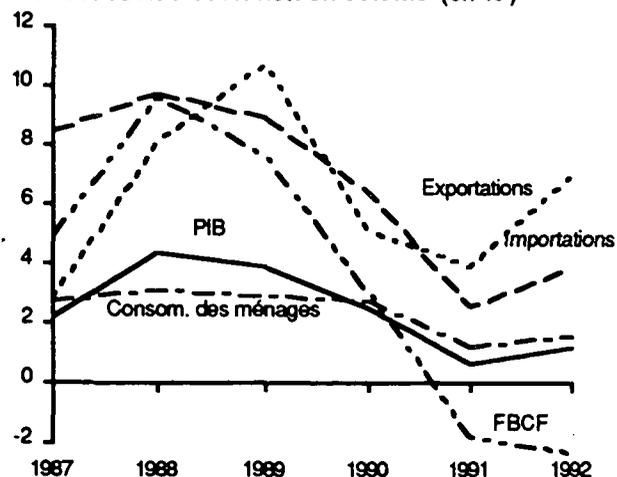
L'activité en France a été très inégale au cours de l'année 1992, ce qui peut expliquer la perplexité et l'attente des acteurs économiques. Au premier trimestre la croissance du PIB a été sensible, laissant espérer une reprise de l'économie. Mais par la suite, avec l'entrée en récession de l'Allemagne, l'activité s'est ralentie et la croissance du PIB a même été négative au dernier trimestre. Au total, la croissance du PIB, en moyenne annuelle, a été légèrement supérieure à celle de l'année antérieure: 1,2% contre 0,6% (graphique 1.3).

Si les exportations sont toujours dynamiques et si la consommation des ménages se maintient sur un rythme de croissance modérée mais stable, profitant de la modicité des hausses de prix, par contre les investissements des sociétés et des ménages chutent à cause de l'attente général et du haut niveau des taux d'intérêt. Le niveau des stocks, pour les mêmes raisons, baisse. La demande des administrations reste bien orientée, notamment leurs investissements (+4,1%), mais les pouvoirs publics ayant laissé partiellement jouer les stabilisateurs automatiques, le déficit des administrations se creuse.

Enfin le rythme insuffisant de la croissance a induit une dégradation de l'emploi et du marché du travail.

GRAPHIQUE 1.3

Les principaux agrégats macroéconomiques de la France. Taux d'évolution en volume (en %)



Source : Insee (Comptes nationaux 1992)

TABLEAU 1.1

Evolution des prix d'importation du pétrole et de l'énergie importée

	1990	1991	1992
Dollar (en FF)	5,45	5,64	5,29
Baril (en \$)	23,3	19,9	19,4
Evolution des prix (en %) :			
Pétrole brut (en FF)	8,6	-11,6	-8,5

Source : Insee

Un solde positif avec l'extérieur, pour la première fois depuis 1986

Les exportations françaises de biens manufacturés (*), en volume, ont crû de 4,8%, soit un rythme supérieur à celui de 1991 (3,9%) et à celui de la demande mondiale adressée à la France (4%). Les industriels français ont donc gagné quelques parts de marché. Ces gains sont dûs pour partie à la compétitivité-prix, qui n'a été affectée qu'en fin d'année, par les dévaluations de la livre, de la lire et de la peseta.

Si le marché allemand a été moins porteur en 1992, les exportations vers les autres partenaires européens, Grande Bretagne et Espagne notamment, ont progressé. L'autre trait marquant est la décélération des importations (+0,8% pour les biens manufacturés après 2,9% en 1991 et 6,3% en 1990), du fait notamment de la faiblesse de l'investissement productif. C'est essentiellement ce ralentissement qui explique le rétablissement du solde extérieur. Signe de l'âpreté de la concurrence, les prix des biens manufacturés à l'exportation, comme ceux à l'importation, ont baissé, de respectivement, 2,4% et 2,3%. Et avec l'appréciation du franc, les termes de l'échange s'améliorent.

Si on ajoute à cela un excédent agro-alimentaire de 53,2 milliards de francs et l'allègement de la facture pétrolière dû à la baisse du prix du baril et à celle du dollar (tableau 1.1), on comprend que le solde commercial ait été positif de plus de 30 milliards de francs et que l'excédent des biens et services passe de 21 à 85 milliards de francs.

En revanche, le déficit des transferts courants se creuse du fait de l'augmentation des revenus de capitaux versés à l'étranger.

Au total, pour la première fois depuis 1986, la France dégage une capacité de financement.

Du fait du dynamisme des exportations et malgré le ralentissement des importations, la demande de transport international de marchandises adressée aux entreprises françaises a mieux résisté que celle concernant le transport intérieur.

(*) Il s'agit ici des exportations de biens manufacturés, alors que, dans le graphique 1.3, on décrit l'ensemble des exportations qui évoluent plus fortement (+6,5%), pour l'essentiel à cause d'une déconsolidation des commissions bancaires en 1992

Une activité industrielle étale

En 1992, la production totale de biens se stabilise après une baisse en 1991 alors que l'activité se ralentit dans les services.

La production des industries manufacturières est restée stable, après avoir reculé de 1% en 1991.

Parmi les branches les plus touchées des biens intermédiaires, on trouve la sidérurgie (-4,4%), les matériaux de construction (-5,9%) affectés par le repli du BTP, et la chimie de base (-4,6%). Ensemble, ces trois branches représentent 42% du trafic intérieur de marchandises.

Pour les biens d'équipement professionnel la situation est à peine meilleure (-1,5%), du fait du repli des investissements productifs.

L'activité des biens de consommation est étale car l'élément le plus dynamique de la consommation des ménages a été celui des biens durables, automobile et électroménager (+3,9% pour chacune des deux branches). Ces activités, tournées vers la demande des ménages, ne génèrent qu'un cinquième du trafic de marchandises. Par contre, la filière agro-alimentaire (agriculture et IAA), qui a bénéficié d'une croissance légère, a bien soutenu les transports car elle représente un tiers des trafics de marchandises.

Si l'industrie stagne, le BTP recule (-1,3%) malgré des investissements publics en hausse. A la chute des mises en chantier de logements, s'est ajoutée la crise de l'immobilier de bureau et la baisse des investissements productifs de capacité (bâtiments industriels).

Dans le tertiaire, seuls les services de santé et les services financiers résistent. La production de services destinés aux entreprises baisse pour la première fois, dans les activités de conseil plus que dans celles de la logistique.

Prudence des entreprises en matière d'emploi, ..

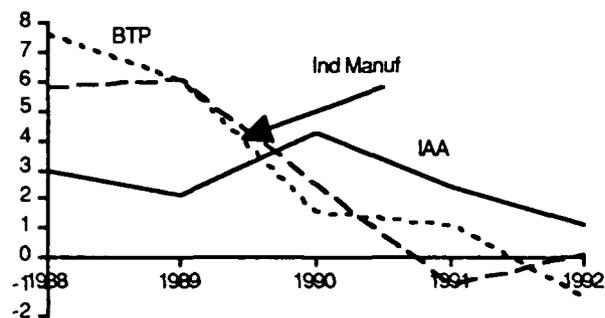
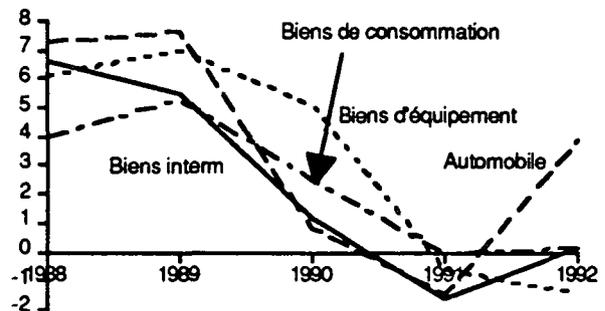
A cause de ce ralentissement qui perdure, l'emploi baisse plus qu'en 1991 (209000 disparitions pour les branches marchandes contre 91000 l'année passée). Les emplois non salariés baissent de 83000, signe d'un ralentissement qui frappe les toutes petites entreprises du BTP et du secteur tertiaire. L'emploi se réduit de 121000 dans l'industrie, de 54000 dans l'agriculture et de 44000 dans le BTP. Il est étale dans le tertiaire. Ces baisses ne sont qu'en partie compensées par les embauches nettes (+102000) des services non marchands, grâce aux contrats emploi-solidarité.

Aussi le taux de chômage, à la fin de 1992, se situe à 10,3% de la population active.

.. de stocks, ..

Les stocks, qui de 1986 à 1990 n'avaient cessé de gonfler, ralentissent en 1991 et baissent l'année suivante (-20 milliards en francs courants), ce qui contribue aussi à la réduction de la production. Au tassement de l'activité se surajoute l'effet des très hauts niveaux des taux d'intérêt à court terme qui pèse sur les trésoreries des sociétés.

GRAPHIQUE 1.4
Evolution de la production par branches
(en%)



Source: Insee (comptes nationaux.)

.. et d'investissement

L'investissement des entreprises a baissé de 5,6% en volume, après un repli de 2,6% en 1991. Dans l'industrie ce recul très marqué (-6,9%) s'explique par la faiblesse de la demande, actuelle comme anticipée. Après avoir fortement investi dans la deuxième moitié des années 80, les industriels se trouvent à la tête d'un potentiel de production moderne mais sous-exploité, le taux d'utilisation des capacités de production est à peine supérieur à 80% contre 90% à la fin de 1989. Et les perspectives de la demande, pour 1993, en France comme à l'étranger, sont plutôt sombres.

Les sociétés dégagent une capacité de financement

Du fait de la réduction des effectifs, des heures supplémentaires, des primes et du recours dans certains cas au chômage partiel, les salaires versés par les sociétés n'ont augmenté que de 2,9%, contre +3,4% pour la valeur ajoutée. Aussi leur taux de marge s'améliore légèrement.

Si les frais financiers augmentent plus rapidement que les charges d'exploitation, la forte baisse de l'impôt sur les bénéfices autorise une nette amélioration du taux d'épargne.

La baisse de l'investissement et le déstockage aboutissent à ce que les sociétés dégagent, phénomène exceptionnel, une capacité de financement de +71 milliards de francs: en 1991, elles affichaient un besoin de financement de 74 milliards.

Attentisme aussi chez les ménages

Le revenu disponible des ménages augmente de 4% en 1992 contre 5% en 1991. En effet, si les salaires n'augmentent que de 3,6% en brut et de 2,8% en net, les prestations sociales et autres transferts courants s'accroissent de 6%.

Malgré le ralentissement de la croissance des revenus, la consommation des ménages a crû un peu plus vite que l'année précédente (+1,5% et +1,2%).

En effet les ménages ont profité du ralentissement de l'inflation en fin d'année (+2,4% en moyenne annuelle pour les prix de détail et seulement +2% en glissement en décembre) (tableau 1.3) et de la plus grande agressivité commerciale des entreprises.

Le poste alimentation du budget des ménages reste stable, la consommation en biens durables rebondit après une année 1991 particulièrement mauvaise. En 1992 les immatriculations de véhicules neufs s'accroissent de 3%, du fait d'incitations fiscales bénéficiant aux voitures munies de pots catalytiques. Enfin la consommation de services poursuit sa hausse (+2,6%).

Au total, la consommation des ménages augmente en valeur de 4,1%, permettant une stabilisation du taux d'épargne. Enfin les incertitudes qui pèsent sur l'emploi poussent les ménages à la prudence en réduisant encore leurs dépenses d'investissement en logements (les mises en chantier reculent de près de 10%).

Un déficit public en forte croissance

La demande des administrations publiques a contribué au soutien de l'activité, aussi bien par ses consommations que par ses investissements: en volume respectivement +2,3% et +4,1%. Mais les rentrées fiscales ont évolué défavorablement. L'impôt sur les bénéfices se réduit de 27 milliards, la TVA et l'impôt sur les revenus n'augmentent que faiblement. Aussi les recettes fiscales nettes de l'Etat se réduisent de 0,6% alors que celles des administrations locales ralentissent aussi (+3,3% contre +7,6% en 1991). C'est pourquoi le besoin de financement des administrations s'élève ainsi à 269 milliards de francs, soit, en 1992, 3,8% du PIB.

TABLEAU 1.3
Evolution des prix de détail par produits
en % par rapport à l'année précédente

	1989	1990	1991	1992
Alimentation	4,1	4,1	2,6	2,1
Produits manufactures	2,8	2,4	2,4	1,8
services, nc loyer, santé	4,9	5,2	5,1	4,8
dt Transports publics	2,5	3,9	4,5	4,4
dt réparation de véhicules	4,4	4,7	5,7	5,5
Energie	4,8	4,6	2,1	-1,4
Tarifs publics hors énergie	1,9	1,3	1,9	5,3
Ensemble des prix	3,5	3,4	3,1	2,8
Ensemble hors énergie	3,4	3,3	3,2	3,1
dont Transports				
ferroviaire	1,8	3,1	3,7	3,5
autocars	2,5	3,8	4,7	4,4
Transports en communs urbains	3,3	4,8	5	5,5

Source : Insee. - indice des prix

UN CONTEXTE DIFFICILE POUR LES TRANSPORTS

La quasi stagnation de l'activité industrielle a pesé sur les trafics de marchandises (Voir l'encadré le Trafic estimé). Si la filière agro-alimentaire a apporté une contribution positive de près d'un point à la croissance des trafics, la chute de l'activité des matériaux de construction a complètement compensé cet effet. La contribution des autres branches des biens intermédiaires est légèrement négative et celle des biens d'équipement et de consommation est nulle. Sans le dynamisme de nos exportations, le trafic de marchandises aurait baissé de près de 1%.

Le transport ferroviaire est légèrement désavantagé par la conjoncture industrielle puisque son trafic "estimé" a baissé de 1,4% et celui de la route de 0,6%. La baisse constatée, qui a été plus importante en 1992 pour le fer, traduit la poursuite de la tendance au repli de ce mode. La légère croissance de la consommation des ménages et notamment l'augmentation des immatriculations de véhicules neufs, a autorisé une croissance stable des trafics de voyageurs, qui a surtout profité à la route.

Aussi, globalement, l'activité des entreprises de transport s'est accrue de 3,1% en volume, donc à un rythme encore supérieur à celui de l'ensemble de l'économie.

Mais cette plus forte croissance en volume ne s'est pas traduite par de meilleurs comptes des entreprises. L'âpreté de la concurrence, signalée par ailleurs, s'est aussi manifestée dans les transports, tout particulièrement dans l'aérien et le transport routier. Cette concurrence a pesé sur les marges. Le niveau élevé des taux d'intérêt a pesé sur des entreprises qui avaient investi et tout particulièrement sur la SNCF dont l'effort d'équipement ne faiblit pas.

En effet, les transports ont bénéficié de la poursuite de l'effort d'investissement des gestionnaires d'infrastructures, la SNCF mais aussi la RATP et l'ensemble des administrations.

Le trafic estimé

Pour offrir une meilleure compréhension de l'évolution des trafics de marchandises induits par les activités des diverses branches industrielles, on a calculé un trafic dit "estimé", sur la période 1989-1992.

Ce travail est fondé sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature de produits et d'activités de l'Insee (se reporter à l'encadré p13 du rapport de 1989).

Pour calculer ce trafic "estimé", pour chaque mode et chaque produit (NST), on le fait évoluer comme la production, en volume, de la branche correspondante. Dans cette exercice, les trafics induits par notre commerce international ne sont pas pris en compte.

LES TRAFICS

Alors que la fin de la guerre du Golfe a favorisé la reprise du trafic de voyageurs, l'approfondissement de la crise économique a pesé sur le transport de marchandises. Au sein de ce dernier marché en faible croissance (+1%), la part du rail poursuit sa baisse. Après avoir stagné en 1991, les trafics internationaux de marchandises retrouvent une forte croissance, surtout sur route. Le trafic portuaire de marchandises a été affecté par la grève des dockers (-1,2%), surtout pour les conteneurs. Pour les voyageurs, le trafic aérien international (+8,7% pour Air France) et le trafic TGV (+6,2%) ont bénéficié des plus fortes progressions. Les transports urbains se sont redressés en région parisienne, après une baisse sensible en 1991. Par contre, les réseaux de transport en commun urbain de province ont reculé (-2% en voyages par habitant).

ÉVOLUTION GLOBALE

Les trafics de marchandises et de voyageurs ont connu des évolutions contraires en 1992. Alors que la croissance diminuait de moitié pour les marchandises, celle des voyageurs s'est accélérée (tableau 2.1). La part du trafic de voitures particulières est prépondérante dans le transport de voyageurs, et peu sensible à la conjoncture. Hors voitures particulières, le trafic de voyageurs a diminué de 0,5% en 1992.

Depuis 1970, le trafic intérieur de voyageurs a presque doublé, et celui de marchandises a augmenté de 26% (graphique 2.1). Le trafic de marchandises a enfin dépassé son niveau de 1980, effaçant l'effet du second choc pétrolier.

GRAPHIQUE 2.1
Évolution des trafics intérieurs base 100 en 1970

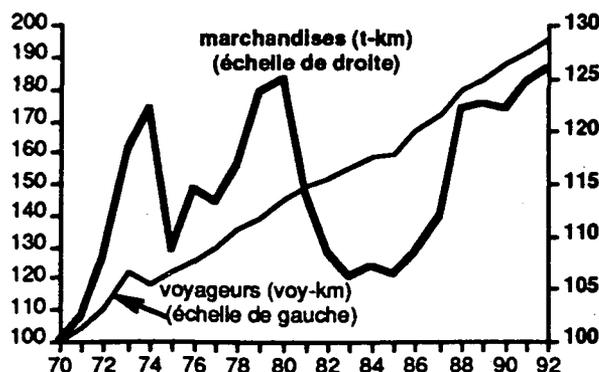


TABLEAU 2.1
Évolution globale des trafics intérieurs en %

	1988	1989	1990	1991	1992
Voyageurs (voy-km)	4,1	2,3	2,4	1,9	2,6
Marchandises (t-km)	9,2	0,5	-0,4	2,0	1,0

Source : OEST

Notes : Le trafic des voitures particulières est inclus dans le trafic de voyageurs (voir tableau 2.7). Le trafic maritime et le transport aérien international sont exclus du trafic de marchandises. Par contre, le transport par oléoduc est pris en compte (voir tableau 2.3).

Trafic intérieur et trafic national

Dans la plus grande partie de ce chapitre, les trafics sont mesurés uniquement sur le territoire français. Il s'agit du trafic intérieur. Il est mesuré en voyageurs-kilomètres (produit du nombre de voyageurs transportés par la distance moyenne qu'ils ont parcouru en France) ou en tonnes-kilomètres (produit des tonnages transportés par la distance moyenne parcourue).

Le trafic national est la partie du trafic intérieur constituée par les flux d'origine et de destination français. Dans les rapports précédents, le terme de trafic domestique était utilisé. Le changement de terminologie permet de s'aligner sur la définition Eurostat.

La différence entre le trafic intérieur et le trafic national est donc la partie française des trafics internationaux arrivant ou partant de France.

Le transit est constitué des flux d'origine et de destination hors de France et dont le trajet passe sur le territoire français. Il est exclu du trafic routier décrit dans ce chapitre, par manque de données.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Un nouveau ralentissement a affecté la croissance du trafic de marchandises en 1992 (tableau 2.2). Comme pour les années 1989 et 1990, ce sont les modes "ferroviaire" et "routier pour compte propre" qui sont à l'origine de l'essentiel du ralentissement. Pour la troisième année consécutive, le trafic ferroviaire de marchandises a reculé. Sa part de trafic a encore diminué d'un point, par rapport à la route (plus de 3 tonnes) et au fluvial, pour atteindre 27,5% (24,8% hors transit). Le rail a en partie été défavorisé par la structure de son trafic de fret. Sur les quatre catégories de produits dont le trafic a diminué de plus de 4% en 1992, trois utilisent fortement ce mode (sidérurgie, chimie de base et minerais). Mais la part de trafic de la SNCF a diminué au sein même de la plupart des catégories de produits, et particulièrement

TABLEAU 2.2
Evolution des trafics intérieurs de marchandises

	en %				
	1988	1989	1990	1991	1992
Tr. ferroviaire	2,0	1,5	-3,5	-0,6	-2,4
Tr. routier	11,6	4,8	2,1	2,0	1,9
dont (CU>3t) :					
compte d'autrui	15,9	7,2	3,3	1,5	3,4
compte propre	5,0	-1,1	-1,3	4,0	-0,7
Navig. intérieure	-0,6	1,6	6,1	-4,6	1,1
Tous modes	9,2	0,5	-0,4	2,0	1,0

Source : SNCF, VNF, OEST

Note : Le transit rhénan est exclu de la navigation intérieure. Les données SNCF excluent les wagons particuliers et le transport routier. La série du transport routier (CU > 3t) a été réévaluée, suite à la modification de l'enquête TRM réalisée en 1990. L'évolution tous modes confondus tient compte des oléoducs. Les trafics maritimes et aériens sont exclus.

TABLEAU 2.3
Les trafics intérieurs de marchandises depuis 1982

	en milliards de tonnes-kilomètres									
	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Transport ferroviaire	55,1	55,9	54,2	50,2	49,7	50,7	51,5	49,7	49,4	48,2
dont hors transit	50,0	50,1	48,6	44,7	44,1	45,1	45,8	44,0	43,5	41,9
Transport routier hors transit	103,5	105,2	107,6	112,9	121,3	135,4	141,9	144,9	147,8	150,6
dont :										
compte d'autrui (CU>3t)	56,8	56,1	57,7	60,9	67,0	77,7	83,3	86,1	87,4	90,4
compte propre (CU>3t)	25,8	27,4	26,8	27,2	28,0	29,4	29,1	28,7	29,9	29,7
CU<3t	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0	14,3	14,5	14,9	14,7
pavillon étranger	9,7	10,1	10,8	11,9	13,0	14,3	15,3	15,6	15,6	15,8
Navig. intérieure	8,4	8,0	7,6	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9
Oléoducs	26,0	25,7	24,1	26,9	25,7	29,3	23,0	20,5	22,7	23,4
Tous modes	193,1	194,8	193,5	197,0	203,4	222,1	223,2	222,2	226,8	229,1

Source : SNCF, VNF, OEST, DHYCA

Note : Les données SNCF excluent les wagons particuliers vides et le transport routier. La série du transport routier de plus de 3 tonnes de charge utile a été réévaluée, suite à la modification de l'enquête TRM intervenue en 1990. Le trafic est calculé comme le produit d'une matrice des distances région X pays (datant de 1984) par les flux d'importations et d'exportations assurés par le pavillon étranger pour les couples régions X pays issus de SITRAM (Douanes).

pour les minerais (perte de 5 points), les produits pétroliers et le papier. Par contre, sa part dans le transport de produits manufacturés est restée stable (29,7%, voir tableaux des trafics par produit en annexe).

Le léger redressement du trafic fluvial intervient après un recul très prononcé l'année précédente. L'allongement du parcours moyen (+3,3%) a compensé la baisse du volume transporté. Depuis 1989, le niveau du trafic fluvial s'est stabilisé autour des 7 milliards de tonnes-kilomètres, nettement en dessous de celui des années 83-84 (tableau 2.3).

Le trafic international a retrouvé un rythme de croissance nettement plus élevé que celui sur les liaisons nationales (tableau 2.4). Cette croissance est particulièrement élevée pour le transport routier international.

TABLEAU 2.4
Trafics nationaux et internationaux en Md t-km

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
Ensemble	3,7	0,6	1,1	0,9	175,1
national	3,4	-0,6	1,4	0,2	133,4
international	4,7	4,6	-0,3	3,8	41,8
dont :					
Fer	1,5	-3,5	-0,6	-2,4	48,2
national	-0,6	-3,8	-1,1	-4,7	27,3
international	4,6	-3,2	0,2	0,8	20,9
Route (CU>3t)	4,9	2,2	2,2	2,3	120,0
national	4,6	0,0	2,2	1,6	101,8
international	6,9	16,7	1,1	7,4	18,2

Source : SNCF, VNF, OEST

Note : Ce tableau porte uniquement sur le trafic des modes : rail, route (hors moins de 3 tonnes et pavillon étranger) et fluvial. Un parcours intérieur vers un port ou un aéroport est comptabilisé en trafic international par la SNCF, alors qu'il est affecté au trafic national pour les modes fluviaux et routiers.

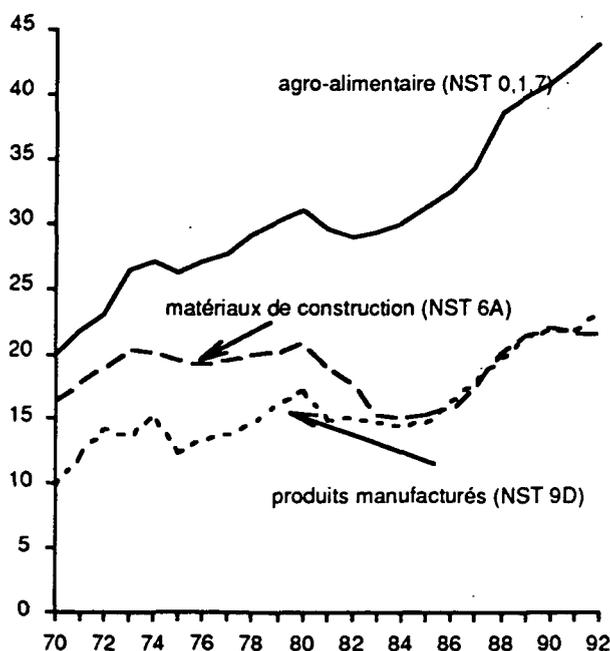
Le transport routier

La grève des routiers de juillet 1992 n'a pas eu d'effet mesurable sur l'évolution annuelle du trafic routier. Sa croissance en 1992 a été quasiment identique à celle de l'année précédente, et il a continué à gagner des parts de marché. Ceci peut s'expliquer d'une part par la difficulté de la substitution du rail au transport routier à court terme, d'autre part par les effets de la grève des dockers. En effet, les détournements de trafic maritime vers les ports étrangers ont sans doute majoritairement pris la route pour leurs départs et arrivées en France.

Alors que le transport routier de matériaux de construction a légèrement fléchi en 1992 (-0,2%), celui de produits manufacturés a augmenté vivement (+5,8%), et les produits agro-alimentaires continuent sur leur lancée (graphique 2.3). Cette dernière catégorie de produits représente plus de 36% du trafic routier. La part des produits manufacturés dans ce trafic a dépassé 19%, et devance depuis deux ans celle des matériaux de construction.

Les évolutions divergent entre le compte propre, qui recule, et le compte d'autrui dont la croissance s'accélère. Ceci ne s'explique pas par l'évolution du trafic de matériaux de construction, qui représente près de 28% du trafic effectué par les entreprises pour leur compte propre, contre 16% du trafic pour compte d'autrui. En effet, hors matériaux de construction, le trafic pour compte propre recule de 2,6%, et retrouve son niveau de 1986.

GRAPHIQUE 2.3
Evolution du trafic routier de marchandises par produit transporté en milliards de t-km



Le transport ferroviaire

Alors que depuis trois ans, l'essentiel du recul du ferroviaire est dû aux produits agro-alimentaires, en 1992 les produits sidérurgiques expliquent 1.4 point du recul du trafic fret de la SNCF. Les minerais, les produits pétroliers et les matériaux de construction sont ensemble à l'origine de 1,4 point du recul. Les produits manufacturés constituent le seul produit à compenser sensiblement ces baisses, avec une contribution de 1,1 point.

L'essentiel de la baisse porte sur le trafic par wagons isolés, avec une baisse de 7% (graphique 2.4). Pour tenter d'endiguer ce recul, la SNCF réorganise les acheminements par wagons isolés, par une limitation des points de desserte d'une part (ramenés à 1200) et l'augmentation de l'offre "jour A-jour B" d'autre part.

Le transport combiné a accéléré sa croissance en 1992 (tableau 2.5). Il a représenté plus de 17% du trafic fret de la SNCF.

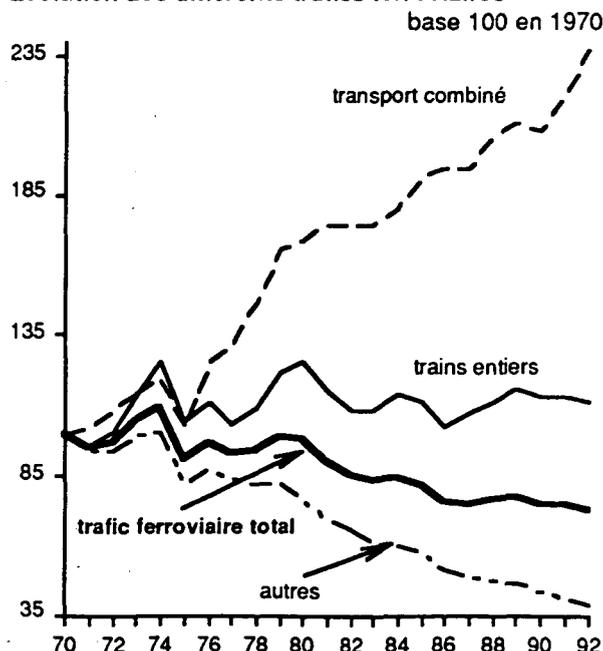
TABLEAU 2.5
Le transport combiné rail-route en Md de t-km

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
ensemble	2,8	-1,4	5,5	7,8	8,3
<i>dont conteneurs</i>	5,1	0,0	4,8	...	...
<i>semi-remorques</i>	-7,7	-8,3	0,0	...	...
national	0,0	0,0	4,2	...	...
<i>dont conteneurs</i>	0,0	5,0	4,8	...	...
<i>semi-remorques</i>	0,0	-25,0	0,0	...	...
international	4,2	-2,0	6,1	...	...
<i>dont conteneurs</i>	7,7	-2,4	4,9	...	...
<i>semi-remorques</i>	-11,1	0,0	0,0	...	...

Source : SNCF

Note : La ventilation du trafic rail-route n'est pas disponible pour 1992.

GRAPHIQUE 2.4
Evolution des différents trafics ferroviaires base 100 en 1970



LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Après avoir ralenti en 1991, sous les effets cumulés de la guerre du Golfe et de la crise économique, le transport de voyageurs a retrouvé en 1992 un rythme de croissance élevé (tableau 2.6). Cette reprise repose essentiellement sur le trafic de voitures particulières, qui est prépondérant et dont la croissance est nettement supérieure à celle des autres modes de transport de voyageurs (graphique 2.5). Le trafic ferroviaire de voyageurs s'est également redressé, après un recul prononcé. Par contre, le trafic d'autobus et autocars aurait fortement diminué⁽¹⁾.

TABLEAU 2.6
Evolution des trafics intérieurs de voyageurs
en milliards de voyageurs-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
Véh. particuliers	2,6	2,6	2,3	3,2	618,3
Autobus, -cars	-3,8	2,6	-3,9	-4,2	41,1
dont RATP	1,5	0,1	-1,1	2,4	2,2
Tr. ferroviaires	2,4	0,2	-2,3	1,1	73,0
dont SNCF	1,7	-0,4	-2,3	1,1	63,0
TGV	9,7	29,6	19,8	6,2	19,0
RATP	5,8	4,0	-3,0	1,4	9,5
Tr. aériens	14,6	3,6	-0,3	2,8	11,7
Ensemble	2,3	2,4	1,9	2,6	744,1

Source : SNCF, RATP, DGAC, OEST

⁽¹⁾ Cette évolution est à prendre avec précaution, l'enquête TRV ayant fait l'objet d'une rénovation importante en 1992, avec une extension sensible de l'échantillon et une modification de la technique de redressement des non-réponses.

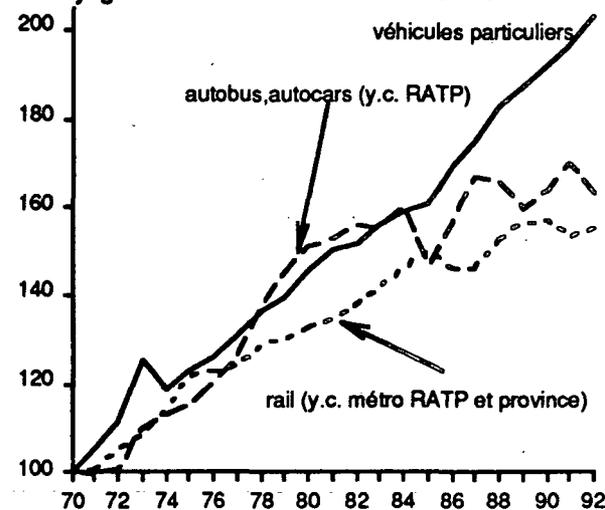
TABLEAU 2.7
Les trafics intérieurs de voyageurs

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Véhicules particuliers	462,9	475,8	483,7	489,6	515,6	533,3	556,4	570,6	585,6	599,1	618,3
Autobus, autocars	39,3	39,1	40,3	37,0	39,4	42,0	41,8	40,2	41,3	42,9	41,1
urbain (hors IdF)	4,6	5,3	5,2	4,5	4,5	5,0	4,9	4,7	4,5	4,8	4,8
interurbain (hors IdF)	5,6	5,6	5,8	5,6	5,4	5,9	5,4	5,3	6,0	5,9	5,6
Ile-de-France (urb.+interurb.hors RATP)	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3	1,2	1,6	1,5	1,6
scolaire	5,6	5,5	6,1	5,3	5,7	5,9	5,7	5,5	5,6	5,9	5,5
personnel	5,5	5,4	5,3	4,5	4,6	4,6	3,8	3,5	3,1	3,3	2,9
occasionnel	14,8	14,1	14,8	14,1	15,8	17,3	18,6	18,0	18,3	19,4	18,6
autobus RATP	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0	2,1	2,2	2,2	2,1	2,2
Transports en commun ferroviaires	65,1	66,9	68,9	70,9	68,7	68,8	72,1	73,8	73,9	72,2	73,0
SNCF	56,7	58,3	60,0	61,7	59,6	59,7	62,9	64,0	63,7	62,3	63,0
dont : TGV	3,3	5,3	7,7	8,7	8,9	9,8	10,5	11,5	14,9	17,9	19,0
réseau principal hors TGV	45,2	44,4	43,6	44,0	41,5	40,6	42,9	42,8	38,9	34,5	34,0
banlieue parisienne	8,2	8,5	8,8	9,1	9,2	9,3	9,5	9,8	10,0	10,0	10,1
RATP (métro+RER)	8,2	8,4	8,7	8,9	8,7	8,7	8,8	9,3	9,7	9,4	9,5
métro de province	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Transports aériens	6,5	7,0	7,1	7,4	8,3	8,9	9,6	11,0	11,4	11,4	11,7
Ensemble	573,8	588,8	600,0	604,9	632,0	653,1	679,9	695,7	712,2	725,6	744,1

Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC

Note : voir encadré pour le transport routier de voyageurs (autobus et autocars).

GRAPHIQUE 2.5
Comparaison des évolutions des trafics terrestres de voyageurs
base 100 en 1970



Estimation du transport routier de voyageurs

Le trafic routier public de voyageurs (autobus et autocars) hors RATP est estimé à partir de l'enquête TRV gérée par l'OEST. Les données en voyageurs-kilomètres issues de cette enquête diffèrent de celles du tableau ci-dessous. Les chiffres de TRV correspondent au produit du nombre de voyageurs (y compris porteurs de titres d'abonnement) par le parcours du véhicule. Pour estimer le nombre réel de voyageurs-kilomètres, un coefficient est appliqué intégrant à la fois le fait que les voyageurs n'effectuent qu'une partie du parcours et la fraude due à la non-oblitération des tickets :

- urbain : 0,375 (=0,25*1,5)
- Ile de France : 0,50 (=0,25*2)
- interurbain : 0,75
- transport de personnel : 0,75
- transport occasionnel : 1

L'enquête exclue la RATP, ainsi que les trajets effectués en France par les autobus et autocars étrangers.

Les véhicules particuliers

Le trafic des voitures particulières a fortement augmenté en 1992 (+3,2%). Mais ceci recouvre des évolutions contraires entre les autoroutes et le réseau national, pour lesquels la croissance se ralentit, et l'urbain et le reste du réseau interurbain, qui bénéficient d'une accélération. Cette reprise a sans doute été facilitée par la baisse des prix des carburants (voir dossier "bilan de la circulation" en annexe).

Les autobus et autocars

D'après l'enquête TRV, la circulation des autobus et autocars aurait fortement ralenti en 1992. Seuls les trajets portant sur l'Île-de-France seraient en augmentation. Ce dernier point est confirmé par la reprise de la croissance du trafic des bus de la RATP.

Le transport aérien

Le trafic des deux grandes compagnies françaises a fortement augmenté en 1992 (tableau 2.8), pour dépasser le niveau de 1990. Le trafic international d'Air Inter augmente plus vite que celui de ses vols domestiques (celui-ci croît de 2,8%). Ceci est dû d'une part à la reprise de lignes internationales à Air France, d'autre part à une croissance plus rapide du trafic international de l'ensemble des compagnies. Ainsi, le nombre de passagers internationaux d'Aéroports de Paris a augmenté de 16% entre 1991 et 1992. D'autre part, la concurrence du TGV se fait de plus en plus sentir sur les trajets domestiques.

TABLEAU 2.8
Evolution du trafic total des grandes compagnies aériennes
niveau en milliards de voy-km

	1989	1990	1991	1992	1991
	%	%	%	%	niveau
Air France (*)	6,2	1,1	-7,7	8,7	39,6
Air Inter	14,8	3,9	-0,3	5,0	8,9
Total	7,5	1,6	-6,4	8,1	48,5

Source : DGAC

Note : (*) y compris UTA, sur toute la période.

Le transport ferroviaire

La SNCF et la RATP ont toutes les deux bénéficié d'une reprise de leur trafic ferroviaire de voyageurs. Le développement plus rapide du trafic SNCF sur la banlieue parisienne, par rapport au trafic ferroviaire de la RATP (tableau 2.7) s'explique en partie par la poursuite de la périurbanisation. Sur le réseau principal de la SNCF, la baisse se poursuit, mais beaucoup moins rapidement que les deux années précédentes, où elle dépassait les 9%. Après deux années marquées par la mise en place du TGV Aquitaine, la croissance du trafic TGV est retombée à son niveau le plus bas depuis 1986. Depuis 1990, le trafic sur la branche Sud-Est du TGV n'augmente plus que faiblement (+1,6% en 1992).

Les transports en commun urbains de province

La baisse de fréquentation subie depuis 1990 par les réseaux de transport public de province se serait accélérée en 1992 (tableau 2.9). Le recul a été de près de 8% au mois d'août. Un léger redressement s'est manifesté en fin d'année. Une progression de l'offre (places-kilomètres) sur ces réseaux de 2% n'a pas empêché la poursuite de cette dégradation. Certains réseaux ont été épargnés par ce recul. C'est le cas pour les agglomérations de Bordeaux, Lille et Strasbourg, dont les fréquentations augmentent de plus de 5%.

TABLEAU 2.9
Evolution du nombre de voyages par habitant selon la taille d'agglomération de province en %

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
< 50 000	3	0	3	-1	34
50-100 000	4	2	0	-1	50
100-300 000	0	-1	0	4	86
> 300 000	3	3	3	-2	124
Ensemble	2	0	0	-2	93

Source : Cetur, UTP

Note : Ce tableau porte sur un panel du Cetur de 101 réseaux de transport en commun de province (bus, tramway, métro), jusqu'en 1991. Pour 1992, il s'agit d'une estimation basée sur un panel UTP de 28 réseaux enquêtés sur le nombre de titres vendus.

La mobilité est d'autant plus grande que la taille de l'agglomération est importante. Elle est maximale dans les agglomérations bénéficiant de transports en commun en site propre ⁽¹⁾ : 151 voyages par habitant.

De 1983 à 1991, le nombre de voyageurs a progressé de 20,3% dans les agglomérations dotées de transports en sites propres (Grenoble, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Saint-Etienne), contre 15,6% pour les autres agglomérations du panel. Depuis 1986 (année précédant la mise en service du tramway), le nombre de voyageurs utilisant les transports collectifs a crû de 43,4% à Grenoble. Dans cette agglomération, 45% des clients des transports collectifs ont utilisé le tramway en 1991. Cette même année, 37,8% des voyageurs des six agglomérations précitées ont fait usage des transports en site propre, contre 15,7% en 1980.

⁽¹⁾ métros de Lille, Lyon et Marseille. Tramways de Grenoble, Lille, Marseille, Nantes, Saint-Etienne.

LES TRAFICS PORTUAIRE ET MARITIME

Le trafic portuaire de voyageurs

Depuis trois ans la croissance des trafics de voyageurs est assez régulière, elle subit un léger infléchissement en 1992 (+3,2%) par rapport à l'année précédente (+4,6%). L'abandon par certaines compagnies de la desserte de Boulogne (près d'un million de passagers en moins soit -35%) s'est faite au profit partiel de Dunkerque (+10%) et surtout de Calais. Ce transfert amplifie la progression naturelle de ce dernier port qui, avec 13,9 millions de voyageurs et une croissance atteignant ainsi 20% en 1992, assure maintenant à lui seul la moitié des flux de tous les ports métropolitains. Il convient de noter aussi la forte croissance de Cherbourg depuis deux ans (20% par an) qui devance tout juste Boulogne cette année. Les trafics avec Bastia ont augmenté en moyenne de 5,5% par an depuis 1988.

Le trafic portuaire de marchandises

Les évolutions des trafics portuaires en 1992 sont opposées à celles observées l'année précédente. A l'image des importations, les entrées diminuent de 4,6 millions de tonnes soit -2,1% (après l'augmentation de 4,3% en 1991). Les produits pétroliers représentent à eux seuls près de 85% de cette baisse. Les sorties qui avaient diminué de 2,2% augmentent cette année de 1,1%. Globalement (entrées + sorties) les tonnages baissent de 1,2% (tableau 2.11).

Les grèves ont particulièrement affecté les trafics de conteneurs, qui ont baissé de 20%. Le recul de ce type de trafic pour les ports autonomes excède la variation de l'ensemble de leur trafic de marchandises, qui régresse de 1,3%. A contrario, le port de Saint Nazaire n'a subi que trois jours de grève. En conséquence, la croissance de ces trafics conteneurs a atteint 52% sur l'ensemble Nantes-St Nazaire après celle de 29% en 1991. Mais les volumes correspondants sont, il est vrai, modestes (0,412 millions de tonnes contre 6,863 Mt pour Le Havre).

TABLEAU 2.11
Evolution du trafic de marchandises des ports métropolitains

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
débarquées	1,4	0,4	4,3	-2,1	217,8
dt hydrocarbures	-4,9	-0,5	5,1	-2,9	127,7
embarquées	8,9	-0,3	-2,2	1,1	83,0
dt hydrocarbures	2,5	11,1	-5,5	2,1	17,2
ensemble	3,4	0,2	2,5	-1,2	300,8

Source : DPNM

Note : Le niveau est donné en millions de tonnes.

Les six ports autonomes voient transiter à eux seuls 80% des tonnages de tous les ports métropolitains soit 95% des produits pétroliers, 77% des vracs solides, 52% des marchandises diverses mais la quasi totalité des conteneurs (98%).

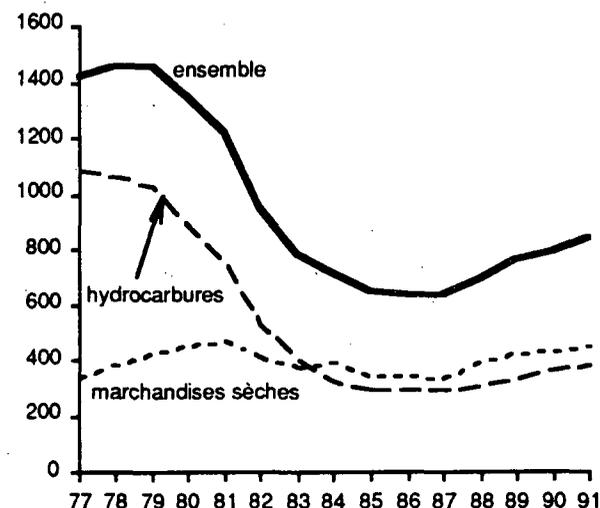
Les trafics conteneurs de Dunkerque déjà peu importants chutent de près de 30% en raison de la disparition d'une ligne régulière. Le port du Havre subit une baisse de ses trafics atteignant 7,2%. Cela résulte de la part importante des produits pétroliers (65%), qui diminuent de 6%, et du fait qu'il soit le premier port conteneurs français (13% de ses tonnages). En effet, son trafic de conteneurs régresse de 22%, affecté par les 55 jours de grève des dockers.

Les tonnages du port de Nantes-St Nazaire diminuent de 1,3% en raison d'une baisse de 15% du volume de pétrole brut. La bonne tenue relative de Marseille est due à la progression de 2,5% des produits pétroliers d'une part et au fait que la croissance des minerais a comblé la baisse des charbons. Enfin Bordeaux progresse de 5,6% en raison de la forte croissance des céréales (+ 41%).

Le trafic maritime

La croissance des tonnages portuaires ⁽²⁾ en 1991 entraîne celle des tonnes-milles (graphique 2.6). On assiste cependant à un allongement des distances parcourues: depuis 1987 les trafics portuaires ont crû en moyenne de 2% par an alors que les tonnes-milles ont progressé de 6,9%; en ce qui concerne les hydrocarbures ces valeurs sont respectivement 0,2 et 6,5%. Ce phénomène existe aussi pour les marchandises sèches mais l'écart reste plus réduit.

GRAPHIQUE 2.6
Commerce extérieur maritime passant par les ports métropolitains en milliards de tonnes-milles



Source : Secrétariat d'Etat chargé de la Mer

Note : Une tonne-mille=1,85 tonnes-kilomètres.

Ces valeurs résultent des calculs effectués par le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, à partir d'une matrice des distances appliquée aux chiffres en tonnages de la Direction des Douanes (SITRAM) et de la Direction des Hydrocarbures.

⁽²⁾ Nous ne traitons pas ici spécifiquement des trafics maritimes réalisés par les armateurs français, dont la moitié s'effectue entre pays tiers.

Chapitre 3

LA BRANCHE DES TRANSPORTS

Après le ralentissement de l'année précédente, la branche des transports enregistre en 1992 une légère reprise. La production croît en volume de 3,1% contre 1,2% en 1991, mais la valeur ajoutée ne progresse que de 2,4%. L'activité se rétablit en moyenne sur l'ensemble des branches : en particulier, le transport aérien parvient à se rétablir malgré une très forte baisse de prix due à une concurrence acharnée. Les effectifs de la branche continuent à croître à un rythme modéré (1,1%), ce qui, conjugué au léger recul de la durée du travail, entraîne une amélioration de la productivité horaire du travail. Les investissements ont sensiblement chuté en 1992 (-1,4%), malgré les efforts relatifs des grandes entreprises nationales de transport.

LA PRODUCTION

La production de la branche transport

L'année 1992 a été marquée par une reprise de la croissance de la production ⁽¹⁾ de la branche "transport", qui augmente ainsi en volume ⁽²⁾ de 3,1% contre

TABLEAU 3.1
Partage volume-prix de la production effective des branches de transport en milliards de francs

	1991 niveau	évolution en %			1992 niveau
		vol.	prix	valeur	
68 Tr. ferroviaire	45,5	-0,2	2,9	2,7	46,7
691 Tr. rout. de m.	128,2	2,8	0,6	3,4	132,5
692 Autres tr. ter.	62,7	2,0	4,9	7,0	67,1
70 Nav. intérieure	1,7	1,2	0,8	2,0	1,7
71 Tr. maritime	20,4	1,0	-2,6	-1,6	20,1
72 Tr. aériens	56,6	6,5	-4,7	1,5	57,5
73-4 Act. annexes auxiliaires	119,0	4,1	2,4	6,6	126,9
Ens transport	434,1	3,1	1,1	4,2	452,5

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : Evolution aux prix de l'année N-1.

⁽¹⁾ Rappelons que les comptes nationaux ne retracent pour l'essentiel que l'activité de transport pour compte d'autrui. D'autre part, la production d'une branche correspond au concept de production effective alors que celle du produit se réfère à la production distribuée (cf. note méthodologique en annexe).

⁽²⁾ Les évolutions en volume indiquées dans les tableaux sont calculées aux prix de l'année précédente, alors que les graphiques sont construits sur la base de la structure des prix de 1980 qui convient mieux aux comparaisons sur longue période.

seulement 1,2% l'année précédente (tableaux 3.1 et 3.2). Toutefois, il convient de tempérer ce constat par quelques remarques sur la nature et les limites de ce redressement. Ce dernier en effet fait suite au très fort ralentissement de l'année précédente, qui avait subi les conséquences de la guerre du Golfe. De plus, la croissance moyenne d'une année sur l'autre reflète mal un profil infra-annuel qui s'est fortement dégradé à la fin de 1992.

Enfin, la valeur ajoutée globale de la branche transport ne croît en 1992 que de 2,4% en volume, ce qui témoigne de résultats économiques moins importants qu'il n'y paraît.

TABLEAU 3.2
Evolution en volume de la production effective des branches de transport

	1988	1989	1990	1991	1992
	%	%	%	%	%
68 Tr. ferroviaire	3,6	1,8	-2,0	-1,3	-0,2
691 Tr. rout. de m.	15,0	7,3	4,4	3,9	2,8
692 Autres tr. ter.	0,9	1,2	2,3	1,3	2,0
70 Nav. intérieure	-1,4	3,5	3,6	-4,6	1,2
71 Tr. maritime	3,7	8,8	4,5	1,1	1,0
72 Tr. aériens	10,7	8,8	4,7	-4,9	6,5
73-4 Act. annexes auxiliaires	7,7	7,9	3,5	2,2	4,1
Total transport	8,3	6,2	3,2	1,2	3,1
Branch. marchandes	5,2	6,1	3,7	1,2	1,3

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix année N-1

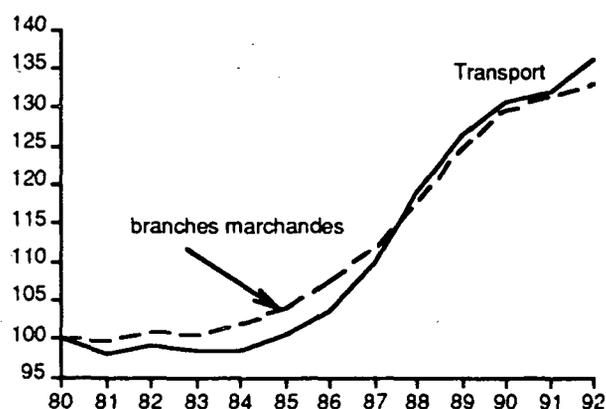
Malgré ces réserves, le rythme d'évolution de la production des transports a tranché en 1992 sur celui de l'économie nationale, puisqu'il est plus de deux fois plus rapide que celui de la production de l'ensemble des branches marchandes, qui s'élève seulement à 1,3%.

En francs courants, la progression est au contraire légèrement ralentie, puisqu'elle est de 4,2% en 1992 contre 4,4% en 1991. La différence entre évolution en volume et en valeur est due à une inversion du partage volume-prix d'une année sur l'autre (tableau 3.1). La forte baisse du taux de croissance moyen du prix du transport ⁽²⁾, qui passe de 3,2% en 1991 à 1,1% en 1992, s'explique essentiellement par la très grande âpreté de la concurrence, en particulier dans les domaines aérien et maritime.

D'une manière générale, la branche "transport" connaît un cycle particulier qui accentue plus ou moins le profil d'évolution de l'ensemble de l'économie lors des retournements de conjoncture. Dans la période récente (tableau 3.2), ce phénomène est peu marqué, mais l'on peut néanmoins interpréter le redressement de 1992 dans le transport comme une réaction à l'amorce de reprise générale de la fin 1991/début 1992.

Sur longue période, de 1980 à 1992, ce phénomène d'amplification apparaît de manière fort nette lorsque l'on considère les indices d'évolution de la production des branches du transport en volume aux prix de 1980. De 1980 à 1986, la production de la branche transport se maintient à un rythme de croissance légèrement inférieur à celui de l'ensemble des branches marchandes lorsque ce dernier stagne ou progresse lentement. Elle évolue en revanche plus rapidement de 1987 à 1989 lorsque la croissance de l'économie s'accélère, et le processus semble se répéter dans les dernières années (graphique 3.1).

GRAPHIQUE 3.1
Evolution du volume de la production du transport et des branches marchandes base 100 en 1980



Source : Insee (Comptes Nationaux)
Note : prix 1980

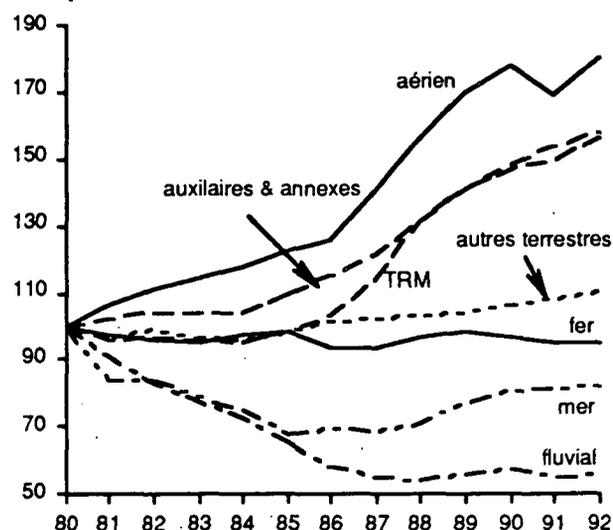
⁽²⁾ La mesure des prix moyens, résultant du partage volume/prix, doit être distinguée de celle obtenue directement à partir d'enquêtes. (cf. note méthodologique en annexe).

L'analyse par mode de transport fait ressortir en 1992 des évolutions très contrastées, même si le redressement par rapport à 1991 est général. Alors que le rythme de croissance du transport routier de marchandises et du transport maritime décroît, les autres branches amorcent un rétablissement plus ou moins sensible, particulièrement marqué dans le cas du transport aérien dont l'évolution passe de - 4,9% en 1991 à +6,5% en 1992.

Depuis 1988, le taux de croissance moyen de pratiquement toutes les branches est en net ralentissement. Cependant, les trois branches du transport routier de marchandises, du transport aérien et des activités annexes et auxiliaires maintiennent un rythme de progression relativement soutenu.

Sur longue période, de 1980 à 1992, on peut constater que ce sont ces trois mêmes branches qui connaissent une forte croissance et tirent l'ensemble du transport. A l'opposé, les branches de la navigation intérieure et du transport maritime confirment leur déclin tendanciel. Le transport ferroviaire et les autres transports terrestres stagnent en moyenne, avec une légère tendance au recul qui s'accroît depuis trois ans dans le premier cas, et une évolution inverse dans le second (graphique 3.2).

GRAPHIQUE 3.2
Evolution de la production effective des branches de transports en volume base 100 en 1980



Source : Insee (Comptes Nationaux)
Note : prix 1980

Les équilibres du produit

Le coefficient technique global ⁽⁴⁾, qui représente la part de la consommation intermédiaire en produit transport dans la production effective de l'ensemble des branches marchandes ⁽⁵⁾, évolue peu en volume de 1988 à 1992, et stagne légèrement en dessous du chiffre de 3% (tableau 3.3).

⁽⁴⁾ cf. la note méthodologique sur les coefficients techniques en annexe.

⁽⁵⁾ et non les coefficients techniques stricto sensu. Voir la note méthodologique sur le TEI en annexe.

TABLEAU 3.3
Coefficients techniques en "transport"
par les branches marchandes en volume en %

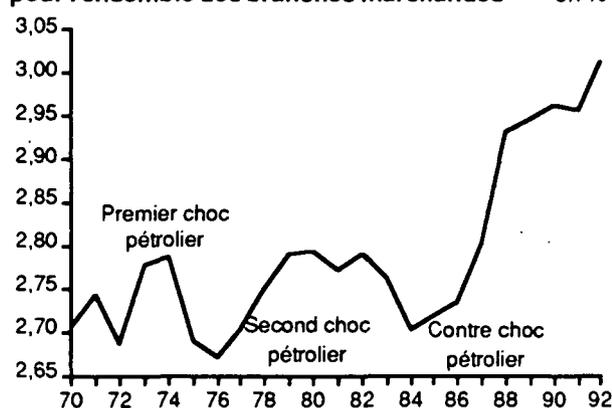
	1988	1989	1990	1991	1992
68 Tr. ferroviaire	0,21	0,19	0,17	0,16	0,15
691 Tr. rout. de m.	1,25	1,19	1,14	1,18	1,19
692 Autres tr. ter.	0,26	0,24	0,24	0,24	0,24
70 Nav. intérieure	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02
71 Tr. maritime	0,02	0,02	0,03	0,03	0,02
72 Tr. aériens	0,26	0,26	0,29	0,27	0,29
73-4 Act. annexes auxiliaires	0,99	0,99	0,98	0,98	1,02
Ens. transport	3,00	2,91	2,86	2,88	2,94

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix année N-1

Sur longue période (graphique 3.3), il progresse, en volume aux prix de 1980, du niveau de 2,71% en 1970 à celui de 3,01% en 1992, avec une forte accélération en 1987-1988. Au delà des fluctuations conjoncturelles, dues en partie aux variations du prix de l'énergie, cette évolution met en évidence la tendance profonde de l'économie à utiliser, depuis 1970 au moins, de plus en plus de transport.

GRAPHIQUE 3.3
Coefficients techniques en volume des transports
pour l'ensemble des branches marchandes en %



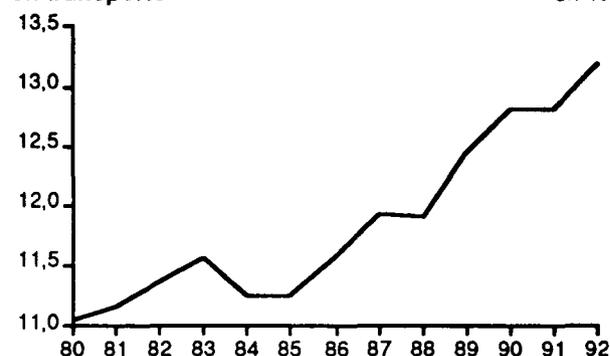
Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix année 80

L'analyse des coefficients techniques par mode de transport confirme les remarques précédentes, avec toutefois un déclin marqué de la consommation intermédiaire en transport ferroviaire et une légère progression de l'aérien. On peut noter enfin le poids élevé de la consommation intermédiaire en transport routier de marchandises qui représente 40% du coefficient global, alors que sa production représente à peine 30% de l'ensemble de la production effective de la branche transport. A l'inverse, le transport maritime a un poids extrêmement faible, qui s'explique par la prépondérance des exportations dans les emplois de ce produit.

Le coefficient technique de l'intraconsommation de la branche transport, c'est-à-dire de la consommation intermédiaire en produit "transport" par la même branche, connaît une croissance remarquablement régulière sur la période 1980-1992 (graphique 3.4). Celle-ci peut être interprétée comme un effet de l'importance grandissante de la sous-traitance et des relations intermodales, en particulier du transport combiné.

GRAPHIQUE 3.4
Evolution de l'intra-consommation branche/produit
en transports en %



Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix 1980

La consommation finale des ménages et les exportations (tableau 3.4), qui représentent respectivement 23,2% et 12,5% des emplois (le reste étant constitué par la consommation intermédiaire), contribuent fortement en 1992 au redressement de la production de services de transport. En particulier, la croissance des exportations est deux fois supérieure à celle de la production.

Cependant, en raison du bond des importations, qui progressent de 13,5% en volume, le solde net du commerce extérieur diminue de 3,1% en volume en 1992. En conséquence, l'effet net négatif des échanges extérieurs de services de transport a contrebalancé la demande interne dont la progression était supérieure à celle de la production (+3,6% pour les CI et +3,3% pour la consommation finale).

De manière générale, les fluctuations du commerce extérieur depuis 1989 ont eu des effets notables sur le profil de l'évolution du produit transport, tant par le volume global des échanges que par leur solde net.

TABLEAU 3.4
Equilibre ressources-emplois du produit "transport"

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
Production distr.	6,2	3,1	1,2	3,1	455,5
Importation CAF	5,6	7,8	-4,5	13,5	37,8
TVA gr/pdts	5,9	2,3	-4,0	2,2	7,4
Ressources=Emplois	6,1	3,4	0,7	3,8	500,8
Cons.intermédiaire	6,5	4,1	1,4	3,6	322,0
Consommation					
des ménages	4,4	2,0	-0,8	3,3	116,3
Exportation FAB	7,4	2,8	-0,5	6,3	62,5

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : évolution aux prix N-1, niveau en milliards de francs courants

La valeur ajoutée

L'analyse de l'évolution de la valeur ajoutée confirme globalement, tout en les tempérant, les principales tendances récentes observées pour la production de la branche. Elle permet également de mettre en évidence les modifications de structure à l'intérieur de cette dernière (variation du taux de VA).

On note ainsi un ralentissement plus accentué de la progression en volume de la valeur ajoutée, dont le rythme à partir de 1989 ne représente plus en moyenne que les 2/3 environ de celui de la production (tableau 3.5). Ce phénomène traduit l'importance croissante des achats intermédiaires effectués auprès des diverses branches de l'économie, notamment en produits du transports eux-mêmes (voir plus haut la question de l'intra-consommation), en produits énergétiques et en services marchands, ce qui entraîne une

TABLEAU 3.5
Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport

	1988	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	5,4	1,4	-3,2	-2,7	-0,2	33
691 Tr. rout. de m.	17,8	6,8	4,0	4,1	1,9	69
692 Autres tr. ter.	1,6	0,5	2,3	1,3	1,8	49
70 Nav. intérieure	-2,8	1,5	6,2	-6,3	2,2	1
71 Tr. maritime	1,9	-0,4	-1,2	3,9	-3,9	2
72 Tr. aériens	8,8	5,1	0,1	-8,1	5,3	22
73-4 Act. annexes						
auxiliaires	7,7	7,4	2,8	1,6	3,6	90
Ens transport	8,8	4,8	1,9	0,8	2,4	267

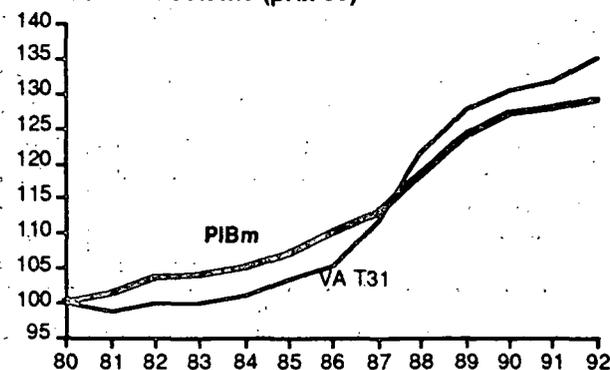
Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : évolution aux prix N-1, niveau en milliards de francs courants.

réduction corrélatrice du taux de valeur ajoutée de la branche. Sur longue période, de 1980 à 1992, la valeur ajoutée de la branche transport suit sensiblement la même évolution, par rapport au PIB marchand, que celle de sa production par rapport à l'ensemble de la production marchande (graphiques 3.1 et 3.5). Tout au plus peut-on constater à partir de 1987 une accélération plus forte de la croissance de la valeur ajoutée du transport, par rapport à celle du PIB marchand.

Par modes, il est significatif de constater le faible poids du transport maritime dans la valeur ajoutée globale (0,8% contre 4,4% en terme de production en valeur pour 1992) ainsi que

GRAPHIQUE 3.5
Evolution de la valeur ajoutée du transport et du PIB marchand en volume (prix 80)



dans une moindre mesure celui du transport aérien (8,2% contre 12,7%). La moindre contribution de ces branches à la richesse nationale traduit en fait des particularités de leur structure productive (forte intensité capitaliste).

Par contre, l'évolution de la valeur ajoutée met en relief les difficultés économiques de certaines branches. C'est le cas du transport aérien où la baisse exceptionnellement forte de la valeur ajoutée en volume en 1991 (- 8,1%) est mal compensée l'année suivante (+5,3%). De même, la dégradation que connaît la branche du transport ferroviaire depuis 1989 apparaît ainsi un peu plus nettement.

L'EMPLOI ET LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL

Les effectifs salariés du secteur

En 1992, alors que les effectifs salariés de l'ensemble de l'économie ont baissé en valeur absolue pour la première fois depuis 1984 (-24 000 personnes, soit - 0,1% par rapport à 1991), ceux du secteur des transports ont continué leur progression au même rythme qu'en 1991 (+0,8% après +0,7%) (tableau 3.6).

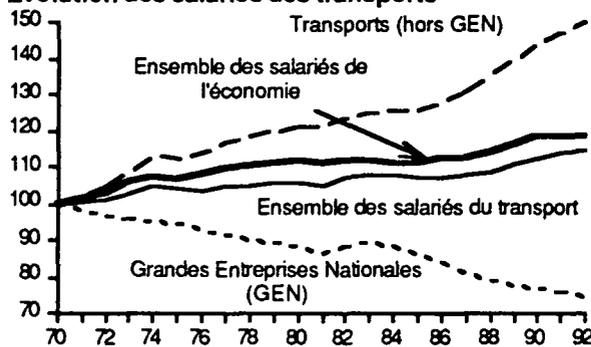
TABLEAU 3.6
Effectifs salariés des transports en milliers

	1988	1989	1990	1991	1992
GEN de Transport					
SNCF	213,2	206,4	202,1	198,6	193,4
RATP	38,5	38,4	38,3	38,5	38,4
AIR FRANCE	29,7	30,9	32,2	31,8	31,1
AIR INTER	8,3	9,2	10,1	9,9	10,2
total des GEN	289,7	284,9	282,7	278,8	273,1
en évolution	-2,7	-1,7	-0,8	-1,4	-2,0
Hors Gen transp.	558,0	576,3	594,0	604,3	617,1
en évolution	3,3	3,3	3,1	1,7	2,1
Total transport	847,7	861,2	876,7	883,1	890,2
en évolution	1,2	1,6	1,8	0,7	0,8
Total Economie	18916	19264	19560	19639	19615
en évolution	1,3	1,8	1,5	0,4	-0,1

En effet, les effectifs salariés des transports hors GEN ont fortement progressé, avec un rythme de croissance de +2,1% en 1992, même si l'on tient compte de la présence des salariés d'UTA⁽⁹⁾. L'essentiel de cette évolution est dû aux entreprises de transport routier de marchandises. En revanche, les grandes entreprises nationales (GEN) du secteur des transports ont au contraire continué à réduire leurs effectifs salariés en termes absolus, puisqu'elles ont perdu 5 700 emplois en 1992, soit une baisse de 2% par rapport à 1991. Ce déclin tendanciel des effectifs des GEN (graphique 3.6) s'est accentué en 1992, en raison principalement du poids de la SNCF, qui est toujours à l'origine de la majeure partie des suppressions d'emplois, et dans une moindre mesure d'Air France. A l'inverse, l'emploi s'est accru chez Air Inter, mais son importance relative reste négligeable.

⁽⁹⁾ Il faut cependant tenir compte du fait que la compagnie Air France a fusionné en septembre 1992 avec UTA et que les effectifs comptabilisés dans les GEN sont ceux d'Air France seule, contrairement aux résultats financiers pour 1992 qui ont fait l'objet d'une consolidation effective.

GRAPHIQUE 3.6
Evolution des salariés des transports



Les effectifs de la branche

Quand on passe à l'optique par branche⁽⁷⁾, les évolutions d'ensemble font également apparaître un léger redressement dans la progression des effectifs salariés de la branche transport qui passe de +0,9% en 1991 à +1,1% en 1992 (tableau 3.7).

L'analyse par mode fait nettement apparaître trois mouvements opposés : accentuation du déclin des effectifs du transport ferroviaire, accroissement pour les transports maritimes et fluviaux, stagnation enfin dans le transport aérien. Quant aux effectifs salariés du transport routier, leur progression se poursuit à un rythme soutenu. Lorsque l'on prend en compte les effectifs non salariés, qui sont concentrés pour l'essentiel dans cette dernière branche, et qui représentaient environ 67 000 personnes en 1992, les effectifs totaux des transports ont augmenté de 1% en 1992 contre une baisse de 0,5% pour l'ensemble de l'économie.

TABLEAU 3.7
Evolution des salariés de la branche Transport

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	-2,6	-1,9	-2,3	-2,6	113,3
691 Tr. rout. de m.	2,1	3,0	1,6	2,0	222,3
692 Autres tr. ter.	1,9	2,4	1,6	1,8	173,9
70 Nav. intérieure	4,5	4,3	0,0	4,2	2,5
71 Tr. maritime	-6,3	2,4	1,8	2,3	17,5
72 Tr. aériens	6,0	4,7	-0,3	0,2	62,7
73-4 Act. annexes auxiliaires	1,4	2,7	1,6	1,9	206,4
Ens transport	1,2	2,1	0,9	1,1	798,6

Source : Insee

Note : niveau en milliers

La productivité du travail

La croissance de la productivité horaire apparente du travail⁽⁸⁾ dans la branche transport avait décliné en 1989, puis était devenue négative en 1990 et 1991, en raison d'une progression continue du volume d'heures travaillées alors que celle de la valeur ajoutée en volume s'effritait rapidement. Ce phénomène s'est inversé brutalement en 1992 par un effet de ciseaux : le redressement de la valeur ajoutée observé cette

⁽⁷⁾ sur la différence entre l'approche par secteur et celle par branche voir l'annexe de ce chapitre.

⁽⁸⁾ pour plus de détail sur la PHAT voir la note méthodologique en annexe.

TABLEAU 3.8
Evolution de la productivité horaire du travail en %

	1988	1989	1990	1991	1992
Transport					
Valeur ajoutée	8,8	4,8	1,9	0,8	2,4
Heures travaillées	2,2	1,3	2,1	1,2	1,0
Productivité	6,5	3,5	-0,2	-0,4	1,4
Ensemble					
Valeur ajoutée	4,2	4,0	2,5	0,9	1,3
Heures travaillées	1,2	1,3	0,4	-0,1	-0,5
Productivité	3,0	2,7	2,1	1,0	1,8

Note : prix année N-1

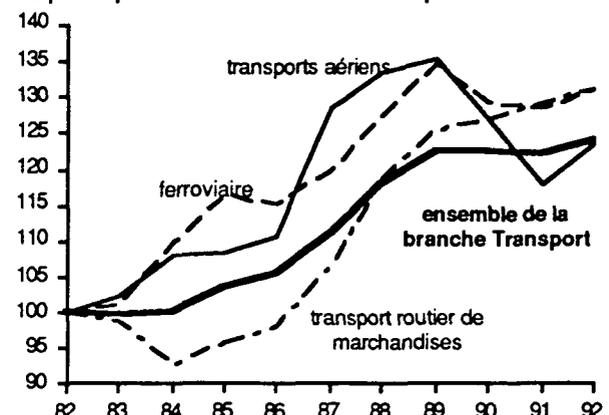
année s'est conjugué à un ralentissement plus marqué du volume d'heures travaillées (tableau 3.8). On peut y voir l'effet sur l'emploi du ralentissement de 1991.

La croissance de la productivité atteint donc 1,4% en volume. Pour l'ensemble de l'économie⁽⁹⁾ celle-ci progresse encore plus rapidement (+1,9% en 1992) du fait d'une baisse continue et plus forte du niveau de l'emploi global.

Au total, les transports connaissent depuis 1990 des gains de productivité inférieurs à la moyenne nationale en raison du maintien d'un volume d'heures travaillées encore relativement élevé.

L'analyse par branches détaillées au sein des transports⁽¹⁰⁾ révèle des évolutions très contrastées : redressement marqué pour l'aérien (en raison des suppressions d'effectifs), et dans une moindre mesure pour le ferroviaire, poursuite de la dégradation pour le maritime, maintien de gains moyens dans les transports routiers de marchandises et les activités annexes et auxiliaires et enfin, relative stagnation pour les autres transports routiers. Sur longue période (graphique 3.7), de 1980 à 1992, les activités d'annexes et auxiliaires des transports connaissent la progression de la productivité la plus forte et la plus régulière alors que l'on peut noter par ailleurs une rupture pour le transport aérien en 1990-1991.

GRAPHIQUE 3.7
Evolution de la productivité horaire du travail dans les principales branches des "transports"



Source : Insee, OEST

Note : prix 1980

⁽⁹⁾ il convient de remarquer ici que l'indicateur de "l'économie nationale" est la valeur ajoutée globale, et non le PIB marchand dont l'évolution a été moins favorable ces dernières années.

⁽¹⁰⁾ les particularités du traitement statistique lié aux opérations de ventilation sont abordées dans la note méthodologique en annexe.

LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE

La FBCF par secteur

Après une période de forte croissance en 1990 et 1991, les investissements des entreprises de transport, mesurés par le montant de leur FBCF ⁽¹⁾, ont subi en 1992 une baisse en volume de 1,4% pour l'ensemble des secteurs (tableau 3.9). Les GEN, qui avaient tiré l'essentiel de cette croissance passée, continuent en 1992 à assurer un effort soutenu d'équipement, mais dont la croissance reste bien en deçà (+1,2% en volume) des taux précédents (+21,2% en 1991 et +19,1% en 1990). Néanmoins, contribuant pour près de 40% du total de la FBCF, les GEN permettent d'éviter une dégradation plus prononcée de l'investissement total des entreprises proprement dites (les SQS-EI en comptabilité nationale), dégradation qui, pour la partie hors GEN, avait débuté dès 1990. Pour leur part, les administrations publiques (APU) ont poursuivi leur effort d'équipement de manière fort sensible, mais limitée étant donné leur faible poids. Malgré tout, la branche des transports connaît une évolution plus favorable que l'ensemble des branches marchandes, dont la FBCF en volume s'est effritée dès 1991 pour même reculer en valeur de 2,2% en 1992 (et -3,5% en volume).

La FBCF par produit

Les investissements en "matériel de transport" qui dominant largement (49,8% du total de la FBCF de la branche transport) se sont effondrés en 1992 avec une

TABLEAU 3.9

FBCF par secteurs du transport et dans l'ensemble des branches marchandes

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	niveau
Transports	2,1	7,1	4,8	-1,4	95,3
dont :					
SQS-EI hors GEN	7,7	1,8	-4,1	-3,7	54,3
GEN	-6,2	19,1	21,2	1,2	37,8
APU	-20,0	4,7	11,0	7,8	3,1
Branches marchandes	7,7	3,0	-2,6	-3,5	1168,8

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : évolution aux prix N-1, niveau en MdF courants

baisse en volume de 7,1%. Cela est dû surtout à la chute de la FBCF en matériel aéronautique (-18,6%) et, de manière plus spectaculaire, en matériel naval (-48,8%) dont le caractère cyclique est toutefois plus prononcé (tableau 3.10). Néanmoins, deux phénomènes apparaissent peut-être plus préoccupants pour l'avenir : d'une part, la baisse de la FBCF en matériel de transport ferroviaire (-3,8%) et, d'autre part, le ralentissement marqué de la progression en matériel routier, qui constitue près des deux tiers du matériel de transport. La FBCF en Bâtiment-Génie civil et agricole (BGCA) représente un noyau plus stable. Elle a continué à croître à un rythme élevé malgré un ralentissement certain (+6,6% en volume en 1992 contre 17,5% en 1990), dû en partie à l'achèvement progressif du chantier TGV. Enfin, la FBCF en construction mécanique s'est maintenue à un niveau à peu près constant quoiqu'assez irrégulier.

En définitive, c'est la conjonction de la faiblesse des investissements en biens d'équipement les plus traditionnels (matériels de transport routier et ferroviaire et dans une moindre mesure BGCA) et de l'arrivée d'une phase basse du cycle de la demande pour les autres (matériels de transport aéronautique et naval, construction mécanique) qui semble le mieux expliquer cette évolution conjoncturelle de 1992.

TABLEAU 3.10

Evolution de la FBCF par produit du transport

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	MdF
Matériel de transport	8,6	2,2	5,2	-7,1	47,4
dont :					
mat. de transport routier	-1,4	10,4	-5,7	0,8	30,0
mat. de transport ferré	-0,2	7,7	8,1	-3,8	7,6
mat. naval	//	//	278,8	-48,8	1,6
mat. aéronautique	9,1	-2,4	14,4	-18,6	8,3
BTP-Génie civil hors logem.	-0,7	17,5	10,3	6,6	28,6
Construction mécanique	-8,6	10,0	-3,3	0,7	10,3
Autres	-10,1	5,8	-2,8	4,9	8,9
Total	2,1	7,1	4,8	-1,4	95,3

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : évolution aux prix N-1, niveau en milliards de francs courants

⁽¹⁾ sur le concept de FBCF en Comptabilité Nationale voir la note méthodologique en annexe.

LES PRIX ET LES COÛTS

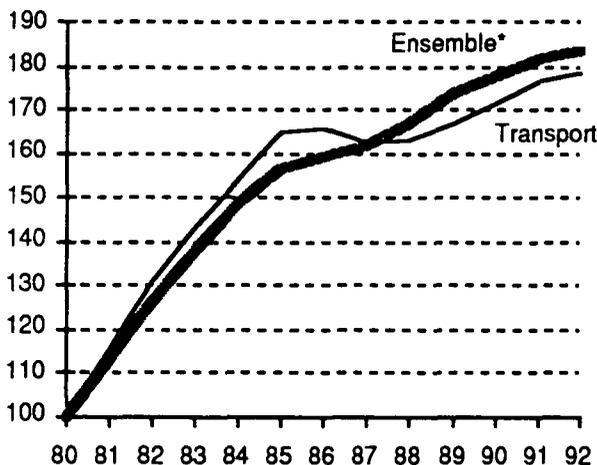
En 1992, les prix de la production effective des transports augmentent de 1,1%, taux identique à celui de l'ensemble de l'économie, marquant ainsi un net ralentissement par rapport aux trois années précédentes. Les prix du transport routier de marchandises, du transport maritime et du transport aérien (respectivement d'environ 0,6%, -2,6% et -4,7%), sont les principaux responsables du ralentissement observé pour la branche.

LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1992

Les transports en 1992 se caractérisent par rapport aux deux années précédentes par un ralentissement des prix de la production et par une stagnation du prix des consommations intermédiaires. La baisse des prix de l'énergie (-2,3% contre 0,6% en 1991 et 5,4% en 1990), en particulier des produits pétroliers raffinés, est la principale cause de l'évolution des prix des consommations intermédiaires (-0,1%).

L'évolution des prix de la production des transports (1,1%) est proche de celle de l'ensemble des branches marchandes (1%).

GRAPHIQUE 4.1
Indice base 100 en 1980 du prix de la production des transports et des branches marchandes



Source : INSEE

* ensemble des branches marchandes.

TABLEAU 4.1

Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des CI de la branche "transports" en %

	1988	1989	1990	1991	1992
Branche transport T31					
Cons. Interm.	0,4	4,8	1,9	2,2	-0,1
Valeur Ajoutée	0,3	0,9	3,1	3,9	2,0
Production	0,4	2,5	2,6	3,2	1,1
Branche énergie T05					
Production	-4,4	8,3	5,4	0,6	-2,3
Total des branches marchandes					
Production	3,0	4,1	2,3	2,4	1,0

Source : Insee

Le partage "volume-prix" dans les transports en Comptabilité Nationale

Plusieurs possibilités s'offrent au comptable national pour apprécier les évolutions des prix des transports. On peut d'abord se référer aux tarifs. Certains transports de voyageurs font partie de la liste des services observés dans les indices de prix à la consommation.

Pour le transport de marchandises, on dispose d'indices de recettes moyennes, mais cette solution ne tient pas toujours compte des modifications de structure des trafics.

Aussi depuis 1983, l'OEST calcule à partir de l'enquête TRM des indices annuels couvrant le champ de la branche "Transports Routiers de Marchandises". Ils sont utilisés pour le partage volume-prix en comptabilité nationale, avec d'autres statistiques telles les évolutions du chiffre d'affaires ou des trafics, là où les indices de prix semblent moins fiables (en particulier en zone courte).

La SNCF calcule aussi depuis 1987 un indice de prix implicite qui tient compte des modifications de structures (types de marchandises transportées, catégories d'acheminement et types de wagons).

Pour la navigation fluviale, on ne connaît depuis 1987 qu'un indice de produit moyen.

Enfin, le partage "volume-prix" dans le transport maritime est mal connu.

Les prix des transports de voyageurs

Depuis deux ans, l'ensemble des prix des services du transport (4,5% et 4,2% respectivement pour 1991 et 1992) sont supérieurs au prix général à la consommation (3,2% et 2,4%). En 1992, malgré une progression moins forte des prix des services de transport qu'en 1991, l'écart se creuse sous l'impact de la réduction de la hausse des prix à la consommation.

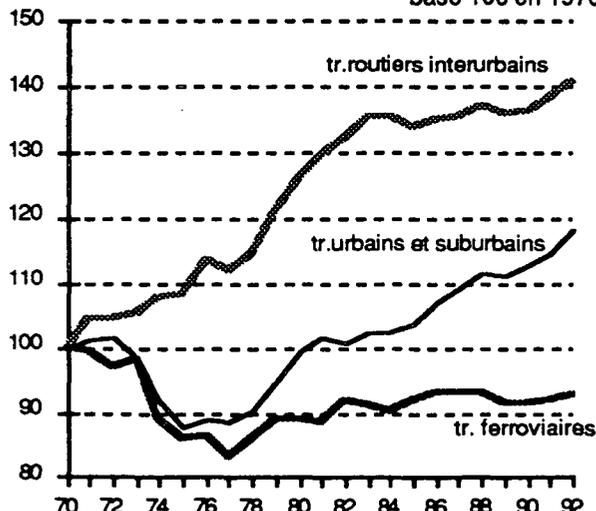
Cette hausse des prix des transports de voyageurs est d'abord provoquée par celle du transport urbain et suburbain (5,5%). Cette progression des prix vise à faire couvrir davantage les coûts et les charges d'exploitation des entreprises de transports par les usagers.

TABLEAU 4.2
Evolution des prix à la consommation des services de transports et de l'ensemble en %

	1988	1989	1990	1991	1992
Services de transports ensemble	**	**	**	4,5	4,2
Urbains et suburbains	4,8	3,3	4,8	5,0	5,5
Ferroviaires	2,8	1,8	3,1	3,6	3,4
Routiers interurbains	3,9	2,5	3,8	4,7	4,3
Taxis	**	**	**	5,3	5,1
Aériens	**	**	**	**	3,7
Maritimes	**	**	**	4,8	3,9
Prix à la consommation ensemble	2,7	3,5	3,4	3,2	2,4
Prix relatif des transports	**	**	**	1,3	1,8

Source : Insee
*L'indice n'est pas calculé en 1991 mais existe en 1992 base 100 en 1990. On a mis ici la moyenne annuelle (calculée sur deux ans). Il s'agit d'un suivi de tarif aérien ("prix catalogue"). **Ce tableau se place dans le cadre du nouvel indice des prix à la consommation base 1990 (voir encadré page suivante). Pour ces séries, soit la donnée n'existe pas dans l'ancien indice des prix, soit le raccord entre les deux indices n'est pas possible).

GRAPHIQUE 4.2
Evolution des prix relatifs des transports collectifs base 100 en 1970



Source : Insee

Le nouvel indice mensuel des prix à la consommation Base 100 en 1990

Le nouvel indice à la consommation de l'INSEE correspond à une population de référence "tous ménages" et porte sur 265 postes publiés dans leur totalité (le précédent concernait "un ménage urbain dont le chef est ouvrier ou employé" et portait sur 296 postes partiellement diffusés).

Les prix des services de transports sont appréhendés au travers de 6 postes avec une pondération globale de 271 (sur 10000) en 1992 : 73 pour le ferroviaire, 61 pour les transports urbains et suburbains, 48 pour le routier interurbain, 24 pour les taxis, 61 pour l'aérien et 4 pour le maritime.

Au vu des modifications assez conséquentes introduites, le raccord avec l'indice précédent (base 100 en 1980) ne peut s'effectuer que sur trois postes : le ferroviaire, les transports urbains et suburbains, le routier interurbain. En particulier, on a une rupture sur l'indice global des services de transport.

Les transports de marchandises

En 1992, les prix du transport de marchandises poursuivent les tendances des deux années précédentes : maintien d'une croissance des prix pour la route et baisse pour le ferroviaire et le maritime.

TABLEAU 4.3
Evolution des prix de transports terrestres de marchandises en %

	1988	1989	1990	1991	1992
Transport routier de marchandises ensemble	-3,0	-0,6	3,9	0,6	1,6
dont zone longue	-3,5	-1,0	2,4	1,3	3,0
Transports ferroviaires produit moyen	-3,6	0,0	-1,0	-1,2	-0,5
prix implicite	-2,6	1,7	0,0	...	...
Navigation intérieure produit moyen	-6,8	0,0	-3,3	...	...

Source : OEST, SNCF, Voies Navigables de France

S'agissant du prix moyen du transport ferroviaire, la baisse provient essentiellement de deux facteurs: un poids accru des trafics combinés dont les prix sont plus faibles, et une baisse des prix pratiquée par la SNCF sur les marchés les plus concurrencés par la route.

Le transport maritime

Les prix du transport maritime ont été orientés à la baisse en 1992.

Pour le transport maritime de lignes régulières, la concurrence entre armateurs, alimentée par une forte surcapacité qu'entretiennent des commandes de très gros porte-conteneurs, a accentué la baisse des prix des années précédentes. Les efforts des armateurs isolés ou en groupes (conférences, consortiums), pour obtenir des revalorisations de tarifs se sont révélés infructueux.

En ce qui concerne le secteur du vrac sec, les taux d'affrètement à temps et au voyage s'inscrivent dans la phase descendante du cycle. En 1992, les valeurs annuelles de l'indice du Lloyd's Ship Manager ont baissé respectivement de 10% et de 5,5%.

Les prix des navires neufs sont en baisse. Les prix des navires d'occasion, très sensibles aux tendances conjoncturelles, ont nettement fléchi en 1992.

TABLEAU 4.4
Éléments sur les prix du transport maritime
base 100 en 1985

	1988	1989	1990	1991	1992
lignes régulières					
-ensemble	80,9	83,8	75,4	79,2	77,7
-dont conteneurs	80,6	83,3	66,3	70,8	66,9
vrac sec					
-affrètement à temps	180,9	189,3	185,7	188,1	169,3
-affrètement au voyage	116,7	121,9	118,4	122,6	115,8
prix des navires neufs (en millions de dollars courants)					
- pétroliers (*)	73,0	82,0	86,0	90,0	85,0
- vraquiers (**)	39,0	44,0	46,0	50,0	44,0

Sources: Lignes régulières: Ministère des Transports Allemand
Vrac sec: LLOYD'S SHIP MANAGER
Prix des navires: Fearnleys

Pour des raisons d'homogénéité, les séries du vrac sec ont été ramenées à une base 100 en 1985 par rapport aux séries de base présentées dans la publication annuelle du CCAF.

Notes: (*) 250 000 TPL (bruts)
(**) 120 000 TPL.

Le transport routier de marchandises
prix et coûts

En 1992, pour la troisième année consécutive, les prix du transport routier augmentent (environ 1,6% en 1992). Cette évolution annuelle couvre des mouvements trimestriels assez heurtés: pour la longue distance montée modérée sur les six premiers mois, puis une hausse assez forte mais éphémère intervient au printemps suite au blocage routier de Juillet. L'année se termine par une baisse assez forte ramenant les prix à un niveau proche de celui de début d'année.

TABLEAU 4.5
Evolution des prix (en tonne-km) des transports routiers de marchandises
en %

	1988	1989	1990	1991	1992
tout véhicule					
ensemble	-3,0	-0,6	3,9	0,6	1,6
intérieur	-3,2	-1,5	5,1	0,4	2,3
international	-2,4	1,5	0,9	1,2	0,7
dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u					
ensemble	-2,9	-0,8	2,6	1,0	0,8
intérieur	-3,6	-1,9	3,9	0,6	1,0
international	-1,3	1,6	-0,1	2,1	0,5
zone longue tout véhicule					
ensemble	-3,5	-1,0	2,4	1,3	3,0
intérieur	-4,3	-2,1	3,0	1,3	3,8
international	-2,2	1,2	1,4	1,3	1,1
dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u					
ensemble	-3,2	-1,0	0,9	1,5	1,7
intérieur	-4,5	-2,3	1,1	1,1	2,3
international	-1,0	1,2	0,5	2,1	0,7

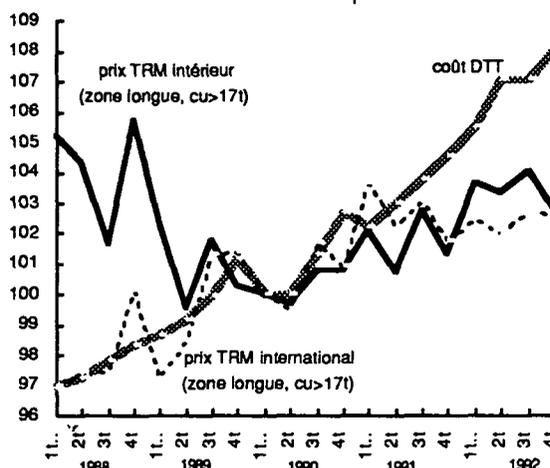
Source : OEST

Le tonnage transporté total moindre en 1992 qu'en 1991, a un impact de 1.4 points à la hausse sur l'évolution des prix calculé à la tonne-kilomètre (calculé sans prendre en compte les tonnages, l'évolution globale des prix au véhicule kilomètre est ramenée à 0.2).

Cette baisse du tonnage transporté touche surtout les transports par véhicules de moins de 17 tonnes de charge utile. Pour la deuxième année consécutive, l'évolution des prix a été plus favorable en zone longue (3,0%) qu'en zone courte.

Cependant, en international, sur longue distance, on observe une moindre progression des prix.

GRAPHIQUE 4.3
Indice trimestriel des prix* et de coût du transport routier de marchandises de 1988 à 1992
base 100 au premier trimestre 1990



Source : OEST, DTT

*Les deux indices de prix représentés ici sont ceux calculés au véhicule-km, à plus de 200km et pour les véhicules de charge utile supérieure à 17t. Ce sont les deux indices disponibles les plus comparables à l'indice des coûts calculés par la DTT.

Malgré des prix plus favorables en 1992 qu'en 1991, l'écart entre les évolutions des prix et des coûts se creuse sous la forte progression des coûts.

Pour un véhicule standard de 40t de PTR, les coûts à kilométrage constant ont augmenté de 3,3% en 1992 (en glissement de décembre à décembre), ce qui porte le coût au véhicule-km à 6,8 francs.

Enquête coût de la Direction des Transports Terrestres

La Direction des Transports Terrestres effectue chaque année une enquête portant sur les coûts auprès des entreprises de transport routier de marchandises (en 1991, 160 entreprises ont été interrogées utilisant un parc de 3204 véhicules). Les résultats pour l'année n sont disponibles en juillet de l'année n+1.

L'exploitation de l'enquête annuelle est volontairement limitée au champ relativement homogène des véhicules routiers de 38 ou 40 tonnes utilisés pour les transports de marchandises générales à longue distance.

Pour obtenir des résultats en cours d'année, la DTT procède trimestriellement à des actualisations de l'enquête à kilométrage constant (114065 km sur l'année 1992). Chaque poste de coût va évoluer soit comme les indices de prix connus par ailleurs (indice de prix de l'INSEE), soit selon une estimation chiffrée intégrant les conséquences des mesures ou des accords intervenus en cours d'année. L'actualisation est faite sous l'hypothèse que les matériels moteurs sont achetés neufs et sans ristournes (prix catalogue).

TABLEAU 4.6
Evolution du coût* au km d'un transport routier de 40t à grande distance
 en glissement au 31 décembre, en %

Rubriques	à km réel		à km constant	
	1990	1991	1991	1992
Achat Matériel	5,9	7,7	6,9	3,1
Personnel	-1,2	6,1	3,7	4,0
Assurances	1,1	-2,0	-3,6	-0,6
Renouv. du matériel	4,5	7,7	8,0	3,2
Carburant	5,2	-9,9	-14,0	2,8
Pneumatiques	4,5	-1,3	2,7	7,0
Entretien	-4,1	-0,2	3,7	3,5
Péages	10,2	9,5	8,0	3,9
Charges non affectables	-1,9	0,9	3,0	2,1
ensemble	1,3	2,0	1,2	3,3

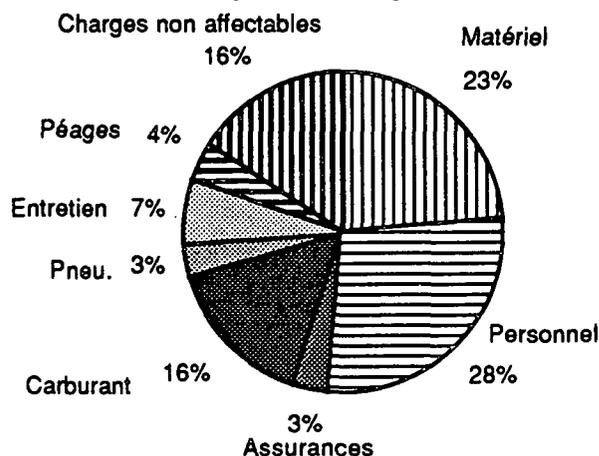
Source : Direction des transports terrestres

*Pour les kilométrages constants il s'agit des résultats qui actualisent l'enquête, donc de résultats provisoires.

L'évolution du coût carburant (baisse en 1991 avec la crise du Golfe) explique en grande partie l'augmentation supérieure de l'ensemble des coûts d'environ deux points en 1992 par rapport à 1991. En effet, calculés hors carburant les coûts augmentent de 3,4% en 1992 (4,5% en 1991). En 1992, au contraire de 1991, l'évolution du prix du carburant ayant peu évolué, l'impact de la prise en compte de ce poste dans le calcul global de l'évolution des coûts est faible.

L'impact des mesures portant sur les charges sociales et les salaires a été assez sensible: l'augmentation des frais de personnel (qui regroupent les salaires, les charges sociales et les frais de route, soit 28% de l'ensemble des coûts) a été évaluée à 4,0%.

GRAPHIQUE 4.4
Répartition des différents postes dans le coût au kilomètre d'un transport routier à grande distance



Source : Direction des transports terrestres

L'augmentation des salaires résulte des augmentations salariales décidées avec les organisations professionnelles en 1992 et d'une estimation des conséquences des mesures concernant la rémunération des temps d'attente des personnels de conduite (décret du 3 Août 1992). Celle des charges sociales provient de leur majoration (après trois années consécutives de baisse) pour la part des salaires inférieurs au plafond de la sécurité sociale.

Les prix des autres postes du coût routier (excepté les assurances), ont plutôt crû plus vite que l'indice général du prix du PIB marchand en 1992 (2,5%), et sont en faveur d'une hausse du coût global.

Chapitre 5

LES ENTREPRISES

Les résultats des entreprises de transport routier de marchandises se sont améliorés en 1992, après une année 1991 défavorable. Mais pour la troisième année consécutive, leurs investissements n'ont pas progressé. Conséquences de la morosité du secteur, les défaillances continuent à augmenter, alors que les créations se font plus rares. Pour l'ensemble du secteur des transports, le nombre de créations a reculé de 7%, et les défaillances ont augmenté de 2,6%. La crise a peu affecté les sociétés d'autoroutes, dont les recettes progressent de 8,5%, grâce au maintien d'une croissance forte, bien que ralentie, des trafics (+5%). On recense 70 groupes dans les transports. Ils sont prépondérants dans les secteurs aérien et maritime. Par contre, la part des quatre premiers groupes dans la chiffre d'affaires du transport routier de marchandises n'est que de 14%. Sur les quatre Grandes Entreprises Nationales de transport, seule Air Inter voit son EBE progresser en 1992. L'investissement de la SNCF et de la RATP progresse de plus de 10%, alors qu'il recule fortement pour les deux compagnies de transport aérien, confrontées à la crise persistante de leur secteur.

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT hors Grandes Entreprises Nationales

Le transport routier de marchandises

Après avoir quasiment stagné en 1991, la production des entreprises de transport de marchandises aurait crû sensiblement en 1992 (tableau 5.1). Cette reprise découle du doublement du taux de croissance des trafics routiers de marchandises pour compte d'autrui (cf chapitre 2). Elle a bénéficié à la fois aux trajets nationaux et internationaux. Le chiffre d'affaires généré sur ces derniers a augmenté de près de 11% (cf annexe du chapitre 4). En 1991, les résultats avaient été sensiblement affectés par les disparitions d'entreprises. A échantillon constant, la progression du chiffre d'affaires en 1991 avait atteint 8%.

En raison d'une progression limitée des consommations intermédiaires, et particulièrement des carburants, la valeur ajoutée a fortement augmenté. Après avoir reculé en 1991, la masse salariale a vivement progressé en 1992. La stagnation, voir le recul, des investissements a permis à l'autofinancement de continuer son redressement (tableau 5.2). Encore cette évolution des investissements risque-t-elle d'être surestimée. En effet, les immatriculations de véhicules utilitaires ont encore plus diminué en 1992 (-9,1% pour les véhicules neufs) que l'année précédente. Pour l'ensemble des comptes, la prise en compte des disparitions d'entreprises minorerait les évolutions. Celles-ci seront connues avec plus de précision dans un an, avec les résultats définitifs de l'EAE 92.

L'estimation des résultats du secteur TRM pour 1992 est basée sur l'exploitation de 1352 questionnaires d'entreprises qui ont répondu aux enquêtes EAE de 1991 et 1992, regroupant un tiers des salariés. L'évolution de la production a été calée sur celle du chiffre d'affaires mesurée par l'enquête TRM.

TABLEAU 5.1
Compte d'exploitation du secteur du transport
routier de marchandises

	1989 %	1990r %	1991r %	1992p %	1992p MdF
production	6,8	8,8	1,0	5,2	133,0
sous-traitance	5,2	12,0	0,0	4,8	19,5
production hors sous-traitance	7,1	8,3	1,2	5,2	113,5
CI hors sous- traitance	11,1	9,4	2,7	4,4	62,5
valeur ajoutée	2,7	7,2	-0,8	6,3	51,0
rémunérations	5,5	7,9	-0,6	6,3	35,5
EBE	-4,8	4,8	-1,4	6,2	12,5
charges finan.	9,4	10,7	-3,2	2,6	2,4
épargne brute	-4,8	1,9	-0,7	8,1	9,1
FBCF	33,5	-11,3	-8,9	1,2	10,3

TABLEAU 5.2
Principaux ratios des entreprises de transport
routier de marchandises en %

	1988	1989	1990r	1991r	1992p
taux de VA	40,8	39,2	38,7	38,0	38,4
taux de marge	27,2	25,2	24,6	24,5	24,5
taux d'épargne	19,8	18,4	17,5	17,5	17,8
taux d'invest.	21,5	28,0	23,2	21,3	20,3
taux d'autofinan.	92,1	65,6	75,4	82,2	87,9

Source : Insee (SIS), OEST (1991 et 1992)

Note : définitions des ratios utilisés :

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée/production

taux de marge = excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée

taux d'investissement = investissement/valeur ajoutée

taux d'autofinancement = épargne brute/investissement

Le transport maritime

L'analyse de l'évolution du secteur maritime est compliquée par les restructurations importantes dont il fait l'objet depuis quelques années. En 1991, la Scac a fusionné avec Delmas-Vieljeux. Or cette entreprise était classée en auxiliaires de transport. Ceci a pour effet de gonfler d'environ 10 points l'évolution du chiffre d'affaires du secteur maritime entre 1990 et 1991 (tableau 5.3). Malgré cela, les investissements du secteur ont fortement baissé (-2,6%, à échantillon constant). A partir de données du CCAF, on peut estimer que le coût salarial d'un poste de travail sur un navire français a augmenté de 2,9% en 1992.

TABLEAU 5.3
Compte d'exploitation des sociétés de transport maritime

	1988 %	1989 %	1990p %	1991p %	1991p MdF
production	6,6	12,1	10,2	27,4	28,6
sous-traitance	44,8	42,4	21,3	13,2	2,7
production hors					
sous-traitance	4,3	9,6	9,0	29,1	25,9
CI hors sous-	1,0	13,4	15,0	28,9	21,0
traitance					
valeur ajoutée	17,6	1,5	-10,5	25,7	4,9
rémunérations	-4,9	-11,1	4,0	19,3	4,2
EBE	354,9	31,4	-38,5	27,3	1,2
charges finan.	-13,8	11,9	-2,3	14,7	1,1
épargne brute	ns	28,6	-91,5	691,8	0,4
FBCF	53,5	56,6	4,3	-12,2	2,6

Source : Insee (SIS), OEST (EAE, pour 1990 et 1991)

Note : Ce tableau ne porte que sur les SQS.

* après fusion de la Scac avec Delmas-Vieljeux.

Quatre étapes d'estimation des comptes des entreprises

Les comptes des entreprises de transport présentés dans ce rapport sont révisés pour les quatre dernières années (notées N, N-1, N-2, N-3).

-> L'estimation provisoire est basée sur une exploitation à échantillon constant de l'EAE portant sur l'année N, confrontée à d'autres données (trafic fourni par l'enquête TRM de l'OEST, évolution du chiffre d'affaires d'après l'enquête CA3 de l'Insee...). La fragilité de ces estimations provient notamment du fait que les panels omettent toute l'évolution liée aux entreprises qui se sont créées ou dissoutes pendant l'année. Ainsi l'évolution du chiffre d'affaires du transport routier de marchandises a été de 8% en 1991 d'après l'échantillon constant de l'EAE contre 1% dans l'exploitation définitive.

--> L'estimation semi-définitive 1 (SD1) est basée essentiellement sur l'EAE définitive portant sur l'année N-1.

-> L'estimation semi-définitive 2 (SD2) un compromis entre l'évolution donnée par l'EAE définitive pour N-2 et les données des comptes SD2 du système intermédiaire produit par l'Insee.

-> Enfin, les chiffres définitifs (N-3 soit 1989 et années antérieures dans ce rapport) sont ceux du système intermédiaire simplifié de l'Insee. Les corrections par rapport au compte SD2 peuvent ne pas être négligeables. Ainsi pour 1989 le taux d'évolution de la valeur ajoutée a été revu de +6,8% dans le rapport 1991 à +2,7% dans la version définitive.

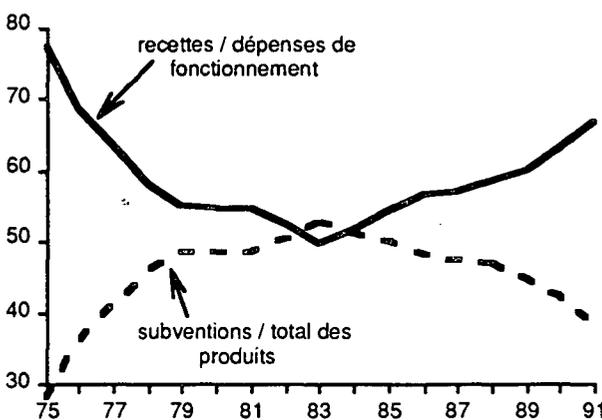
Les transports en communs urbains de province en 1991

Malgré la guerre du Golfe, les recettes des réseaux urbains de province avaient fortement crû en 1991 (tableau 5.4). Les charges non salariales n'ont progressé que modérément. En dépit de la stagnation du personnel des réseaux urbains (un peu plus de 30 000), la croissance des rémunérations s'est accélérée. Parallèlement, l'appel à du personnel extérieur aux réseaux s'est développé (+26% entre 1988 et 1991). Le volume des subventions reçues a fortement diminué, poursuivant le mouvement de repli entamé en 1984 (graphique 5.1).

TABLEAU 5.4
Evolution du compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs de province

	1988 %	1989 %	1990 %	1991 %	1991 MdF
recettes	6,7	7,7	10,1	14,1	6,0
subventions	5,3	-1,6	0,7	-3,6	3,8
total produit	6,0	3,6	5,8	6,8	9,9
charge fonction.	3,7	4,9	5,0	7,4	9,0
dt rémunération	3,8	-0,6	4,8	6,1	5,7
autres charges	34,3	-4,7	9,2	2,5	0,8
total charges	6,1	3,9	5,4	6,8	9,9

GRAPHIQUE 5.1
Evolution des ratios du transport urbain de province en %



Source : CETUR

Note : Le tableau et le graphique précédent concernent l'ensemble des réseaux de transport collectif urbain de province. Le nombre de réseaux répondant à l'enquête du CETUR s'élève à 162 en 1991. Ce nombre varie d'année en année en raison de la croissance du nombre total de ces réseaux, et des non-réponses à l'enquête, qui n'est pas obligatoire. Un redressement de ces non-réponses n'est effectué que pour les très gros réseaux. Les résultats portant sur l'année 1992 ne seront disponibles qu'en novembre 1993.

Les sociétés d'autoroutes

En 1992, malgré la crise et les hausses tarifaires, les distances parcourues sur les autoroutes concédées sont en nette augmentation (trafic global, y compris sections nouvelles, en hausse de 5,0% en 1992, contre 6,4% en 1991).

Les trafics de poids lourds augmentent également (3,0% en 1992, contre 5,2% en 1991) soulignant ainsi l'attrait du nouveau maillage du territoire, qui a permis de limiter la congestion des réseaux saturés et une croissance des recettes sur les nouveaux itinéraires.

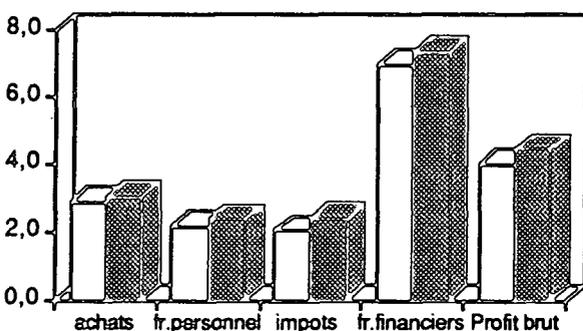
Les comptes des sociétés d'autoroute ont bénéficié d'une hausse des péages de 2,9% au 1er octobre 1992, succédant à celle de 4,3% au 1 août 1991 (soit environ 3% en moyenne annuelle).

Ces augmentations de trafics et de prix entraînent une croissance des recettes de 8,5%, à peine inférieure à celle des deux années précédentes (10%).

Les charges évoluent modérément (graphique 5.2). Les achats (y compris grosses réparations) augmentent peu (+5%). Les frais de personnel augmentent fortement (+9%).

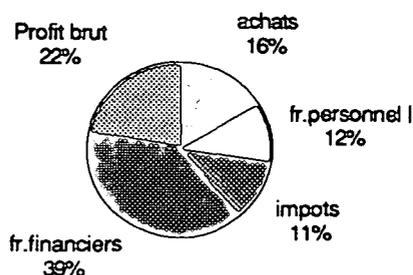
Les frais financiers (7,4 MdF, y compris intérêts intercalaires et frais d'émission), progressent modérément.

GRAPHIQUE 5.2
Evolution des charges de 1991 à 1992 en MdF



Cette modération des charges permet une hausse du profit brut (+10%) et donc de l'autofinancement au sens de la comptabilité nationale.

GRAPHIQUE 5.3
Charges et profit brut des sociétés d'autoroute



Compte tenu de la légère baisse des investissements en 1992, le ratio "profit brut / investissement" augmente de 6 points (rappelons que ce taux ne tient pas compte des charges de caducité d'environ 3 MdF supportées par les sociétés d'autoroute, tenues de remettre gratuitement leur patrimoine à l'Etat en fin de concession).

Notons aussi que les concessionnaires, après le règlement d'un contentieux fiscal ancien sur la déductibilité de la TVA sur les premières superstructures (soit un versement de près de 1MdF d'arriérés en 1991), supportent aussi diverses charges nouvelles (participation aux dépenses de gendarmerie, au financement du contournement de Lyon,...), ce qui limite d'autant leur autofinancement "réel".

Les dettes à long terme augmentent donc cette année un peu moins rapidement que les recettes, soulignant le bon équilibre d'ensemble des comptes du secteur (voir aussi les commentaires sur les investissements et leur financement dans le chapitre sur les infrastructures).

TABLEAU 5.5
Comptes des sociétés d'autoroute

	1990 MdF	1991 MdF	1992 MdF	91/90 %	92/91 %
Péages (TTC)	16,4	18,1	19,6	10,2	8,5
-achats(TTC)	2,6	2,9	3,0	9,6	4,7
Val. ajoutée	13,8	15,2	16,6	10,3	9,2
-fr. personnel	2,0	2,2	2,4	8,3	9,0
-taxes (y compris TVA)	1,6	2,0	2,4	29,9	16,6
EBE	10,2	11,0	11,8	7,6	7,9
-fr. financiers	6,3	7,0	7,4	10,8	6,3
Prof. brut	3,9	4,0	4,4	2,6	10,6
Investismt	10,1	11,1	10,5	9,9	-5,2
Produit/Invest	39%	36%	42%		
Bilan					
dettes LT	84,0	89,4	96,1	6,4	7,5
avances ADF	9,0	7,7	5,9	-14,2	-24,1

Note : niveau en milliards de francs

-Ce compte concerne les sociétés Area, ASF, Escota, Sanef, SAPN, SAPRR, les tunnels du Fréjus (part française) et du Mont-blanc groupés au sein d'Autouroutes de France, et la société privée Cofiroute.

-Il a été simplifié par rapport à l'année dernière, et rapproché de celui d'autouroutes de France". Le concept de profit brut est ainsi différent du PBCAI des comptes de la Nation.

-Les achats sont évalués TTC. En effet, la TVA n'est que partiellement assise sur les péages et n'est pas déductible pour les transporteurs routiers. Elle est donc comptabilisée ici comme une taxe spécifique sur les sociétés d'autoroute.

-En plus de la TVA brute, les taxes incluent 0,4 MdF de taxes professionnelles et la contribution au fonds de concours à la gendarmerie qui est assimilée à une taxe spécifique. Par contre, le règlement du contentieux sur la déductibilité de la TVA des premières superstructures a été comptabilisé en charges exceptionnelles, hors compte.

-Les investissements comprennent les frais de siège, mais excluent les grosses réparations.

-Depuis 1990, les amortissements pour caducité ne sont plus calculés sur la durée des emprunts, mais sur la durée de la concession, ce qui allège d'autant les charges différées.

LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

La SNCF

Les comptes de l'année 1992 mettent en évidence le poids des gros investissements que la SNCF continue de réaliser. La production de l'entreprise nationale, qui inclut ici la production immobilisée, s'est accrue de 5% en valeur (*tableau 5.6*), grâce en partie à une augmentation modérée du trafic de voyageurs. Malgré la baisse du trafic de marchandises, cette évolution traduit une certaine amélioration par rapport au rythme des années antérieures. Cependant, du fait de la poursuite des grands travaux d'équipement (TGV Nord en particulier), les consommations intermédiaires ont connu un très fort accroissement avec 10,2% par rapport à 1991, ce qui conduit à une progression de 2,6% seulement de la valeur ajoutée.

Avec une augmentation de 4% de la masse salariale liée aux revalorisations de salaires, et une faible progression des subventions d'exploitation (+2,7%), l'EBE ne peut que continuer à se dégrader (-1,6%) même si sa chute se ralentit par rapport aux deux années précédentes. En conséquence, le taux de marge (*tableau 5.7*) poursuit son déclin, et l'EBE représente désormais moins du tiers de la VA.

L'accroissement continu de l'endettement de la SNCF, conjugué au niveau encore élevé des taux d'intérêts, se

Comptes de secteur et comptes de branche le cas de la SNCF

Les comptes des Grandes Entreprises Nationales sont établis en optique secteur. Celui-ci se réfère à l'activité principale de l'entreprise, qui, par ailleurs, peut avoir d'autres activités secondaires. Par exemple, la production de la SNCF est de 65,4 milliards de francs, et la production en valeur de la branche de transport ferroviaire est de 46,1 MdF. En effet, la SNCF réalise 70,4% de sa production au sens des Comptes Nationaux en transport ferroviaire, 14,2% en Bâti ment-Génie CIV il et Agricole (BGCA) au titre de l'autoéquipement, 4,8% en réparation de matériel au titre du gros entretien, etc.

reflète dans la forte progression du montant des intérêts versés, qui augmente de 13% en 1992. Avec, de plus, une augmentation des prestations sociales qui se sont accrues de plus d'un milliard de francs, l'épargne connaît dans ces conditions un effondrement de trois-quarts par rapport au niveau de 1991. Elle ne représente plus que 573 millions de francs, après avoir atteint près de 10 milliards de francs en 1989.

Néanmoins, la SNCF a poursuivi à un rythme soutenu (+10,2%) son effort d'investissement qui, avec une FBCF de plus de 30 milliards de francs, reste comparable à celui d'EDF. Le taux d'investissement atteint donc un niveau extrêmement élevé (près de 70%), tandis que le taux d'autofinancement est devenu quasiment nul.

TABLEAU 5.6
Evolution des comptes de la SNCF

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	MdF
production	4,0	2,9	2,4	5,0	65,4
CI	6,2	8,5	6,6	10,2	21,9
VA brute	3,1	0,6	0,6	2,6	43,5
sub. - impôts	6,3	-13,7	-13,0	2,6	14,4
rémunérations	3,2	0,5	2,8	4,0	43,8
EBE	5,7	-12,8	-17,5	-1,6	14,1
intérêts versés	6,4	6,9	10,3	13,0	13,7
épargne brute	9,7	-33,9	-64,6	-75,1	0,6
FBCF	-0,5	27,7	18,7	10,2	30,2

TABLEAU 5.7
Principaux ratios de la SNCF en %

	1988	1989	1990	1991	1992
taux de VA	71,5	70,9	69,3	68,1	66,5
taux de marge	46,3	47,5	41,1	33,7	32,4
taux d'épargne	22,0	23,4	15,4	5,4	1,3
intérêts v./EBE	51,4	51,7	63,4	84,7	97,3
taux d'invest.	44,8	43,2	54,9	64,8	69,6
taux d'autofin.	49,2	54,2	28,1	8,4	1,9

Source : Insee (Comptes Nationaux 1992)

Note : Le mode d'enregistrement en comptabilité budgétaire peut induire des décalages comptables importants, par rapport à la comptabilité d'entreprises (voir encadrés dans les rapports 90 et 91).

La RATP

La RATP a connu en 1992 une évolution nuancée de ses comptes. Le rythme de croissance de la production se ralentit pour atteindre 3,6% (*tableau 5.8*), malgré une reprise limitée du trafic (+1,6%) et une hausse de ses tarifs intervenue au 1^{er} août (+5,8%). Le programme d'équipement reste important. Néanmoins, en raison de l'arrivée à leur terme des grands travaux de prolongement de lignes, les consommations intermédiaires ont chuté (-2%), inversant en cela la tendance passée. De ce fait, la valeur ajoutée connaît une progression significative de 5,6%.

TABLEAU 5.8
Evolution des comptes de la RATP

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	MdF
production	4,9	10,5	4,4	3,6	10,9
CI	7,2	11,4	14,1	-2,0	2,7
VA brute	4,2	10,2	1,3	5,6	8,2
sub. - impôts	-10,7	-7,2	8,7	-1,5	4,8
rémunérations	6,7	3,7	3,0	4,1	10,7
EBE	-30,0	0,5	8,7	-2,8	2,3
intérêts versés	-1,8	5,5	-6,0	9,1	1,7
épargne brute	-55,8	-14,6	27,6	-25,1	0,5
FBCF	-4,8	46,7	6,7	13,0	3,9

Source : Insee (Comptes Nationaux 1992)

Par suite de la hausse sensible de la masse salariale (4,1%) due à l'apurement de l'accord salarial de 1991, et de la stagnation des subventions d'exploitation, l'EBE s'est dégradé (-2,8%), ce qui, rapporté à une VA en hausse, se traduit par une baisse du taux de marge, poursuivant ainsi avec un ratio de 27,6% le recul amorcé en 1989 (tableau 5.9).

TABLEAU 5.9

Principaux ratios de la RATP

en %

	1988	1989	1990	1991	1992
taux de VA	76,4	75,9	75,7	73,5	74,9
taux de marge	45,5	30,6	27,9	30,0	27,6
taux d'épargne	22,6	9,6	7,4	9,4	6,6
intérêts v./EBE	53,8	75,4	79,2	68,5	73,8
taux d'invest.	34,8	31,8	42,4	44,6	47,8
taux d'autofi.	64,9	30,1	17,5	21,0	13,9

Source : Insee (Comptes Nationaux 1992)

Note : La production n'inclut pas les produits du trafic versés au titre de l'indemnité compensatrice. Par contre, la compensation pour réduction tarifaire est prise en compte.

Le poids de l'endettement lié au financement des programmes d'extension de lignes se révèle dans la forte hausse des intérêts versés (9,1%), et conduit donc à une baisse importante de l'épargne qui chute d'un quart.

La FBCF progresse fortement de 13% pour les raisons déjà évoquées et le taux d'investissement approche de 50%, ce qui conduit, du fait de la relative faiblesse des aides à l'investissement, à un besoin de financement qui atteint le niveau conséquent de 2,6 milliards de francs, en augmentation de 28,2%.

Air France

Air France présente en 1992 des comptes qui se révèlent assez décevants (tableaux 5.10 et 5.11), même si l'on prend en considération les dernières modifications de structure. En effet, la société a fusionné, avec effet rétroactif au 1er octobre 1992, avec UTA pour constituer la nouvelle Compagnie nationale Air France, et les comptes nationaux retracent l'activité conjointe des deux entreprises pour l'ensemble de l'année 1992 (sur la question des effectifs, voir les remarques du chapitre 3). Cette consolidation partielle a nécessité, à des fins de comparaison, de raisonner à partir de comptes "pro forma" reconstitués pour l'année 1991 (cf. les données complètes en annexe) qui serviront de base de référence dans les analyses suivantes.

La production a baissé de 3,1% en valeur dans un contexte général de surcapacité générale et de guerre des prix entre les compagnies aériennes internationales, en particulier américaines. Toutefois, du fait de la baisse importante des prix des carburants, les consommations intermédiaires ont fortement diminué (-4,4%), limitant ainsi la chute de la valeur ajoutée à -1,2%.

L'accroissement modéré de la masse salariale (1,7%) n'empêche pas l'EBE de baisser fortement de 11% en raison du poids de celle-ci dans les charges d'exploitation, ce qui traduit notamment la faiblesse du taux de marge (tableau 5.11). L'importance des charges salariales permet d'expliquer que la compagnie nationale a décidé des réductions d'effectifs (5000 personnes dans le cadre du plan Cap 93).

La fusion avec UTA permet de présenter en 1992 une situation financière moins dégradée que ne le laisserait penser la croissance continue de l'endettement. En particulier, la progression des intérêts versés apparaît pour cette raison relativement limitée. Malgré tout, on ne peut que constater un retour de l'épargne dans le rouge comme en 1990 (-11 millions de francs).

Pendant ainsi toute possibilité de financement, la compagnie nationale a pratiquement divisé sa FBCF par deux, pour aboutir à un taux d'investissement de 30,7% en 1992 contre 55,3% l'année précédente, alors que le besoin de renouvellement de sa flotte impliquerait une évolution opposée. La réduction de l'investissement permet toutefois de limiter le besoin de financement à 5,2 milliards de francs en 1992 contre 8,5 milliards en 1991.

TABLEAU 5.10

Évolution des comptes d'Air France

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	MdF
production	11,8	-1,2	1,5	-3,1	41,6
CI	25,9	7,7	-4,4	-4,4	24,6
VA brute	-3,8	-14,1	12,2	-1,2	17,0
sub. - impôts	6,4	16,5	-8,0	12,5	-0,6
rémunérations	8,0	5,7	0,0	1,7	12,5
EBE	-21,7	-55,8	77,7	-11,0	3,9
intérêts versés	17,9	65,7	19,9	5,4	2,0
épargne brute	-39,0	ns	ns	ns	0,0
FBCF	-14,6	-4,0	78,3	-45,2	5,2

TABLEAU 5.11

Principaux ratios d'Air France

en %

	1988	1989	1990	1991	1992
taux de VA	47,5	40,9	35,6	40,1	40,9
taux de marge	39,5	32,1	16,1	25,4	22,9
taux d'épargne	23,3	14,8	-6,0	7,4	-0,1
intérêts v./EBE	10,8	16,2	62,3	43,8	51,8
taux d'invest.	29,3	25,0	29,0	55,3	30,7
taux d'autofi.	79,7	57,0	-20,6	13,3	-0,2

Source : Insee (Comptes Nationaux 1992)

Note : * comptes consolidés pour Air France + UTA. Pour les années précédentes, il s'agit des résultats de l'entreprise Air France uniquement.

Air Inter

Dans un environnement commercial meilleur que celui d'Air France, parce que sur un marché intérieur mieux protégé (les prix y évoluent moins défavorablement), Air Inter fait preuve en 1992 de résultats plus satisfaisants. Le rythme de croissance de la production se maintient à un niveau élevé (6,7%), même si ce dernier tend à décliner depuis quelques années (tableau 5.12).

TABLEAU 5.12
Evolution des comptes d'Air Inter

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	MdF
production	19,3	10,8	9,3	6,7	11,4
CI	18,5	20,5	5,2	3,6	6,0
VA brute	20,2	0,5	14,5	10,3	5,4
sub. - impôts	15,3	44,0	15,9	42,2	-0,4
rémunérations	9,6	12,6	4,3	7,4	3,6
EBE	57,8	-34,9	56,9	11,2	1,4
intérêts versés	144,0	9,0	31,6	52,0	0,3
épargne brute	120,3	-39,5	55,6	2,3	1,1
FBCF	0,7	-13,1	39,2	-50,5	0,9

TABLEAU 5.13
Principaux ratios d'Air Inter en %

	1988	1989	1990	1991	1992
taux de VA	47,7	48,1	43,6	45,7	47,2
taux de marge	21,4	28,1	18,2	24,9	25,1
taux d'épargne	15,1	27,6	-16,6	22,6	21,0
intérêts v./EBE	6,6	10,3	17,2	14,4	19,7
taux d'invest.	40,6	34,0	29,4	35,8	16,0
taux d'autof.	37,2	81,3	56,6	63,2	130,7

Source : Insee (Comptes Nationaux 1992)

En raison notamment de la baisse des prix des carburants, les consommations intermédiaires évoluent modérément (3,6%), ce qui entraîne par voie de conséquence une progression sensible de la valeur ajoutée (10,3%).

Malgré une vive augmentation de la masse salariale (7,4%), l'EBE progresse de 11,2%, conduisant ainsi à une légère amélioration du taux de marge qui passe à 25,1% de la VA (tableau 5.13).

Sous l'effet d'un endettement en progression rapide, les intérêts versés s'accroissent très fortement (+52%), bien qu'ils ne représentent encore qu'une faible part de l'EBE (19,7%), ce qui au total permet de dégager une épargne brute encore supérieure à un milliard de francs, soit une évolution modérée de 2,3% par rapport à 1991.

A l'instar de celle d'Air France, la FBCF a été réduite de moitié, ce qui aboutit à un taux d'investissement en forte chute (16% contre 35,8% en 1991), encore que le besoin de renouvellement de sa flotte soit moins pressant. Air Inter connaît ainsi un taux d'autofinancement supérieur à 100%, qui lui permet de disposer d'une capacité de financement de 261 millions de francs.

Comptabilité d'entreprise et Comptabilité Nationale

Si les grandeurs comptables dégagées par la comptabilité d'entreprise et par la Comptabilité Nationale portent parfois les mêmes noms, elles peuvent cependant recouvrir des réalités profondément différentes. Les comptes nationaux procèdent certes de ceux des entreprises mais intègrent une série de modifications conceptuelles et de consolidations comptables exogènes nécessaires pour l'analyse économique. Trois exemples peuvent être cités à cet égard.

Tout d'abord, l'excédent brut d'exploitation (EBE) d'Air France n'est pas le même selon les deux méthodes de calcul. En effet, en Comptabilité Nationale, les charges de personnel au sol à l'étranger ne sont pas prises en compte en rémunération des salariés puisqu'elles contribuent à une production réalisée en dehors du territoire économique, mais en transferts courants. De plus les redevances de crédit-bail ne sont pas reprises en consommation intermédiaire mais en intérêts versés pour la partie intérêts et en compte financier pour la partie amortissement du capital. Cette différence de traitement entraîne une modification de la Valeur Ajoutée et donc de l'EBE. Au total, l'EBE de la Comptabilité Nationale est plus élevé de 1 à 2 milliards.

Ensuite, pour la SNCF, la notion de FBCF est en général plus large que la notion d'investissement réalisé par l'entreprise, puisqu'elle inclut d'autres éléments, notamment les dépenses pour le gros entretien du matériel utilisé.

Enfin, le moment d'enregistrement des subventions est celui de la comptabilité budgétaire, les comptes publics étant considérés comme "pilote" par rapport à l'ensemble du système.

Démographie des entreprises de transport

Les créations

Pour la seconde année consécutive, les créations d'entreprises de transport ont fortement reculé en 1992 (tableau 5.14). Les transports routiers et urbains, qui représentent 87% des entreprises de transport, ont vu leurs créations diminuer de 5,8%. La chute a été particulièrement brutale pour le transport maritime, avec un tiers de créations en moins par rapport à l'année

TABLEAU 5.14
Démographie des entreprises de transport

	1989	1990	1991	1992
Créations	10962	10731	9891	9173
évol. (%)	7,2	-2,1	-7,8	-7,3
Nombre (au 31 déc.)	74524	76349	75788	...
évol. (%)	-2,0	2,4	-0,7	...
dont TRM :				
nombre	33720	35658	35912	...
évolution (%)	1,0	5,7	0,7	...
Disparitions	12500	8906	10452	...
Défaillances	1663	2163	2456	2521
évol. (%)	...	30,1	13,5	2,6

Source : Insee

Note : Les créations comprennent ici les reprises d'entreprises (changements de propriétaires), soit 10% des créations 1992. Champ : entreprises d'activité principale exercée (APE) relevant des transports (T31), de siège social localisé en France métropolitaine.

précédente, et pour les auxiliaires de transports (-25%). Le taux de création d'entreprises a baissé d'un point (tableau 5.15). C'est pour le transport aérien qu'il est le plus élevé (27%).

TABLEAU 5.15
Ratios démographiques du secteur "transports" %

	1989	1990	1991	1992
Créations	14,4	14,4	13,0	12,1
Disparitions	16,4	12,0	13,7	...
Défaillances	2,2	2,9	3,2	3,3

Source : Insee

Note : Il s'agit du rapport du flux de l'année N au stock au 1er janvier de l'année correspondante.

Les défaillances

Il s'agit du nombre de redressements judiciaires publiés au Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales (Bodacc) pendant l'année concernée. Un décalage d'un à trois mois intervient entre le jugement et sa publication. D'autre part, si 93% des entreprises en redressement judiciaire subissent finalement une liquidation, la majorité des disparitions ne font pas l'objet d'une procédure devant le tribunal de commerce. Comme pour les créations, ce taux est maximal pour le transport aérien et minimal pour le transport fluvial.

Le nombre de défaillances d'entreprises a continué à croître, bien qu'à un rythme ralenti. Cette décélération, qui intervient malgré la morosité de l'activité du secteur, est en partie liée à la baisse des créations d'entreprises. En effet, ce sont les entreprises les plus récentes qui sont les plus fragiles. Près de 20% des nouvelles entreprises succombent avant la fin de leur première année d'existence, et la moitié avant quatre ans.

La population

Le nombre d'entreprises de transport aurait légèrement décliné en 1991⁽¹⁾, sous l'effet conjugué d'une baisse des créations et d'une croissance des défaillances. Mais les incertitudes sur le nombre exact d'entreprises (encadré) ne permet pas une analyse fine de l'évolution. Ainsi, le niveau de janvier 1990 apparaît sous-estimé, même si les défaillances avaient fortement progressé en 1989, année marquée par un

Méthode d'estimation du nombre d'entreprises

L'Insee gère le répertoire Sirene, qui contient toutes les entreprises du secteur des transports. Pour l'analyse démographique, seules les entreprises ordinaires et actives sont retenues. Toute entreprise en cessation d'activité doit déclarer cet événement au système CFE (Centres de Formalités des Entreprises), mais, ce n'est pas toujours le cas. Au 1er janvier 1991, le taux de faux actifs du secteur "Transports et communications" est estimé à 13%. Ce ratio est fonction de la taille de l'unité : 18% pour les entreprises sans salariés. La base de dénombrement de l'Insee associe à chaque entreprise un nombre compris entre 0 et 1 qui mesure sa probabilité d'existence réelle, calculée par grand secteur d'activité, tranche de taille, forme juridique et région du siège social de l'entreprise.

⁽¹⁾ Le stock corrigé au 1er janvier 1993 n'est pas disponible à la date de rédaction de ce rapport.

TABLEAU 5.16
Répartition par taille des entreprises de transport au 1/1/92 en % du nombre total d'entreprises

	0-9	10-49	>= 50
transports ferroviaires	68	12	20
transp. rout. march.-zone longue	81	16	3
transp. rout. march.-zone courte	91	8	1
autres transports terrestres (yc taxis)	93	6	1
navigation intérieure	93	1	0
transports maritimes	84	9	7
transports aériens	78	13	6
services annexes des transports	80	15	5
auxiliaires des transports	73	20	7
auxiliaires transports terrestres	55	29	14
agences de voyages	82	15	3
ensemble des transports	88	9	2

ralentissement des trafics. D'après la source Suse de l'Insee, basée sur les forfaits fiscaux, la baisse du stock des entreprises de transport en 1989 n'aurait été que de 0,5%. Le poids des moins de 10 salariés dans le secteur des transports (tableau 5.16) est inférieur à celui dans l'ensemble du secteur ICS (industrie, commerce, services), où il atteint 92%. Mais il s'agit d'un secteur très hétérogène pour ce critère. Le poids des petites entreprises est important pour les "autres transports terrestres", où les taxis dominent numériquement, et la navigation intérieure. A l'opposé, pour le transport ferroviaire et les auxiliaires de transports terrestres et fluvial, les grosses entreprises prédominent.

Les groupes

Les groupes dans les transports

A première vue, le secteur des transports est très concentré puisque les 88 groupes qu'on y rencontre représentent 60% des effectifs salariés totaux contre 54% dans l'industrie manufacturière, 28% dans le BTP et le tertiaire et 44% dans l'ensemble de l'économie. Autre caractéristique, le poids du secteur public y est important, 38% de l'emploi total contre uniquement 10% dans l'industrie manufacturière et 12% dans l'ensemble des secteurs.

Mais du point de vue de la structure de ses marchés, il s'agit d'un ensemble très hétérogène. On y distingue trois structures de marché type :

- Le transport ferroviaire constitué par un monopole public. Son activité est fortement capitalistique mais peu ouverte sur l'extérieur. La seule concurrence que doit affronter la SNCF est intermodale.
- Les transports maritimes et aériens. Ce sont, quand on se limite aux entreprises présentes en France, des secteurs dominés par quelques grandes sociétés. Mais les marchés correspondants sont mondiaux et soumis à une très forte concurrence. L'intensité capitalistique y est aussi très forte. Ces deux facteurs expliquent le poids des grandes sociétés.
- Enfin d'autres activités comme le transport routier de marchandises sont moins concentrées. Les barrières à l'entrée, en terme d'investissement ou de taille minimale,

y sont beaucoup plus faibles. Elles sont moins exposées à la concurrence internationale. Aussi y trouve-t-on beaucoup de PME et d'artisans. Mais dans ces secteurs les modifications des règles de concurrence (suppression de la TRO et des contingentements) et la perspective du grand marché a poussé certains groupes à rechercher la croissance externe. L'exploitation de l'enquête sur les liaisons financières (LIFI) couplée à celle de l'enquête annuelle d'entreprises (EAE) pour les années 1987 et 1990 permet d'éclairer cet aspect ¹².

La concentration dans le transport de 1987 à 1990

En 1990, sur les 2000 groupes que recense l'enquête sur les liaisons financières, 267 ont une activité transport en France ou à l'étranger. Sur les 88 groupes qui ont les transports comme activité principale, 70 y emploient plus de 100 salariés.

Ces 70 groupes contrôlent ¹³ 1304 entreprises dont 832 interviennent dans les transports et 673 sont françaises et emploient 410000 salariés. Ces 673 sociétés se répartissent en 324 dans le transport routier de marchandises (61000 salariés), 29 dans l'aérien (57000 emplois), 152 dans le transport routier de voyageurs et 101 dans le maritime.

Dans l'aérien le poids des leaders (part dans le chiffre d'affaires total des 4 plus premiers groupes) est prédominant. Il est marquant dans le maritime (42%). Par contre, il est beaucoup plus faible dans les transports routiers (27% pour les voyageurs et seulement 14% pour les marchandises).

En trois ans, de 1987 à 1990, d'après l'enquête sur les liaisons financières, cette situation a légèrement évolué.

Dans la perspective du grand marché européen, dans une période de croissance où de nombreuses entreprises disposaient de trésors de guerre et cherchaient à gagner rapidement des parts de marché, la croissance externe a été une stratégie développée dans de nombreux secteurs. Les transports n'ont pas échappé à ce mouvement. Le poids des quatre premiers groupes s'est accru fortement dans le maritime et le transport de voyageurs.

Dans l'aérien les concentrations sont intervenues soit ultérieurement (groupe Air France) soit à l'étranger, hors de notre champ d'observation.

Dans les transports de marchandises, la part des leaders est stable mais il y a densification des liaisons financières puisqu'on recensait en 1990 48 groupes de transport, intervenant dans ce secteur en contrôlant 334 entreprises représentant 61000 salariés, contre 241 entreprises et 50000 salariés en 1987.

¹² Pour les secteurs aérien et maritime, placés sur des marchés mondiaux, ces outils statistiques strictement français sont de peu d'utilité.

¹³ La notion de contrôle retenu ici est celle d'un contrôle majoritaire à plus de 50%.

LES STRATÉGIES DES OPÉRATEURS MARITIMES

Pour soutenir la croissance de leur marché, les divers armements de ligne ont mis en service depuis 20 ans une flotte conteneurisée de plus en plus importante. De plus les armateurs ont la plupart choisi une politique intermodale pour conforter leurs intérêts maritimes (contrôle des agents maritimes, implication dans la manutention portuaire, mise en place de réseaux terrestres door to door). Pour ce faire des investissements massifs ont été réalisés, à un moment où les résultats financiers régressaient. En effet, le marché du transport maritime se caractérise par une hausse des trafics en volume et une chute des prix. Ceci conduit à un phénomène de concurrence accrue et de surcapacité.

On peut distinguer, dans ce cadre, trois sous-ensembles d'opérateurs en fonction de leurs perspectives de développement.

- Les opérateurs disposant d'un fort potentiel de croissance: ils bénéficient d'un triple avantage :

- un adossement sur des actionnaires ou des familles à dominante industrielle
- un outil industriel puissant
- une grande solidité financière

On y trouve les groupes EVERGREEN (Taïwan), qui a des activités dans l'industrie, le transport aérien et l'hôtellerie, MAERSK (Danemark), qu'on retrouve dans l'industrie, le pétrole et transport aérien, et SEA LAND (Etats-Unis).

- Les opérateurs conduisant des politiques de recentrage sur le maritime:

Ces groupes ont connu des difficultés financières qui les ont conduit à réviser leur politique de développement pour privilégier quelques axes:

certains comme OOHL (Honk Kong) et CAST (Etats-Unis) ont entamé de longue date une politique de restructuration et se sont séparés d'une partie de leurs activités (pour le premier il s'agit par exemple l'abandon de lignes sur l'Amérique du Sud).

D'autres comme ACL (Etats-Unis) ou CMB (Belgique) ont réduit ou limité leur implication terrestre.

D'autres encore comme NEDLLOYD (Pays-Bas) ont ralenti leur volonté de maîtrise globale de la prestation transports.

- Les opérateurs amenés à réviser leur politique de développement à cause de leurs faiblesses :

On trouve ici par exemple les deux groupes français CGM et SDV

- SDV fait partie des groupes qui sont cotés en bourse (donc soumis à des impératifs de rentabilité du titre). Le groupe Bolloré doit gérer les conséquences de l'acquisition de Delmas Vieljeux en 1991 (charges de restructuration, créances variées).

- La CGM est handicapée par la fragilité de sa structure financière et la faiblesse de son implantation commerciale. Ceci limite sa capacité de développement autonome. Aussi la CGM a-t-elle recherché des partenaires. Une première tentative avec Nedlloyd a échoué du fait des problèmes posés par l'alliance entre groupes publics et privés. Plus récemment la CGM a envisagé un rapprochement avec SDV. L'objectif premier était d'arriver à des participations croisées de 5 à 10 % dans le capital de chacun des groupes, et aussi à des prises de participations de SDV dans certaines filiales de la CGM. Aujourd'hui ce projet prend de nouvelles formes. Etant donné que les deux groupes n'opèrent pas sur les mêmes secteurs géographiques mais fréquentent les mêmes ports en France, des coopérations sont possibles dans divers domaines (logistique, Agence, Armements).

LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

Après avoir fortement reculé en 1991, le volume des achats de véhicules par les ménages a progressé en 1992. Leurs dépenses de transport aérien se sont également redressées. Mais la part du budget des ménages consacrée aux transports est restée au dessous de 15%. Pour la première fois depuis 1986, les ménages ont bénéficié en 1992 d'une légère baisse du prix des carburants. Le tourisme a généré une consommation intérieure de services de transports de 151 milliards de francs, en croissance de 7% sur 1991. Le taux d'équipement des ménages en automobiles semble stable (77%). La forte croissance du multi-équipement a été stoppée en 1992.

LA CONSOMMATION

Rattrapage partiel

Les transports constituent toujours le troisième poste du budget des ménages, après le logement et les produits alimentaires. Entre 1980 et 1992, la croissance des dépenses en volume situe les transports après la santé, les loisirs-culture et le logement. Ces trois derniers postes, avec l'alimentation, sont les seuls à ne pas avoir subi un recul de leur consommation en volume en 1991. Les achats d'articles d'habillement restent le seul poste à diminuer en volume en 1992. Les achats de meubles, d'alimentation et de loisirs-culture ont eux aussi évolué moins rapidement que les dépenses en transports.

Après avoir sensiblement reculé l'année précédente, le

TABLEAU 6.1
Evolution du volume de la consommation de transports
niveau en milliards de francs

	1989d	1990r	1991r	1992p	1992p
	%	%	%	%	niveau
Achats de véhicules	7,0	1,2	-10,4	2,4	162
Dép. d'utilisation	2,1	2,4	0,4	0,6	359
Tr. collectifs	3,2	1,3	-1,6	2,8	94
Ens. transport	3,7	1,9	-3,0	1,4	615
Cons. finale	2,9	2,7	1,2	1,5	4208

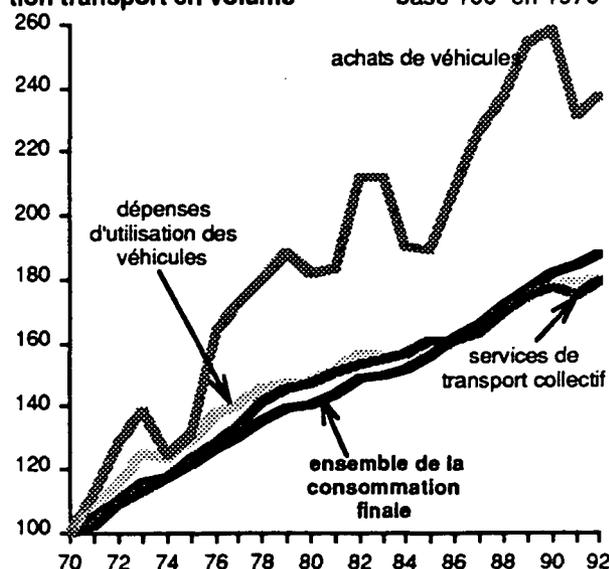
Source : Insee

Notes : L'analyse par fonction de la consommation des ménages met en évidence la finalité des opérations effectuées. Les dépenses de transports des ménages incluent l'achat d'automobiles.

L'évolution en volume est mesurée aux prix de l'année précédente (N-1). Le niveau est aux prix courants.

volume de la consommation des ménages en transports s'est partiellement redressé en 1992 (tableau 6.1). Sa croissance est identique à celle de l'ensemble de la consommation des ménages, alors qu'elle lui était inférieure de 4,5 points en 1991. Ce redressement résulte d'une part d'un sursaut des achats de véhicules, dans une phase descendante de leur cycle, d'autre part d'un rattrapage pour les transports collectifs. Ce sont toujours les dépenses d'achats qui subissent les plus fortes fluctuations (graphique 6.1). Plus généralement, les biens durables sont les plus sensibles à l'évolution du pouvoir d'achat. Les dépenses d'utilisation croissent faiblement, à peine plus vite qu'en 1991.

GRAPHIQUE 6.1
Evolution des principales composantes de la fonction transport en volume
base 100 en 1970



Note : Volume en prix de 1980.

Léger redressement des achats de véhicules

Après un recul de 12,0% en 1991, les immatriculations ont progressé de 3,5% (tableau 6.2). Elles ont été soutenues par la déduction de 2000F accordée par le gouvernement aux acheteurs de voitures à pots catalytiques sur les derniers mois de 1992, ainsi que par la baisse de la TVA (avril 1992). Ceci a pu soutenir le marché automobile, malgré la faiblesse de la progression du pouvoir d'achat des ménages (1,4%). Mais les ménages se sont contentés d'avancer la date de leur achat d'automobile, comme en atteste la baisse du marché au début de l'année 1993. Quoiqu'il en soit, le niveau des achats reste inférieur de 200 000 voitures au maximum atteint en 1990. Les immatriculations d'occasion ont reculé de 2,7%, pour atteindre 4,3 millions d'unités en 1992.

Les véhicules diesels continuent à progresser plus rapidement que les autres. Ils ont représenté 39% des immatriculations neuves. Contrairement aux années précédentes, la progression de la part des étrangères dans les immatriculations neuves n'a que faiblement augmenté en 1992, signe d'une relative bonne santé du secteur automobile français.

TABLEAU 6.2
Immatriculations neuves de voitures particulières et commerciales en milliers

	1988	1989	1990	1991	1992
marq. françaises	1400	1407	1405	1213	1253
évolution (%)	4,1	0,5	-0,2	-13,6	3,3
part (%)	63,2	61,9	60,8	59,7	59,6
marq. étrangères	817	867	904	818	849
évolution (%)	7,5	6,1	4,3	-9,5	3,9
part (%)	36,8	38,1	39,2	40,3	40,4
Total	2217	2274	2309	2031	2103
évolution (%)	5,3	2,6	1,5	-12,0	3,5

Source : CCFA

La faible croissance de la valeur unitaire des immatriculations, alors même que la diesélisation se poursuit, montre que la crise a incité les ménages à acheter des voitures de moindre cylindrée. En effet, c'est le parc des moins de 5 CV qui a le plus progressé de janvier 1992 à janvier 1993.

Les dépenses d'utilisation des véhicules

En 1992, le prix des carburants a baissé de 1,8%. Ceci reflète d'une part l'impact de la diesélisation, d'autre part la baisse des prix des carburants automobiles. Néanmoins, la croissance de la consommation en volume des carburants n'a pas sensiblement augmenté (voir dossier bilan de la circulation).

Alors que le volume des achats d'automobiles a eu tendance à croître, rapporté au parc d'automobiles, les dépenses de réparation et de carburants ont plutôt décliné.

Le poste "péages, parkings, locations, auto-écoles" a poursuivi sa forte croissance. Il a notamment bénéficié de la poursuite de la politique de limitation du stationnement gratuit en ville. Ainsi, la mairie de Paris a adopté en octobre 1989 une politique de résorption des places gratuites, au rythme de 10 à 15 000 par an.

TABLEAU 6.3
Evolution en volume des dépenses d'utilisation
niveau en milliards de francs

	1989d	1990r	1991r	1992p	1992p
	%	%	%	%	niveau
Pneus, réparations	2,9	1,5	-0,9	1,4	170,7
Carburants	1,0	1,5	0,9	1,2	142,2
Péages, locations,...	10,2	6,1	3,8	4,4	29,1
Assurances	-4,0	10,0	1,2	-15,0	16,6
Ensemble	2,1	2,4	0,4	0,6	358,7

Source : Insee

Notes : Volumes aux prix N-1, niveau en prix courant.

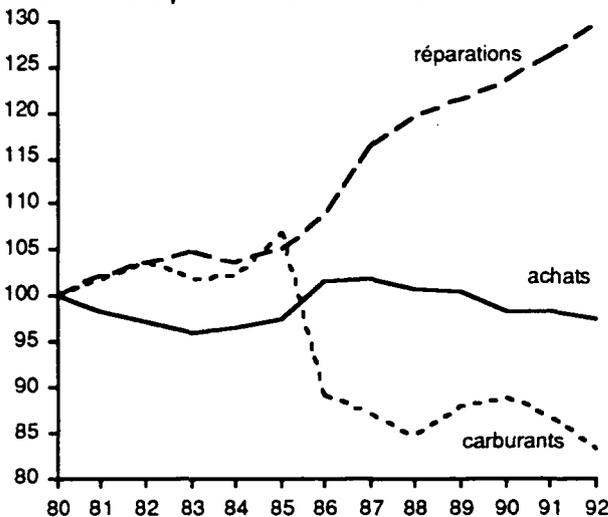
Les dépenses d'assurance sont la différence entre les primes d'assurance versées par les ménages + produits de placements des assurances d'une part et les remboursements payés par les assurances aux assurés d'autre part.

La très forte baisse des dépenses d'assurance (nettes, voir note tableau 6.3) en 1992 (-15% en valeur) s'explique par la croissance des indemnités versées par les assurances. Les vols et bris de voitures ont augmenté de 30% en 1992, et leur remboursement par les assurances est mieux assuré. Par contre, le nombre d'accidents corporels continue à décroître (-3,7%).

Le poste dont le prix augmente le plus reste celui des "pneus et réparations" (+5,5%). Depuis deux ans, le prix des pneus augmentent encore plus vite (11,7% en 1992). Dans un marché en contraction, les entreprises de ce secteur tentent de maintenir leurs marges en jouant à la fois sur les coûts (réduction d'effectifs) et sur les prix.

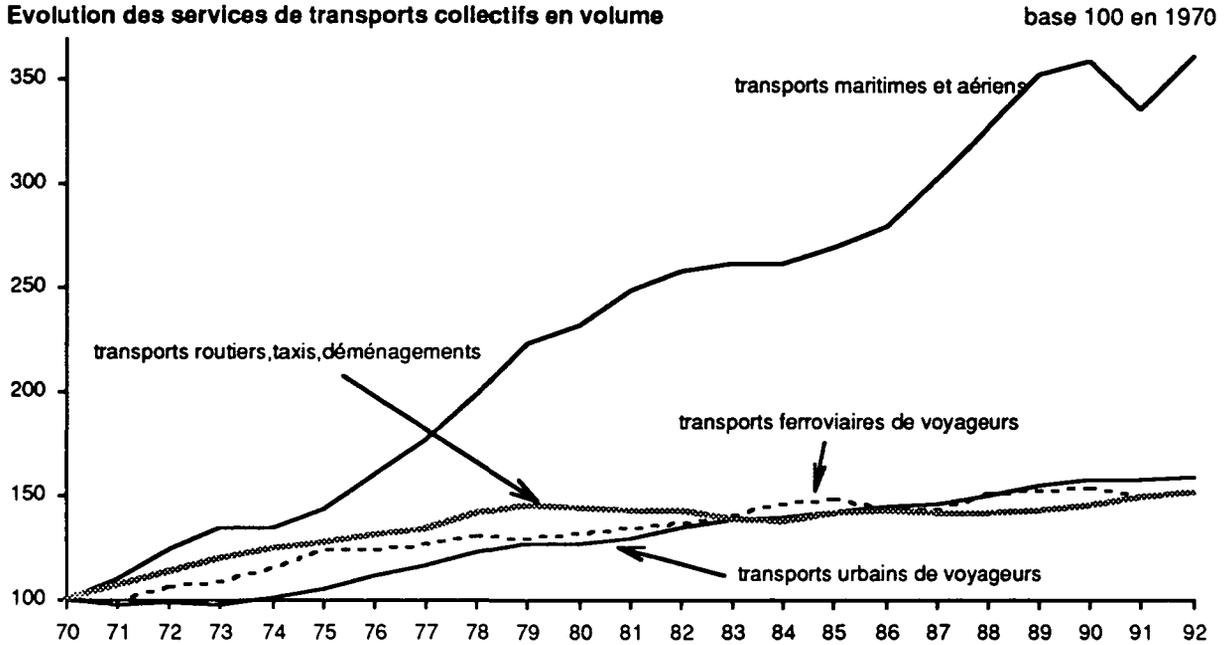
Depuis 1980, le prix des réparations (y compris pièces détachées) a augmenté de 30% plus vite que celui de l'ensemble de la consommation des ménages (graphique 6.2). Par contre, le prix relatif des achats a plutôt tendance à décroître. Il a notamment bénéficié du passage du taux de TVA de 33% en 1987 à 18,6% en avril 1992. Le prix des carburants a augmenté moins vite que l'indice des prix à la consommation, comme en 1991.

GRAPHIQUE 6.2
Evolution des prix relatifs base 100 en 1980



Note : Le prix relatif d'un poste de dépense est le rapport du prix de ce poste sur celui de l'ensemble de la consommation des ménages.

GRAPHIQUE 6.3
Evolution des services de transports collectifs en volume



Source : Insee

Les dépenses de transports collectifs

Les dépenses des ménages en transports collectifs se sont redressées en 1992. Il est vrai que ces modes de transport avaient été sensiblement affectés en 1991 par la crise du Golfe.

Les dépenses des ménages en transport aérien (et maritime) ont retrouvé en 1992 leur niveau maximal, atteint deux ans auparavant (graphique 6.3). L'année précédente, une forte hausse des prix (9,8%) avait toutefois permis la poursuite de la croissance en valeur de ces dépenses. Elles sont nettement plus élevées que celles consacrées au transport collectif urbain (tableau 6.4). Leur croissance en volume reste faible malgré une politique de l'offre qui se veut plus attractive. La croissance du transport ferroviaire en 1992 ne lui permet pas de retrouver son volume de 1990. La mise en service fin 1989 du TGV Atlantique n'a pas comblé les pertes de trafics sur le réseau principal hors TGV (cf chapitre 2).

TABLEAU 6.4
Evolution de la consommation de transport collectif
niveau en milliards de francs

	1989	1990r	1991r	1992p	1992p
	%	%	%	%	niveau
tr. ferroviaires	1,3	0,2	-2,3	0,9	28,2
transports urbains	3,3	1,8	0,0	1,0	17,5
autres (taxi,dém.)	1,4	1,6	2,8	1,9	24,9
tr. aériens, marit.	7,7	1,8	-6,3	7,6	23,9
Ensemble	3,2	1,3	-1,6	2,8	94,5

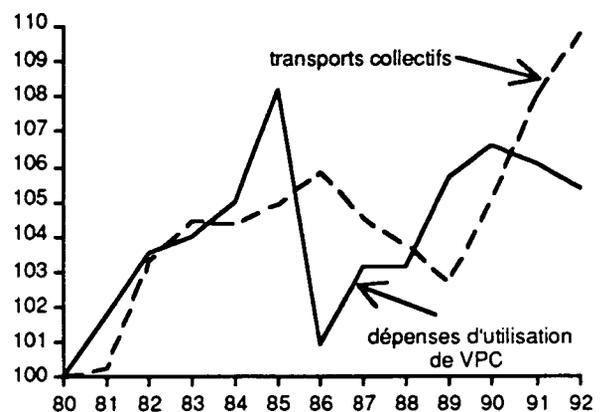
Source : Insee

Notes : La consommation de transports collectifs est calculée en intégrant les compensations pour réduction tarifaire.

Volumes aux prix N-1, niveau en francs courants.

L'une des explications possibles de la mauvaise tenue des transports collectifs urbains peut résider dans l'importance des hausses des prix qui sont destinées à accroître la couverture des coûts par les recettes⁽¹⁾. Leur prix relatif a augmenté de 12%, contre 5% pour les dépenses d'utilisation depuis 1980. La baisse du prix du pétrole en 1986 a eu un impact plus important sur le prix des dépenses de transports privés que sur ceux des transports publics (graphique 6.4). Sur les deux dernières années, la forte croissance des prix des transports collectifs contraste avec la baisse relative des coûts d'utilisation des véhicules privés.

GRAPHIQUE 6.4
Evolution des prix relatifs, par rapport à l'ensemble de la consommation
base 100 en 1980



Source : Insee

⁽¹⁾ Pour les réseaux de province, le taux de participation de l'utilisateur au coût de déplacement est de 50%. D'autres explications peuvent résider dans le développement de la périurbanisation et dans l'importance des trajets banlieue/banlieue, trajets sur lesquels l'offre de transport collectif n'est pas compétitive.

Les coefficients budgétaires

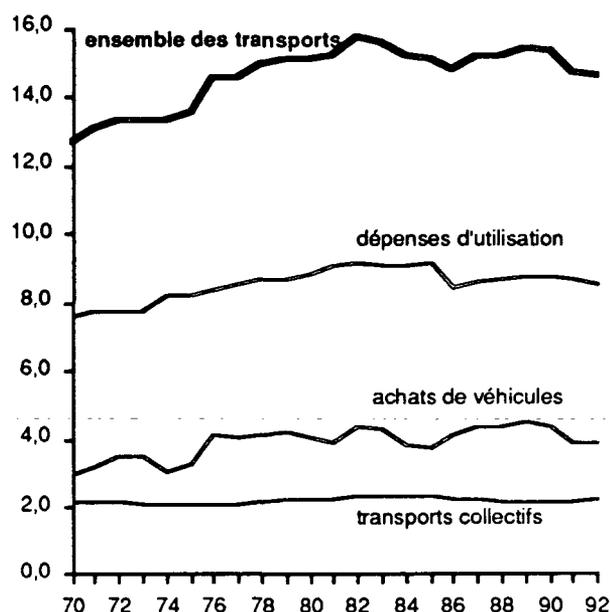
Le coefficient budgétaire en transport rapporte la consommation de transport des ménages à leur consommation totale, en volume ou en valeur. Ces consommations, calculées par la comptabilité nationale, diffèrent des dépenses effectuées réellement par les ménages. Par exemple, la comptabilité nationale prend en compte les compensations pour réduction tarifaire (versées aux transporteurs) dans les dépenses des ménages.

Depuis deux ans, la part des dépenses des ménages consacrée au transport reste inférieure à 15% (tableau 6.5). Le coefficient est au même niveau qu'en 1977. Ce recul provient essentiellement de la baisse des achats de véhicules et, dans une moindre mesure, de celle du prix relatif des carburants. Comme l'évolution des prix des transports pour les ménages n'est pas très différente de celle de l'ensemble de leur consommation depuis trois ans, les coefficients en volume suivent une évolution similaire (tableau 6.6).

Depuis 1982, la part des transports dans la consommation des ménages a globalement cessé de croître (graphique 6.5).

Note : Les données présentées dans ce chapitre sont établies suivant la méthodologie de la Comptabilité Nationale. L'enquête Budget de famille fournit une autre approche du coefficient budgétaire (voir rapport 1990).

GRAPHIQUE 6.5
Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport en valeur
base 100 en 1970



Source : Insee

TABLEAU 6.5
Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport "en valeur" en %

	1970	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989d	1990r	1991r	1992p
Achats de véhicules	2,9	4,0	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,1	4,3	4,4	4,5	4,4	3,9	3,9
Dépenses d'utilisation	7,5	8,8	9,0	9,1	9,1	9,1	9,1	8,4	8,6	8,6	8,8	8,8	8,6	8,5
carburants	3,5	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5	3,8	3,7	3,6	3,6	3,6	3,5	3,4
pneus, réparations	3,2	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9	4,1
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,2	1,1
Service de tr. collectif	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
tr. ferroviaire	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
autres transports terrestres	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6
Ensemble	12,6	15,1	15,2	15,7	15,6	15,1	15,1	14,8	15,1	15,2	15,5	15,3	14,7	14,6

TABLEAU 6.6
Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport "en volume" en %

	1970	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989d	1990r	1991r	1992p
Achats de véhicules	3,1	4,0	4,0	4,5	4,4	3,9	3,8	4,0	4,3	4,3	4,5	4,4	3,9	4,0
Dépenses d'utilisation	8,4	8,8	8,9	8,8	8,7	8,6	8,4	8,4	8,4	8,4	8,3	8,2	8,2	8,1
carburants	4,1	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3	4,2	4,2	4,1	4,1	4,1	4,1
pneus, réparations	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,2	3,2
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
Service de tr. collectif	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0	2,0
tr. ferroviaire	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
autres transports terrestres	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
maritime aérien	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	13,7	15,1	15,1	15,5	15,3	14,8	14,4	14,5	14,7	14,8	14,9	14,7	14,1	14,1

Source : Insee

LE TOURISME

Un secteur à ce jour peu touché par la crise

La croissance de la consommation touristique intérieure, définie comme l'agrégat T2 (tableau 6.7), s'est accélérée en 1992, +7,4% contre +4,7% en 1991 et +4,4% en 1990. Elle représente 7,4% du PIB en 1992 contre 6,5% en 1977. Son poids dans le PIB tend à s'accroître en période de crise du fait d'une moindre sensibilité à la conjoncture. La dépense intérieure de transport lié au tourisme est évaluée à 151 milliards de francs (tableau 6.8). Elle est principalement le fait du tourisme des français en France, 83 milliards de francs. La dépense des étrangers représente 25% de la dépense intérieure. La dépense nationale s'élève à 138 milliards de francs. Les dépenses des français auprès des entreprises étrangères représentent 18% de la dépense nationale.

Des transports effectués en voiture

La consommation en transport privé correspond à l'utilisation d'une voiture. Elle représente 58% de la consommation de transport contre 32% pour les transports aériens et 6,5% aux transports ferroviaires.

Les transports publics (aériens, ferroviaires et autres) sont surtout utilisés par les touristes pour les déplacements entre la France et le reste du monde. En effet, si les dépenses des touristes français sont générées à plus de 78% par l'usage de la voiture quand ils restent en France, ils se tournent majoritairement vers le transport aérien dès qu'ils vont à l'étranger (graphique 6.6). Les dépenses des touristes étrangers sont à peine plus fortes en transports privés qu'en transports aériens (45% contre 42%). Les voitures étrangères circulent essentiellement sur le réseau national, une voiture sur 7 étant étrangère sur les autoroutes concédées (1 sur 13 sur les routes nationales et autoroutes). La part du fer

TABLEAU 6.7
Principaux agrégats de consommation touristique en milliards de francs courants

	1980	1985	1990	1991	1992p
T3- Consommation touristique et para-touristique	239	447	599	625	673
T2- Consommation touristique intérieure	191	351	459	481	516
dont transports	57	109	138	141	151
T1- cons. liée aux séjours	117	216	288	307	331
T0- cons. activités caractéristiques	58	110	154	165	179

Source : Compte satellite du Tourisme

Note : T0 mesure la consommation par les touristes français et étrangers des produits de l'industrie touristique : hôtels-café-restaurants, loisirs touristiques, services d'organisation de voyages. T1 est la somme de T0 et des autres dépenses des touristes liées aux séjours. T2 est l'ensemble des dépenses des touristes. T3 regroupe T2 et la consommation des excursionnistes et de la clientèle locale auprès de l'industrie touristique. Pour plus de précisions, voir la brochure "Le compte du tourisme". Les dépenses des étrangers auprès d'entreprises étrangères ne sont pas comptabilisées.

reste modeste dans tous les cas de figure.

Depuis 1977, le poids des transports dans la consommation touristique intérieure (T2) a légèrement progressé. En effet, la consommation liée aux séjours (T1) a augmenté à un rythme annuel de 10,2% proche de celui des transports, 10,4%. Sur la même période, la consommation de transport en volume augmente nettement plus rapidement que la consommation liée aux séjours (T1), respectivement +3,1% l'an contre +2%. Ces écarts entre les évolutions en valeur et en volume reflètent une hausse des prix des prestations de séjours (hébergement, café restaurant, alimentation, ...) plus forte que celle des prix du transport.

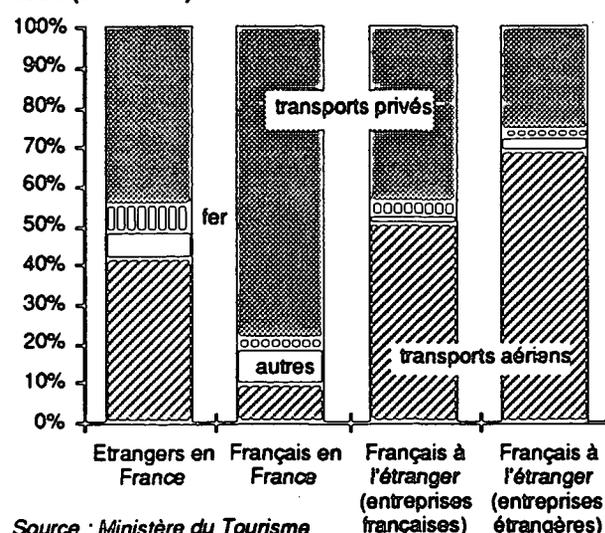
Depuis 1977, la part des touristes étrangers dans la consommation liée aux séjours a progressé de plus de 4 points. Cela a entraîné une croissance de la consommation de transports privés, donc de la circulation des voitures étrangères en France (+46% de 1980 à 1991 contre 35% aux véhicules français). Par contre, les dépenses des étrangers en transports aériens ont moins augmenté du fait de la perte de compétitivité du pavillon français (et aussi de la perte de pouvoir d'achat du dollar).

TABLEAU 6.8
Dépenses de transports liées au tourisme en milliards de francs courants

	1980	1991	1992p
Etrangers en France (1)	12,9	33,4	37,4
Français en France (2)	32,8	78,2	82,9
Français à l'étranger (3)	11,0	29,0	30,8
auprès d'entreprises françaises			
Français à l'étranger (4)	6,7	23,2	24,6
auprès d'entreprises étrangères			
Dépense intérieure (1)+(2)+(3)	56,7	140,6	151,1
Dépense nationale (2)+(3)+(4)	50,5	130,4	138,3
Solde extérieur (1) - (4)	6,2	10,2	12,8

Source : Compte satellite du Tourisme

GRAPHIQUE 6.6
Structure de dépenses de transport des touristes en 1991 (en valeur) en %



Source : Ministère du Tourisme

MOTORISATION ET UTILISATION DES VÉHICULES

D'après l'enquête "Budget de famille" de 1989 ⁽²⁾, la dépense moyenne consacrée aux transports par les ménages français s'élevait à 22000 F par an. Au sens de la Comptabilité Nationale, cette dépense s'élevait à 26000F. La différence provient essentiellement de la réaffectation par la Comptabilité Nationale des remboursements des Administrations (compensation pour réduction tarifaire), et de la prise en compte des dépenses effectuées par les ménages non résidents sur le territoire. Les dépenses professionnelles, les dépenses d'essences faites en vacances ainsi que celles de transports en commun locaux durant ces vacances ne sont pas pris en compte dans l'enquête.

TABLEAU 6.9
Taux d'équipement et parc d'automobiles des ménages

	1988	1989	1990	1991p	1992p
Ensemble (%)	74,8	74,9	75,5	77,3	77,4
dont: 1 auto	51,8	50,9	50,6	50,8	51,0
2 autos ou +	23,0	24,0	24,9	26,5	26,4
Parc (milliers)	21425	21839	22362	22754	22980

Source : Insee pour le taux d'équipement, CCFR pour le parc détenu par les ménages (estimation OEST pour 1992)

Le taux d'équipement des ménages en voiture individuelle est stable depuis deux ans (tableau 6.9). Le marché automobile est arrivé en phase de maturité depuis plusieurs années. La croissance du parc se fait essentiellement au travers de l'accroissement du nombre des ménages et du multiéquipement. Le taux de multiéquipement est très élevé parmi les cadres et professions

intellectuelles supérieures et parmi les agriculteurs exploitants (la multimotorisation dépend aussi du développement du périurbain). Le taux d'équipement est fort parmi les communes rurales, 83%, alors qu'il ne dépasse pas 50% à Paris.

Les dépenses moyennes d'achat de véhicules (deux roues et caravanes compris) se sont élevées à 9500 francs. Le coût moyen d'un véhicule neuf était de 80 000 francs, ce qui représentait 6,8 mois de revenu (tableau 6.10). La dépense est la plus forte en valeur absolue pour les artisans commerçants et chefs d'entreprise, plus de 100 000 francs (soit 6,5 mois de revenu), mais c'est pour les autres inactifs et, dans une moindre mesure, pour les retraités que l'achat d'un véhicule pèse le plus lourds dans le budget. A l'opposé, la part des achats dans le revenu des cadres et professions intellectuelles supérieures est la plus légère. En 1979, le coût moyen d'un véhicule représentait 5,5 mois de revenu. Cette hausse du coût relatif de la voiture, en partie liée à la diesélisation (effet qualité), peut expliquer la baisse de la part des achats de voitures neuves (37,4% en 1989 contre 43,3% en 1979) ainsi que la croissance de la part des achats à crédit depuis 1985 (49,1% pour les véhicules neufs et 32,3% pour les occasions). Les ouvriers et employés recourent à plus de 60% aux crédit pour acquérir une voiture neuve contre moins de 30% aux agriculteurs exploitants et aux retraités (il est vrai que ces derniers achètent relativement peu). Pour l'achat d'une voiture d'occasion, les ménages avaient dépensé en moyenne 31000F.

Les dépenses d'utilisation s'élevaient à 7700 francs par ménage et 10100 francs par ménage équipé. Par ménage équipé, ces dépenses sont les plus fortes pour les cadres et pour les professions intermédiaires. Les retraités, les personnes sans activité et les artisans, commerçants et chefs d'entreprises ont des dépenses d'utilisation relativement faibles.

TABLEAU 6.10
Usage et équipement en automobiles des ménages en 1989

	achats voitures neuves valeur	mois de revenu	% achat neuf à crédit	taux de multi- équipement	dépenses d'utilisation par mén.équip.	kilométrage par voiture de + d'un an
agriculteurs exploitants	70918	8,0	27,4	41,1	9456	10780
artisans, commerçants et chefs d'entreprises	100579	6,5	54,9	34,5	8996	14244
cadres et professions intellectuelles supérieures	87338	3,6	51,1	49,7	14647	15824
professions intermédiaires	76839	5,0	50,6	37,9	11811	15022
employés	73942	7,0	60,4	20,3	9579	13183
ouvriers	75677	6,8	63,8	28,5	10160	12942
retraités	76950	8,5	23,9	9,8	7762	8882
autres inactifs	70690	11,9	63,7	5,6	8932	13756
ensemble	79986	6,8	49,1	24,2	10141	12825

Source : Insee (enquête Budget de famille)

Note : le kilométrage inclut les trajets professionnels et en vacances. Les dépenses d'utilisation ne prennent pas en compte les achats d'essence au cours des vacances.

⁽²⁾ Enquête menée tous les 5 ans par l'Insee, auprès de 10000 ménages "ordinaires" de métropole, à l'aide de questionnaires et de carnets de compte. Les dépenses d'essence intervenues pendant les vacances ne sont pas comptabilisées.

LES ECHANGES EXTÉRIEURS

Le retour des tonnages de marchandises au niveau atteint en 1990 résulte de la baisse des importations maritimes. La grève des dockers se manifeste principalement sur les produits manufacturés en forte baisse; comme les tonnages totaux exportés ont progressé, on note un net redressement du solde des échanges de services maritimes. Par diminution des acheminements portuaires, elle accentue la baisse du rail pour les produits manufacturés mais elle a provoqué des transferts au profit la route. Malgré cela, la récession entraîne un net infléchissement de la croissance des transports routiers même si leur part relative ne cesse d'augmenter. Enfin l'aérien est le plus touché au niveau des échanges de services de transport tant au niveau du fret que des voyageurs.

EVOLUTION DE L'ENSEMBLE DES MODES

Les tonnages transportés: Une stabilité qui n'est qu'apparente.

La balance commerciale de la France est devenue positive, ce qui ne s'était jamais vu dans les années 80 (exception faite du quasi équilibre de 1986). L'absence de reprise de la croissance a contribué à la limitation de nos importations de biens (croissance de 0,9% en volume contre 2,6% en 1991) et malgré cela, la progression des exportations est restée soutenue (4,9% contre 3,9% un an auparavant).

Les tonnages totaux échangés se sont stabilisés autour de 457 millions de tonnes (Mt). Le rythme de progression des importations avait augmenté depuis 1984 en raison de la croissance économique, jusqu'à atteindre 7% en 1989; depuis ils s'est régulièrement ralenti pour aboutir en 1992 à une diminution de 1,9%. Les exportations, dont la croissance fléchissait depuis la même année, se redressent avec une progression de 2,2% (contre 0,4% en 1991).

Les tonnages maritimes subissent peu les conséquences des grèves de dockers à l'inverse des conteneurs. La SNCF freine sa baisse de 1991 (tableau 7.1). L'aérien ne récupère pas les pertes liées aux événements du Golfe et reste au niveau atteint de 1985 à 1987. L'infléchissement de la croissance des tonnages routiers se poursuit.

Seuls les tonnages ferrés ne suivent pas l'évolution générale de chaque courant, ce qui se traduit par une baisse de sa part de marché à l'exportation assez sensible.

Avec 289 millions de tonnes, les importations ont décliné de 5,5 Mt; les principaux produits qui contribuent à cette baisse sont les matériaux de construction acheminés par

la route (1,7 Mt avec notamment la fin du chantier du TGV Nord qui utilisait des matériaux des carrières belges), les produits agricoles, les produits manufacturés et les minerais intervenant chacun pour environ 1 Mt. Le mode maritime contribue pour 5,2 Mt à cette baisse, mais les produits manufacturés particulièrement touchés par les grèves et la baisse des investissements avec une chute de 1,3 Mt n'en constituent pas l'essentiel. Les importations venant de la CEE reculent de 2,1 Mt les principaux produits en cause sont les produits métallurgiques, le charbon, les matériaux de construction et les produits manufacturés. En revanche les tonnages pétroliers progressent de 2 Mt.

Avec un total de 167 Mt les exportations progressent de 3,2 Mt sur la seule CEE qui par ailleurs absorbe 69% de ce total. Les marchandises principalement concernées sont les produits agricoles (+ 9%) surtout par voie maritime (+21%), mais aussi dans une proportion moindre les produits chimiques: + 6% (route et rail) et les produits pétroliers (+ 6%) en particulier par oléoduc et par mer.

TABLEAU 7.1
Evolution des tonnages du commerce extérieur par mode de transport en %

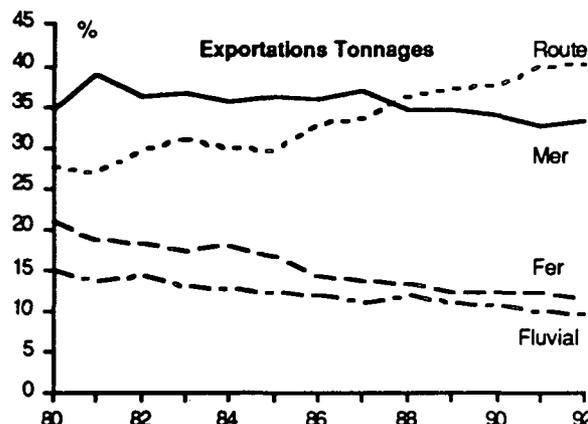
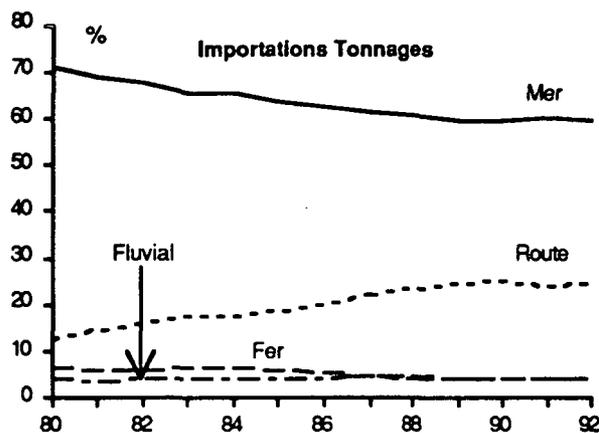
	1988	1989	1990	1991	1992
Mer	1,1	4,8	2,7	2,8	-1,1
Fer	1,7	-0,2	0,8	-2,1	-0,9
Air	13,8	10,1	4,2(*)	-5,6	1,7
Route	11,5	10,5	4,3	3,2	1,1
Fluvial	2,8	4,3	-2,3	-4,2	0,3
Total	4,2	6,1	2,6	2,0	-0,3

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

Note : Il s'agit de l'évolution de la somme importations+exportations.

(*) Source : DGAC. D'après les données des Douanes recueillies par SITRAM, il y aurait eu une décroissance de 18,5% de ces tonnages, ce qui n'a pas été retenu.

GRAPHIQUES 7.1
Structure modale du commerce extérieur français



Source : OEST-Douanes (SITRAM)

Note : Il s'agit du mode de transport à la frontière française (à l'arrivée des importations et au départ des exportations). La valeur douanière des marchandises est dite "franco-frontière" (ou CAF-FAB). Elle inclut le transport éventuel jusqu'à cette frontière.

Depuis trois ans, les évolutions des tonnages tous modes confondus, dans chaque sens, sont de faible ampleur. Les deux modes prédominants restent le maritime et la route (graphiques 7.1). Sur le long terme la part du premier décroît et celle du second augmente; cette hausse résulte des diminutions lentes et régulières du rail et de la navigation elles mêmes amplifiées par l'évolution de la structure des catégories de marchandises échangées et par le poids croissant de la CEE dans nos échanges. Ainsi, en valeur des marchandises, la croissance de la part de la route est encore plus manifeste; en douze ans, elle atteint 58% à l'exportation soit une augmentation de près de 23 points. Malgré la stagnation de la part routière en tonnages cette année, cette évolution en valeur ne ralentit pas.

L'aérien transporte des marchandises à très haute valeur ajoutée; en valeur sa part dépasse les 10%. Le chemin de fer et les voies navigables poursuivent un recul déjà observé depuis de nombreuses années.

La part du pavillon français dans le transport routier, en valeur des marchandises transportées, maintient sa lente et régulière progression tant à l'exportation qu'à

l'importation, soit environ 1% par an depuis quatre ans (graphiques 7.2).

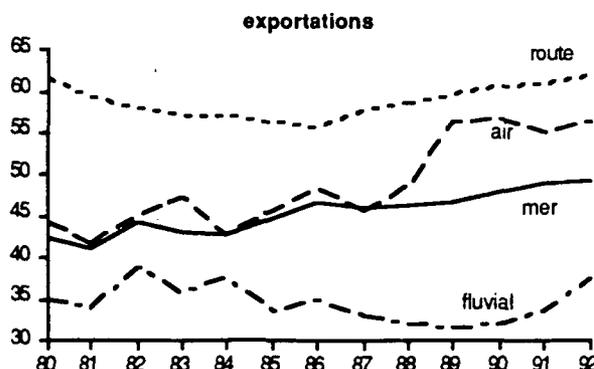
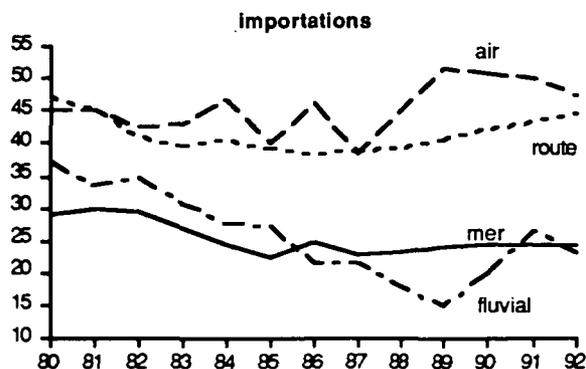
LES ECHANGES EXTERIEURS DE SERVICES DE TRANSPORT

Globalement le solde négatif des échanges extérieurs de services de transport se maintient autour de 1 Md F. En dépit de la baisse à l'exportation de la part du rail, ce mode reste le seul à dégager un solde positif (tableau 7.2). Celui de la route se stabilise près de l'équilibre.

La situation du transport aérien se dégrade en raison des trafics passagers et fret.

Seul, le maritime améliore sa balance, en partie conjoncturellement car des trafics de conteneurs notamment à l'importation, ont été détournés vers la Belgique en raison des grèves, mais aussi par la meilleure tenue de nos exportations maritimes avec une part de pavillon qui se maintient.

GRAPHIQUES 7.2
Part du pavillon français par mode de transport, en valeur des marchandises transportées



Source : OEST-Douanes (SITRAM)

TABLEAU 7.2

Solde des échanges de services de transport, hors services annexes FAB-FAB, milliards de francs

	1988	1989	1990r	1991r	1992p
ferroviaire	1,2	1,5	1,4	1,7	1,6
routier	-1,3	-1,3	-1,0	-0,3	-0,2
fluvial	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,5
maritime	-1,8	-1,7	-1,6	-1,8	-0,9
aérien	1,5	2,3	-0,6	-0,3	-1,1
Tous modes	-0,7	0,4	-2,1	-1,0	-1,0

Source : Insee-OEST

Note : (1) La DGAC a revu en 1990 le partage des trafics entre compagnies résidentes et non résidentes ce qui modifie les échanges de services. Ainsi, le partage à 50-50 de la ligne Paris-NewYork a été revu à 47-53 au détriment des compagnies résidentes. Il en résulte une forte réévaluation des importations de services de transport aérien à partir de cette année.

(2) S'agissant du maritime, le pavillon français comprend l'immatriculation aux Kerguelen et le recours aux marins étrangers.

LE TRANSPORT ROUTIER

Evolution du volume transporté

En raison de son importance dans le total des échanges, la route reflète bien les évolutions générales. La croissance des tonnages routiers internationaux continue de s'infléchir globalement depuis 1989 et n'est plus que de 1,2% (tableau 7.3). Cet infléchissement existe dans chaque sens. Le niveau des importations se stabilise depuis trois ans aussi bien en tonnage qu'en valeur, les exportations poursuivant leur croissance à un rythme moins élevé que par le passé, mais atteignant tout de même 3,2%. Cette croissance de nos expéditions concerne principalement les denrées alimentaires, les produits chimiques et les produits manufacturés. Leurs destinations sont bien entendu principalement la CEE, mais les croissances relatives sont assez fortes pour

TABLEAU 7.3

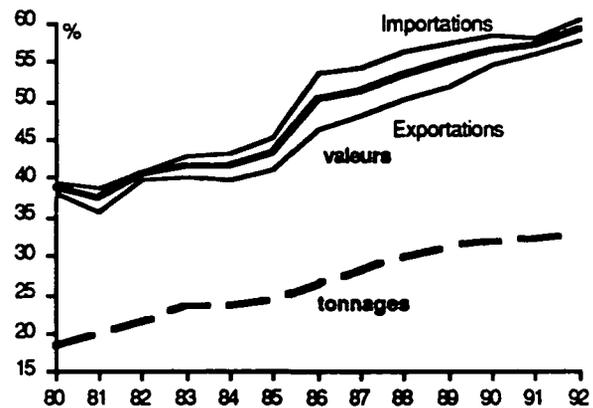
Evolution du commerce extérieur transporté par la route

		1988	1989	1990	1991	1992
Tonnage (Mt)	Import.	59,8	67,6	70,9	71,3	70,8
	Export	54,5	58,1	61,0	64,7	66,7
	Total	114,4	125,7	131,9	135,9	137,5
Evolut. (%)	Import.	10,6	12,9	4,9	0,5	-0,6
	Export	5,3	6,6	4,9	6,0	3,2
	Total	8,7	9,9	4,9	3,1	1,2
Valeur (MF)	Import.	628,4	732,3	769,2	778,9	761,9
	Export	510,2	586,1	639,9	674,3	708,2
	Total	1139	1318	1409	1453	1470
Evolut. (%)	Import.	12,9	16,5	5,0	1,3	-2,2
	Export	8,0	14,9	9,2	5,4	5,0
	Total	8,7	15,8	6,9	3,1	1,2

Source : OEST-Douanes (SITRAM)-trafic "route-route"

GRAPHIQUE 7.3

Part du transport routier dans le commerce extérieur



Source : OEST-Douanes (SITRAM)

l'Europe de l'Est et le Reste du Monde*.

Hors oléoducs et transport par mode propre (ex: avions livrés), la part de la route dans le total en valeur a crû de 9 points depuis 1986 (graphique 7.3) et approche les 60%. Cette tendance est assez régulière. Cependant les importations routières ont profité des grèves des ports, les trafics étant partiellement détournés vers la Belgique. En tonnages, un changement de rythme apparaît en 1990, dû au ralentissement économique.

La répartition des tonnages par pays (tableau 7.4) reste pour l'essentiel identique à celle de l'année précédente. (exception faite du conflit yougoslave). D'une façon générale cette répartition n'évolue que très lentement et n'a pas subi d'importantes modifications structurelles depuis huit ans, si ce n'est une assez régulière croissance des exportations vers l'Est et les pays Autres.

TABLEAU 7.4

Structure par pays du commerce extérieur acheminé par la route en % des tonnages

	répartition		part du pavillon français			
	1991	1992	1989	1990	1991	1992
UEBL	28,5	27,9	38	37	36	36
import.	34,6	33,6	35	35	33	33
export.	21,6	22,0	42	40	40	40
RFA	24,4	24,4	47	51	54	53
import.	21,7	22,4	49	53	56	55
export.	26,6	26,4	45	49	52	52
Italie	11,8	11,8	74	76	76	76
import.	9,6	9,6	72	74	75	77
export.	14,3	14,1	75	77	76	76
Pays-Bas	6,9	6,9	28	29	29	30
import.	7,6	7,6	28	28	27	28
export.	6,1	6,2	28	30	31	32
Autres	28,4	29,0	46	48	50	50
import.	25,7	26,8	40	42	44	45
export.	31,4	31,3	52	54	56	54
Total	100	100	46	47	48	48
import.	100	100	43	44	45	45
export.	100	100	50	51	53	52

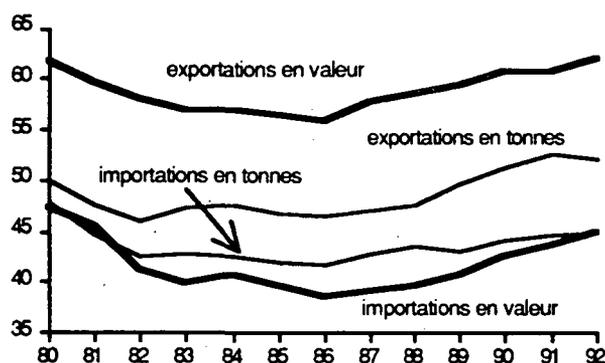
Source : OEST-Douanes (SITRAM)

* Note: Les trafics acheminés par la route vers un port étranger sont ici considérés comme des trafics routiers pour le mode à l'étranger à la frontière française.

La part du pavillon français continue d'augmenter en valeur

En valeur, la part des transporteurs routiers français poursuit sa progression (graphique 7.4 et tableau 7.4); en tonnages elle se stabilise à 49%. Les camionneurs allemands avec la récession reviennent sur un marché qu'ils avaient un peu délaissé et notre forte avancée des deux années antérieures est stoppée. Si les transporteurs nationaux continuent de dominer le marché italien, la progression sur les exportations avec les Pays Bas se poursuit lentement mais leur part n'est que d'un tiers. En revanche on observe un léger recul

GRAPHIQUE 7.4
Evolution de la part du pavillon français dans le transport routier du commerce extérieur en %



Source : OEST-Douanes (SITRAM)-trafic "route-route"

pour les exportations vers les pays Autres (hors Allemagne, Benelux et Italie). Sur la dernière décennie, des parts de pavillon ont été gagnées vis à vis de l'Italie, de l'Allemagne et des pays Autres; les pertes de part de marché enregistrées avant 1986 avec l'UEBL et les Pays Bas ont cessé, mais n'ont pas été vraiment rattrapées. A l'exportation, la valeur unitaire à la tonne des marchandises transportées par le pavillon français est bien supérieure à celle des pavillons étrangers. A l'importation, le même décalage qui était auparavant faible n'existe plus.

Les échanges de services de transport routier

La croissance de la Dépense Nationale de Transport Routier International (DNTRI) suit plutôt celle des tonnages car les prix du transport routier international n'ont augmenté que de 0,7%, contre 2,3% en intérieur (cf chapitre 4). La part du pavillon français dans cette dépense se stabilise à 53% après la croissance des années antérieures.

TABLEAU 7.5
Dépense Nationale de Transport Routier International, par pavillon en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991r	1992
France	12,7	14,4	15,6	16,7	17,3
Etranger	13,1	14,4	15,0	14,8	15,3
Ensemble	25,8	28,8	30,6	31,6	32,6
Evolution en %	11,0	11,8	6,2	3,1	3,3

Source : OEST

Le solde, toujours négatif, des échanges internationaux de service de transport routier n'a pas varié (tableau 7.6). La forte croissance du solde en 1991 résultait d'une croissance similaire du solde des tonnages notamment avec l'Italie, l'Allemagne et surtout les pays Autres. Les exportations de services avaient continué de croître et les importations s'étaient stabilisées; le chiffre d'affaires effectué par le pavillon français pour les exportations a crû alors de 8%. Cette année il ne progresse que de 3,6%. Les importations de services sont stabilisées autour de 8,3 Mds F depuis 3 ans.

TABLEAU 7.6
Echanges de service de transport routier FAB-FAB, en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991r	1992p
Export de service	5,3	6,1	6,6	7,1	7,3
Import de service	7,2	8,0	8,3	8,2	8,4
Solde	-1,8	-1,9	-1,8	-1,1	-1,1
Trafic tiers	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
Solde global	-1,3	-1,3	-1,0	-0,3	-0,2

Source : OEST

LE TRANSPORT MARITIME

La baisse des importations se retrouve dans les échanges maritimes. Elles diminuent de 5,2 Mt (tableau 7.7). Les conséquences des grèves dans les ports ont été fortes seulement pour les produits manufacturés spécifiquement touchés (baisse de 32% en tonnages à l'importation). Le mode maritime qui assurait en 1991 18,8% des tonnages de ces produits voit cette part descendre à 13,5% au profit de la route dont la part augmente de 72,4% à 77,7%. Le phénomène est encore plus marqué pour ces marchandises en provenance de la CEE. Néanmoins cela ne représente que le quart de la baisse des tonnages; d'autres marchandises importées diminuent assez nettement; ce sont les engrais, les minerais, les produits agricoles et les denrées alimentaires.

TABLEAU 7.7
Évolution du commerce extérieur acheminé par mer

		1988	1989	1990	1991	1992
Tonnage (Mt)	Import.	155,7	162,8	168,8	176,9	171,7
	Export	52,5	55,4	55,2	53,3	55,9
	Total	208,2	218,2	224,0	230,2	227,6
Évolut. (%)	Import.	1,9	4,6	3,7	4,8	-2,9
	Export	-1,0	5,5	-0,4	-3,4	4,9
	Total	1,1	4,8	2,7	2,8	-1,1
Valeur (MdF)	Import.	271,3	316,4	329,4	340,7	295,4
	Export	273,8	301,2	293,9	288,9	276,8
	Total	545,1	617,7	623,3	629,6	572,2
Évolut. (%)	Import.	2,6	16,7	4,1	3,4	-13,3
	Export	7,1	10,0	-2,4	-1,7	-4,2
	Total	4,8	13,3	0,8	1,9	-4,1

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

La structure de notre approvisionnement pétrolier a sensiblement évolué avec une augmentation de près de 7 Mt en provenance d'Europe (de l'Est principalement +84%) au détriment du reste du monde.

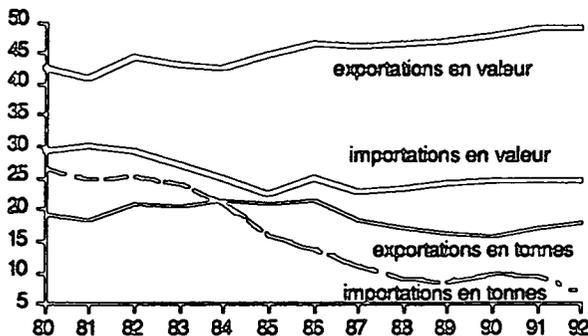
Dans notre commerce extérieur, l'armement français concentre son effort sur les marchandises à haute valeur unitaire (graphique 7.5). Ainsi en 1991 à l'importation, les grands vracs représentent environ 80% des tonnages et autour de 32% des valeurs. En raison des taux de fret extrêmement bas ce domaine est celui des pavillons de complaisance. À l'inverse, les produits chimiques et les produits manufacturés représentent 5% des tonnages et 50% des valeurs importées; le pavillon national en assure le tiers ce qui représente 68% de son activité d'importation. À l'exportation, le même phénomène existe puisque ces mêmes marchandises représentent 17% des tonnages et 68% des valeurs; notre pavillon opère pour 57% de ces dernières et consacre à ces produits 80% de son activité d'exportation.

Par ailleurs l'armement français opère sur des trafics tiers.

La nette amélioration du solde maritime de nos échanges de services hors trafics tiers en 1992 provient à la fois de la meilleure tenue générale de notre commerce extérieur et de la grève des ports qui a accentué la baisse de nos importations (tableau 7.8).

GRAPHIQUE 7.5

Part du pavillon français dans le commerce extérieur maritime en %



Source : OEST-Douanes (SITRAM)

Les problèmes opérationnels du transport maritime

La dégradation de l'infrastructure française pour le coût de la Dépense Nationale de Transport Maritime (DNMTM) a été accentuée ces dernières années. Augmentant le coût de la DNMTM était envisagé par la Direction de la Flotte de Commerce, selon des méthodes traditionnelles d'évaluation des flux et des prix. Mais divers travaux ont montré la nécessité de reprendre les estimations existantes sur de nouvelles bases d'une part et le problème est devenu plus ardu en raison de la mauvaise connaissance des taux de fret d'autre part.

De plus, un certain nombre de questions restent posées :

- la notion de pavillon n'est-elle encore un enjeu en transport maritime, vu le développement de l'immatriculation sous pavillon de complaisance de bâtiments contrôlés par des compagnies maritimes françaises?

- comment recueillir des données fiables sur les prix maritimes?

- l'exploitation des manèges portuaires et des autres données existantes (acheminement portuaire via les enquêtes TRM, etc...) permettra-t-elle de combler, aux niveaux français et européen, les lacunes de la statistique douanière après le 1er janvier 1993.

La dépense de transport maritime n'est qu'un élément de la chaîne de transport. Elle ne valorise que le transport maritime (environ 30 MdF), c'est-à-dire le coût de transport d'un port à l'autre (elle inclut normalement l'assurance, qui peut comprendre des niveaux de garantie variables: navire, marchandises, risques de guerre,...).

Mais elle exclut :

- a) le passage portuaire (environ 10 MdF de CA en 1985 pour les ports français), qui lui-même se décompose en différentes prestations, dont la répartition approximative est: les auxiliaires du navire (8%, dont pilotage et remorquage), les droits de ports (13%), la consignation (6%), la manutention sur navire (44%), le transit et douane (11%) et la manutention à quai et magasins (18%).

- b) l'acheminement portuaire (environ 7 MdF en métropole) c'est-à-dire le transport de la marchandise entre l'expéditeur ou le destinataire et le port maritime, maillon dont on sait qu'il intéresse de plus en plus d'armateurs soucieux de maîtriser leur marché et de garantir à leurs clients un service complet "de bout en bout", en particulier pour les conteneurs.

TABLEAU 7.8
Échanges de services de transport maritime (MdF).

	1988	1989	1990	1991	1992
Exportations	11,8	12,5	12,5	13,2	13,0
Importations	13,6	14,3	14,1	15,1	13,9
Solde	-1,8	-1,7	-1,6	-1,8	-0,9

Source : Insee (Comptes nationaux)

Notes :

- a) Les trafics maritimes ne prennent pas en compte ici les trafics détournés vers des ports étrangers (voir note page 45)

- b) Une partie importante des trafics et du chiffre d'affaire de l'armement français concerne les trafics tiers.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Les tonnages totaux transportés par voie ferrée restent assez stables depuis 1987. En 1992, ils augmentent de 2,6% à l'importation et baissent de 3% à l'exportation. Le rail transporte le tiers des produits métallurgiques de notre commerce extérieur; ils interviennent pour un quart dans les tonnages ferrés; en faisant abstraction des transferts entre les autres modes pour ces produits la quasi totalité de la baisse des tonnages est supportée par le rail soit une diminution de 15% en un an pour les importations.

TABLEAU 7.5
Echanges de service de transport ferroviaire
FAB-FAB, en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991	1992
Exportations					
voyageurs	1,4	1,6	1,5	1,5	1,5
marchandises	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0
Total	2,2	2,4	2,3	2,5	2,5
Importations					
voyageurs	0,8	0,7	0,8	0,7	0,7
marchandises	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Total	1,0	0,9	1,0	0,8	0,9
Solde	1,2	1,5	1,4	1,7	1,6

Source : Insee

Celles-ci progressent notamment pour le charbon, les minerais, les matériaux de construction et les engrais, mais les produits manufacturés reculent de 14% (acheminement portuaire) d'où la nette diminution de la valeur de ces importations cette année, amplifiant une tendance observée sur le long terme. A l'exportation on observe un phénomène semblable; par contre, les produits agricoles et les produits chimiques augmentent de 9% chacun.

Le solde positif des échanges de service de transport ferroviaire régresse légèrement mais reste supérieur à ce qu'il était en 1989 (tableau 7.5). Les recettes voyageurs et fret (exportations) n'évoluent guère, la croissance des dépenses (importations) étant d'environ 7%.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Les tonnages transportés par air restent toujours sous la barre des 500 000 tonnes (tous pavillons). La part de marché à l'exportation en valeur retrouve les niveaux atteints dans les années 1989 et 1990, après les évènements de 1991.

TABLEAU 7.9
Echanges de service de transport aérien
FAB-FAB, en milliards de francs

	1988	1989	1990r	1991r	1992p
Exportations					
Passagers	12,2	13,8	13,3	13,5	16,0
Fret (yc traf.tiers)	4,9	5,1	5,1	4,6	4,8
Location d'avion *	0,2	0,4	0,4	0,8	0,8
Total	17,4	19,3	18,7	18,9	21,7
Importations					
Passagers	13,1	13,9	16,0	15,9	19,0
Fret	1,9	2,0	1,9	1,5	2,1
Location d'avion *	0,8	1,1	1,4	1,7	1,7
Total	15,9	17,0	19,3	19,2	22,8
Solde	1,5	2,3	-0,5	-0,3	-1,1

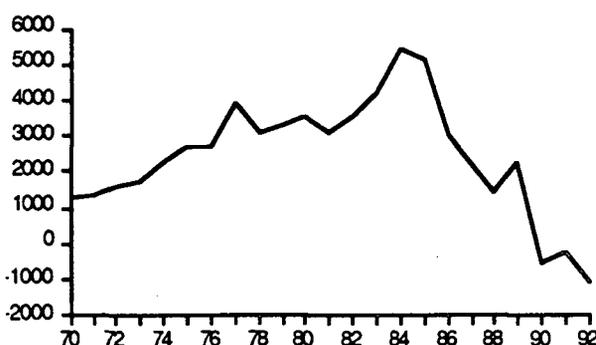
Source : Insee

* En l'absence de données disponibles pour les locations d'avions les valeurs 1992 sont celles de 1991.

Le fret garde un solde largement positif (2,7 Mds F) (tableau 7.9), cependant si les dépenses (importations) retrouvent quant à elles sensiblement le niveau de 1990, cela n'est pas le cas pour les recettes (exportations) qui progressent seulement de 4,3%.

Les recettes et dépenses pour les passagers croissent chacune de 19% mais le solde était déjà négatif en 1991, il frôle maintenant les 3 MdF (valeur supérieure à celle observée deux ans auparavant). Le solde global négatif (-1,1 MdF), s'est donc dégradé de 0,8 MdF cette année et reste le double de celui de 1990. Le fret explique à lui seul 43% de l'aggravation du solde aérien global.

GRAPHIQUE 7.6
Solde des échanges de services de transport aérien.



Source : Insee

Notes: Sont comptabilisés en exportation le transport par des compagnies françaises de passagers étrangers, de marchandises à destination d'un pays étranger (y compris trafic tiers), ainsi que les locations d'avions à des compagnies étrangères. En importation, on retient les recettes des compagnies étrangères sur le transport de passagers français et sur le fret importé par la France, ainsi que la location d'avions à des compagnies françaises.

L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Si les budgets des Routes et de l'Aviation Civile sont en légère hausse, les autres postes du budget du Ministère des Transports pour 1993 seront plutôt revus à la baisse. En 1992, les recettes des administrations générées par les transports stagnent, du fait du ralentissement de l'activité, alors que les dépenses des mêmes administrations pour les transports continuent de croître (+4,9%).

Sur la période 1985-1992, si les transferts à destination de la SNCF n'ont que faiblement augmenté, ceux destinés aux transports collectifs urbains se sont accrus. Les investissements destinés à ce dernier mode se sont ralentis à partir du haut niveau atteint en 1985 alors que l'investissement routier a connu un profil inverse.

Les administrations publiques (APU), État (APUC) et collectivités locales (APUL) jouent un rôle important dans le système des transports. L'État, à travers son budget, investit notamment dans le réseau routier national et subventionne les grands gestionnaires d'infrastructures, SNCF et RATP par exemple. Il tire aussi, en plus de la TVA, d'importantes recettes de l'activité transport, principalement la TIPP. Mais les collectivités locales interviennent plus massivement au niveau des dépenses, plus de 104 milliards sur les 186 que les APU consacrent au domaine, surtout pour la route mais aussi dans le secteur des transports collectifs urbains.

LE BUDGET DES TRANSPORTS EN 1993

Les crédits destinés aux transports dans la loi de finances pour 1993 baissent de 16% après s'être accrus de 8% l'année précédente. Ce mouvement s'explique pour l'essentiel par l'inclusion, uniquement en 1992, des crédits destinés à l'espace (tableau 8.1).

-Pour la **Direction des routes**, les crédits inscrits dans la loi de finance 1993 s'élèvent à 8,2 milliards, soit une hausse de 2% par rapport au budget initial de 1992. Mais en réalité le budget 1993 s'élève, en moyens de paiement à 8,6 milliards de francs, si on prend aussi en compte les crédits du collectif budgétaire de la fin 1992.

4,3 milliards seront consacrés aux contrats Etat-Régions, soit 16,8% de l'enveloppe quinquennale. A la fin de 1993 le taux d'exécution de ces contrats sera de 89%. Dans ce cadre, le plan routier transmanche sera doté à hauteur de 253 millions.

1,5 milliards seront consacrés à la modernisation en autoroute des RN9 et RN20.

A ces crédits, s'ajoutent les fonds de concours des collectivités territoriales et des régions, en particulier dans le cadre des contrats de plan (environ 6 Milliards).

-Le budget de la **Direction de la Sécurité Routière** est stable en 1993 à 0,8 milliards. La moitié est consacrée à l'investissement, notamment la suppression des points noirs et l'aménagement d'itinéraires. Une partie importante du budget est aussi consacrée à des campagnes nationales de communication, destinées à

sensibiliser les usagers à la sécurité routière.

-Le budget du **transport aérien**, pour sa part inscrite au budget général, se monte à 2,6 milliards dont l'essentiel est destiné au développement des programmes de l'aéronautique civile (en hausse de 6%). Mais on doit lui adjoindre, hors budget général, le budget annexe de l'aviation civile financé presque en totalité par les redevances de routes et les services terminaux. Ce budget annexe est en forte hausse, 15% pour l'exploitation et 30% pour les dépenses en capital, du fait du faible niveau atteint en 1992. Pour l'investissement, l'effort portera sur la modernisation des équipements de la navigation aérienne (0,9 milliards en 1993 et au total 7,5 milliards prévus sur 5 ans), du fait de la croissance prévue des trafics.

- Le budget de la **Direction des Transports Terrestres** baisse de 10% en moyens de paiement ce qui n'affecte que les dépenses ordinaires (38,8 milliards en 1993 sur un total de 40,5). Trois faits expliquent cette évolution. En raison de l'augmentation des recettes provenant de la surcompensation entre régimes de retraites, la contribution de l'État à la caisse de retraite de la SNCF sera réduite de près de 2 milliards. Du fait du déplafonnement de l'assiette du versement transport, les recettes du STP devraient augmenter de 840 millions, entraînant une réduction des indemnités compensatrices versées à la SNCF et à la RATP de 390 millions. De plus 1,8 milliards sont attendus de produits de cessions d'actifs publics pour compenser une baisse correspondante de la contribution de l'État aux charges d'infrastructures. Enfin 861 millions destinés à la liaison avec la Corse sont transférés au budget du ministère de l'intérieur. Les crédits d'investissement, qui sont beaucoup plus faibles (1,6 milliards) s'accroissent de 14%. Ils bénéficieront aux réseaux de province (Toulouse, Lille, Marseille, Rouen, Strasbourg, Nantes) et à ceux de l'Île de France (Météor, Éole, ligne D du RER,...) pour un milliard environ, ainsi qu'à la SNCF pour 277 millions et à Voies Navigables de France pour 120 millions.

-Le budget de la **Direction des Ports et de la Navigation Maritime** se réduit de 10% en 1993, -9% pour les dépenses ordinaires et -17% pour l'investissement. En moyens de paiement il se monte au total à 810 millions. Les crédits destinés aux ports en représentent la plus grande part (70%), ils sont réduits de 9%.

TABLEAU 8.1

Dépenses prévues dans les lois de finances initiales de transport en milliards de francs

	1989	1990	1991	1992	1993
Mer	6,0	6,3	6,4	6,7	6,3
Sécurité Routière	0,6	0,8	0,8	0,8	0,8
Routes	7,6	7,8	8,0	8,1	8,2
Transport terrestre	39,5	39,8	43,0	44,5	40,5
Aviation civile	5,0	5,6	6,0	9,7	2,6
Ensemble(mds)	58,6	60,3	64,2	69,6	58,4
en évol. n/n-1(%)	4,5	2,8	6,6	8,4	-16,1
Budget général	1152	1220	1280	1322	1367
en évol. n/n-1(%)	6,5	5,9	4,9	3,3	3,4
Part transports dans le budget(%)	5,1	4,9	5,0	5,3	4,3

Source : Note bleue - Projet de Loi de Finances

LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIÉES À L'ACTIVITÉ TRANSPORT

Les recettes des administrations liées à l'activité transports⁽¹⁾ stagnent en 1992 après avoir ralenti en 1991 et 1990 (+3 à 4% en 1991 contre 6,5% par an sur la période 1985-1990). Les recettes de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) n'augmentent que de 1,4%, contre 1,9% en 1991, et plus de 7% par an pour la période 1985-90. Au ralentissement de l'activité et donc de la consommation de carburants s'ajoutent les effets de la diésélisation du parc et de la montée en régime du supercarburant sans plomb qui est, comme le gazole, moins taxé (voir encadré). Mais d'autres recettes liées au parc automobile, timbres fiscaux sur les cartes grises et vignettes, collectés au profit des APUL, baissent notamment pour les véhicules des sociétés. Le versement transport levé par les autorités organisatrices des transports urbains poursuit sa croissance, +6,7% par an de 1988 à 1992 contre seulement +1% par an de 1985 à 1988.

Par contre les recettes de l'aviation civile, qui alimentent le budget annexe correspondant, augmentent fortement comme celles des voies navigables.

Sur longue période, le total de ces recettes évolue comme les dépenses que les administrations consacrent aux transports (respectivement +8,7% et +8,4% par an de 1980 à 1991). Ces mêmes recettes évoluent aussi depuis 1986 comme la production de la branche transport après s'être fortement accrues de 1984 à 1986 (graphique 8.1).

⁽¹⁾ Les recettes de TVA (dont plus de 100 milliards uniquement pour la route) ne sont pas prises en compte car il ne s'agit pas d'un impôt spécifique aux transports.

La TIPP

L'évolution de la TIPP était guidée par les principes suivants:

- L'allègement de l'indexation (la moitié seulement de la hausse des prix)
- L'avantage fiscal accordé à l'essence sans plomb.

D'autre part, la déformation de la structure de la consommation vers les produits les moins taxés (diésélisation du parc automobile) conduit aussi à une moindre rentrée des taxes par litre consommé (néanmoins, comme le kilométrage des véhicules diésels est supérieur à celui de véhicules à essence, les recettes tirées de la TIPP ne baissent pas du même montant que la TIPP par litre).

TABLEAU 8.2

Evolution des recettes des APU liées à l'activité transport en milliards de francs

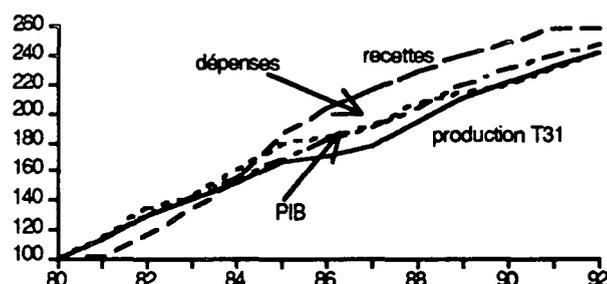
	1988	1989	1990	1991	1992
Route (*)	23,2	24,7	27,0	28,2	25,9
Voie navigable	0,1	0,1	0,1	0,5	0,5
Aviation civile	2,3	2,6	3,2	3,6	4,0
Taxe sur les hydr.	98,5	102,4	105,0	107,0	108,6
dont TIPP	97,9	102,4	105,0	107,0	108,6
Total	124,1	129,7	135,2	139,3	139,0
Vers. transport	9,0	10,2	10,4	11,3	11,6

Sources : Insee, CPDP

Note : (*) Pour 1992, certains postes ont été estimés par l'OEST. Pour plus de détails se reporter aux tableaux 8.1 à 8.3 de l'annexe.

GRAPHIQUE 8.1

Evolution des recettes et des dépenses des APU liées à l'activité transport, de la production de la branche transport et du PIB, en valeur, base 100 en 1980



LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

L'effort financier des APU pour les transports, mesuré par la part de leurs dépenses transport dans le PIB marchand, n'a pas faibli de 1985 à 1991, restant autour de 3,3%. En 1992 ces dépenses se sont accrues de 4,9%.

TABLEAU 8.3

Evolution des transferts de l'administration vers la SNCF et le RATP en milliards de francs

	1987	1988	1989	1990	1991
SNCF					
Subv. d'explo.	19,3	19,3	20,5	18,1	15,9
Compensation p. réduc. tarif.	6,2	5,6	5,6	6,8	7,0
Ch. de retraite	12,0	12,1	13,8	15,1	19,2
Total	37,5	37,0	39,9	40,0	42,2
RATP					
Subv. d'explo.	6,0	6,0	5,5	5,2	5,7
Compensation p. réduc. tarif.	3,0	2,4	2,5	2,8	2,8
Total	9,0	8,4	8,0	8,0	8,5

Source : Insee, Direction de la Comptabilité Publique

Note : Ces données, issues de la direction de la comptabilité publique ne coïncident pas toujours avec celles de la SNCF issues des comptes de l'entreprise

Une partie de ces crédits (42%) est destinée aux transports collectifs urbains et au rail. La SNCF et la RATP en reçoivent la plus grosse part, sous forme de transferts qui se montent en 1991 à 50,7 milliards (tableau 8.3), en hausse de 5,6%. Si les subventions d'exploitation se réduisent de 7%, les compensations pour réduction tarifaire sont en légère hausse (+2%) et surtout la contribution de l'État au régime de retraite de la SNCF s'accroît de 4 milliards.

A ces transferts il faut ajouter, à partir de 1991, la prise en charge par l'Etat d'une partie de la dette de la SNCF (38 milliards de francs) qui transfère aux pouvoirs publics les charges de remboursement y afférant. Les conventions des comptes nationaux ont conduit à classer ce remboursement en "Versement au service annexe de la dette". Celui-ci s'élevait en 1991 et en 1992 à 4 milliards de francs. Enfin ces deux sociétés nationales bénéficient, en 1991 de subventions d'investissement pour 1,8 milliards.

**ANALYSE FONCTIONNELLE
DES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS**

L'analyse fonctionnelle des dépenses des APU permet de comparer l'évolution des rôles respectifs de l'Etat et des collectivités locales dans les transports.

En 1992, les administrations publiques ont consacré 186 milliards aux transports, soit 8,7% de leurs dépenses. Leur effort pour ce secteur, après avoir été stable sur la période 1970-1977, avait chuté jusqu'en 1986. Depuis il s'est légèrement redressé. C'est, pour l'essentiel, l'effet d'un certain désengagement de l'Etat(*) (graphique 8.2). La part qu'il consacrait aux transports a d'abord chuté dans son budget d'investissement, dès 1977. A partir de 1983, avec les lois de décentralisation et les transferts de compétence correspondants au profit des APUL, il a réduit ses dépenses de fonctionnement qui sont passées de près de 17% de l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement en 1980 à seulement 12,3% aujourd'hui (tableau 8.4).

(*) Durant les deux dernières décennies le partage des rôles entre État et collectivités locales s'est modifié avec le déclassement de routes nationales et surtout les lois de décentralisation, biaisant les comparaisons sur longue période. A cela s'ajoute l'effet de la globalisation des subventions aux APUL qui a entraîné mécaniquement, à la fin des années 70, une baisse des dépenses de transport de l'État.

TABLEAU 8.4
La part des transports dans l'ensemble des dépenses des administrations de 1980 à 1992 en %

	part des transports dans les dépenses de			
	fonction. des APUC	investi. des APUC	fonction. des APUL	investi. des APUL
1980	5,7	16,8	13,7	22,2
1985	5,0	13,3	14,7	23,6
1992	4,5	12,3	15,3	21,7

Source : Insee, OEST

Au contraire, les collectivités locales accroissent leurs efforts financiers pour le fonctionnement des transports, tout particulièrement dans les transports collectifs urbains et maintiennent au même niveau leurs investissements pour les transports. Alors que de 1970 à 1982 les dépenses des APUC et des APUL évoluaient de concert (de respectivement 13,5% et 14% en moyenne annuelle), depuis 1983 ces dernières s'accroissent de 8% par an contre une hausse de 4% pour l'État.

TABLEAU 8.5
Le partage entre apuc et apul des dépenses pour les transports de 1980 à 1992 en %

	dépens. APU dans les trans (en milliards)	part des APUC		part des APUL		total
		fonction (en %)	investi (en %)	fonction (en %)	investis (en %)	
1980	76,8	41,6	11,4	27,2	19,8	100
1985	135,6	40,5	7,3	32,1	20,1	100
1992	185,6	33,0	10,8	33,5	22,7	100

Les dépenses des APUC

Pour l'État, la part des dépenses d'investissement est modeste (24%) (graphique 8.3) et surtout destinée à la route. Ces dépenses qui avaient décliné de 1980 à 1985, ont connu dans la deuxième moitié de la décennie une croissance sensible (tableau 8.6).

Dans les dépenses de fonctionnement la part du fer prédomine (43%). On y trouve les subventions d'exploitation de la SNCF et les charges de retraites des cheminots. Ce type de dépense connaît une croissance faible depuis 1985 (+1,5% par an). Les autres postes de dépenses pour l'État sont les subventions de la RATP (6%) ainsi que les dépenses de fonctionnement pour la route (13%) pour le transport aérien (6%) ou pour le maritime (3%). Une part importante de ces dépenses est constituée de frais de personnel, 61% pour la route, 72% pour l'aviation civile et 35% pour le transport maritime, où la part des subventions d'exploitation prédomine.

GRAPHIQUE 8.2
Evolution des dépenses des APU en transport
en milliards de francs (base 100 en 1970)

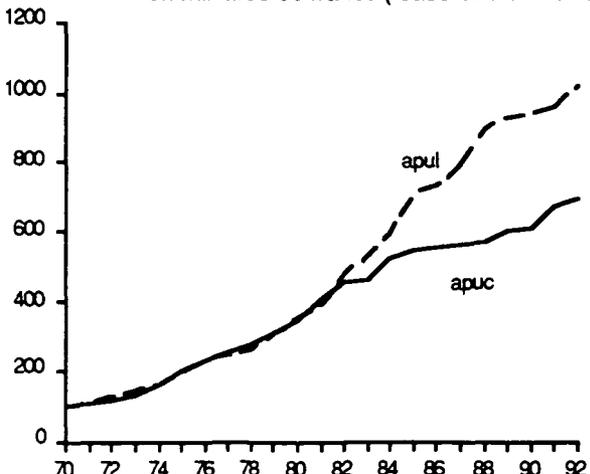


TABLEAU 8.6

Evolution, en francs courants des dépenses de transport des APU, de 1980 à 1992 en %

	des APUC		des APUL	
	de 1980 à 1985	de 1985 à 1992	de 1980 à 1985	de 1985 à 1992
Dépenses de fonct.				
-pour la route	6,5	0,4	15,3	4,6
-pour le ferroviaire	12,7	1,5	n.s	n.s
- pour le maritime	15,2	-3,2	n.s	n.s
-pour l'aérien	8,6	9,1	n.s	n.s
-pour les tran. coll. urb.	15,8	0,7	16,5	6,4
- autres	10,9	3,6	20,1	-9,4
total	11,5	1,6	15,8	5,2
Dépenses d'invest.				
-pour la route	3,7	6,3	9,1	8,5
-pour les tran. coll. urb.	n.s	n.s	24,4	-0,3
- autres	-0,5	20,3	22,8	-4,5
total	2,6	10,6	12,3	6,4
Dépenses tot. tran.	9,8	3,3	14,4	5,7

Seules les dépenses pour le fonctionnement des transports aériens connaissent une croissance continue, +8,7% de 1980 à 1985 et +9,1% de 1985 à 1992. Tous les autres postes de dépenses de fonctionnement connaissent des évolutions inférieures à l'inflation.

Les dépenses des APUL

L'effort consenti par les collectivités locales pour les transports ne s'est pas démenti sur toute la période. Les régions dont le rôle s'est accru avec les lois de décentralisations commencent à investir dans les grandes infrastructures routières ou ferroviaires dans le cadre de contrats passés avec l'état et la SNCF (TER et même TGV

dans le cas du TGV-Est), car ces opérations contribuent au développement économique. Enfin les grandes agglomérations de province confrontées au problème de la congestion urbaine, se sont fortement engagées dans les transports collectifs.

L'investissement représente 42% de leurs dépenses pour les transports (graphique 8.4) et couvre 77% des investissements des APU dans ce domaine. Il s'est accru de 6,4% de 1985 à 1992. Cela concerne pour l'essentiel deux domaines, les routes et les TCU. Pour les routes, les départements et les régions interviennent pour le réseau interurbain à hauteur de 16 milliards dont 4 pour les régions (pour l'année 1990). Les investissements pour la voirie urbaine sont réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux, pour un montant de 12 milliards. Les TCU sont le deuxième domaine où les APUL investissent. Les dépenses s'étaient fortement accrues de 1980 à 1985 pour fléchir ensuite. On assiste, à partir de 1990, à un redémarrage dans ce secteur (+14% en moyenne de 1989 à 1992).

Cet effort est piloté par l'autorité organisatrice qui peut être une commune ou un regroupement intercommunal. Les dépenses de fonctionnement concernent les mêmes domaines, la part des TCU étant, relativement à l'investissement, plus importante. Les recettes versées par les usagers ne couvrant que 60% des dépenses d'exploitation, les autorités organisatrices voient leurs dépenses correspondantes augmenter de 16,5% par an de 1980 à 1985 et de 6,4% de 1985 à 1992.

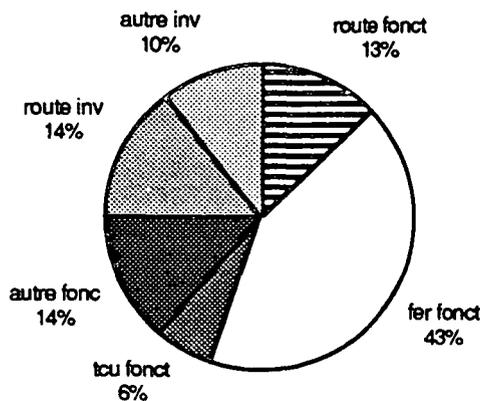
TABLEAU 8.7

Les dépenses de transport des APUL selon le type de collectivité en milliards de francs

	1987	1988	1989	1990
Départements	27,8	31,7	33,4	33,6
Communes	30,6	34,9	35,2	36,0
Regroupement de Col. Loc.	13,5	14,5	14,5	12,3
Régions	3,1	4,1	4,8	6,9
STP	6,0	6,1	6,9	7,6
Ensemble	81,0	91,3	94,7	96,4

GRAPHIQUE 8.3

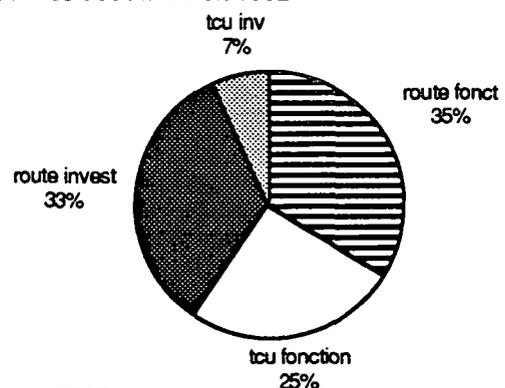
Part des principales fonctions dans le total des dépenses des APUC en 1992



Source : Insee

GRAPHIQUE 8.4

Part des principales fonctions dans le total des dépenses des APUL en 1992



Source : OEST

LES INFRASTRUCTURES

Les dépenses d'infrastructures peuvent être estimées à environ 88 milliards de francs en 1992. Le réseau routier absorbe 60% des dépenses d'infrastructures, dont 41% au réseau national. Le chemin de fer, au travers de la SNCF, représente 21,5% de ces dépenses, dont près de 45% pour le seul TGV. L'effort fait en matière de transports collectifs urbains reste à un niveau somme toute modeste, au mieux 11%. Les dépenses d'infrastructures portuaires se sont fortement accrues à partir de 1988. La croissance des investissements aéroportuaires s'est encore plus nettement accélérée depuis 1987.

Les collectivités locales sont le principal financeur des infrastructures. Le financement se fait souvent par l'emprunt, même pour les collectivités locales, d'où l'importance de la dette, en particulier pour la SNCF et, dans une moindre mesure, les sociétés d'autoroute.

Les années 1980 ont été celles de l'émergence de la grande vitesse. Si le réseau autoroutier en est aujourd'hui à une étape de maillage, le réseau TGV est moins avancé. Les transports aériens se sont affirmés pour les déplacements plus longs. La concurrence TGV / avion est effective pour des trajets compris entre 2 et 3 heures.

Mais, le défi des années 1990 pourrait bien concerner l'urbain. Les grandes villes souffrent aujourd'hui de la congestion due au développement continu des trafics. De nombreuses mesures sont proposées. On peut essayer de mettre en œuvre des alternatives au transport individuel, comme le développement des transports collectifs en site propre au sein d'un réseau performant. On pourrait aussi tenter de limiter le transport individuel, par la réglementation de la circulation et du stationnement automobile, le péage urbain, ...

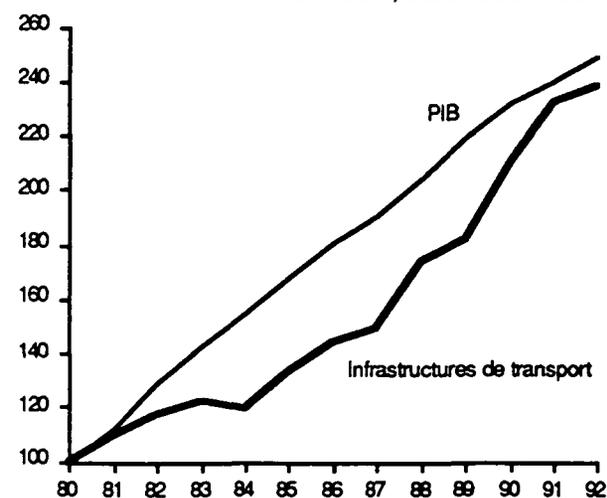
Parallèlement à la gestion des trafics urbains, il faudra assurer les conditions de développement des échanges au sein du grand marché unique. Cela exige la prise en compte des grands axes européens dans une optique souvent plurimodale pour désengorger le réseau routier (transport combiné, ...).

Dans tous les cas, il faudra soit inciter à redistribuer les trafics sur les infrastructures existantes, soit mettre en place de nouvelles infrastructures, soit enfin à mieux maîtriser la demande (notamment par une tarification adaptée). Des financements devront être dégagés et des choix devront être faits. Ces choix seront bien sûr fonction de critères de rentabilité, de la politique globale

des transports et des besoins de l'ensemble des acteurs économiques.

Depuis 1980, les dépenses d'infrastructures ont évolué moins rapidement que le PIB (graphique 9.1). Leur progression a été particulièrement faible entre 1980 et 1984. A partir de 1985, la croissance de la FBCF en infrastructures a été, pour la plupart des modes de transport, supérieure à celle du PIB.

GRAPHIQUE 9.1
Evolution de la FBCF en infrastructures et du PIB
en valeur, base 100 en 1980



Source : Insee - OEST

Investissement et financement, une vision globale

En 1992, les dépenses d'infrastructures se sont élevées à 87,7 milliards de francs, en hausse de 2,7%. En 1980, ces dépenses étaient de 36,7 milliards de francs. Après une pose entre 1982 et 1985, les investissements en infrastructures ont recommencé à croître, avec une très forte progression entre 1989 et 1991. Si on rajoute Eurotunnel dont les dépenses d'infrastructures s'élevaient à 8,2 milliards de francs en 1992 dont un peu moins de la moitié pour la partie française, le total des dépenses d'infrastructures serait de 92 milliards de francs.

En 1992, les sommes consacrées aux infrastructures à grande vitesse ont reculé de 5% suite au repli des investissements TGV, -12,6%, et autoroutiers, -5,3%. Néanmoins, depuis 1980, la FBCF en infrastructures à grande vitesse progresse plus rapidement que celle des autres réseaux avec, il est vrai, un profil beaucoup plus heurté.

Pour plus de la moitié, ces investissements se font sur les routes et autoroutes, 59% en 1992 contre 60% en 1980. 21% des investissements routiers s'effectuent sur le réseau autoroutier. Depuis 1980, la croissance des investissements des autoroutes a été, en moyenne, inférieure à celle du reste du réseau routier.

Les dépenses d'infrastructures de transports ferroviaires (hors SNCF banlieue), 17,8 milliards de francs en 1992, représentent 22% de la FBCF en infrastructures. Elles ont reculé en 1992 suite au repli des investissements TGV.

Les investissements en infrastructures en site propre de transports collectifs urbains sont moins bien connus. Ils seraient compris entre 8 et 11 milliards de francs en 1992 (sur les années 1980-1991, les dépenses d'infrastructures ont représenté 40,6% de la FBCF des APUL en transport collectif urbain, soit 2 milliards de

francs en 1992).

La part de la FBCF infrastructures des aéroports a très nettement progressé depuis 1980. Elle représente aujourd'hui 5,3% du total contre 2,6% en 1980.

Le financement des infrastructures est essentiellement le fait des collectivités locales, soit 42,4 milliards de francs en 1992. L'Etat a financé ces investissements à hauteur de 8,8 milliards de francs. Le reste, 36,5 milliards de francs, est financé par les gestionnaires d'infrastructures, entreprises ou autres. Pour ces derniers, ces investissements sont financés pour plus des deux tiers par recours à l'emprunt brut (nc remboursements).

TABLEAU 9.1

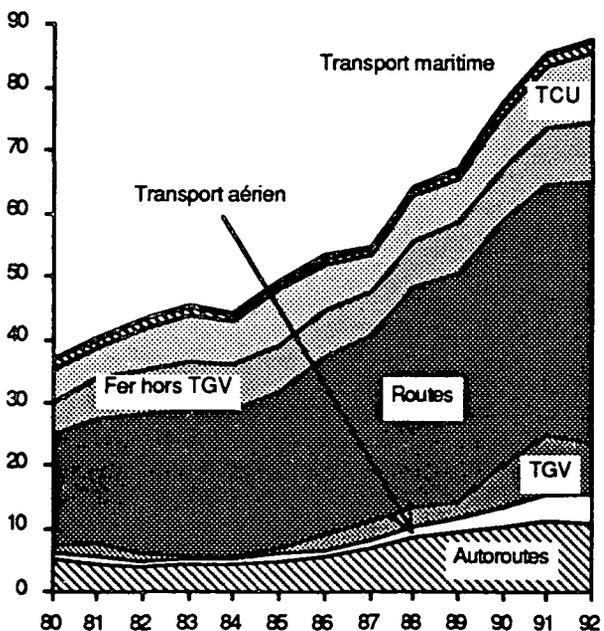
Le financement des investissements d'infrastructures en 1992 en milliards de francs

	Etat	Collec. locales	Autres dont emprunt		Total
Routes	4,7	36,6			41,3
Autoroutes			10,6	9,2	10,6
Réseau routier	4,7	36,6	10,6	9,2	51,8
TCU province	0,4	4,6			5,0
dont sites propres	0,4	1,6			2,0
RATP	0,5	0,3	2,7	1,1	3,5
SNCF	0,5	0,3	1,8	1,1	2,6
Total TCU	1,4	5,2	4,5	2,2	11,1
Gdes lignes SNCF	0,7		17,1	14,0	17,8
Ports maritimes	0,2	0,5	1,1	0,2	1,7
Aéroports	1,5	0,2	3,0	1,9	4,7
Ports fluviaux	0,3	0,0	0,3		0,6
Ensemble	8,8	42,4	36,5	27,5	87,7

Source : Insee, DGAC, DPNM, DR, GART, RATP, SNCF, OEST
Notes : la synthèse a été effectuée par l'OEST. Les emprunts sont estimés par l'OEST, ce sont ceux des "Autres" : en rapportant les investissements en infrastructures à l'ensemble des besoins de financement pour la SNCF et la RATP; par solde, après déduction des grosses réparations pour les sociétés d'autoroute. Ceux des aéroports ont été déterminés de la même manière. Rappelons que les autorités organisatrices en matière de TCU sont des APUL.

Ce tableau est repris de manière plus détaillée pour chacun des modes. Nous verrons alors les limites de ces estimations (voir aussi l'encadré ci dessous).

GRAPHIQUE 9.2 Evolution des investissements en infrastructures en milliards de francs



Il est très difficile de connaître avec précision les dépenses d'infrastructures et, plus encore, leur financement. La première difficulté tient à la définition des infrastructures. On a pris ici le parti de comptabiliser en infrastructures tous les investissements effectués qui restent fixes. Ainsi, dans le cas de la SNCF, ont été pris en compte l'ensemble des investissements en bâtiment et génie civil hors logement (terrassement mais aussi gares), et en matériel électrique (nécessaire à l'électrification des lignes). Néanmoins, les sources disponibles ne distinguent que rarement, en matière d'investissement, les infrastructures. La détermination du financement des infrastructures est le plus souvent grossière. Quand nous disposons des comptes des entreprises, ils fournissent des tableaux de financement du capital ou, au mieux, des investissements. Dans le cas de l'Etat, le mode de financement ne peut être déterminé du fait du principe d'universalité budgétaire. Le financement ne sera connu que dans des cas très particuliers (présence de fonds de concours par exemple).

LE RÉSEAU ROUTIER

Si les routes nationales et les autoroutes structurent le réseau routier, le réseau géré par les collectivités locales, qui est, en terme de longueur, beaucoup plus important, irrigue tout le territoire, rendant particulièrement attractif ce mode. Les autoroutes sont essentiellement concédées à des sociétés gestionnaires, les routes nationales dépendent de l'Etat et le réseau local des collectivités locales.

Au 1er janvier 1992, les routes nationales avaient une longueur de 28255 km dont 3942 km à chaussée séparée. Le réseau autoroutier se compose, au 1er janvier 1993, de 5809 km d'autoroutes de liaison concédées et de 2481 km non concédées, dont 1670 km d'autoroutes urbaines. Il représentait en 1989 un peu plus de 75% du réseau autoroutier de l'ex-RFA, contre 70% en 1980 et à peine 35% en 1970. Quant au réseau local, il représente environ 880 000 km.

Les investissements routiers

La part des collectivités locales dans les investissements routier est, en 1992, du même ordre de grandeur qu'en 1970, soit 58%. Mais entre ces deux dates, ce pourcentage a sensiblement varié, passant par un minimum en 1974-1978 pour revenir à plus de 58% en 1985. La part des autoroutes est passée de 13,5% en 1970 à plus de 20% en 1991, dépassant même les 25% en 1974-1978. C'est durant cette même période que la part de l'Etat a été la plus importante, au delà de 28%, traduisant ainsi la politique de soutien de l'activité impulsée par le gouvernement. Depuis 1970, l'Etat s'est un peu déchargé des investissements routiers, sa part revenant à 21%.

Globalement, 33% des investissements routiers s'effectuent sur la voirie urbaine (contre 28% en 1980), 46% sur le réseau interurbain (hors autoroutes) et 20% sur les autoroutes.

Les collectivités locales

Pour entretenir et améliorer leur réseau, les APUL ont dépensé 30,6 milliards en 1991 (non compris les 6 milliards versés à l'Etat sous forme de fonds de concours pour le réseau national). Cela représente une fois et demi les sommes investies pour le réseau national et environ 18% de la FBCF des APUL. Cette dernière part est relativement stable au cours des 10 dernières années. Les subventions d'équipement et les programmes d'emprunt étant maintenant largement globalisés, il n'est pas possible de disposer d'un tableau de financement spécifique à ces investissements. L'autofinancement dégagé par les collectivités locales n'a cessé de se redresser de 1982 à 1991 du fait de la banalisation de leur financement et de l'augmentation des taux d'intérêt qui les a poussés à plus recourir à l'autofinancement. Mais en 1992, du fait de la situation économique, le rythme de croissance des recettes fiscales s'est ralenti alors que les dépenses de fonctionnement ont continué de croître vivement. L'épargne brute est réduite (138 milliards contre 146 en 1991). Ainsi les collectivités ont accru leur recours à l'emprunt, 76 milliards de francs (source Crédit Local de France) dont on peut en affecter 12,5 milliards à la route et 1,2 milliards aux transports collectifs urbains.

Les dépenses de l'Etat

La FBCF de l'Etat pour la route s'est élevée à 10,7 milliards de francs en 1992. Elle représente environ 85% de la FBCF de l'Etat en transport et moins de 5% de la FBCF total de l'Etat. Ces dépenses sont pour partie financées par les collectivités locales, à hauteur de 6 milliards de francs (fonds de concours). Le solde est financé sur le budget général.

Les sociétés d'autoroute

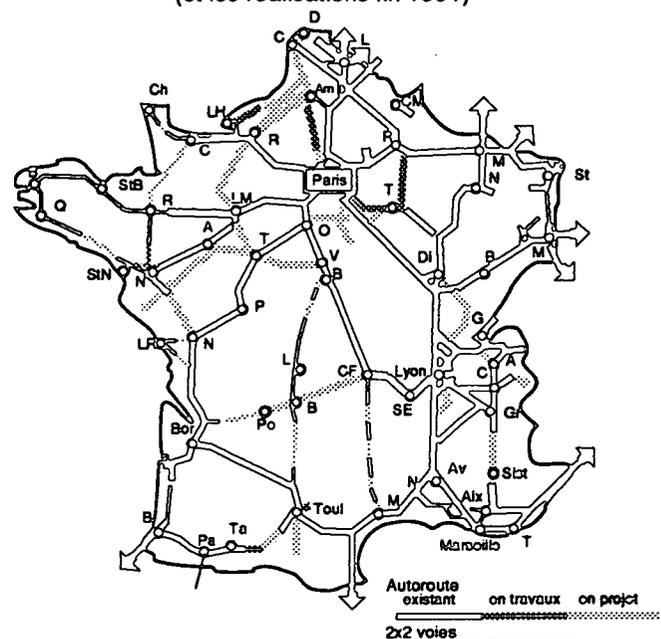
En 1992, la FBCF des sociétés d'autoroute s'est élevée à 11,8 milliards de francs, 10,5 milliards d'investissement et 1,3 milliards de grosses réparations. Environ 62% des investissements sont destinés à la construction de liaisons nouvelles. 107 km d'autoroute concédée ont été mis en service en 1992 et autant devraient l'être en 1993 (228 km en 1991 et 193 km en moyenne dans les années 1980). Au 1er janvier 1993, 657 km de section d'autoroute étaient en chantier et 290 km lancés.

La FBCF en infrastructures peut être estimée à 10,6 milliards de francs ⁽¹⁾. Les investissements en infrastructures autoroutières ont, depuis 1980, augmenté à peine plus rapidement que l'inflation alors que le trafic s'accroissait nettement, surtout entre 1986 et 1991. De ce fait, la densité du trafic est passée de 16000 véhicules / jours en 1980 à 22000 en 1991.

Le réseau autoroutier concédé est pour l'essentiel financé par recours à des emprunts. L'emprunt brut était de 12,4 milliards de francs en 1992, dont une part importante peut être attribuée aux infrastructures. L'autofinancement et les dotations en fonds propres s'élevaient à 1,1 milliards ⁽²⁾.

L'endettement total des sociétés d'économie mixte et de Cofiroute était de 96,1 milliards de francs en 1992.

Le schéma directeur autoroutier
(et les réalisations fin 1991)



⁽¹⁾ La FBCF en infrastructure comprend une grande partie des investissements et toutes les grosses réparations

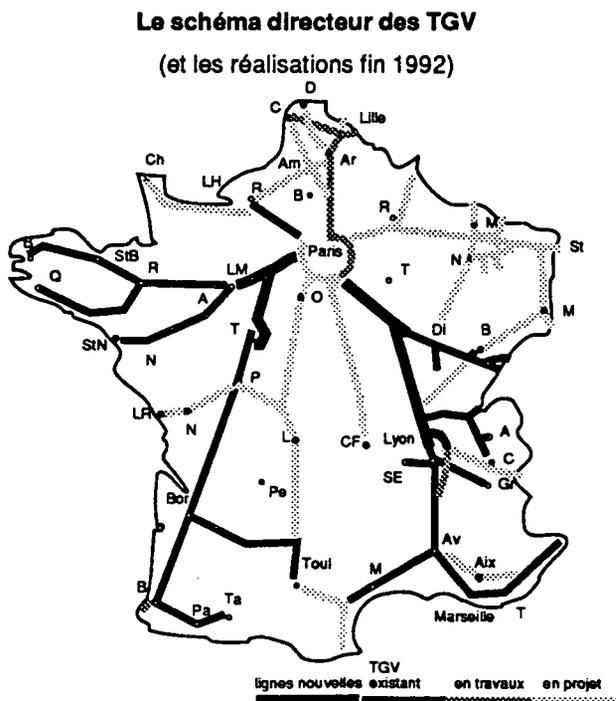
⁽²⁾ Pour une autre approche du compte des autoroutes, voir le chapitre 5 de ce même rapport.

LA SNCF

Un réseau s'orientant vers la grande vitesse

Si la taille du réseau total SNCF se réduit lentement depuis plusieurs années, il gagne en efficacité. La part du réseau électrifié dans le réseau exploité est passée de moins de 30% en 1980 à plus de 40% en 1992. Le total des voies pouvant accueillir un trafic à plus de 200 km/heure est passé de 854 km à 2958 km en 1992. Cette évolution a été renforcée par la mise en service des TGV qui utilisaient 5082 km de ligne en 1992, soit 21% des lignes exploitées en trafic de voyageurs. Cette même année, les lignes nouvelles TGV ne représentaient qu'une part limitée de ce total (739 km, soit les lignes Paris Lyon, Paris Tours et Paris Le Mans). A l'opposé, on note un recul des lignes exploitées uniquement en trafic de marchandises qui représentent encore 5 fois en longueur des lignes ouvertes au seul trafic de voyageurs. Les infrastructures SNCF ne se réduisent pas aux seules lignes. La SNCF gère un parc de près de 92 000 ouvrages d'art (ponts, tunnels, ...), 2880 gares ainsi que des réseaux de signalisation et de télécommunications.

La réussite du TGV sud-est ouvert en 1981 a conduit à l'émergence d'une forte demande de transport ferroviaire à grande vitesse. Cela a amené les différents partenaires, Etat et collectivités locales à s'y intéresser, ce qui s'est traduit par la mise en place d'un schéma directeur des TGV (schéma ci dessous et tableau en annexe pour le détail des liaisons). En 1990, la Communauté Economique Européenne présente un schéma directeur européen de la grande vitesse marquant ainsi l'ouverture du territoire européen à la grande vitesse.



La FBCF en Infrastructures

La FBCF de la SNCF a été de 30,2 milliards de francs en 1992. Les deux tiers de celle-ci sont consacrés aux infrastructures ⁽¹⁾, le reste allant principalement au matériel roulant.

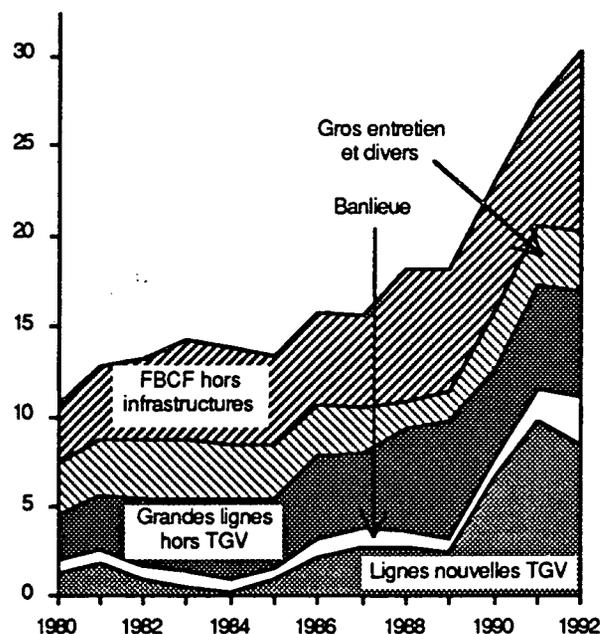
Le profil de l'effort d'investissement est déterminé par l'importance des programmes TGV. Depuis 1980, la part des infrastructures a été plus élevée en 1985-86 et au début des années 1990 avec une pointe à 75% en 1991. En 1991, plus du tiers de la FBCF était consacré à la construction de lignes nouvelles TGV (TGV Nord, contournement de Lyon, interconnexion en Ile de France) contre moins de 2% en 1984, année de transition entre la fin du chantier du TGV sud-est et le commencement des travaux du TGV Atlantique. Les achats de matériel roulant TGV suivent avec quelques années de retard les mises en chantier. Les seuls achats de rames TGV sont passés de 0,5 milliards de francs en 1987 à 3,9 milliards de francs en 1992.

En 1992, le total de la FBCF en infrastructures s'élève à 20,3 milliards de francs en recul de 1,3%. Ce repli résulte uniquement de la baisse des investissements TGV, passant de 9,7 milliards de francs en 1991 à 8,5 milliards en 1992, soit -12,6%. Les dépenses d'infrastructures sur le réseau banlieue sont en nette reprise depuis 4 ans et atteignent 2,5 milliards en 1992 (avec le projet Eole). La FBCF sur les grandes lignes hors TGV augmente de 3,9% à 5,9 milliards de francs. La progression du gros entretien, 3,4 milliards de francs, est modérée, +2,1%.

GRAPHIQUE 9.3

Dépenses d'Investissement de la SNCF

en milliards de francs



Source : SNCF pour les données de base. Retraitement OEST.

⁽¹⁾ La FBCF en infrastructures donne lieu à des dépenses de bâtiment et génie civil et à des achats de matériel électrique.

Le financement des investissements

Le financement de l'entreprise

En 1992, le besoin de financement total de la SNCF s'élevait à 24,3 milliards de francs (tableau 9.2). La FBCF représentent l'essentiel des dépenses figurant au compte de capital, 30,2 milliards de francs. Les ressources propres pour financer ces investissements sont fournies par l'épargne brute, à hauteur de 0,6 milliards de francs. L'évolution et la faiblesse de cette dernière traduit la dégradation des comptes de la SNCF depuis 1990. En dehors des aides à l'investissement, l'autre ressource est constituée des transferts en capital avec la création, en 1991, du service annexe de la dette (38 milliards de francs). Le solde, ou besoin de financement est pour l'essentiel comblé par l'emprunt qui s'accroît de 24% en 1992.

La situation financière de la SNCF s'est assez sensiblement améliorée après 1984. La solvabilité de l'entreprise s'est améliorée jusqu'en 1990 (graphique 9.4) en partie grâce au redressement des résultats d'exploitation de l'entreprise. L'évolution de l'endettement a été moins favorable. Après une forte progression entre 1987 et 1990, il a reculé en 1991. Cela résulte de la prise en charge par l'Etat d'une partie de la dette de l'entreprise (transfert de 38 milliards de francs sur un service annexe). Néanmoins l'endettement est remonté dès 1992 à son niveau de 1990.

Le financement des infrastructures

En 1992, les dépenses d'infrastructures représentaient un total de 20,3 milliards de francs. Les investissements banlieue, 2,6 milliards, sont financés par les collectivités

locales et l'État à hauteur de 0,5 milliards de francs et de 0,3 milliards de francs. L'autofinancement serait de l'ordre de 0,7 milliards de francs. Le solde est constitué par l'emprunt, 1,1 milliards dont 0,2 milliards prêtés par la région Ile de France.

Ce même problème se pose dans la détermination du financement de l'investissement grandes lignes. Sur 17,8 milliards de francs, seuls 2,1 milliards sont financés sur ressources spécialisées, pour l'essentiel par des tiers, en général les administrations publiques.

TABLEAU 9.2
Compte de capital de la SNCF

	1980	1990	1991	1992
FBCF	10668	23117	27435	30241
Autres emplois	255	-245	-388	339
Epargne brute	5311	6492	2299	573
Aides à l'investissement	488	928	1073	1547
Autres transferts en capital	295	0	4046	4152
Besoin de financement	4829	15452	19629	24308

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Le financement : un éclairage au travers des comptes de l'entreprise

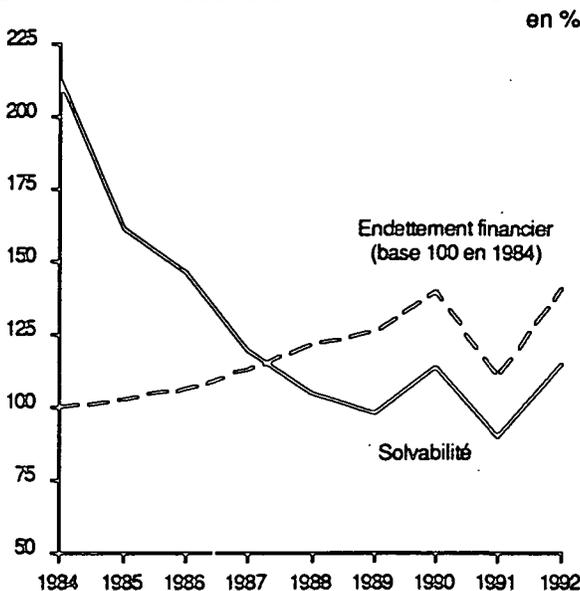
Le tableau de financement publié par la SNCF nous fournit un éclairage supplémentaire des besoins de financement. Sur une somme totale des emplois de 37,6 milliards de francs, les investissements en représentent 71% (26,7 milliards de francs). Les remboursements d'emprunt, second poste de dépenses avec 22% des emplois, s'élevaient à 8,2 milliards de francs.

Ces besoins ont été principalement financés par l'emprunt, 30,2 milliards de francs en 1992 soit 80% du total et par l'autofinancement, 4 milliards soit 10,6%. En dehors des ressources affectées au financement des investissements hors programme, les autres ressources de la SNCF résident dans des transferts provenant des APU (subventions ou dotations en capital) et de cessions d'actifs. Ainsi, l'autofinancement ne couvrirait que la moitié des remboursements d'emprunts et un sixième des investissements.

Malgré une amélioration de l'autofinancement, dont la part dans les ressources progressait depuis 1983 avant de se détériorer à partir de 1990, la part des emprunts dans les ressources n'est descendue sous les 60% qu'en 1987 et 1989. L'autofinancement demeure faible et s'est détérioré en 1992. Cela explique en grande partie la progression de l'endettement dans une période de forts investissements (en 1992, la dette financière était supérieure à celle de 1990 alors que 38 milliards de francs en avaient été retirés) mais aussi la volonté de la SNCF de ne pas s'engager seule dans des projets dont la rentabilité lui paraît insuffisante.

GRAPHIQUE 9.4

Endettement et ratio de solvabilité de la SNCF⁽¹⁾



Source : Insee (Comptes Nationaux) - SNCF

⁽¹⁾ Endettement financier (source : comptes d'entreprise de la SNCF).

Solvabilité = Intérêts / Excédent Brut d'Exploitation (source : Insee comptes nationaux).

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Le développement des transports collectifs urbains implique des investissements en infrastructures du fait de la construction de moyens de transport en sites propres (mais aussi, marginalement, d'autres types de constructions).

Les principaux acteurs sont la RATP et les différentes autorités organisatrices de province construisant des sites propres (la SNCF, dans sa partie banlieue parisienne, est étudiée dans la partie SNCF).

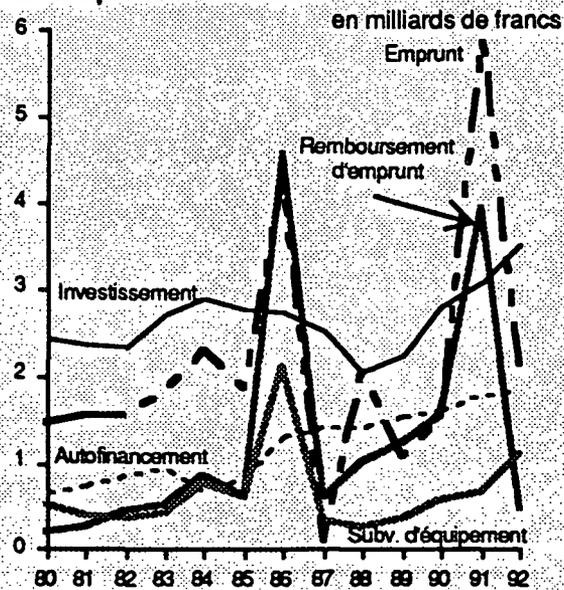
La RATP

La FBCF totale de la RATP s'élevait à 3,9 milliards de francs en 1992 dont 90% sont consacrés aux seules infrastructures. En 1992, ces emplois étaient financés par l'épargne brute à hauteur de 543 millions de francs, par les aides à l'investissement des pouvoirs publics, 806 millions de francs, le solde traduisant pour l'essentiel un

Le financement des infrastructures vu au travers de la comptabilité d'entreprise

Le financement des investissements de l'entreprise est actuellement mieux couvert par l'auto-financement que dans la première moitié des années 1980. Cependant, la forte croissance des investissements enregistrée depuis 1990 a fait baisser le taux d'autofinancement. Malgré la croissance des subventions d'équipement, un recours plus important à l'emprunt s'est avéré nécessaire (celui-ci est aussi pour partie utilisé pour des remboursements d'emprunt).

GRAPHIQUE 9.5
Evolution des principaux emplois et ressources du compte de financement



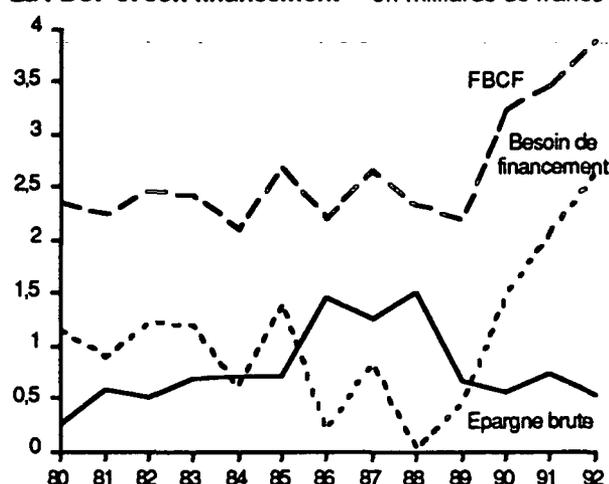
Source : RATP

besoin de financement de l'ordre de 2,6 milliards de francs. Le besoin global de financement s'est très nettement accru à partir de 1989 (graphique 9.6). Cet accroissement résulte dans un premier temps d'une baisse de l'épargne de l'entreprise et dans un second temps, à partir de 1990, de la forte progression de la FBCF. Cette hausse des besoins de financement s'est traduite par un recours accru à l'emprunt.

La FBCF en infrastructures était en 1992 de 3,5 milliards de francs en hausse de 13% par rapport à 1991 (travaux de météor, ...). Celle-ci progresse très fortement depuis deux ans après être restée stable, de 1,6 milliards de francs à 2 milliards entre 1980 et 1987.

GRAPHIQUE 9.6

La FBCF et son financement en milliards de francs



Source : Insee

Les réseaux de province

Le premier métro de province a été mis en service à Marseille en 1977. Il ne comprenait qu'une seule ligne de 9 km. Dès l'année suivante, le métro faisait son apparition à Lyon. Les trois premières lignes étaient mises en service entre 1978 et 1984 pour atteindre une longueur de 26,1 km (13 km en 1981). Le métro de Lille n'a commencé à fonctionner qu'à partir de 1983. Les tramways de Saint Etienne, Nantes et Grenoble ont été modernisés ou mis en service respectivement, en 1983 (modernisation), 1985 et 1987. Aujourd'hui, d'autres villes se dotent de transports publics en sites propres

TABLEAU 9.3

Longueur des réseaux en site propre en km

	Métro ou VAL		Tramway	
	1983	1992	1983	1992
Grenoble				14,5
Lille	9,5	25,3	16,5	19,0
Lyon	13,0	26,1		
Marseille	9,1	19,7	3,0	3,0
Nantes				12,6
St Etienne			5,8	9,1
Ensemble	31,6	71,1	25,3	58,5

Source : GART - Cetur, DTT

(ceux de Rouen, Strasbourg et Toulouse sont en travaux tandis que ceux de Bordeaux, Rennes et d'autres sont en projet). Les villes déjà dotées de sites propres cherchent aujourd'hui à les développer pour créer de véritables réseaux irrigant toute l'agglomération.

La FBCF en infrastructures dans les agglomérations de province est principalement financée par l'autorité organisatrice. Cette dernière est distincte de l'exploitant du réseau. L'autorité peut prendre différentes formes juridiques, syndicats (Lyon, Lille, ...), districts (Nantes) ou être assurée par la commune (Marseille). Ainsi, les dépenses des collectivités locales destinées au transport collectif urbain peuvent fournir une première approximation des investissements annuels ⁽¹⁾.

Les investissements en infrastructures sont d'environ 300 à 500 millions de francs du km pour le métro (350 à 550 avec le matériel roulant) contre 250 à 350 millions au VAL (350 à 400), 90 à 120 millions pour le Tramway (125 à 150) ⁽²⁾.

Une estimation de la FBCF des réseaux en site propre construits entre 1980 et 1991 telle que fournie par le GART et ramenée au prix de 1980 nous donne un chiffre de 13,3 milliards de francs. Cette somme comprend le matériel roulant, soit 20 à 30% du total. La FBCF en infrastructures pour les métros, VAL ou tramway peut donc être estimée à 10,5 milliards de francs 1980 (environ 16 milliards en francs courants). Les investissements de collectivités locales en transports collectifs urbains cumulés de la période 1980-1991 s'élèvent à 32,8 milliards de francs 1980. La FBCF en infrastructures des trois types de sites propres représente donc un peu moins du tiers de la FBCF des collectivités locales (10,5 sur 32,2). Si on enlève la subvention de l'Etat, ce chiffre est ramené à 7,6 milliards

TABLEAU 9.4
Quelques opérations en site propre de province mises en service récemment en millions de francs de 1988

	Coût total	Longueur km	Subvention de l'Etat	Mise en service
Lille (VAL)				
Ligne 1	3700	13,3	812	1983
Ligne 1 bis	3500	12,1	475	1989
Lyon (Métro)				
Ligne A,B,C	4750	14,1	1240	1978 à 1984
Ligne D	6000	12,0	1220	1991/1992
Marseille (Métro)				
Ligne 1	3300	9,0	860	1977
Ligne 2	3100	9,0	1160	1984/87
Prolong. ligne 1	455	1,7	131	1992
Nantes (VAL)	850	12,6	230	1985
Grenoble (tramway)				
Ligne 1	1370	9,8	370	1987
Ligne 2	630	4,7	138	1990

Source : GART - Club TCSP, DTT

⁽¹⁾ Ce n'est qu'une approximation car la financement de certaines infrastructures peut se faire pour partie par l'intermédiaire de l'exploitant. De plus, ce montant comprend toute la FBCF, infrastructures en sites propres comme matériel roulant, réseaux en sites propres ou non.

⁽²⁾ Avec des capacités de transport différentes.

de francs effectivement à la charge des collectivités locales. Ainsi, environ 22% de cette FBCF est financée par des subventions de l'Etat, le reste l'étant par les collectivités locales, soit par l'épargne, soit surtout par l'emprunt.

Les collectivités locales ont investi 4,4 milliards de francs en 1990 en TCU. Sur ce total, la part des syndicats, districts et SIVOM est de 30% alors que celle des communes de plus de 10 000 habitants et des SCD communaux est de 18%. Les investissements des régions représentent 13%.

Le financement de ces investissements est difficilement identifiable. Néanmoins, le financement de chaque projet peut nous fournir des indications (tableau 9.4). Les subventions de l'Etat représentent entre 13,5% (Lille, ligne 1 bis du VAL) et 37% (Marseille, ligne 2 du métro) de l'investissement. Globalement, sur les principaux projets menés à bien dans la décennie 1980, les subventions de l'Etat constituait le quart du financement total. Le reste du financement est assuré soit par l'épargne, soit par l'emprunt

LE TRANSPORT AÉRIEN

Le dimensionnement des aéroports se fait en fonction du nombre de mouvements d'avions journaliers et du nombre de passagers.

Les investissements en infrastructures aéroportuaires représentent, au maximum, 4,7 milliards de francs en 1992 ⁽¹⁾, dont 3,25 milliards effectués directement par les aéroports. Leur croissance s'est très nettement accélérée à partir de 1989 et est encore de 10% en 1992 (contre plus de 50% en 1990 et 25% en 1991). Les investissements d'aéroport de Paris (ADP) en infrastructures sont de 2,4 milliards de francs.

Ces investissements ont été pour l'essentiel financés par les aéroports, la DGAC n'intervenant qu'à hauteur de 0,4 milliards de francs. Néanmoins, les aéroports obtiennent des subventions des collectivités locales (hors chambres de commerce puisque celles-ci gèrent un grand nombre d'aéroports et de ports) et de la CEE pour financer leurs investissements. Globalement le financement des infrastructures par l'Etat serait de 1,5 milliards de francs et de 0,3 milliards par les collectivités locales.

L'endettement des aéroports était de 6,3 milliards de francs en 1991, dont près des deux tiers pour ADP. L'endettement était au niveau du chiffre d'affaires (100% en 1991 contre 93% en 1990). L'endettement des aéroports de province, en particulier les plus grands, a nettement augmenté. Il était, rapporté au chiffre d'affaires de 170% en 1991 contre 130% en 1990. A l'opposé, pour ADP, la part de l'endettement dans le chiffre d'affaires marque un léger recul, 77% en 1991 contre 79%.

⁽¹⁾ La FBCF de l'Etat en transport aérien, soit 1,4 milliards de francs, se fait en infrastructures aéroportuaires, mais aussi en navigation aérienne et en météo. Elle a été ici rajoutée à celle effectuée directement par les aéroports (source DGAC). Le total des investissements ainsi obtenu sur estime donc les dépenses en infrastructures.

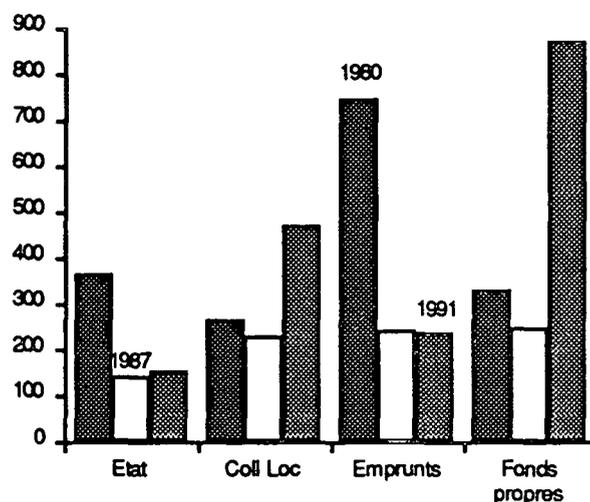
LES PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS

Les investissements portuaires sont de trois ordres : les dépenses "d'infrastructures", quais, approfondissement des accès, ...; les dépenses de superstructure, terminaux, portiques, grues, ...; et enfin d'équipements divers (informatique..., soit environ 10% des investissements). Pour les ports autonomes et pour les ports d'intérêt national, nous prendrons l'ensemble des investissements.

Les principaux ports (ports autonomes et ports d'intérêt national) ont une FBCF de 1,7 milliards de francs en 1991. Celle-ci serait stable en 1992. 60% de ceux-ci sont le fait des ports autonomes. En francs courants, les dépenses d'investissements effectuées en 1991 sont à peine supérieures à celles effectuées en 1980. L'investissement a atteint son niveau le plus faible en 1987.

Entre 1980 et 1991, le financement des investissements s'est de plus en plus effectué sur fonds propres, alors que la part des subventions de l'Etat reculait de moitié (graphique 9.7). Par contre, la part des collectivités locales a sensiblement progressé. Les investissements étaient financés à hauteur de 50% par les fonds propres, contre 19% en 1980. La part des emprunts est à peu près stable, environ 24%. Par contre, le poids des subventions provenant des collectivités locales et de l'Etat a fortement reculé, passant, respectivement de 35% à 17% et de 21% à 9%.

GRAPHIQUE 9.7
Composition du financement des investissements portuaires en 1980, 1987 et 1991 en millions de francs



Source : DPNM

L'endettement des ports autonomes était de 1,7 milliards de francs en 1991, soit légèrement plus de la moitié du chiffre d'affaires (un peu moins du double de la marge brute d'autofinancement). L'endettement des ports d'intérêt national est, en 1991, de 1,5 milliards de francs pour un chiffre d'affaires de 1,3 milliards. Le rapport de la dette sur le CA hors taxes est donc de 1,95 (mais 3,15 rapporté à la marge brute d'autofinancement).

UNE INFRASTRUCTURE EXCEPTIONNELLE : LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Le Lien Fixe Transmanche est un projet singulier à plusieurs titres.

- Financièrement, il met en jeu des capitaux considérables : le coût global du projet est actuellement estimé à quelques 90 milliards de francs, décomposés en 30 milliards pour les charges financières, 7 milliards de frais de fonctionnement d'Eurotunnel et 53 milliards pour la construction proprement dite de l'ouvrage et le matériel. Cela représente un dépassement sensible des estimations initiales (12,4 milliards de francs et 1,42 milliards de Livres en monnaie 1985, soit approximativement 43 milliards de francs courants). Ce dépassement est d'abord imputable au matériel roulant, dont le coût a presque triplé, puis au système de transport (+ 60%); au creusement du tunnel (+ 50%), et aux terminaux (+ 30%).

- Il s'agit de la première expérience de financement intégralement privé de cette ampleur. Les 90 milliards du projet sont couverts par les actionnaires à concurrence de 16 milliards, le solde reposant sur les emprunts auprès de 200 banques. Il faut toutefois rappeler que les infrastructures d'accès au Tunnel (notamment le plan routier d'accompagnement) relèvent du financement public, et que ce dernier bénéficie d'un élément fort de valorisation à travers le TGV Nord Europe.

- Le marché de voyageurs concerné, sur l'ensemble des liaisons Angleterre-continent, est considérable. Il est estimé pour 1990 à 64,7 millions de déplacements, effectués à concurrence des 2/3 par les britanniques, et d'un quart par les européens continentaux (le reliquat provenant de voyageurs non européens). Une des originalités fortes de ce marché est d'être aérien à plus de 60%, et de comporter la ligne la plus fréquentée du monde, Paris - Londres. Ceci inclut il est vrai plus d'un tiers de trafic Royaume Uni / Péninsule ibérique, majoritairement touristique (la part du trafic affaires n'étant

que de 17% sur l'ensemble du marché Transmanche). Les quelques 40% de trafic maritime se répartissent quant à eux en 17% d'automobilistes, 11% de passagers sans véhicule et 10% d'autocaristes. Au total, la France constitue le pays d'embarquement/débarquement pour près des 3/4 du trafic maritime, mais pour seulement 15% du trafic aérien.

- Le trafic marchandises, empruntant en quasi totalité la voie maritime, est quant à lui évalué à près de 50 millions de tonnes brutes en 1990, dont 12 millions de produits pétroliers et 0,5 millions de conteneurs. Ce trafic se décompose, côté français, en 22,5 millions de tonnes d'exportations et 27 millions de tonnes d'importations, le solde de ces échanges qui avoisinent les 200 milliards de francs, étant néanmoins favorable à la France.

- A fin 1990, les prévisions d'Eurotunnel étaient de 28,6 millions de passagers à l'ouverture, représentant un peu moins du tiers du marché global. Quelques 7% de ce trafic correspondraient à de l'induction pure. La répartition serait quasi égale entre les trains et les navettes (14 et 14,6 millions respectivement). Actuellement, les prévisions sont de 44 millions en 2003 (24,9 et 19,1) et de 54,5 en 2013 (30,2 et 24,3), compte non tenu des conséquences possibles de la privatisation de British Rail.

- En ce qui concerne le fret, les prévisions sont de 26,4 millions de tonnes en 2003 (11,7 ferroviaires et 14,7 par navettes) et de 39,3 en 2013 (17,4 et 21,9 respectivement).

Deux incertitudes majeures affectent ce projet :

- la date de mise en service du Tunnel, compte tenu d'une dérive dans les délais de fabrication du matériel roulant et du tige qui oppose actuellement Eurotunnel au consortium TML des constructeurs sur la prise en charge d'un dépassement supplémentaire d'environ 5 milliards de francs.

- l'impact sur l'activité des opérateurs actuels, et notamment des compagnies de ferrys, selon les scénarios tarifaires auxquels on assistera.