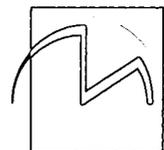
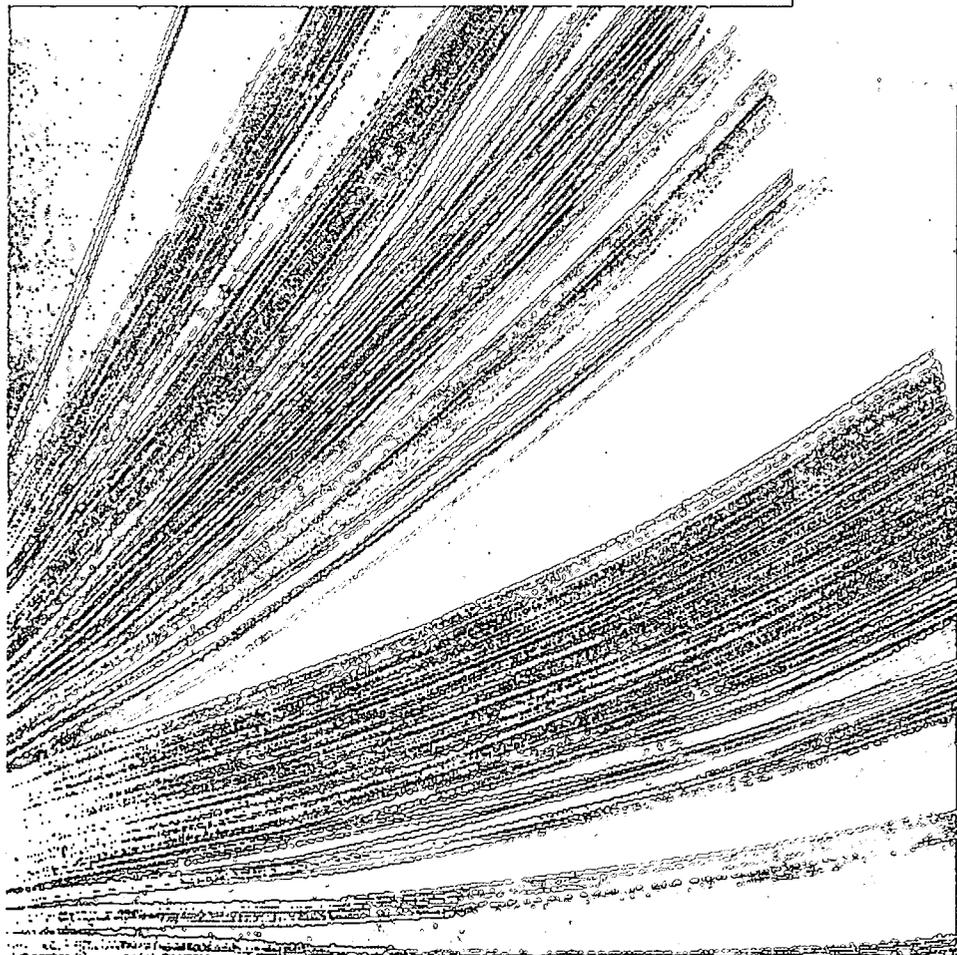


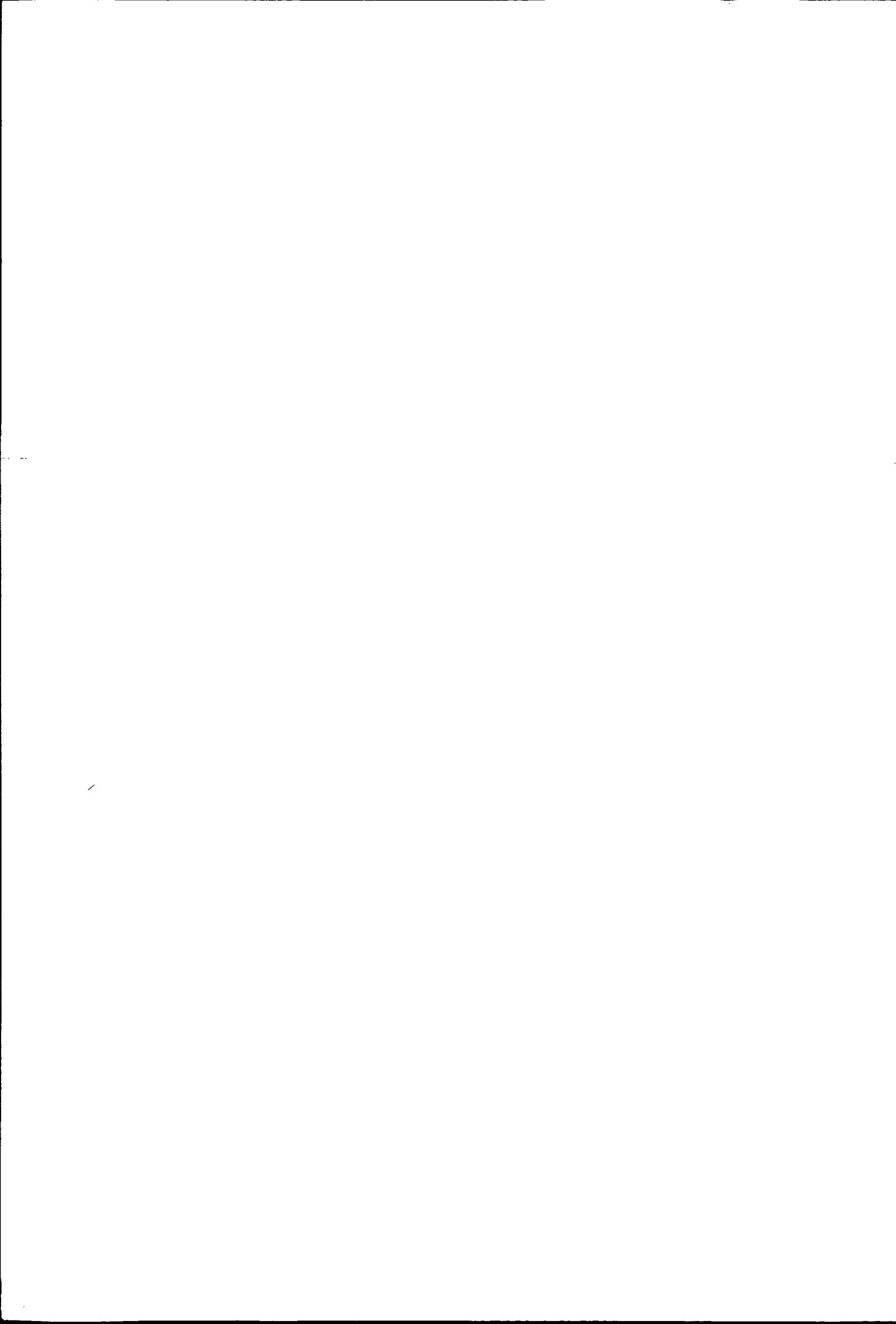
ÉCONOMIE GÉNÉRALE

LES COMPTES DES TRANSPORTS
EN 1993

INSEE RÉSULTATS



INSEE



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
 Ministère de l'économie

**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 204924 F INSEE

Directeur de la publication
 Paul Champsaur

**DIFFUSION/ABONNEMENTS
 ET VENTES**

Voir en fin de volume

Secrétaire de fabrication
 Valérie Le Meillour

Maquette
 Florent Favre
 Philippe Huault
 Karim Moussalam

Impression
 Imprimerie nationale

LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1993

SOMMAIRE

Encadré introductif	5
Nomenclature des Produits de la branche Transport (T31) .	6
PREMIÈRE 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	39
7. Les échanges extérieurs	45
8. L'État et les Collectivités Locales	51
9. Les infrastructures	55
DEUXIÈME PARTIE : LES DOSSIERS	63
1. Le bilan de la circulation	65
2. Le compte de la route	69
3. Les coûts dus aux externalités de la route	73
4. Les données sociales et le marché du travail	79
5. Les transports en Europe	85
TROISIÈME PARTIE : LES ANNEXES	95
0. La nouvelle nomenclature	97
1. L'environnement économique	99
2. Les trafics	100
3. La branche des transports	103
4. Les prix et les coûts	118
5. Les entreprises	122
6. Les ménages et les transports	142
7. Les échanges extérieurs	145
8. L'État et les Collectivités Locales	150
9. Les infrastructures	160
D1. Le bilan de la circulation	162
D3. Les coûts dus aux externalités de la route	165
D4. Les données sociales	166
<i>Bibliographie</i>	168
<i>Sigles et abréviations</i>	169
<i>Index</i>	171
<i>Remarques des membres de la Commission</i>	176



31 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 22 juin 1994 sous la présidence de Monsieur Christian Brossier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1993.

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 et le marché du travail*
- 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 1993) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1993 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1993 - premiers résultats) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC 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 1993 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 l'introduction de nombreux encadrés dans le rapport afin de permettre une meilleure compréhension des tableaux.

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 HONORE.

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, Kail, Foldes, Dumartin, Minvielle, Taroux, Rémy, Pasquier et Mesdames Legoff, Lemarquis, Bergel et Balbin) y ont largement contribué, ainsi que de nombreux organismes (DTT, DR, DSCR, DGAC, DPNM, DFC, Direction du Tourisme, Direction de la Comptabilité Publique, SETRA, INRETS, CERTU, CNT, SNCF, Air France, Air Inter, RATP, VNF, GART, UTP, CCAF, CCFA). Enfin à ces contributeurs français, il faut ajouter deux universitaires européens, Messieurs Browne et Hackenjos, ainsi que l'OSCE et la CEMT. A tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

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

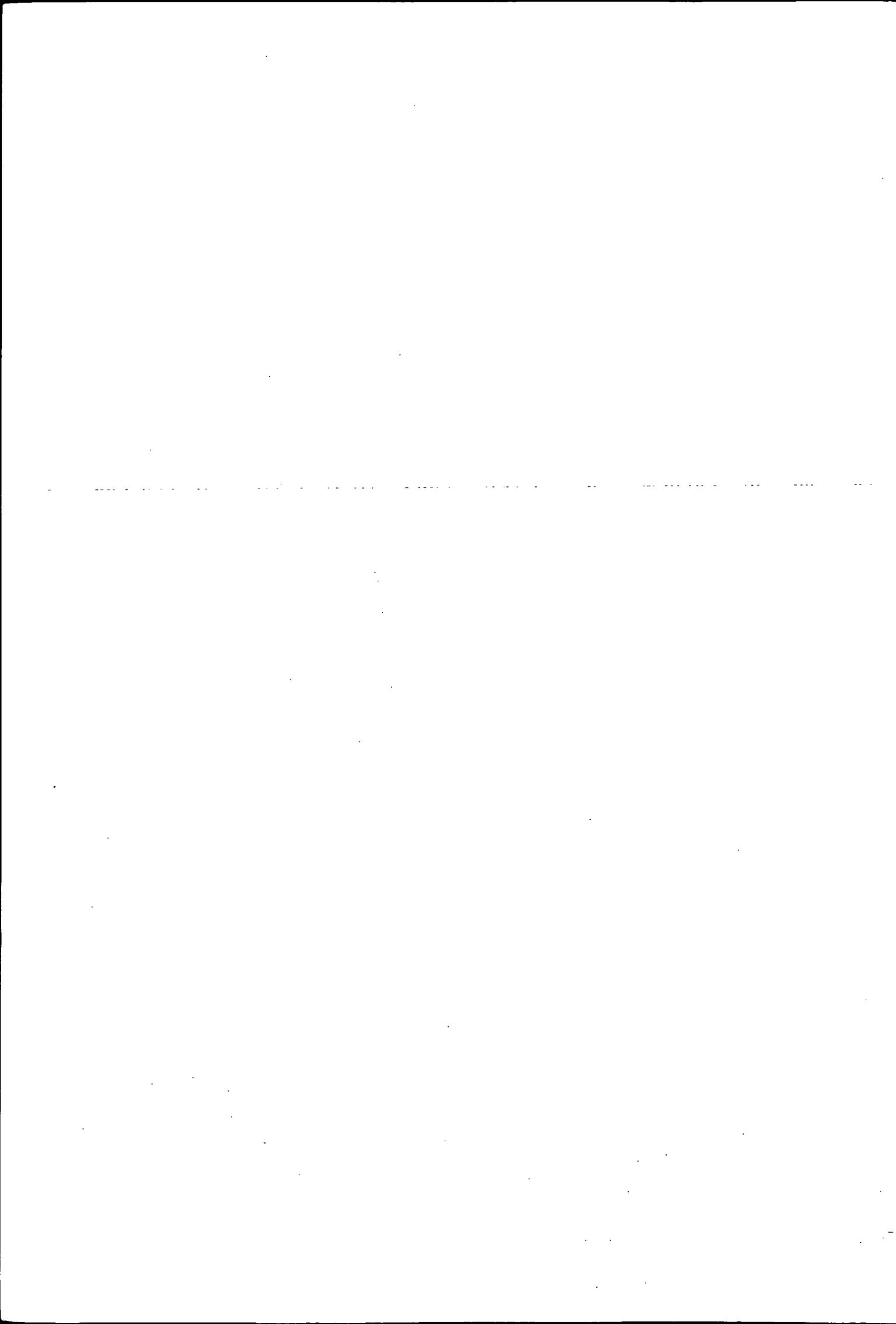
- S73-4 Services annexes et services d'auxiliaires de transport**
 - 7301. Gares routières
 - 7302. Ports fluviaux et voies fluviales
 - 7303. Ports maritimes
 - 7304. Aéroports
 - 7305. Exploitation d'ouvrages routiers à péages
 - 7306. Exploitation de parkings
 - 7307. Entrepôts autres que frigorifiques
 - 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

Très nette aux États-Unis et en Asie du sud, la reprise devrait progressivement s'étendre en Europe. En France, après la récession brutale du 4^e trimestre 1992, on note un certain raffermissement à partir de la mi-93. Cependant, la faiblesse du taux d'utilisation des capacités de production et des anticipations à la baisse des prix ont amené les entreprises à réduire massivement leurs stocks et à différer certains investissements. La politique monétaire s'est assouplie, créant les conditions d'une reprise de la demande des ménages et des entreprises, et ceci dans un environnement sain dû aux excédents commerciaux, au désendettement des entreprises et des ménages, et à l'absence d'inflation. Cependant, l'ampleur des déficits budgétaires et sociaux reste préoccupante. En 1993, le ralentissement de la demande et l'âpreté de la concurrence internationale ont pesé sur les comptes des entreprises de transports, en particulier pour la SNCF et Air France qui souffrent de lourds handicaps structurels. Même le tourisme, toujours en expansion, a souffert de la crise.

INTERNATIONAL

Une reprise mondiale contrastée

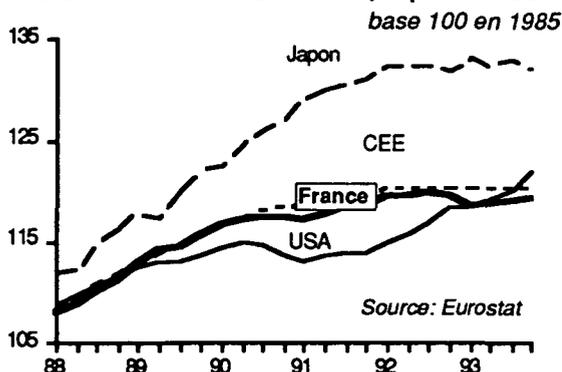
En 1993, la reprise mondiale se confirme, en particulier dans les pays anglo-saxons, mais le contraste est grand avec la stagnation de plusieurs pays d'Europe continentale, même si la sortie de crise se dessine en fin d'année.

Aux Etats Unis, la reprise se consolide (3,0% en 1993, après 2,6% en 1992 et -0,7% en 1991). Tirée par les achats de logements (+16% en 1992, et +8% en 1993) et la FBCF des entreprises (+12%), elle aboutit à une certaine surchauffe au 4^e trimestre (+7,5% du PIB en taux annuel). La consommation des ménages s'accélère (+3,3%), mais la balance commerciale se dégrade.

En Asie, le ralentissement du Japon a été plus fort que prévu. Du fait de l'appréciation du yen, les exportations stagnent. L'investissement des entreprises baisse fortement (-8%). Seul élément dynamique, la FBCF publique (+16%) évite un recul du PIB.

GRAPHIQUE 1.1

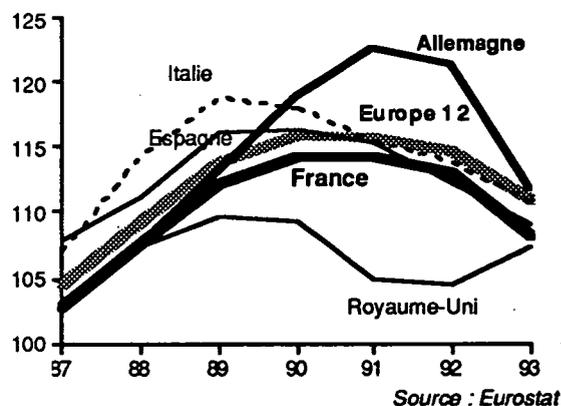
Le PIB dans le monde : Etats-Unis, Japon et CEE



GRAPHIQUE 1.2

La production Industrielle en Europe (Nace 1 à 4)

base 100 en 1985



Cette stagnation japonaise est partiellement compensée par le dynamisme de la plupart des autres pays asiatiques (+13% pour la Chine, +5% pour les 4 NEI: Taïwan-Hong-kong-Singapour-Corée du sud, +4% pour l'Inde).

En Europe, seul le Royaume Uni échappe à la morosité: après un recul de -3% de 1990 à 1992, le PIB regagne 2,0% en 1993. La dépréciation de la livre, d'environ 5%, a permis une croissance des exportations britanniques de 5%, et la consommation des ménages se redresse.

L'Allemagne, notre principal partenaire, a connu en 1993 sa plus profonde récession depuis la guerre. Le repli du PIB y a été de -1,2% (régions de l'Est incluses). Dans l'ouest de l'Allemagne, les importations (-11%), les exportations (-7%) et la FBCF (-7%) reculent fortement. Par contre, la croissance se confirme à l'Est.

Enfin, les PIB de l'Espagne (-1%) et de l'Italie (-0,3%) diminuent, malgré une croissance de leurs exportations favorisées par les réajustements monétaires.

ECONOMIE FRANCAISE

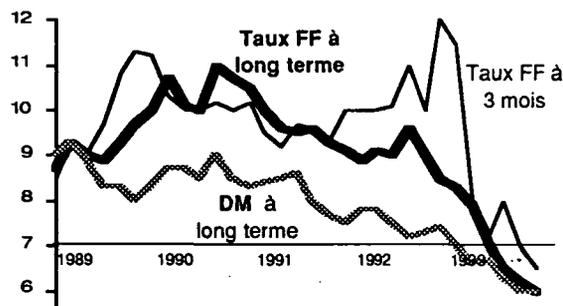
En raison de la chute de l'activité au 4^e trimestre 1992, le volume du PIB marchand recule de 1,5% en 1993. Après cet effondrement, le climat économique s'améliore progressivement, comme en témoignent les enquêtes d'opinions. Cependant, l'indice de la production industrielle baisse au 2^e trimestre (-0,5%), se redresse au 3^e trimestre (+0,6%), et rechute au 4^e trimestre (-1,2%).

Alors que la croissance mondiale diminuait dès 1989, la réunification allemande entretenait une surchauffe en Europe, comme en témoigne la hausse des taux d'intérêt réels (le taux de base bancaire est resté proche de 10% de 1985 à 1991, malgré la baisse des prix).

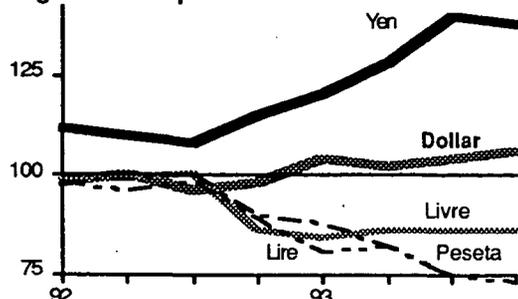
Amorcée en 1990-1991 avec la crise du Golfe, puis masquée par un léger rebond, la récession s'est cristallisée au 4^e trimestre 1992, avec la disparition de l'effet stimulant de la demande allemande. Les tensions monétaires maintenues par la Bundesbank ont pesé sur les économies européennes liées au mark, alors que les dévaluations des monnaies anglaise, italienne et espagnole entamaient la compétitivité des entreprises françaises. Avec les débours du marché immobilier et certaines faillites bancaires, une prise de conscience soudaine de l'ampleur de la crise, en octobre 1992, entraîne un attentisme général de la demande, et un recul important de l'investissement privé qui accentue la récession.

L'erreur de plus de 3 points sur la prévision du taux de croissance de 1993 (soit 2,6% annoncé à l'automne 1992 par les pouvoirs publics), a été analysée par la Commission des comptes de la nation. Au delà de l'impact spécifique de la réunification allemande, l'économie française, de par son ouverture sur l'extérieur, la déréglementation de son système financier et la sensibilité accrue des marchés automobile ou immobilier, serait

GRAPHIQUE 1.3
Evolution des taux d'intérêt



GRAPHIQUE 1.4
Changements de parité des monnaies en 1992-93

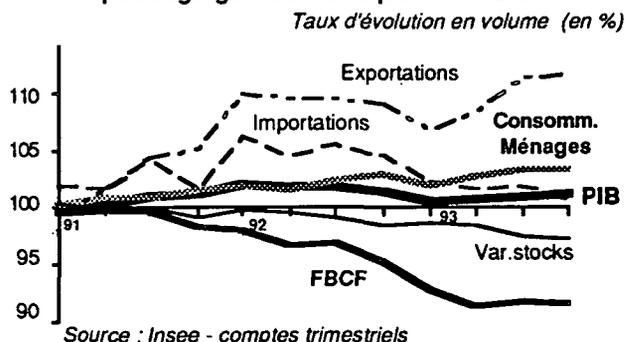


maintenant sujette à une amplification des cycles conjoncturels. La récession de 1992 s'inscrirait donc dans un cycle classique, mais amplifié.

Dans ce cycle, l'année 1993, avec la diminution des tensions monétaires, voit une réduction des disparités des taux de change entre l'Europe et les Etats-Unis. Mais la baisse des taux d'intérêt à long et court termes en Europe et en France (cf graphique 1.3) est progressive, et la demande intérieure n'a donné des signes clairs de reprise qu'au début de l'année 1994.

Ainsi, en France, la consommation des ménages stagne, et les investissements des sociétés et des ménages chutent fortement. De plus, le niveau des stocks baisse de près de 100 MdF tout au long de 1993, accentuant ainsi l'ampleur de la crise, mais dégagant aussi certaines possibilités de rebond en 1994. Cependant, le volume de la demande des administrations reste bien orienté, avec +1% en consommation et +3% de FBCF, mais au prix d'un déficit préoccupant (cf graphique 1.6).

GRAPHIQUE 1.5
Principaux agrégats économiques en France.



GRAPHIQUE 1.6
Déficit des Administrations publiques (en % du PIB)

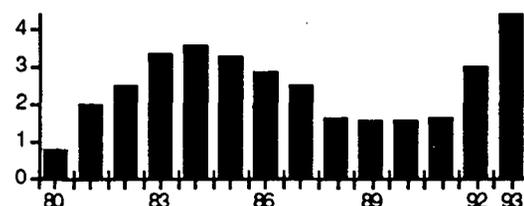


TABLEAU 1.1
Evolution des ressources et des emplois
% en moyenne annuelle-prix n-1

	90/89	91/90	92/91	93/92	Niveau
PIB	2,4	0,6	1,1	-1,0	7088
PIB marchand	2,6	0,3	1,0	-1,5	5882
Importations	6,2	2,6	3,5	-3,1	1446
Exportations	5,1	3,9	7,3	-0,4	1601
Csm.ménages	2,4	1,2	1,2	0,4	4300
Consom. APU	2,0	2,5	2,9	1,0	1370
V.stock(%PIB)	1,2	0,4	-0,1	-1,4	-96
FBCF sociétés	4,4	-1,5	-3,9	-6,8	700
FBCFtotale	2,9	-0,7	-2,8	-4,3	1340

Source: Insee (comptes nationaux.)

Recul des échanges commerciaux

Le développement des échanges extérieurs avait été, ces dernières années, un moteur de l'expansion. En 1993, pour la première fois depuis plus de 10 ans, le volume des exportations et des importations recule sensiblement, suite à la récession qui a frappé nos principaux partenaires européens, et tout particulièrement l'Allemagne.

Cependant, le solde positif des échanges soutient la croissance du PIB. Au delà des incertitudes sur les statistiques douanières, notons, de plus, une remontée régulière des exportations françaises au cours de l'année 1993.

Remarquons aussi la bonne tenue de notre balance énergétique, le coefficient d'indépendance énergétique atteignant 52%, taux record depuis 30 ans, et ceci malgré une légère reprise des importations de pétrole brut dont les cours n'ont cessé de baisser en 1993 jusqu'au plancher de 13 \$ en décembre, contre 19 \$ en 1992 pour le baril de Brent (cf tableau 1.2).

TABLEAU 1.2
Evolution des prix du pétrole importé

	1991	1992	1993
Dollar (en FF)	5,65	5,29	5,66
Baril (en \$)	19,7	18,7	16,3
Prix de la tonne importée (en FF)	813	723	672

Source : CPDP

Au total, pour la première fois depuis 1986, la France dégage une capacité de financement importante, de 77 MdF, contre un déficit du même ordre en 1990.

Stagnation de la consommation des ménages

Facteur principal de la demande, la consommation des ménages s'est nettement tassée en 1993 (+0,4% en volume, après +1,2% en 1992), du fait de la contraction de l'emploi, de la stagnation des rémunérations et de la baisse du revenu des agriculteurs, tempérées, il est vrai, par la croissance des prestations sociales.

Cette baisse concerne surtout sur les biens durables, et en particulier l'automobile: les immatriculations de voitures neuves chutent de 18% (15% seulement, après correction des achats anticipés de décembre 1992).

Malgré la faible progression des revenus, le taux d'épargne des ménages augmente en moyenne annuelle, les ménages étant incités à constituer une épargne de précaution. De plus, la baisse des taux d'intérêt a été tardive, et relayée par les privatisations. Ainsi, le taux d'épargne financière (6,2%) augmente d'un point, malgré les mesures de taxation des Sicav monétaires.

Du côté des achats de logements, et malgré un regain d'optimisme fin 1993, les achats des ménages sont restés très faibles tout au long de l'année. L'investissement en logement des ménages baisse ainsi de 5%.

Entreprises: poursuite de la chute de l'investissement, et perte de 400 000 emplois

Face à une demande en baisse, la valeur ajoutée des sociétés non financières diminue en volume. Les salaires versés stagnent, ainsi que les cotisations sociales, la hausse des salaires unitaires étant compensée par la baisse des effectifs salariés. Les entreprises bénéficient d'une baisse des prix des matières premières non alimentaires, celle du pétrole étant compensée par une hausse de TIPP. Aussi, leur taux de marge plafonne au niveau record de 32% depuis 4 ans (contre 30% avant le premier choc pétrolier, et 24% au début des années 80).

La FBCF des sociétés, déjà en baisse de 4% en 1991-92, accentue son repli (-7% en volume). L'insuffisance de la demande, avec des taux d'utilisation des équipements inférieurs de 5 points à la normale, n'ont pas incité les entrepreneurs à investir. De plus, la baisse régulière des taux d'intérêt portait à un certain attentisme.

Aussi le taux d'investissement (FBCF/valeur ajoutée) a atteint en 1993, son minimum historique (13%). Même les grandes entreprises nationales diminuent de 4% la valeur de leur FBCF. Les entreprises privées se sont donc désendettées, tout en bénéficiant d'une détente des taux allégeant leurs charges financières. Aussi, phénomène exceptionnel, le taux d'autofinancement atteint le niveau record de 127%, et les entreprises dégagent une capacité de financement de 150 MdF, dont, il est vrai, 103 MdF sont dûs au seul déstockage.

Du fait de la chute de l'activité, l'emploi s'est réduit tout au long de l'année. En moyenne annuelle, il perd 409 000 unités dans les secteurs marchands. Seuls, les emplois familiaux et les contrats d'emploi-solidarité augmentent de 154 000 personnes.

Au total, la baisse est de 255 000 emplois, dont 106 000 non salariés. Elle frappe en particulier l'automobile, les biens d'équipement et le bâtiment, où elle avoisine 5%. Même les services, le commerce et les transports sont déficitaires. Aussi, le taux de chômage augmente de 1,4 point en 12 mois, et dépasse 12% à la fin décembre.

Administrations: un besoin de financement de plus de 400 milliards de francs

Les administrations publiques contribuent au soutien de l'activité, avec des hausses en volume de 1% pour leur consommation, et de 3% pour l'investissement. De leur côté, les prestations sociales augmentent de 6%.

Les rentrées fiscales et cotisations sociales augmentent comme l'inflation. La TVA stagne, et les impôts sur les bénéfices diminuent. Seuls, les impôts sur le revenu, les impôts locaux et les taxes spécifiques augmentent de 5 à 7%, suite aux hausses de la CSG et de la TIPP.

Le besoin de financement des administrations, avant recettes des privatisations, s'élève à 412 MdF, dont 92 MdF au titre de la sécurité sociale. Le déficit public atteint près de 6% du PIB, un taux record depuis 1980, mais comparable au reste de l'Europe (Italie 10%, Royaume-Uni 8%, Espagne et Allemagne 5%).

ACTIVITE SECTORIELLE ET TRANSPORTS

En 1993, la production de biens (ref U01 à U07) baisse de 3,6%, et le volume des échanges extérieurs de ces biens diminue de 3,4%.

La production agricole regresse (-3%). La campagne céréalière n'a pas été aussi bonne qu'en 1992, et les exportations se stabilisent, après la reprise du deuxième semestre 1992. Les industries agro-alimentaires résistent mieux, avec des exportations en hausse de 7%.

Le secteur de l'énergie enregistre une croissance due à la très bonne disponibilité des centrales nucléaires (368 TWh, contre 338 TWh en 1992). Il en résulte une diminution des importations de charbon de 23 à 15 Mt. Les importations pétrolières sont stables (102 Mt), le brut se substituant aux importations de produits raffinés.

La production de biens intermédiaires, qui engendre 40% des trafics terrestres de marchandises, a baissé de 5,5%. Parmi les branches les plus touchées, on trouve la sidérurgie et les matériaux de construction, dont la production baisse de 8%, surtout en fin d'année. La chimie de base résiste mieux, après la forte baisse de 1992, et se redresse en fin d'année pour certains produits.

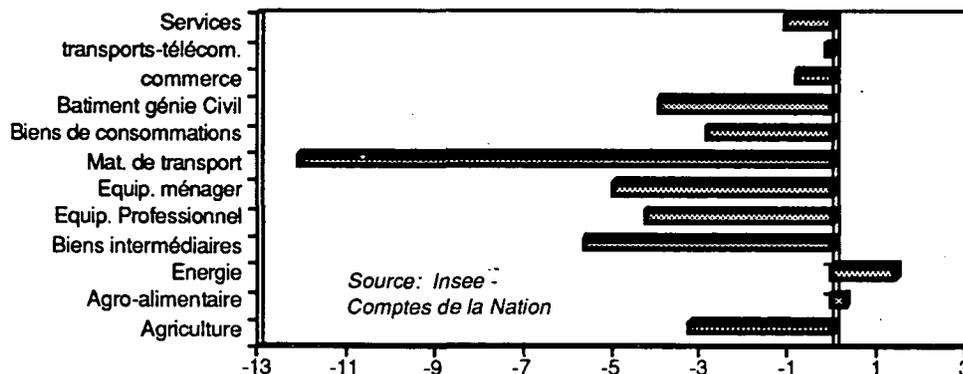
Pour les biens d'équipement professionnel, la crise affecte particulièrement les matériels de transport, non seulement terrestres, mais aussi aériens, les résiliations dépassant les nouvelles commandes d'avions. Cette baisse de production s'accroît en cours d'année.

La production de biens de consommation ne diminue que de 3%, mais ne génère qu'un cinquième du trafic.

Plus grave pour les transports, le Bâtiment Génie Civil recule de 4%, malgré le soutien des investissements publics. Le nombre des logements commencés diminue de 7%, après une baisse identique en 1992. Ce recul s'accroît en fin d'année, malgré la reprise du marché.

Dans le secteur tertiaire, le tourisme accuse un léger ralentissement. Plus généralement, les particuliers, comme les entreprises, font des économies sur leurs frais de déplacement.

GRAPHIQUE 1.7 Evolution de la production par branches (% prix N-1)



Le trafic estimé

Pour mieux comprendre l'évolution des trafics de marchandises induite par l'activité industrielle, l'Oest estime un trafic théorique à partir de la production de chaque branche.

En comparant, pour chaque mode, ce trafic estimé avec les trafics effectivement réalisés, on peut avoir une première interprétation des transferts modaux. Cependant, ce modèle devrait être affiné, en particulier pour le commerce international.

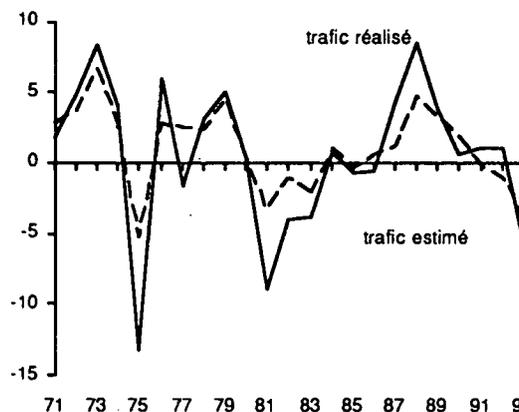
Si les trafics réalisés reculent de 5,5%, les trafics estimés baissent de 3,6%. Cet écart paraît assez faible, par comparaison avec ceux des crises de 1974 et 1981.

En 1975 et en 1981, le repli des trafics réalisés était deux à trois fois plus fort que celui des trafics estimés (-13% contre -5% en 1975, et -9% contre -3% en 1981).

La surréaction des trafics à la conjoncture pourrait en grande partie résider dans l'évolution des prix relatifs des transports. Les deux précédentes crises étaient accompagnées d'un choc pétrolier, et donc d'une forte hausse des prix des transports.

GRAPHIQUE 1.8

Trafics estimés et trafics réalisés



Ce travail est fondé sur un passage approximatif entre la nomenclature NSTet la nomenclature de branche de l'Insee (se reporter à l'encadré page 13 du rapport de 1989).

Chapitre 2

LES TRAFICS

La récession a induit en 1993 un ralentissement notable du trafic de voyageurs et un recul des trafics de marchandises d'une ampleur sans précédent depuis 1975.

Contrairement aux années précédentes, la baisse n'a pas épargné le transport routier de marchandises. Mais elle est moins forte pour ce mode, dont la part modale continue à augmenter. Le ralentissement du trafic de voyageurs affecte surtout les déplacements collectifs urbains. Mais le trafic grandes lignes de la SNCF a aussi subi une forte baisse et le trafic aérien n'a augmenté que faiblement, après un rattrapage en 1992. La contraction des importations a induit un recul du trafic portuaire, qui serait encore plus prononcé si la grève des dockers de 1992 était prise en compte.

Le transit représente une part importante du trafic international de marchandises de la France (38%), et il était en forte augmentation de 1984 à 1989. L'Espagne représente une forte proportion de ces trafics.

ÉVOLUTION GLOBALE

Le recul de l'activité économique en 1993 a affecté plus profondément les transports de marchandises que ceux de voyageurs (tableau 2.1). Ceci est à rapprocher du contraste entre le recul sensible de la production (-3,5% en volume, hors commerces et services) et le maintien de la consommation des ménages (+0,6%). Le niveau des trafics de marchandises est ainsi retombé au dessous de son niveau de 1988 (graphique 2.1).

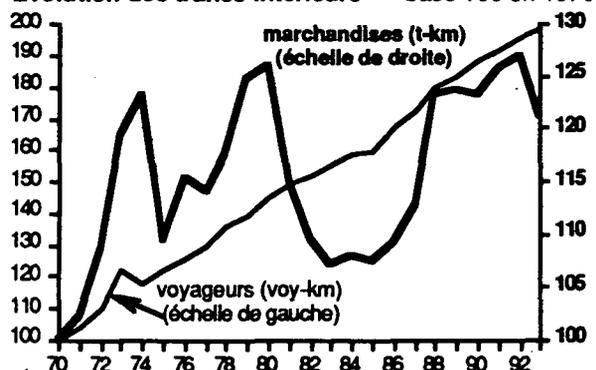
TABLEAU 2.1
Evolution globale des trafics intérieurs en %

	1989	1990	1991	1992	1993
Voyageurs (voy-km)	2,3	2,4	1,9	2,4	1,3
Marchandises (t-km)	0,5	-0,4	2,0	1,0	-4,7

Source : OEST

Notes : Le trafic des voitures particulières est inclus dans le trafic de voyageurs (voir tableau 2.5). 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 2.2).

GRAPHIQUE 2.1
Evolution des trafics intérieurs base 100 en 1970



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 parcourue 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 françaises.

La différence entre le trafic intérieur et le trafic national est donc la partie française des trafics internationaux arrivant ou partant de France, ainsi que le transit (voir ci-après).

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, sauf mention contraire.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le recul des trafics de marchandises en 1993 a affecté tous les modes (tableau 2.2). Mais, comme les années précédentes, l'évolution est plus favorable à la route.

TABLEAU 2.2
Evolution des trafics intérieurs de marchandises

	1990	1991	1992	1993	1993 en %
Tr. ferroviaire	-3,5	-0,6	-2,4	-9,6	43,6
Tr. routier	2,1	2,0	1,9	-3,8	144,9
dont (CU > 3t) :					
compte d'autrui	3,3	1,5	3,4	-3,2	87,5
compte propre	-1,3	4,0	-0,7	-6,2	27,8
Navig. intérieure	6,1	-4,6	1,1	-13,9	6,0
Oléoducs	-10,9	10,7	3,1	2,0	23,9
Tous modes	-0,4	2,0	1,0	-4,7	218,3

Sources : SNCF, VNF, OEST

Notes : 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 rétropolée, 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.

Le seul produit dont le trafic échappe à la baisse est celui des produits manufacturés (graphique 2.2). C'est aussi ce type de trafic qui a le plus augmenté ces dix dernières années. Comme pour les produits agro-alimentaires, son évolution contraste avec la régression des autres produits, dont les niveaux en 1993 sont inférieurs à ceux de 1980.

En 1993, le recul des trafics a été encore plus fort à l'international que sur les liaisons nationales (tableau 2.3). Ceci reflète l'évolution plus défavorable du volume des exportations et des importations par rapport à la production nationale.

GRAPHIQUE 2.2
Evolution du trafic de marchandises par produit transporté
base 100 en 1980

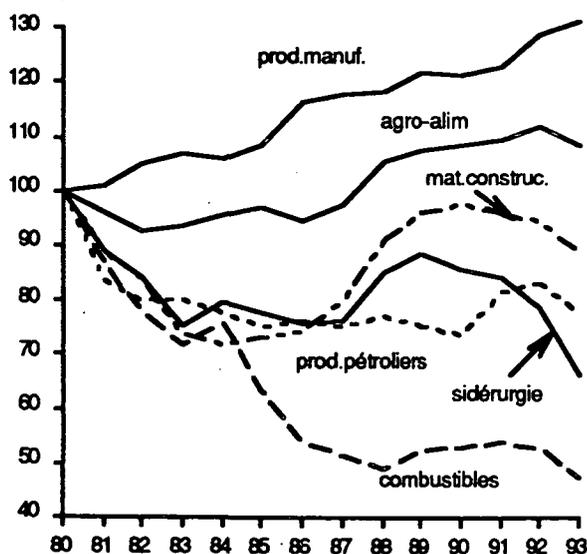


TABLEAU 2.3
Trafics intérieurs nationaux et internationaux

	1990	1991	1992	1993	1993 niveau
	%	%	%	%	
Ensemble	0,6	1,1	0,9	-5,9	164,8
national	-0,6	1,4	0,2	-5,2	126,4
international(*)	8,0	0,3	3,9	-7,8	40,1
dont :					
Fer	-3,5	-0,6	-2,4	-9,6	43,6
national	-3,8	-1,1	-4,6	-9,7	24,7
international(*)	-3,2	0,2	0,7	-9,4	18,9
Route (CU > 3t)	2,2	2,2	2,3	-4,0	115,3
national	0,0	2,2	1,6	-3,5	98,3
international(*)	25,7	2,6	7,3	-6,3	18,7

Sources : SNCF, VNF, OEST

Note : (*) y c. transit. 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 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 fluvial

Le trafic fluvial a baissé de manière sensible en 1993 (-10% en tonnes et -13,9% en tonnes-kilomètres). Cette nouvelle chute, après celle de 1991, résulte en grande partie de causes structurelles : faiblesse persistante de l'industrie lourde et du BTP et baisse de la consommation de charbon par EDF; et dans une certaine mesure de facteurs conjoncturels, comme les perturbations climatiques du dernier trimestre.

Ce recul a particulièrement affecté le transport de produits énergétiques, avec une baisse des produits pétroliers de 19% en tonnes, et une chute des combustibles minéraux solides de 23% en tonnes et 36% en tonnes-kilomètres. Le transport fluvial de minéraux bruts et matériaux de construction a également baissé notablement (-12% en tonnes). Seuls les produits agricoles ont sensiblement progressé (+17% en tonnes, +22% en tonnes-kilomètres).

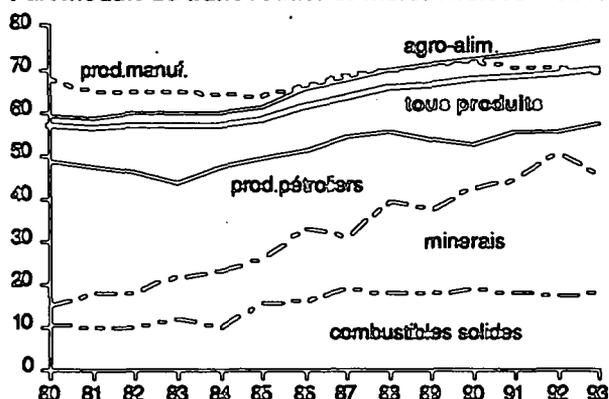
Le transport routier

La baisse plus forte du transport routier pour compte propre par rapport à celui pour compte d'autrui s'explique surtout par la baisse du trafic de matériaux de construction. Ce type de produit représente 49% de la baisse du trafic routier pour compte propre. Mais le trafic pour compte d'autrui de matériaux de construction ne baisse pas. La même divergence d'évolution est observée pour l'agro-alimentaire, qui contribue pour 29% au recul du compte propre.

Les gains les plus élevés de part modale de la route portent sur le transport de papier et de verre. Les seuls produits pour lesquels la route reste minoritaire sont les combustibles et minerais, la sidérurgie et la chimie de base (graphique 2.3). Mais c'est l'agro-alimentaire qui explique l'essentiel de la progression relative de la route, avec une contribution de 1,3 points sur 1,4. Plus de la moitié de cette contribution correspond à un effet de structure, la part de la route étant plus élevée pour

GRAPHIQUE 2.3

Part modale du trafic routier de marchandises - en %



l'agro-alimentaire (76%) que pour l'ensemble des produits (70%). Pour la période 1980-1993, le gain de 13,5 points de part modale de la route provient pour 8,5 points de l'agro-alimentaire et 3,4 points des produits manufacturés. Mais alors que l'effet de structure est prédominant dans la contribution des produits manufacturés, il explique moins du quart de celle des produits agro-alimentaires. Ceci implique que la part modale de la route dans le transport de ce produit a fortement augmenté (de 17 points).

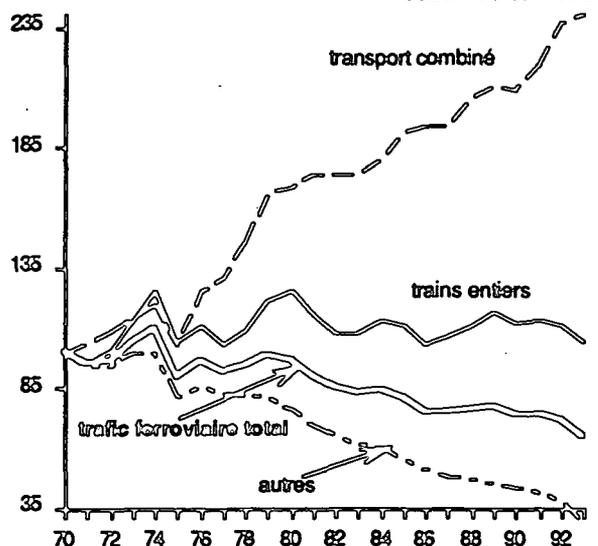
Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de marchandises a subi en 1993 sa baisse la plus sévère depuis 1975. Il n'a plus progressé depuis 1989.

Comme sur l'ensemble de la période 1980-1993, les produits agro-alimentaires représentent la principale baisse pour le rail, avec 32% de la variation totale. Les produits manufacturés, dont la progression avait compensé en partie la baisse des autres trafics depuis 1980, ont reculé de 1,8%. Seuls les minerais ont progressé (+17%), mais cela ne correspond qu'à une compensation du recul de l'année précédente.

GRAPHIQUE 2.4

Evolution des différents trafics ferroviaires base 100 en 1970



Source : SNCF

TABLEAU 2.4

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

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	niveau
ensemble	-1,4	6,1	7,3	0,8	8,4
dont conteneurs	0,0	9,6	9,7	...	...
semi-remorques	-8,3	-13,2	-9,8	...	...
national	0,0	12,5	16,4	...	...
dont conteneurs	5,0	14,3	18,8	...	...
semi-remorques	-25,0	0,0	-3,1	...	...
international	-2,0	3,0	2,5	...	...
dont conteneurs	-2,4	7,1	4,8	...	...
semi-remorques	0,0	-18,2	-12,9	...	...

Source : SNCF

Note : La ventilation de ce trafic n'est pas disponible pour 1993.

Avec une baisse de 20,6%, le trafic par wagons isolés supporte toujours l'essentiel de la baisse du trafic ferroviaire (graphique 2.4). Mais les trains entiers ont également subi un recul sensible (-5,8%). La faible progression du combiné (tableau 2.4) n'a que marginalement compensé ces évolutions négatives. Pourtant, de 1980 à 1993, la hausse de ce trafic a compensé à 11% la baisse des autres trafics ferroviaires.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Le trafic de voyageurs a subi un ralentissement sensible en 1993 (tableau 2.5). Hors voitures particulières, il baisse de 3,4%. Le trafic des voitures particulières est analysé dans le dossier "Bilan de la circulation". Le trafic transmanche de véhicules accompagnés et cars a représenté 24,5 millions de passagers, en augmentation de 17% sur deux ans.

Le trafic interurbain de voyageurs a progressé en 1993, alors que celui en milieu urbain régresserait. Sur la période 1980-1993, le premier augmente de plus de 40%, pour seulement 32% pour l'urbain. Pour ce dernier, le trafic des autobus croît moins vite sur la période que celui des voitures particulières et des réseaux ferroviaires (graphique 2.5). En interurbain, les transports par voiture particulière et par avion continuent à progresser, contrairement aux transports collectifs terrestres (graphique 2.6).

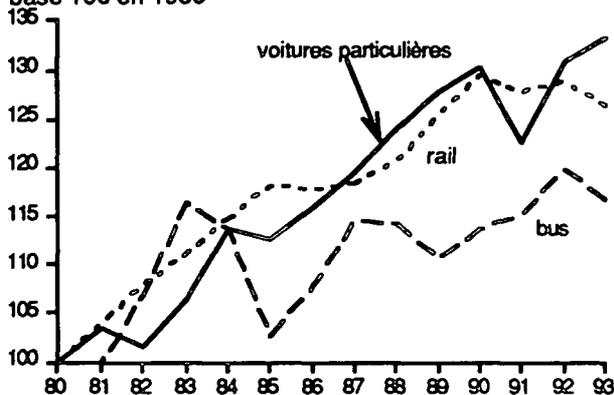
TABLEAU 2.5

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

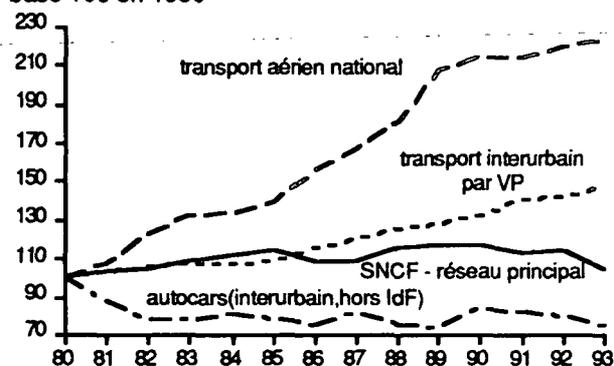
	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	niveau
Véh. particuliers	2,6	2,3	3,0	2,3	631,2
Autobus, cars	2,6	3,9	-3,3	0,8	41,8
dont RATP	0,1	-1,1	2,4	2,2	2,2
Tr. ferroviaires	0,1	-2,2	1,0	-6,5	68,3
dont SNCF	-0,5	-2,1	1,0	-7,2	58,4
TGV	29,6	19,8	6,1	-0,2	18,9
RATP	4,0	-3,0	1,4	-2,0	9,3
Tr. aériens	3,6	-0,3	2,8	1,1	11,8
Ensemble	2,4	1,9	2,4	1,3	753,1

Sources : SNCF, RATP, DGAC, OEST

GRAPHIQUE 2.5
Evolutions des trafics urbains de voyageurs
base 100 en 1980



GRAPHIQUE 2.6
Evolutions des trafics interurbains de voyageurs
base 100 en 1980



Sources: SNCF, RATP, OEST

Note : Les estimations portant sur les trafics de voitures particulières et par autobus sont à considérer avec précaution.

Les autobus et autocars

Le trafic des autobus et autocars a recommencé à croître en 1993, mais sans compenser le recul sensible de l'année précédente. Cette reprise est liée à celle du transport occasionnel, qui représente près de la moitié de ce trafic et comporte notamment les excursions touristiques. Par contre, le transport interurbain par autocar (hors Ile-de-France) a poursuivi sa baisse sensible. Pour la seconde année consécutive, le trafic des bus de la RATP a augmenté de plus de 2%.

Le transport ferroviaire

Le recul du transport ferroviaire a touché à la fois les liaisons urbaines et à longue distance. Sur Paris et sa banlieue, le trafic des métros et RER de la RATP a diminué de 2%, et celui de la SNCF de 2,1%. Le trafic du réseau principal de la SNCF a reculé de 8,2%. Pour la première année depuis l'ouverture des lignes TGV en 1981, le trafic correspondant a diminué (-0,2%). Ceci, alors que le trafic aérien national a beaucoup moins ralenti (+1,1%) et le trafic sur autoroutes a connu une croissance vive (+4,4%). La perte de part modale du rail sur la longue distance qui s'ensuit peut sans doute être attribuée en partie aux difficultés de mise en place du système informatique Socrate et aux hausses de tarifs.

Le transport aérien

La reprise du trafic des deux grandes compagnies françaises s'est poursuivie en 1993 (tableau 2.6), mais à un rythme assez faible. Le ralentissement est particulièrement prononcé pour Air Inter. Quelques lignes courtes sur la Bretagne ont été fermées. Mais le trafic national d'Air Inter a progressé plus favorablement (+1,1%) que celui des TGV (-0,2%), ce qui n'était pas le cas les années précédentes. La croissance légèrement plus élevée du trafic d'Air France doit être relativisée par la croissance encore plus rapide de ses concurrents. Ainsi, le trafic international d'Aéroports de Paris a augmenté de 3,2% (en nombre de passagers). Mais la compagnie française a été affectée par un mouvement social de grande ampleur en octobre.

TABLEAU 2.6
Evolution du trafic total des grandes compagnies
aériennes niveau en milliards de voy-km

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	niveau
Air France	1,1	-7,7	8,7	1,3	43,6
Air Inter	3,9	-0,3	5,9	0,6	9,5
Total	1,6	-6,4	8,2	1,2	53,1

Source : DGAC

Note : Contrairement aux autres données présentées dans ce chapitre, il ne s'agit pas uniquement du trafic intérieur, mais des parcours totaux, y compris la partie extérieure à la France.

Les transports en commun urbains de province

Alors que l'offre de transport collectif a augmenté en province entre 1989 et 1992, la fréquentation a stagné (tableau 2.7). A champ constant, elle a baissé en 1991 (-0,2%) et en 1992 (-0,3%). Le repli est plus modéré dans les agglomérations de plus de 300 000 habitants, où l'offre est de meilleure qualité (site propre) et en progression plus forte.

En 1993, la fréquentation des transports collectifs de province aurait progressé uniquement du fait de l'accroissement de l'offre à Toulouse (ouverture du VAL) et à Lyon (prolongement de la ligne D du métro).

TABLEAU 2.7
Evolution de la fréquentation des réseaux de transport collectif de province

	1989	1990	1991	1992
Voyages/habitant				
ensemble	94	94	94	89
> 300 000 hb	125	125	125	122
Nombre de voyages (millions)				
ensemble	1736	1740	1752	1673
> 300 000 hb	948	948	956	928
Longueur des lignes, en km/hab				
ensemble	25	25	26	26
> 300 000 hb	30	30	31	31

Source : DTT/Certu

Note : Ce tableau porte sur un nombre variable de réseaux de transport en commun de province (156 en 1992).

Le transit de marchandises à travers la France

Les mutations économiques et le développement du transport routier en Europe ont contribué à une forte croissance des échanges internationaux de marchandises - notamment entre pays non limitrophes - au cours des dernières années. Sa situation géographique fait naturellement de la France un pays de transit, et en particulier pour les échanges entre le sud et le nord de l'Europe.

A l'initiative du Comité d'Evaluation de Développement de l'Information sur les Transports (CEDIT), des enquêtes auprès des conducteurs de poids lourds ont été réalisées entre juillet 1992 et juin 1993 afin de mesurer les flux de transit routier : six points d'enquête aux frontières sud et est de la France ont été retenus, de manière à appréhender l'essentiel des flux de transit.

32 millions de tonnes en transit par la route

En un an, deux millions de poids lourds ont traversé le territoire français, acheminant près de 32 millions de tonnes de marchandises. Seulement 6,5 % d'entre eux effectuaient un parcours à vide, soit nettement moins que pour les trafics nationaux.

Les transporteurs français n'assurent qu'une faible part du trafic de transit (7 %), tandis que les transporteurs espagnols en acheminement à eux seuls près du quart. Ceci s'explique en bonne partie par l'importance des flux intéressant l'Espagne.

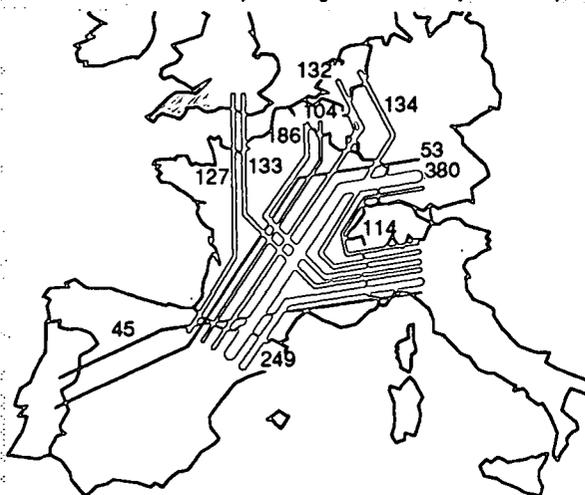
Des flux empruntant l'axe nord-sud

Plus de la moitié du transit concerne la péninsule ibérique. Les principaux flux sont visualisés sur la carte ci-dessous.

La répartition des flux globaux de transit par nature de marchandise est très caractéristique des échanges routiers internationaux :

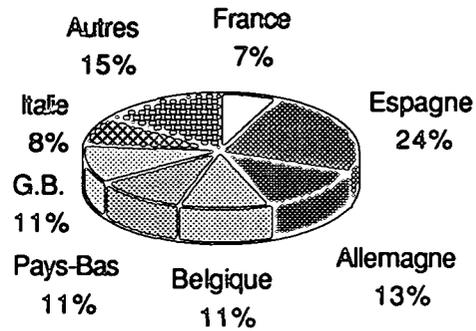
- 40 % des tonnages concernent des produits agricoles ou alimentaires (ces types de produits ne représentant

Principaux flux de transit routier (double sens)
en milliers de PL par an (juillet 1992 - juin 1993)



Note : Total du transit : 2 millions de PL.
Source : Cete Méditerranée

Répartition du transit par pavillons



"que" 28 % des échanges internationaux routiers de la France).

- Plus d'un tiers des flux sont constitués de produits manufacturés.

- Les produits chimiques représentent 13 % du flux de transit routier.

38 % du trafic routier international est en transit

Le trafic de transit effectué sur le territoire français s'élève à 1,7 milliards de véhicules-km ou à 26,2 milliards de tonnes-km. L'acheminement du commerce extérieur de la France génère sur le territoire français un trafic de 42,3 milliards de tonnes-km en 1992 (soit environ 2,8 milliards de véhicules-km). La part du transit dans l'ensemble du trafic international est donc de 38 %.

Le trafic de transit est quasi-exclusivement effectué sur les réseaux nationaux et autoroutiers. Il y représente près de 10 % de la circulation poids lourds.

Une croissance toujours soutenue ?

Par ailleurs, l'OEST procède depuis plusieurs années à une estimation des trafics de transit routier à travers la France à partir des statistiques douanières fournies par la CEMT. Elle fait apparaître le fort rythme de croissance du transit routier sur la période 1984-1989 (+ 14 % par an). La croissance s'est ralentie en 1990 (+ 8 %), le transit atteignant pour cette année un volume de 25,6 millions de tonnes.

La comparaison des résultats issus des deux sources (statistiques douanières pour 1990 et enquêtes aux frontières pour 1992-93) est à prendre avec précaution. Il en ressort que la croissance du transit routier s'établit à 8 % par an depuis le début des années 90.

La faible part du transit ferroviaire

Pour la période juillet 1992 - juin 1993, le flux de transit ferroviaire à travers la France s'élève à 9 millions de tonnes (soit une part de 22 % pour le fer et de 78 % pour la route dans le trafic terrestre de transit). Les trois-quarts de ces trafics ferroviaires concernent des produits manufacturés.

La répartition modale varie de manière importante suivant le(s) pays concerné(s) par le flux. Ainsi, le tiers du trafic terrestre émis ou reçu par la Belgique (et en transit à travers la France) est acheminé par le fer. A l'opposé, le transport ferroviaire n'assure que 12 % du transit émis ou reçu par la péninsule ibérique.

LES TRAFICS PORTUAIRE ET MARITIME

Les ports autonomes en 1993

Les trafics des ports autonomes (en tonnage) ont régressé en 1993 de -0,7%. La situation est sensiblement la même dans l'ensemble des ports européens et si la part de marché de la France continue de s'affaiblir globalement cette diminution est lente. Ce résultat masque des évolutions très différentes pour les entrées et les sorties en cohérence avec l'évolution de notre commerce extérieur.

Les entrées diminuent de 4% et les sorties progressent de 11%. Les tonnages qui diminuent fortement à l'entrée sont ceux du charbon (-34 %), produit dont EDF a restreint sa consommation au profit du nucléaire, mais aussi ceux des produits pétroliers raffinés (-22 %). Les prix du brut ayant diminué, les importations de celui-ci ont augmenté d'autant au détriment des produits raffinés. Par rapport à 1991, les marchandises diverses à l'exception des trafics rouliers (roll on- roll off) très dynamiques (+14%), retrouvent à peine en 1993 le niveau d'il y a deux ans (-0,9%) après le long conflit lié à la réforme du statut de la manutention en 1992. Les entrées de marchandises conteneurisées restent inférieures de 11% au niveau de 1991, contre 6% pour le total des entrées.

Avec la fin du conflit des dockers les sorties de marchandises diverses rattrapent en 1993 les fortes pertes de 1992 sur les conteneurs (+27% après -19 %) et les marchandises conventionnelles (+24% après -9,5%) et dépassent globalement de 10% le niveau de 1991. Les conteneurs sortants ne semblent pas avoir totalement récupéré la perte subie puisqu'ils ne sont en progression que de 2,3%. Les vracs liquides sortant des ports autonomes suivent l'évolution globale en particulier les produits pétroliers raffinés. Seules les sorties de céréales se stabilisent au haut niveau atteint en 1992.

L'activité de chaque port suit en général l'évolution glo-

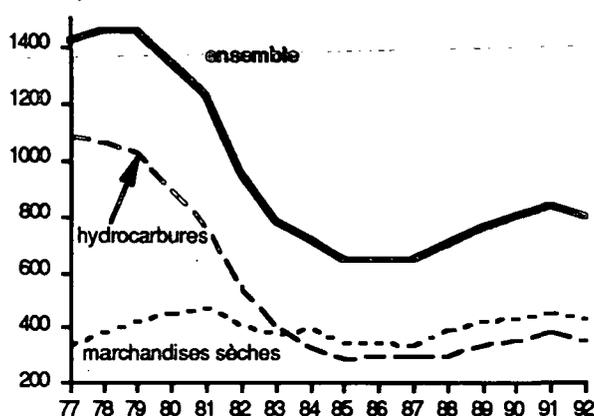
bale, à l'exception de Bordeaux où les entrées baissent de 8% et les sorties stagnent (-0,5%).

Le trafic maritime ⁽¹⁾

Le cabotage maritime transporte environ 10 millions de tonnes, en majorité des hydrocarbures et des sables, et le service de continuité territoriale avec la Corse (1,7 Mt, 420 000 voitures et 1,25 millions de passagers en 1993). Suivant la baisse en 1992 des tonnages débarqués et embarqués des ports français (-1,2%), les tonnes-milles correspondantes ont reculé de 5% (graphique 2.7). La baisse est plus importante pour les hydrocarbures que pour les marchandises sèches.

GRAPHIQUE 2.7

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



Source : Direction de la Flotte de Commerce

Note : Une tonne-mille=1,85 tonnes-kilomètres. Ces valeurs résultent de calculs effectués à partir d'une matrice des distances appliquée aux chiffres en tonnages de la Direction des Douanes (SITRAM) et de la Direction des Hydrocarbures.

⁽¹⁾ Nous ne traitons pas ici spécifiquement des trafics maritimes réalisés par les armateurs français, dont 67% se sont effectués entre pays tiers en 1992 (80% pour les hydrocarbures).

TABLEAU 2.8

Evolution du trafic de marchandises des ports métropolitains

millions de tonnes et pourcentages	total			93/92			93/91			entrées % tot 93
	1991	1992	1993	total	entrées	sorties	total	entrées	sorties	
Total	245,0	241,8	240,2	-0,7%	-4,2%	10,6%	-1,9%	-6,0%	11,0%	73,2%
Vracs liquides	148,3	147,2	148,5	0,9%	-0,9%	12,3%	0,2%	-2,2%	15,3%	84,5%
- pétrole brut	93,7	91,5	96,0	4,9%	4,8%	12,2%	2,5%	2,5%	-1,2%	98,7%
- prod. raffinés	37,5	38,3	35,1	-8,5%	-22,2%	12,4%	-6,5%	-21,3%	16,5%	51,2%
- autres	17,1	17,4	17,5	0,7%	-2,9%	12,0%	2,0%	-2,4%	16,2%	73,4%
Vracs secs	61,3	61,7	54,4	-11,7%	-17,3%	0,9%	-11,2%	-18,8%	7,1%	64,7%
- céréales	13,1	14,1	14,9	5,2%	ns	4,1%	13,8%	ns	12,7%	1,0%
- charbon	18,6	17,6	11,9	-32,6%	-33,6%	16,3%	-36,1%	-36,2%	-32,5%	96,5%
- minerais	16,5	17,3	16,4	-5,2%	-4,3%	-48,3%	-0,5%	-0,6%	7,1%	98,9%
- autres	13,2	12,6	11,3	-10,3%	-12,0%	-6,9%	-14,5%	-18,9%	-4,9%	65,4%
Marchandises diverses	35,3	33,0	37,2	12,9%	5,4%	18,5%	5,4%	-0,9%	10,2%	40,1%
- conteneurs	16,0	12,8	15,4	20,2%	12,0%	26,5%	-3,5%	-10,9%	2,3%	40,6%
- roll in-roll out	12,4	13,7	14,5	5,7%	3,3%	7,7%	16,9%	14,4%	18,9%	44,1%
- autres	6,9	6,5	7,3	13,7%	-4,1%	24,3%	5,6%	-6,9%	12,6%	31,5%

Source : DPNM

Chapitre 3

LA BRANCHE DES TRANSPORTS

La récession de l'année 1993 a frappé la branche des transports, dont la production chute de 1,4% en volume, contre une progression de 2,7% l'année précédente. Le recul est particulièrement marqué dans les transports terrestres, où le ferroviaire accentue son déclin. Par contre, le transport aérien poursuit sa remontée en volume dans un contexte de concurrence accrue qui se traduit par une nouvelle baisse importante de prix. Du fait de la forte chute de la valeur ajoutée de la branche (-2,5% en volume), la réduction des effectifs, amorcée en 1992, s'est révélée insuffisante en 1993 (-1,1%) pour entraîner une nouvelle amélioration de la productivité horaire du travail. Cette dernière enregistre au contraire un léger recul de 0,8%. L'effondrement brutal des investissements en 1993 (-8,2%) est dû en grande partie à la situation difficile des grandes entreprises nationales de transport.

LA PRODUCTION

La production de la branche transport

L'année 1993 voit la branche des transports subir le contre-coup de la récession de l'économie française. La production en volume baisse de 1,4% après avoir connu une reprise passagère l'année précédente (+2,7%). Ce mouvement en dents de scie (tableaux 3.1 et 3.2) s'explique par la conjoncture heurtée des deux dernières années. Après une hausse rapide de la production fin 1991-début 1992, un recul sensible à la fin de 1992 se prolonge jusqu'au premier semestre de 1993.

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

	1992 niveau	évolution en %			1993 niveau
		vol.	prix	valeur	
68 Tr. ferroviaire	46,6	-7,2%	1,7%	-5,6%	44,0
691 Tr. rout. de m.	130,5	-2,4%	1,1%	-1,3%	128,8
692 Autres tr. ter.	66,6	-1,2%	4,5%	3,1%	68,7
70 Nav. intérieure	1,8	-13,8%	-2,5%	-16,0%	1,5
71 Tr. maritime	17,4	1,0%	-3,0%	-2,0%	17,1
72 Tr. aériens	57,1	1,8%	-5,1%	-3,4%	55,1
73-4 Act. annexes auxiliaires	126,1	0,0%	0,5%	0,5%	126,7
Ens transport	446,0	-1,4%	0,5%	-0,9%	441,9

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

La production de la branche transport enregistre sur longue période une évolution comparable à celle de l'ensemble de l'économie. Depuis 1980, son rythme particulier reflète toujours une certaine tendance à l'accroissement du mouvement général de l'ensemble des branches marchandes (graphique 3.1). Toutefois, ce phénomène d'amplification est masqué en 1993 par une hausse exceptionnellement élevée de la production du système bancaire ⁽¹⁾. En conséquence, la production de l'ensemble des branches marchandes s'accroît de 2,9%.

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

	1989	1990	1991	1992	1993
	%	%	%	%	%
68 Tr. ferroviaire	1,8	-1,5	-1,3	-0,3	-7,2
691 Tr. rout. de m.	7,3	3,3	3,9	2,8	-2,4
692 Autres tr. ter.	1,2	2,4	1,2	1,9	-1,2
70 Nav. intérieure	3,5	3,8	-4,6	1,1	-13,8
71 Tr. maritime	8,8	4,5	1,1	-7,4	1,0
72 Tr. aériens	8,8	3,9	-4,9	6,6	1,8
73-4 Act. annexes auxiliaires	7,9	3,4	2,1	3,9	0,0
Total transport	6,2	2,8	1,1	2,7	-1,4
Branch. marchandes	6,1	3,7	1,5	2,1	2,9

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix année N-1

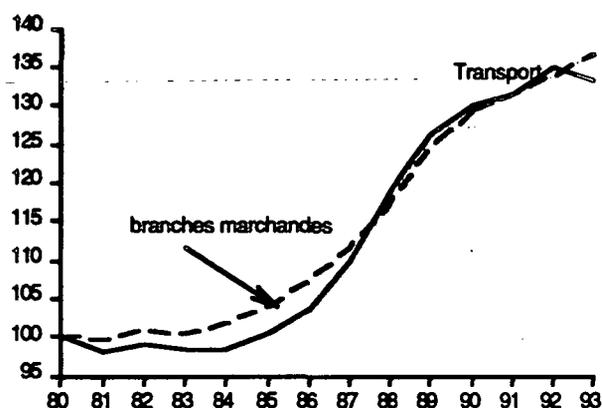
⁽¹⁾ La croissance remarquable de la production de services financiers facturés (+53,6% volume pour 1993) est due notamment aux importantes commissions réglées entre banques lors de la crise monétaire de l'été 1993.

La branche des transports

alors que le PIB marchand recule de 1,5%. Hors services d'organismes financiers et d'assurance, l'évolution s'établit à -2,1% (graphique 3.1 bis).

Le recul de la production de la branche transport est même sensible en francs courants, puisqu'il atteint -0,9% en 1993 alors que la progression avait été de 3,4% en 1992. En effet, le prix moyen du transport n'augmente que de 0,5% en 1993 contre 0,8% l'année précédente. Toutefois, cette moyenne recouvre des situations fort différentes selon les branches.

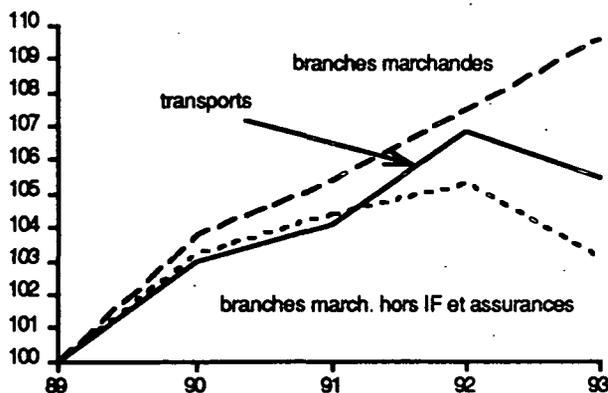
GRAPHIQUE 3.1
Evolution du volume de la production du transport et des branches marchandes base 100 en 1980



Source : Insee (Comptes Nationaux)

Nota : prix 1980

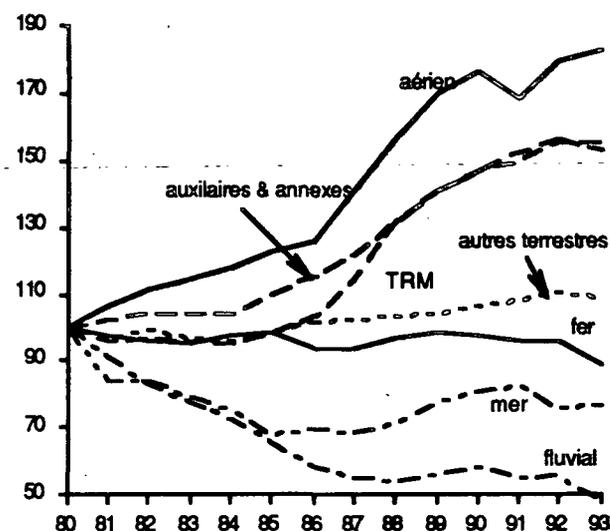
GRAPHIQUE 3.1 bis
Evolution du volume de la production du transport et des branches marchandes base 100 en 1989



(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 1993 des mouvements très contrastés. La production de l'ensemble des transports terrestres enregistre un repli important en volume en 1993 (-3%), tandis que celle des autres branches progresse. La chute est particulièrement sensible dans le cas du transport ferroviaire (-7,2% en volume, mais également -5,6% en valeur), où le déclin amorcé depuis plusieurs années semble s'accélérer (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)

Nota : prix 1980

L'effondrement le plus spectaculaire concerne la production du transport fluvial qui diminue de 13,8% en 1993, réduisant encore son poids dans la production globale. Le transport routier de marchandises connaît une baisse nettement plus forte que celle de l'ensemble du transport (-2,4%). On peut noter, enfin, que la branche "Autres transports terrestres" est la seule à enregistrer en 1993 une évolution positive en valeur (+3,1%), alors qu'elle est négative en volume (-1,2%). Cet écart important s'explique par la forte hausse du prix moyen (+4,5%) des transports collectifs de voyageurs, qui constituent l'essentiel de cette branche.

A l'opposé, le transport aérien enregistre une croissance notable de sa production en volume (+1,8%), mais dans un contexte de concurrence internationale exacerbée qui se traduit par une nouvelle baisse du prix moyen (-5,1% en 1993 après -4,8% en 1992).

Sur le long terme, depuis 1980, les tendances lourdes se confirment malgré tout (graphique 3.2), la progression presque continue de l'aérien faisant pendant au déclin accentué du ferroviaire et du fluvial. Le profil d'évolution du transport routier de marchandises met en évidence un certain ralentissement du rythme de croissance de cette branche depuis 1990.

L'équilibre ressources-emplois du produit transport

Le coefficient technique global en produit transport (tableau 3.3), qui exprime la demande de transport par l'économie nationale (3), chute brutalement en 1993 de 2,88% à 2,70%. Ce phénomène s'explique en premier lieu par le gonflement exceptionnel de la production de services bancaires qui réduit mécaniquement ce coefficient. Mais, même après élimination de ce biais, la consommation intermédiaire de services de transports par l'ensemble des branches marchandes baisse un peu plus vite que la production de ces dernières. On peut donc imputer pour partie la baisse du coefficient technique en 1993 aux effets de la récession qui induit une demande de services de transport proportionnellement moins forte que lors des phases d'expansion.

La répartition des coefficients techniques par mode de transport évolue peu d'une manière générale. La réduction du coefficient global en 1993 se reflète au niveau de chaque branche, et leur structure relative reste inchangée. L'essentiel de la demande (76%) porte toujours sur

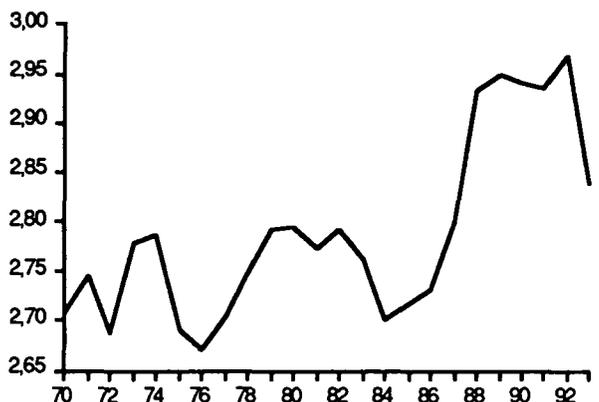
TABLEAU 3.3
Coefficients techniques en transport des branches marchandes en %

	1989	1990	1991	1992	1993
68 Tr. ferroviaire	0,19	0,17	0,16	0,15	0,13
691 Tr. rout. de m.	1,19	1,13	1,16	1,16	1,10
692 Autres tr. ter.	0,24	0,24	0,25	0,25	0,24
70 Nav. intérieure	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01
71 Tr. maritime	0,02	0,03	0,03	0,02	0,01
72 Tr. aériens	0,26	0,28	0,26	0,28	0,23
73-4 Act. annexes auxiliaires	0,99	0,98	0,98	1,01	0,96
Ens. transport	2,91	2,84	2,85	2,88	2,70

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix année N-1

GRAPHIQUE 3.3
Coefficients techniques en transport de l'ensemble des branches marchandes en %



Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix année 80

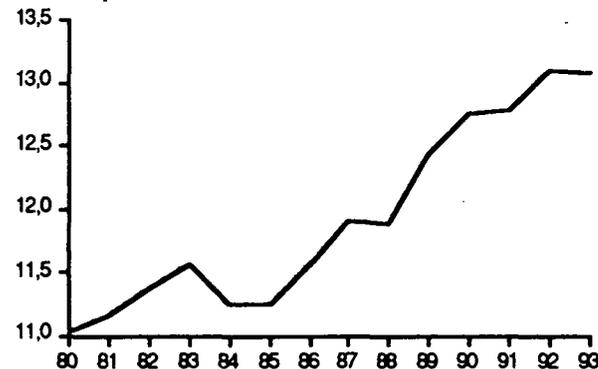
(3) le coefficient technique présenté ici est égal au rapport du volume de la consommation intermédiaire de produit transport par l'ensemble des branches marchandes au volume de la production effective de ces mêmes branches.

le transport routier de marchandises et les services annexes et auxiliaires.

La croissance du coefficient technique de l'intraconsommation de la branche transport qui traduit sur le long terme la tendance au recours accru à la sous-traitance et aux activités intermodales connaît un léger répit en 1993 (graphique 3.4). A cet égard, l'existence de paliers à intervalles assez fréquents (1984-85, 1987-88, 1990-91 et 1992-93) laisse supposer une certaine sensibilité de ce coefficient à la conjoncture. On pourrait, en effet, considérer que les pauses dans ce mouvement tendanciel sont induites en particulier par les phases de ralentissement économique.

En dehors des consommations intermédiaires, les autres éléments de l'équilibre ressources-emplois du produit transport (tableau 3.4) ont été fortement révisés par rapport à la campagne de Comptabilité Nationale précédente (4). En 1993, à côté des emplois intermédiaires qui sont le principal facteur de baisse de la demande (-2,2%), la consommation des ménages joue un rôle non négligeable puisqu'elle diminue de 1,5%, soit à peine moins que la production distribuée du produit (-1,8%). Seul le commerce extérieur reste un facteur positif.

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



Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix N-1

TABLEAU 3.4
Equilibre ressources-emplois du produit "transport"

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	niveau
Production distr.	2,8	1,1	2,7	-1,8	444,0
Importation CAF	7,7	-4,8	5,4	0,3	33,8
TVA gr/pdts	2,2	-4,5	4,2	-4,1	7,2
Ressources=Emplois	3,2	0,6	2,9	-1,7	485,0
Cons.intermédiaire	3,5	1,5	3,3	-2,2	311,4
Consommation des ménages	2,0	-1,4	3,3	-1,5	117,0
Exportation FAB	3,8	-0,3	0,1	0,9	56,6

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

(4) notamment en ce qui concerne l'importance des importations et des exportations qui s'est fortement réduite en volume

La valeur ajoutée

D'une manière générale, l'évolution de la valeur ajoutée de la branche transport a un profil comparable à celle de la production. Toutefois, les variations annuelles en volume (tableau 3.5) sont d'une ampleur plus limitée, à l'exception de l'année 1993 où la valeur ajoutée diminue bien plus fortement que la production (-2,5% contre -1,4%). Ce phénomène est cohérent avec la diminution lente mais régulière du taux de valeur ajoutée dans la branche transport. En volume, ce taux passe de 58,4% en 1990 à 57,7% en 1993, mais en valeur il baisse d'un point (de 58,8% à 57,7%), ce qui indique une progression relativement plus forte du prix des consommations intermédiaires. Le taux stagne pourtant entre 1992 et 1993, et la structure des consommations intermédiaires de la branche transport ne se modifie pas sensiblement.

Les évolutions comparées du PIB marchand et de la valeur ajoutée du transport (graphique 3.5) reflètent le phénomène d'amplification caractéristique de cette branche plus nettement que dans la comparaison entre productions (graphique 3.1). Cela apparaît en particulier entre 1987 et 1993, du fait que le PIB marchand y évolue moins vite que la production marchande.

Par mode, en dehors du cas particulier du transport maritime (5), le point le plus saillant est constitué par les évolutions sensiblement divergentes entre les valeurs ajoutées du transport routier de marchandises et du transport aérien et leurs productions respectives (soit -4,4% et -1,1% en volume, contre -2,4% et +1,8%). Ce phénomène correspond à une baisse du taux de valeur ajoutée de ces branches, qui s'explique notamment par le poids croissant de leurs consommations intermédiaires en services marchands (autres que de transport).

TABLEAU 3.5
Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport

	1989	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	1,4	-4,2	-2,9	-1,2	-7,8	30,1
691 Tr. rout. de m.	6,8	2,5	3,4	0,7	-4,4	65,9
692 Autres tr. ter.	0,5	2,3	0,4	0,9	-2,1	50,2
70 Nav. intérieur	1,5	6,5	-6,5	-0,1	-19,3	0,7
71 Tr. maritime	-0,4	7,5	-6,0	-23,3	23,7	0,6
72 Tr. aériens	5,1	1,4	-9,9	6,8	-1,1	19,0
73-4 Act. annexes auxiliaires	7,4	2,8	1,7	3,1	0,0	88,5
Ens transport	4,8	1,7	0,1	1,6	-2,5	255,1

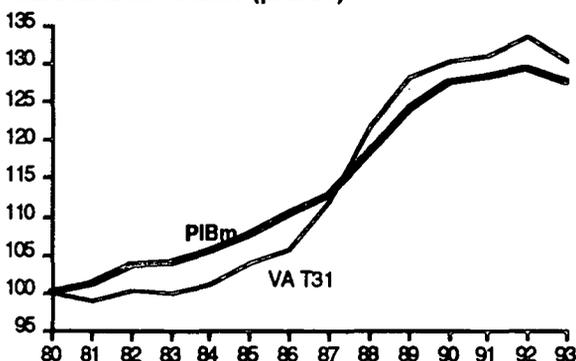
Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

(5) Les fluctuations importantes du maritime en 1992 et 1993 sont liées au poids de plus en plus faible de celle-ci dans la production (7,7% en 1993 contre 12,6% en 1992). De ce fait, elle devient très sensible aux petites variations entre les masses de la production et des CI, qui ont été plus marquées pour ces deux années. Les évolutions de la consommation intermédiaire en produits pétroliers raffinés ont été le facteur le plus déterminant à cet égard. Il faut également tenir compte pour 1992 d'un changement de méthode du partage volume-prix des assurances, qui a introduit une légère rupture de série. Enfin, il convient de rappeler que les données des deux dernières années de la campagne des comptes sont toujours plus fragiles.

GRAPHIQUE 3.5

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



L'EMPLOI ET LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL

Les effectifs salariés du secteur

GRAPHIQUE 3.6

Evolution des salariés des transports

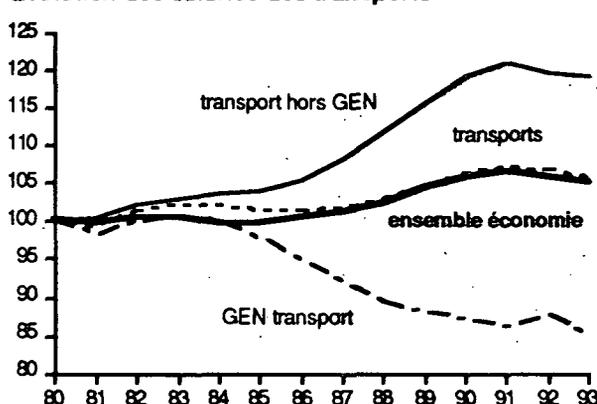


TABLEAU 3.6

Effectifs salariés des transports

en milliers

	1989	1990	1991	1992	1993
GEN de Transport					
SNCF	206,4	202,1	198,6	198,1 (*)	192,6 (**)
RATP	38,4	38,3	38,5	38,4	38,2
AIR FRANCE	30,9	32,2	32,0	37,1	35,6
AIR INTER	9,2	10,1	9,9	10,0	9,9
total des GEN	284,9	282,7	279,0	283,6	276,3
en évolution	-1,7	-0,8	-1,3	1,6	-2,6
Hors Gen transp.	576,3	594,0	603,7	595,7	595,0
en évolution	3,3	3,1	1,6	-1,3	-0,1
Total transport	861,2	876,7	882,7	879,3	871,3
en évolution	1,6	1,8	0,7	-0,4	-0,9
Total Economie	19264	19560	19649	19556	19407
en évolution	1,8	1,5	0,5	-0,5	-0,8

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Notes : (*) La prise en compte des contractuels à temps partiel a entraîné une rupture de série, enregistrée en 1992 par l'Insee, alors que la SNCF l'a fait apparaître en 1991.

(**) Ce chiffre était provisoire à la date de confection des comptes. Il est de 192,1 en définitive.

Depuis plusieurs années, les effectifs salariés du secteur des transports évoluent approximativement au même rythme que l'ensemble des salariés de l'économie (graphique 3.6). En 1993, la diminution des effectifs amorcée l'année précédente s'est accentuée, puisqu'elle atteint 0,9% pour le transport contre 0,8% pour l'ensemble (tableau 3.6).

Parmi les entreprises de transport, ce sont les grandes entreprises nationales (GEN) qui enregistrent la baisse la plus forte (-2,6%), alors que les autres entreprises voient leurs effectifs salariés quasiment stagner (-0,1%). Cette évolution s'observe surtout depuis le milieu des années 1980, et s'explique principalement par la conjonction de deux facteurs. D'une part, les entreprises de transport routier de marchandises voient progresser régulièrement leurs effectifs, jusqu'en 1992 du moins. D'autre part, les GEN adoptent à partir de cette époque des politiques plus ou moins systématiques de réductions d'effectifs. La SNCF a ainsi perdu plus de 20.000 emplois depuis 1988, dont 5.500 en 1993, et Air France enregistre une baisse de 4% en 1993. Toutefois, l'année 1992 est un peu particulière pour les GEN, puisque la SNCF a intégré près de 5.000 contractuels, qui n'étaient pas comptés précédemment, dans ses effectifs et qu'Air France a fusionné avec UTA. Sans cette dernière opération, la compagnie aérienne nationale aurait connu également une baisse sensible de ses effectifs en 1992.

Les effectifs de la branche

L'analyse par branche (6) révèle une diminution comparable des effectifs salariés de la branche transport, légèrement plus prononcée avec -1,1% en 1993 contre -0,2% en 1992 (tableau 3.7).

La poursuite du déclin des effectifs de la branche ferroviaire y est particulièrement visible (7), avec un rythme de baisse qui s'accroît régulièrement de quelques dixièmes de points par an (-2,8% en 1993). Dans le transport aérien, la chute est brutale en 1993 (-4,3%) et fait suite à

TABLEAU 3.7
Evolution des salariés de la branche Transport

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	-1,9	-2,3	-2,6	-2,8	110,1
691 Tr. rout. de m.	3,0	1,6	1,1	-0,2	220,0
692 Autres tr. ter.	2,4	1,6	0,9	0,0	172,5
70 Nav. intérieure	4,3	0,0	0,0	0,0	2,4
71 Tr. maritime	2,4	1,8	-1,2	-1,2	16,7
72 Tr. aériens	4,7	-0,3	-0,2	-4,3	59,8
73-4 Act. annexes auxiliaires	2,7	1,6	-1,1	-1,2	197,8
Ens transport	2,1	0,9	-0,2	-1,1	779,3

Source : Insee

Note : niveau en milliers

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

(7) Le rapport entre les effectifs de la branche ferroviaire et ceux de la SNCF (57%) en 1993 diffère sensiblement du rapport analogue pour la production (71%) et pour la valeur ajoutée (74%). Cet écart s'expliquerait notamment par la forte proportion de personnel affecté à l'entretien des voies (24%), hors branche ferroviaire, qui génère une production relativement moins forte.

une légère diminution qui s'était amorcée en 1991. Dans ce cas précis, l'optique de branche se révèle bien plus significative pour l'analyse de l'évolution des effectifs que l'approche en termes de secteur, en particulier pour les GEN du transport aérien. Les effectifs de la branche maritime baissent pour la deuxième année consécutive (-1,2% en 1992 et 1993). Quant au transport routier de marchandises, il faut noter une décélération régulière des effectifs salariés depuis 1990, qui aboutit pour la première fois à une baisse en valeur absolue en 1993 (-0,2%).

La productivité du travail

La baisse des effectifs du transport en 1993 s'accompagne d'une réduction plus marquée du volume d'heures travaillées (-1,8%). Mais, puisque la valeur ajoutée de la branche transport diminue encore plus vite (-2,5%), la productivité horaire du travail baisse mécaniquement (-0,8% en volume) après avoir connu une hausse de 1,9% en 1992 (tableau 3.8).

A l'inverse, la baisse modérée de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie nationale (8) en 1993 (-0,8%), combinée au recul sensible du volume global d'heures travaillées (-2,1%), entraîne une progression de la productivité globale notablement supérieure à celle du transport (+1,3%).

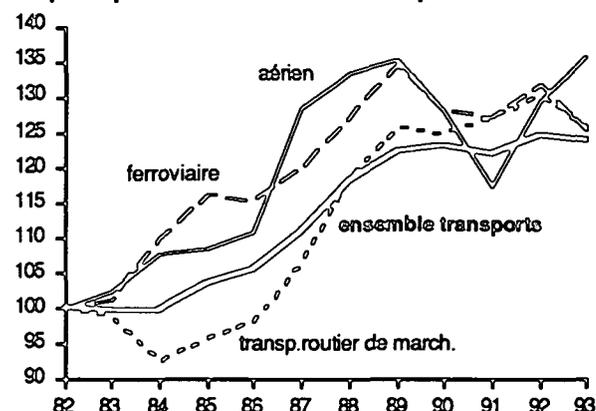
TABLEAU 3.8
Evolution de la productivité horaire du travail en %

	1989	1990	1991	1992	1993
Transport					
Valeur ajoutée	4,8	1,7	0,1	1,6	-2,5
Heures travaillées	1,3	1,5	1,4	-0,3	-1,8
Productivité horaire	3,5	0,2	-1,2	1,9	-0,8
Ensemble					
Valeur ajoutée	4,0	2,5	0,9	1,2	-0,8
Heures travaillées	1,3	0,3	0,1	-1,3	-2,1
Productivité horaire	2,6	2,2	0,8	2,5	1,3

Note : prix année N-1

GRAPHIQUE 3.7

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



Source : Insee, OEST

Note : prix 1980

(8) il convient de remarquer ici que l'indicateur de "l'économie nationale" est la valeur ajoutée globale, qui couvre un champ plus large que celui du PIB marchand, et que son évolution en diffère quelque peu.

L'analyse de la productivité des principales branches de transport révèle une certaine rupture dans les évolutions. Alors que sur longue période, de 1982 à 1990, la progression de la productivité est généralement forte dans les principales branches et suit régulièrement le profil d'ensemble du transport, les dernières années voient apparaître au contraire des mouvements contrastés. On constate en particulier une chute importante et continue de la productivité dans le transport aérien à partir de 1990, suivie d'un redressement marqué en 1992 (+10,2%), qui se poursuit en 1993, en raison notamment des diminutions d'effectifs. Le transport routier de marchandises, et dans une moindre mesure le transport ferroviaire, qui suivent à peu près la même évolution jusqu'en 1991, voient au contraire une forte baisse de leur productivité en 1993, du fait de la chute brutale de leur valeur ajoutée. Pour les mêmes raisons, on peut noter l'effondrement spectaculaire de la productivité du transport fluvial, qui baisse de 22% en 1993.

LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE

La FBCF par secteur

La FBCF des entreprises du secteur du transport a fortement chuté en 1993, puisqu'elle diminue de 8,2% en volume alors qu'elle avait stagné l'année précédente (+0,1%). Depuis 1990, la baisse du rythme de croissance de l'investissement s'accélère (tableau 3.10).

Les GEN, qui sont de gros investisseurs, avaient freiné cette évolution en 1991 et 1992 en compensant en partie la dégradation de l'investissement des transporteurs privés. Mais elles diminuent considérablement leurs investissements en 1993 (-11,9% en volume), au point d'enregistrer une baisse de leur FBCF plus de deux fois plus forte que celle des autres entreprises (-5%). Au total,

TABLEAU 3.10
FBCF par secteur du transport et dans l'ensemble des branches marchandes, en volume

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	niveau
Transports	7,8	4,9	0,1	-8,2	89,2
dont :					
SQS-EI	8,3	4,7	-0,4	-7,7	86,9
GEN	20,7	21,8	0,2	-11,9	33,9
hors GEN	2,6	-4,3	-0,8	-5,0	53,0
APU	-9,4	10,9	17,1	-21,5	2,3
Branches marchandes	3,1	-1,8	-3,9	-5,9	1101,9

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

le poids des GEN dans l'investissement du transport recommence à diminuer en 1993.

De plus, le rythme de croissance de leur FBCF baisse deux fois plus que celui de l'ensemble des branches marchandes (-5,9% en volume). Si, traditionnellement, les GEN, et en particulier celles du transport, connaissent depuis longtemps un rythme d'investissement nettement supérieur à celui de l'économie globale, elles sont aujourd'hui en passe d'inverser la situation, pour l'année 1993 du moins. L'achèvement des grands travaux d'infrastructures (lignes TGV, etc) et l'arrivée à terme d'une phase d'équipement intense (en matériel aéronautique notamment) en sont les causes immédiates les plus probables.

La FBCF par produit

Cette explication est confirmée par l'analyse de la FBCF par produits. La chute de l'investissement dans le transport touche en particulier la demande de certains biens d'équipement (tableau 3.11), comme les matériels de transport (notamment les matériels routiers et aéronautiques dont les achats chutent respectivement de 12,8% et 11,5%) ou le bâtiment et génie civil (-10,5%). Si certains facteurs déjà évoqués permettent d'expliquer en partie cette évolution (achèvement des grands chantiers TGV de la SNCF notamment), le reste semble devoir être attribué à des choix plus économiques. On peut y voir en particulier les effets de la récession sur l'effort d'équipement des entreprises de transport routier de marchandises, ou les politiques de réduction d'investissements par les GEN afin de redresser leur situation financière (9).

TABLEAU 3.11
Evolution du volume de la FBCF par produit du transport

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	MdF
Matériel de transport	5,3	3,5	-3,1	-10,4	44,8
dont :					
mat. de transport routier	9,7	-3,8	6,6	-12,8	28,0
mat. de transport ferré	10,6	1,9	0,1	-4,1	7,5
mat. naval	-43,2	16,3	14,5	6,9	2,3
mat. aéronautique	4,0	26,4	-32,8	-11,5	7,0
BTP-Génie civil hors logem	17,1	7,9	5,4	-10,5	25,1
Construction mécanique	5,9	0,7	1,7	2,9	10,5
Autres	0,7	9,1	0,7	-1,5	8,7
Total	7,8	4,9	0,1	-8,2	89,2

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

(9) Cette évolution ne tient pas compte de la FBCF relative aux travaux de construction d'Eurotunnel, puisque la société Eurotunnel SA qui doit en assurer l'exploitation du côté français n'est pas répertoriée dans les entreprises de transport, mais dans les Holdings. Un reclassement est prévu pour corriger cette situation.

LES PRIX ET LES COÛTS

Les tassements et baisses de prix touchent particulièrement les transports. En 1993, le prix de la valeur ajoutée de la branche transport est stable pour la première fois depuis de nombreuses années.

Bien que de façon très variée, la crise touche toutes les activités, les marchandises comme les voyageurs, et les transports routiers comme les transports collectifs ferrés ou aériens, ou même maritimes. Seuls, les transports urbains, dont les prix sont plus administrés, restent à l'écart de la tourmente.

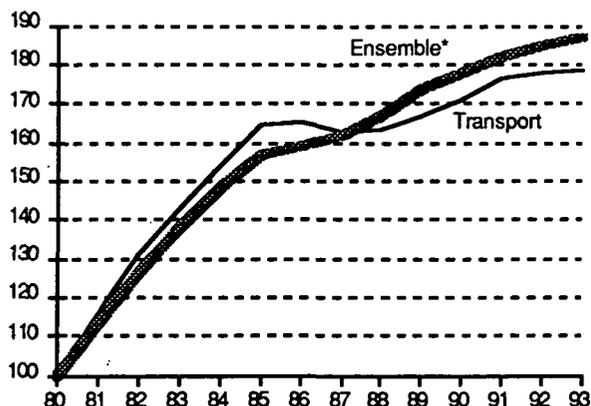
LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1993

Baisse relative des prix du transport

L'évolution des prix de la branche transport est très modérée en 1993 (0,5%) comme en 1992 (0,8%), alors qu'elle augmentait de plus de 2% auparavant. La hausse des consommations intermédiaires étant supérieure (1,2%), sous l'influence, entre autres causes, des augmentations de la TIPP, le prix de la valeur ajoutée est stable (contre 1,4% pour le prix du PIB).

Ce constat n'est pas exempt d'ambiguïtés, car certains déclassés tarifaires ne sont pas bien suivis dans les indices de prix. Or, ils entraînent des baisses notables des "prix moyens" du transport. Le prix de l'aviation en est une excellente illustration, avec plus de 6 points d'écart entre prix moyen et indice Insee.

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



Source : Insee- (*) ensemble = total des branches marchandes.

TABLEAU 4.1

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

	1989	1990	1991	1992	1993
Branche transport T31					
Consom. Intermediaires	4,8	1,5	1,9	-0,7	1,2
Valeur Ajoutée	0,9	2,9	4,1	1,8	0,0
Production	2,5	2,3	3,2	0,8	0,5
Branche énergie T05					
Production	8,3	5,4	0,6	-2,5	0,1
Total des branches marchandes					
Production	4,1	2,3	2,4	1,4	1,4

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, comme pour les transports de voyageurs inclus dans les indices de prix à la consommation de l'Insee.

Pour le transport de marchandises, on dispose d'indices de recettes moyennes, mais cette solution néglige souvent les modifications de structure des trafics.

Depuis 1983, l'OEST enquête les prix TRM et calcule des indices (cf annexe). Ils sont utilisés pour le partage volume-prix en comptabilité nationale avec d'autres statistiques (évolutions du chiffre d'affaires, des trafics, ...)

La SNCF calcule depuis 1987 un indice de prix implicite qui tient compte des modifications de structure par types de marchandises et par catégories d'acheminement.

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

Enfin, le partage "volume-prix" est mal connu dans le maritime, et dans l'aérien (cf encadré page suivante).

PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Hausse tarifaire avortée

La hausse des prix des transports de voyageurs reste élevée depuis plusieurs années, avec environ 1,5 point de plus que pour l'indice général des prix à la consommation, les entreprises publiques essayant de limiter l'ampleur de leurs déficits.

Mais ces hausses tarifaires trouvent leurs limites dans la réaction des ménages (comme pour la SNCF, où la hausse de février a été associée à une baisse de la qualité du service et à une fuite de la clientèle), ou sont contrées par la concurrence (comme dans l'aérien).

Même dans les transports collectifs urbains, la volonté de limiter les subventions à la RATP se heurte à une certaine baisse de la demande.

TABLEAU 4.2
Prix à la consommation dans transports en %

	1989	1990	1991	1992	1993
Services de transports ensemble	**	**	4,5	4,2	3,9
Urbains et suburbains	3,3	4,8	5,0	5,5	6,0
Ferroviaires	1,8	3,1	3,6	3,4	2,9
Routiers interurbains	2,5	3,8	4,7	4,3	3,5
Taxis	**	**	5,3	5,1	4,2
Aériens	**	**	**	3,7	1,7
Maritimes	**	**	4,8	3,9	ns
Prix à la consommation ensemble	3,5	3,4	3,2	2,4	2,1
Prix relatif des transports (ligne 1-ligne 8)	**	**	1,3	1,8	1,7

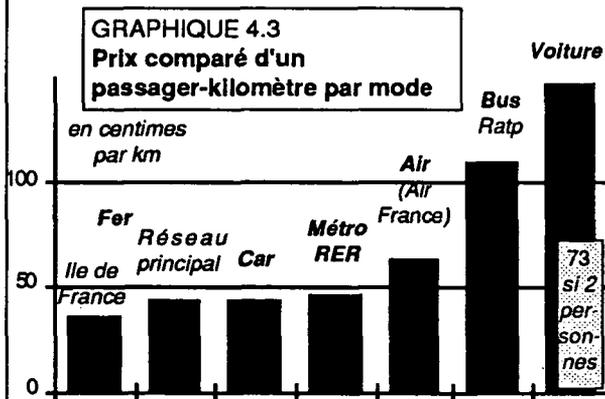
Source : indice des prix à la consommation - Insee
- (*) L'indice aérien a fait l'objet d'une estimation sur 1990-1992.

L'indice maritime est peu représentatif. Il ne retrace pas la concurrence sur la Manche (prix en baisse d'environ 15%).

- (**) Nouveaux indices de prix base 1990 (voir encadré ci-contre), sans raccord possible avec le passé.

Voyageurs: Prix relatif des divers modes

Voici quelques prix moyens de transport au kilomètre. Au delà du caractère assez artificiel d'une telle comparaison, et du peu de sens de certains prix moyens, on notera l'homogénéité relative des prix.



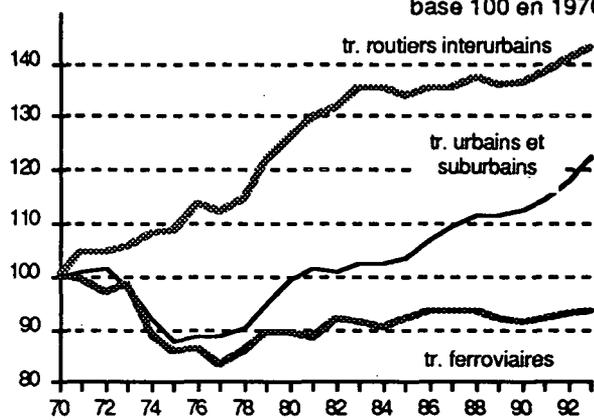
Le nouvel indice des prix à la consommation

Le nouvel indice des prix à la consommation de l'Insee, base 100 en 1990, suit maintenant tous les ménages et porte sur 265 postes tous publiés (le précédent concernait les seuls "ouvriers ou employés", et portait sur 296 postes partiellement diffusés).

Les prix des services de transports sont appréhendés au travers de 6 postes, avec une pondération de 2,78% en 1993 (soit 0,74% pour le ferroviaire, 0,63% pour les transports urbains, 0,48% pour le routier interurbain, 0,23% pour les taxis, 0,65% pour l'aérien, et 0,05% 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.

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



Source : Insee

Méthode et problèmes de l'observation des prix dans l'aérien

Avec le concours de la DGAC, pour la typologie des tarifs et la répartition des trafics par origines-destinations, d'Air France et d'Air Inter pour la fréquentation des réseaux et la répartition des voyageurs par classes tarifaires, l'Insee a élaboré un indice des prix basé sur l'observation de 500 trajets élémentaires. Ils ont été choisis de manière à être équipondérés, à quelques exceptions près (Antilles, ...).

L'indice tient compte des promotions (cf "coup de coeur d'Air France, ...); mais ne reflète pas les prix de groupes, les offres "charters, ... ou produites par des opérateurs de voyages. De plus, il ne peut refléter l'impact à la baisse des nouveaux tarifs, ces derniers n'étant suivis que quand ils sont devenus effectifs, comme s'il s'agissait d'un nouveau produit de qualité inférieure, et non d'une baisse de prix.

Un tel indice diffère donc d'une recette tarifaire moyenne, et l'Insee ne peut envisager une telle observation pour deux raisons.

- ce serait contraire au principe général de l'indice des prix Insee qui stratifie dans le plus grand détail tous les points d'observation (on ne fait pas de "prix moyen" entre le supermarché et l'épicerie du coin).
- cela demanderait des moyens d'observation coûteux (enquêtes détaillées sur les budgets des ménages).

PRIX DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La crise entraîne une baisse générale, et souvent très forte des prix du transport de marchandises.

TABLEAU 4.3
Prix de transports terrestres de marchandises en %

	1989	1990	1991	1992	1993
Transport routier de marchandises					
ensemble	-0,6	3,9	0,6	1,6	0,7
dont zone longue	-1,0	2,4	1,3	3,0	-1,8
Transports ferroviaires					
produit moyen	0,0	-1,0	-1,2	-0,5	-5,3
prix implicite	1,7	0,0	-0,1	1,0	-1,9*
Navigation intérieure					
produit moyen	-6,8	0,0	-2,9	0,0	..

Source : OEST, SNCF, Voies Navigables de France
* Rupture de série

Le gazole augmente, mais les prix routiers stagnent

En 1993, les prix du transport routier de marchandises augmentent légèrement (0,7%). Cette évolution annuelle sur l'ensemble des trafics effectués par des véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile, résulte de deux mouvements opposés: hausse sur la courte distance (moins de 200 km) et baisse sur longue distance (-1,8%).

Sur l'intérieur, du fait de l'importance des transports en courte distance, les prix progressent de 0,8%. La baisse des prix en longue distance a été plus sensible pour les véhicules de charge utile de moins de 17 tonnes.

En international, les prix baissent pour la première fois depuis 1988. Cette baisse a été importante en début d'année, avec la chute des trafics internationaux et une pression accrue des transporteurs espagnols et italiens bénéficiant de monnaies dévaluées.

TABLEAU 4.4
Prix des transports routiers de marchandises évolutions en %

	1989	1990	1991	1992	1993
tout véhicule					
ensemble	-0,6	3,9	0,6	1,6	0,7
intérieur	-1,5	5,1	0,4	2,3	0,8
international	1,5	0,9	1,2	0,7	-2,2
dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u					
ensemble	-0,8	2,6	1,0	0,8	-0,3
intérieur	-1,9	3,9	0,6	1,0	0,4
international	1,6	-0,1	2,1	0,5	-2,1
zone longue tout véhicule					
ensemble	-1,0	2,4	1,3	3,0	-1,8
intérieur	-2,1	3,0	1,3	3,8	-1,4
international	1,2	1,4	1,3	1,1	-2,6
dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u					
ensemble	-1,0	0,9	1,5	1,7	-1,4
intérieur	-2,3	1,1	1,1	2,3	-0,8
international	1,2	0,5	2,1	0,7	-2,4

Source : OEST

La hausse de la TIPP sur le gazole n'a été répercutée que très faiblement sur les prix. La légère hausse à la fin de l'été ne compense pas la baisse du printemps, les prix diminuant à nouveau en décembre-janvier. La baisse des prix du transport sur longue distance est importante.

Fer et voies navigables: baisse des prix

Le prix des transports de pondéreux est nettement orientés à la baisse en France, aussi bien pour le fer (-1,9% en prix moyen) que pour les voies navigables. Cette tendance s'explique par la baisse importante de l'activité des industries lourdes, du bâtiment et des travaux publics, et avec pour seule exception le transports de céréales.

Prix maritimes déprimés, malgré la reprise

Les prix du trafic de ligne, assez difficiles à observer, sont orientés à la baisse depuis de nombreuses années. Ils ont montré, au second semestre quelques signes de stabilisation. Ainsi, l'affrètement à temps se redresse un peu. Le marché du vrac sec, après une nette reprise en début d'année, en volume et en prix, s'est retourné 2^{ème} semestre. Les prix du transport de pétrole restent déprimés depuis la guerre du Golfe, notamment pour les pétroliers géants.

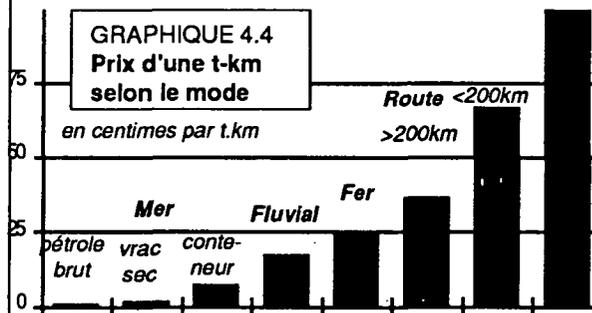
TABLEAU 4.5
Prix du transport maritime base 100 en 1990

	1989	1990	1991	1992	1993
lignes régulières					
-ensemble	100,0	100	105,0	103,1	101,2
-dont conteneurs	125,6	100	106,8	100,9	97,0
Pétrole brut					
- worldscale	94,2	100	97,8	70,2	86,3
vrac sec					
Baltic freight index	114	100	118	89	103
-affrètement à temps	99,9	100	99,5	91,2	102,0
-affrètement au voyage	102,5	100	104,5	98,8	99,5
prix des navires neufs (millions de dollars courants)					
- pétroliers*		100	104,5	90,9	81,8
- vraquiers**	95,7	100	108,7	95,7	97,8
- porte-conteneur***	0,0	100	109,4	114,7	93,5

Sources: Vrac sec: LLOYD'S Ship Manager et BIFFM;
Lignes: Ministère des Transports allemand (en DM)
Navires: Fearnleys, *250 kTPL bruts, **120 kTPL, ***2500 EVP

Marchandises: Prix relatif des divers modes

Bien que très artificielle, cette comparaison de prix moyens souligne les énormes disparités d'un mode à l'autre, dues surtout à la vitesse des modes, mais aussi aux quantités et à la manutention. Pour 50 F, on peut faire venir une tonne de brut du Golfe, ou 3 kilos de fraises du Mexique. Air >500



COÛTS ET PRODUCTIVITE

Evolution des prix des facteurs

On dispose de nombreuses sources pour suivre les coûts, ou les prix des facteurs dans les transports. Mais l'instrument traditionnel présenté à la commission, à savoir l'enquête sur les coûts réalisée par la DTT, n'est plus disponible. Nous utiliserons donc le suivi du CNR.

Le prix des achats de carburants a été influencé par la hausse relative du dollar, il est vrai compensée par la baisse du brut, mais surtout par la hausse des accises sur le gazole. Le glissement des prix est d'environ 10% (soit 11% à la pompe, mais moins en citerne.- cf CNR).

Les péages ont augmenté en moyenne de 3%, mais bien plus sur certains axes (le CNR évalue la hausse à 5% en glissement).

Les salaires ont augmenté faiblement en 1993 (cf dossier social). Pour le transport routier, la hausse serait de 4,0% en glissement (cf CNR).

Le prix de vente réel des véhicules est difficile à suivre, en particulier en période de crise aiguë de la demande. Les rabais sont très importants. Hors rabais, l'Insee signale une hausse de 4% (indice 151,7, contre 145,4 pour les véhicules utilitaires, base 100 en 1985, l'indice du prix des autocars, à 140, évoluant un peu moins rapidement).

Les taux d'intérêt ont baissé de 2 à 3 points, aussi bien pour assurer la trésorerie (taux de base bancaire,...) que pour le financement des investissements.

On trouvera, ci-dessous l'évolution des coûts, de fait du prix des facteurs, telle qu'elle est mesurée par le CNR. (Cet indice ne tient pas compte des gains de productivité dus, par exemple, à la baisse des effectifs, à la hausse des kilométrages,... Il s'agit donc plus d'un indice de prix des facteurs que d'un indice de coûts)

TABLEAU 4.6
Evolution des coûts (prix des facteurs) selon le CNR

Evolution des coûts	% en glissement (de janvier à décembre)
Coûts au km	
Carburant en citerne	9,7
- à la pompe	11,2
Pneumatiques	0,0
Entretiens et réparations	3,3
Péages	5,0
Coûts à la journée	
Salaires et charges	4,0
Frais de route	2,7
Assurances	0,9
Taxes	3,4
Achat du tracteur	3,7
- de la semi-remorq.	0,0
Financement véhicules	-17,3
Coûts fixes	2,0
Ensemble des facteurs	2,8

Productivité physique : trois Indicateurs en baisse

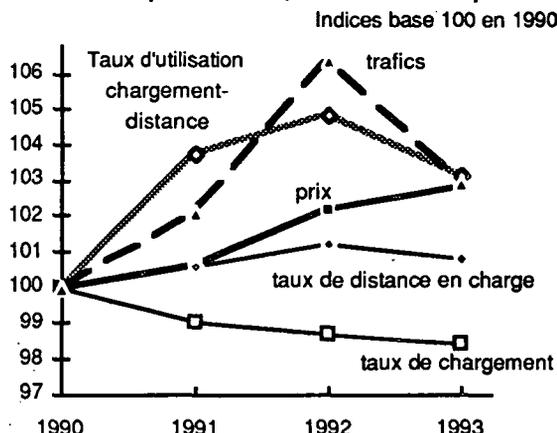
En liaison avec la baisse des trafics, on observe en 1993 une diminution des taux d'utilisation des véhicules, aussi bien du point de vue du chargement que de celui des distances parcourues en charge. Sur la période 1990-1993, la baisse régulière du "taux de chargement" est due à celle des transports en courte distance. Sur longue distance, on observe une augmentation en trafic intérieur et une quasi-stabilité en international.

Le "taux de distances à vide" a peu évolué en 3 ans, surtout sur la longue distance où les fluctuations sont très faibles.

Le profil de la courbe du "taux d'utilisation" des véhicules ayant roulé est proche de celui des trafics en tonnes-kilomètres (l'évolution de ce ratio peut s'exprimer comme l'évolution des trafics rapportée à celle de l'utilisation maximale des capacités mesurée par le produit "distance totale parcourue" x "charge utile totale").

Ainsi, avec des perspectives d'activité peu favorables, le secteur a absorbé une partie des baisses de trafics en réduisant légèrement le degré d'utilisation du parc. Cela a été particulièrement vrai pour les gros véhicules en trafic intérieur sur longue distance, où la baisse du taux d'utilisation est assez sensible en 1993.

GRAPHIQUE 4.3
Indicateurs de productivité, de trafics et de prix



Source : OEST
Champ : véhicule de plus de 3 tonnes de CU pour les trafics en compte d'autrui

Indicateurs physiques de productivité TRM

Les indicateurs physiques de productivité sont calculés à partir de l'enquête TRM. Ils concernent uniquement le compte d'autrui et les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile ayant roulé au moins une fois sur la semaine d'enquête. Les résultats présentés cette année sont une première évaluation. Ils seront complétés et approfondis ultérieurement. On trouvera la définition exacte des ratios en annexe, page 119.

LES ENTREPRISES

Du fait de la baisse du trafic de marchandises, la production des entreprises de transport routier de marchandises a stagné en 1993. La récession les a incité à limiter leurs investissements (-14%). Face à ces difficultés persistantes, la démographie du secteur a perdu quasiment tout son dynamisme : poursuite de la croissance des défaillances et baisse de 10% des créations. Soumis à un recul encore plus ample de ses trafics de marchandises, mais aussi de voyageurs, la SNCF voit sa production diminuer de 6%, et son excédent brut d'exploitation de 18%. Le ralentissement temporaire du programme TGV induit une baisse des investissements, mais leur poids dans la valeur ajoutée dépasse toujours 60%. La RATP a compensé le recul de ses trafics par une hausse tarifaire. Celle-ci n'a pas suffi à financer des investissements gonflés (+34%) par le projet Météor. Confronté à une concurrence croissante, Air France n'a pas pu bénéficier pleinement de la reprise modérée du trafic aérien d'une part, et a été contraint de concéder des baisses tarifaires d'autre part. Par suite, sa production a chuté de 6%. Malgré le ralentissement de ses investissements, leur poids reste élevé. Les résultats d'Air Inter, bien que moins alarmants, se dégradent.

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT hors Grandes Entreprises Nationales

Le transport routier de marchandises

La production en valeur des entreprises de transport routier de marchandises a reculé en 1993 ⁽¹⁾, pour la première fois depuis au moins 25 ans (tableau 5.1). Ceci s'explique notamment par la baisse de 2,9% du trafic pour compte d'autrui induite par la réduction de la production industrielle et des échanges extérieurs, et par la faiblesse de la croissance du prix du transport routier de marchandises (0,7% à la t-km).

Contrairement à la production, les consommations intermédiaires ont continué à progresser, du fait notamment des hausses de la TIPP sur les carburants.

Le ralentissement de la masse salariale, consécutif à la contraction de l'ordre de 1% des effectifs, a été plus que compensé par la hausse du salaire par tête. En conséquence, l'excédent brut d'exploitation (EBE) des entreprises du secteur subit une baisse sensible. Leur taux de marge se replie de plus d'un point (tableau 5.2).

Suite à cette dégradation de leurs résultats, et face à une demande qui reste peu dynamique, ces entreprises ont fortement ralenti leurs investissements. Ceci est confirmé par la baisse de 21% des immatriculations de camions et camionnettes neufs.

⁽¹⁾ L'estimation provisoire des résultats du secteur TRM pour 1993 est basée sur l'exploitation de 599 questionnaires d'entreprises qui ont répondu aux enquêtes EAE de 1992 et 1993, regroupant 11% des salariés. L'évolution de la production a été calée sur celle du chiffre d'affaires mesuré par l'enquête CA3.

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

	1990 %	1991p %	1992p %	1993p %	1993p MdF
production	7,7	1,0	5,5	-0,2	131,8
sous-traitance	11,6	0,0	6,7	-3,7	19,0
production hors sous-traitance	7,0	1,2	5,3	0,4	112,7
CI hors sous- traitance	8,0	2,6	4,9	1,3	62,8
valeur ajoutée	6,0	-0,5	5,7	-0,8	49,9
rémunérations	6,7	-0,6	7,3	1,0	35,8
EBE	3,6	-0,2	1,2	-6,3	11,2
charges finan.	16,7	-4,3	2,0	4,1	2,6
épargne brute	-44,2	81,1	1,7	-6,9	7,9
investissement	-22,6	-6,6	-4,9	-14,1	7,5

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

	1989	1990	1991p	1992p	1993p
taux de VA	39,2	38,6	38,0	38,1	37,9
taux de marge	25,2	24,6	24,7	23,7	22,4
taux d'épargne	18,4	9,7	17,6	16,9	15,9
taux d'invest.	28,0	20,4	19,2	17,3	14,9
taux d'autofinan.	65,6	47,3	91,7	98,1	106,4

Source : Insee (SIS), OEST (1992 et 1993)

Note : En francs courants. Définitions des ratios ci-dessus :
 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

**LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES EN 1992**

Le transport routier de marchandises se caractérise par des mouvements démographiques importants du fait de la faiblesse des barrières à l'entrée, tendances accentuées par la déréglementation survenue à partir de 1985 (voir page 31). L'EAE permet, dans certaines limites ⁽¹⁾, d'analyser ces problèmes, ici sur la période 1990-1992, caractérisée par un retournement conjoncturel et une accentuation de la concurrence.

Augmentation du nombre des petites entreprises

Contrairement à 1991 où il avait diminué, le nombre des petites entreprises (0 à 19 salariés) s'accroît de près de 10% en 1992. (solde net des entrées et sorties du secteur, principalement des créations et des disparitions). Ces mouvements concernent essentiellement les plus petites d'entre elles. C'est pourquoi le chiffre d'affaires et les effectifs des entreprises de 0 à 19 salariés progressent moins que leur nombre, respectivement +7,6% et +6,9%, ce qui traduit bien une réduction de la taille moyenne de ce type d'entreprise.

Plus de créations, moins de cessations

Le chiffre d'affaires du secteur progresse de 5,5% en 1992 après 1% en 1991. La croissance des seules entreprises pérennes, c'est à dire présentes les deux années, n'est que de 4,3%. Ces entreprises ont donc perdu des parts de marché en 1992 contrairement à l'année précédente. Ce qui distingue 1992 de l'année antérieure c'est le solde des départs ⁽²⁾ et des arrivées

sur le marché. Les entreprises arrivées dans le secteur en 1992 réalisent 7,6% du chiffre d'affaires total du TRM ⁽³⁾. Leur contribution à la croissance est plus importante qu'en 1991 (6,9%). A l'inverse, les départs de 1992 représentaient 8,2% de l'activité du TRM en 1991, alors que les entreprises partantes en 1991 avaient réalisé 9,5% de la production du secteur en 1990. Ainsi, un plus grand nombre d'entrepreneurs ont été attirés dans le secteur au cours de cette période marquée par un retournement conjoncturel. Mais malgré cette inversion de tendance, l'ampleur des sorties est restée limitée, au prix d'une réduction des résultats de certaines entreprises, notamment des nouvelles.

Taux de marge dégradé pour celles qui disparaissent

Une fois les entrants et les sortants identifiés, leurs performances mesurées par les ratios, chiffre d'affaires net de la sous-traitance par personne occupée, productivité du travail (valeur ajoutée par personne occupée) et taux de marge ⁽⁴⁾ peuvent être comparées. Alors que les entreprises nouvelles ou celles qui ont disparu en 1992 ont un chiffre d'affaire par actif proche ou même légèrement supérieur à la moyenne du secteur, leur taux de valeur ajoutée par actif est très nettement inférieur à la moyenne sectorielle. Elles ont donc un ratio consommations intermédiaires par actif beaucoup plus élevé. Cela peut pour partie s'expliquer par un recours plus important au crédit bail mais cette distorsion doit être aussi probablement due à des prix plus faibles pour ces entreprises qui ont d'ailleurs des taux de marge (après correction de l'effet crédit-bail) inférieurs de près de 2 points à ceux des pérennes.

Tableau 1

types d'entreprises	nb entreprise		CA		Effectif salarié	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992
Pérennes	16506	16506	92966	96960	167268	168691
évolution (%)				4,3		0,9
arrivées aut. sect		554		2504		4299
autres arriv.		904		6571		12167
cessations 1992	1339		5040		8840	
départs aut. sect	694		4831		6931	
autres départs	13616	16947	17393	20836	28055	34073
évolution (%)				19,8		21,5
total	32057	34911	120230	126871	211094	219230
évolution (%)		8,9		5,5		3,9

(1) Mesurer l'impact de la démographie des entreprises sur la dynamique sectorielle, et le dater précisément, est un exercice délicat. La source de référence sur cette question est Sirene (cf p 33). Elle donne des résultats différents de ceux de l'EAE car elle n'enregistre pas toujours la création au même moment. La prise en compte est immédiate dans Sirene, elle peut être différée dans l'EAE. L'augmentation de 3,3% du nombre d'entreprises en 1991 dans Sirene ne se fait sentir dans l'EAE qu'en 1992. Mais seule l'EAE permet de mesurer l'impact de la démographie en termes d'emploi et d'activité.

(2) Retrouver les créations et les disparitions dans l'EAE n'est possible que pour les entreprises interrogées au cours de deux années successives dans l'enquête. Il s'agit donc des entreprises de 20 salariés ou plus interrogées exhaustivement et d'une partie des petites entreprises interrogées par sondage et dont l'échantillon est renouvelé par moitié chaque année. On connaît cependant sur toute la partie échantillonnée les départs ou les cessations au cours de l'année et, pour la partie non renouvelée de

Tableau 2

Type d'entreprise	CA hors sous-tr. en KF par actif		VA en KF par actif		Tx marge (%) hors crédit bail	
	1991	1992	1991	1992	1991	1992
Total	437,8	441,8	237,7	242,1	50,3	50,2
-dont pérennes	440,1	451,1	230,9	237,7	44,5	43,9
-disparues	448,1		214,6		48,5	
Plus de 20 sal	445,3	454,8	219,0	223,1	29,6	29,4
-dont pérennes	445,5	456,9	220,8	226,0	29,7	29,4
-disparues	449,3		190,4		27,9	
-nouvelles		433,0		203,1		27,1

l'échantillon les entreprises pérennes. Les arrivées et les créations ne peuvent par contre être distinguées de la partie renouvelée de l'échantillon. On constate seulement globalement que la partie non pérenne de l'échantillon contribue à la croissance du chiffre d'affaires du secteur pour 2,9% en 1992 contre 0,8% en 1991. Ceci est cohérent avec la croissance observée du nombre des petites entreprises en 1992.

(3) Rappelons qu'arrivées et créations sont sous-estimées du fait de la partie échantillonnée où l'on ne peut les distinguer de la partie renouvelée de l'échantillon. Par contre on appréhende en principe toutes les cessations ou départs vers un autre secteur au cours d'une année donnée.

(4) Ce ratio « excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée » n'a pas le même contenu selon qu'il s'agit d'une entreprise individuelle comprenant un ou plusieurs non salariés ou d'une société où tout le personnel est salarié. Dans le premier cas le résultat brut d'exploitation comprend la rémunération des non salariés. C'est ce qui explique son niveau plus élevé pour les petites entreprises.

**LE PARTAGE DES GAINS DE PRODUCTIVITÉ
DU TRANSPORT ROUTIER**

Depuis la déréglementation du transport routier de zone longue, ce secteur a connu des évolutions divergentes de ses coûts et de ses prix. À la même époque, son mode d'organisation a évolué et ses gains de productivité se sont accrus. La méthode des surplus est apparue comme outil approprié pour mettre à plat toutes ces évolutions contradictoires.

La méthode des surplus

Mise au point par l'ex-CERC, cette méthode vise à mesurer l'évolution de la productivité globale d'un secteur et à étudier la répartition de ces gains de productivité entre acteurs de la filière, entreprises, salariés, fournisseurs, clients. On définit le surplus (noté *s*) comme la variation de productivité globale, c'est-à-dire la différence entre la variation des volumes de production et celles des facteurs de production (consommations intermédiaires, travail, usure des équipements, rémunérations des capitaux).

$s = \Sigma p \Delta P - \Sigma \Delta F$ (ou *p* et *f* désignent respectivement les prix de la production et des facteurs de l'année *n* et ΔP et ΔF les variations des volumes de la production et des quantités de facteurs utilisés) entre les années *n* et *n*+1.

La répartition de ce surplus entre les clients de l'entreprise et ses partenaires va dépendre de l'évolution des prix des biens et services considérés. On peut montrer facilement qu'elle s'écrit $s = \Sigma (-\Delta p)(P + \Delta P) + \Sigma \Delta f(F + \Delta F)$.

Le tableau 1 résume l'ensemble de ces calculs. Il décompose l'évolution des postes du compte d'exploitation des entreprises du secteur entre 1986 et 1991, en un effet volume (variation calculée en évaluant les postes du compte de 1991 avec les prix de 1986) et un effet prix (différence entre l'effet volume et l'évolution réellement constatée). Pour la commodité de l'analyse, on a exprimé les variations de volume en francs de 1991 en multipliant leur montant par l'évolution du déflateur du PIB entre 1986 et 1991. Pour être rigoureux, ce calcul suppose que la consommation réelle de capital (l'amortissement économique et non fiscal) et la rémunération attendue par les actionnaires soient connus. Dans le cas du transport routier de zone longue, l'enquête sur les conditions d'exploitation de la DTT montre que le montant de l'amortissement économique est proche de la valeur calculable à partir des postes dotations aux amortissements, annuités de crédit bail et location financière. S'agissant de la rémunération attendue par les actionnaires on a supposé que la rentabilité souhaitée du capital était au moins équivalente à la réalisation de l'année *n*-1.

Un accroissement des gains de productivité élevé...

Les gains de productivité peuvent être mesurés en comparant l'accroissement du volume de la production avec l'accroissement du volume de chacun des facteurs mis en œuvre (productivité apparente) ou de l'ensemble (productivité globale). Le tableau 1 montre que la productivité globale, comme celles des facteurs, croît en moyenne plus vite sur la période 1986-91

Tableau 1 Évolution de l'activité et de la productivité du transport de zone longue en % annuel

période	1979-1985	1986-1991
production en volume	4,3	10,6
productivité globale	0,0	1,9
productivité apparente :		
consommations intermédiaires	-0,4	2,0
travail	1,2	3,7
équipement	-0,7	0,4

qu'entre 1979 et 1986. Cette progression résulte de la diminution des trajets à vide, de celle des consommations intermédiaires unitaires (carburant, entretien, etc.), de l'amélioration de la productivité du travail. Celle-ci est due pour une part importante aux progrès de l'informatisation qui permettent de réduire l'importance du personnel sédentaire (le ratio valeur ajoutée par actif sédentaire est passé de 39% en 1985 à 1991 contre 18% pour la valeur ajoutée par actif routier). Les autres facteurs de productivité sont le développement du réseau autoroutier (1980 : 4700 km ; 1990 : 7215 km), l'amélioration des performances des véhicules (diminution des consommations kilométriques, augmentation de la durée de vie), le renforcement du climat concurrentiel et un recours accru par certaines entreprises à des moyens de productivité illicites.

...Intégralement récupéré par les clients du secteur

L'analyse des surplus (tableau 2) montre que les entreprises n'ont pu conserver le bénéfice de leurs efforts, entre 1986, année particulièrement favorable du fait de la reprise de la demande et de la baisse du prix des carburants, et l'année médiocre qu'a été 1991. Sur cette période, l'accroissement du volume des prestations fournies s'est élevé à 40,8 milliards de francs de 1991. Les gains de productivité ont permis de limiter l'augmentation du volume des facteurs consommés à 33,8 milliards de francs 1991, soit un surplus de productivité de 7 milliards. Dans le même temps, les entreprises ont bénéficié d'une baisse relative des prix de certains facteurs utilisés (écart entre ce qu'elles ont déboursé et ce qu'elles auraient payé si les prix des facteurs avaient évolué de la même façon que les prix du PIB). Il s'agit notamment de la sous-traitance dont les prix baissent de 13% entre 1986 et 1991 et du carburant (-27%), alors que les prix du PIB progressent de 15,6% sur la période. L'écart entre les montants facturés au client et ce qui aurait dû leur être facturé si les prix des prestations avaient évolué de la même manière que les prix du PIB a absorbé plus que la totalité des avantages reçus ou construits. Ce qu'exprime la baisse de 0,7 milliard de francs de 1991 de la rémunération des capitaux par rapport à ce qu'elle aurait été si elle avait évolué comme celle des bons du Trésor. Au total le transfert en direction de la clientèle a été supérieur aux gains de productivité réalisés et aux bénéfices dus à la baisse de prix des carburants. Cela explique l'érosion rapide du ratio résultat courant sur chiffre d'affaires hors sous-traitance qui passe de 3,5% en 1986 (contre 1,4% en 1985) à 0,9% en 1991.

Tableau 2 Répartition du surplus

	valeur		Effet	Effet
	1986	1991	volume	Prix
	(FF 1991)			
Produit	43,0	71,0	40,8	-12,8
Total des charges	43,0	71,0	33,8	-6,0
Sous-traitance	6,4	11,7	15,9	-4,2
achats hors carburants	10,7	17,8	1,0	-0,3
Carburant	5,9	8,6	3,5	-0,8
TIPP	2,9	4,8	1,8	0,1
Travail	11,7	18,4	6,9	-0,2
Amortissements	3,2	6,6	3,0	0,3
Charges Financières	1,3	2,5	1,3	-0,1
Remu. des actionnaires	0,9	0,6	0,4	-0,7
Surplus de productivité			7,0	

Notes de lecture : La somme de l'effet volume ($p \Delta P$ ou ΔF) et de l'effet prix ($(\Delta p)P_{n+1}$ ou $(\Delta f)F_{n+1}$) est égale à la variation de la valeur ($p_{n+1}P_{n+1} - p_n P_n$ ou $f_{n+1}F_{n+1} - f_n F_n$) pour chacune des lignes.

TABLEAU 5.3
Compte d'exploitation des sociétés de transport maritime

	1989	1990	1991p	1992p	1992p
	%	%	%	%	MdF
production	12,1	12,0	27,4	-10,4	26,1
sous-traitance	42,4	23,3	13,2	8,8	3,0
production hors sous-traitance	9,6	10,8	29,1	-12,4	23,1
CI hors sous-traitance	13,4	18,8	29,2	-10,2	19,5
valeur ajoutée	1,5	-16,0	25,7	-22,7	3,6
rémunérations	-11,1	3,4	19,4	-10,3	3,7
EBE	31,4	-53,2	27,2	-68,9	0,3
charges finan.	11,9	-17,3	14,7	36,7	1,2
épargne brute	28,6	-62,9	94,6	ns	-0,4
FBCF	56,6	24,7	-12,2	91,8	5,9

Source : Insee (SIS), OEST (EAE, pour 1991 et 1992)
Note : Ce tableau ne porte que sur les SQS.

Le transport maritime

Après une année 1991 dont l'évolution est difficile à appréhender du fait des restructurations importantes auxquelles le secteur du transport maritime a été soumis, la production des entreprises de transport maritime a fortement reculé en 1992 (tableau 5.3).

L'année 1992 été marquée par un recul des trafics maritimes : le trafic de marchandises des ports français a reculé de 1,2% (en tonnes). Ces évolutions s'expliquent notamment par la grève des dockers, qui a surtout affecté le trafic conteneurs, en particulier à l'exportation, où le pavillon français est plus présent.

1993 est une année contrastée selon les secteurs: Les taux de fret pour le pétrole brut ont baissé de 4% en francs mais ceux du gaz liquéfié ont chuté de 15% pour les trafics tiers. Pour les vracs secs, le chiffre d'affaires semble avoir progressé comme le cours du dollar mais dans l'alimentaire réfrigéré, les surcapacités ont fait chuté les frets et le chiffre d'affaires de 10%. Enfin pour les marchandises diverses en ligne, le chiffre d'affaires sur la zone française aurait plutôt stagné.

Sur l'Amérique et l'Asie où l'influence du pavillon français est faible, le chiffre d'affaires aurait progressé de 5% sauf sur l'Amérique du Sud, zone pour laquelle les frets ont sensiblement baissé. Enfin sur l'Europe, il progresse de 3% malgré un recul des frets de 7%. Ailleurs, l'activité est restée stable.

Le transport fluvial

Si la récession a été ressentie par l'ensemble des catégories de transporteurs fluviaux, les compagnies ont été les plus touchées (-26% en tonnes et -34% en t-km). Celles-ci ont même été amenées à licencier une partie de leurs salariés dans le courant de l'année 1993. Les artisans, bien

qu'en situation difficile, ont mieux résisté à la crise grâce à la bonne tenue des trafics céréaliers.

Les transports en commun urbains de province en 1992

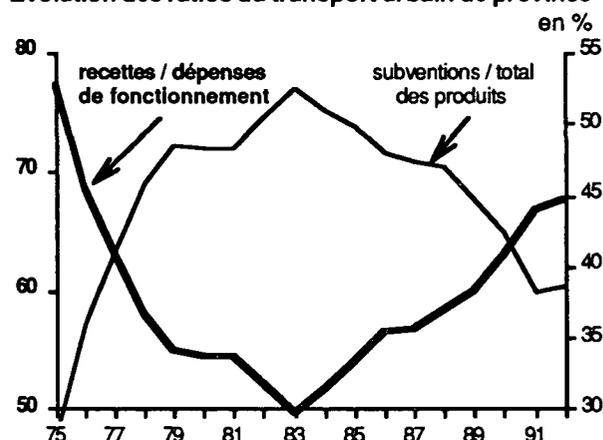
A cause du ralentissement du trafic, les recettes des réseaux de transport collectif de province ont fortement ralenti en 1992 (tableau 5.4).

Les charges de personnel stagnent (+0,2%). Le salaire unitaire n'augmente que de 2,3%, au même rythme que précédemment. Les effectifs se réduisent de 2%. De 1988 à 1992, malgré l'augmentation de l'offre (+10,7% pour la longueur de réseau et +6,8% pour le parc de véhicules) les effectifs ne se sont que faiblement accrus. Par contre, les autres charges s'élèvent rapidement (+11,8% en 1992) du fait d'un développement de la sous-traitance. Cela a induit un ralentissement de la croissance du ratio des recettes aux charges d'exploitation (graphique 5.1). Le rapport des produits du trafic sur ces charges est remonté de 48% en 1982 à 57% en 1992.

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

	1989	1990	1991	1992	1992
	%	%	%	%	MdF
recettes	7,7	10,1	14,1	2,6	6,2
subventions	-1,6	0,7	-3,6	3,1	3,9
total produit	3,6	5,8	6,8	2,2	10,1
charge fonction.	4,9	5,0	7,4	1,2	9,1
dt rémunération	-0,6	4,8	6,1	0,1	5,7
autres charges	-4,7	9,2	2,5	11,8	0,9
total charges	3,9	5,4	6,8	2,2	10,1

GRAPHIQUE 5.1
Evolution des ratios du transport urbain de province



Source : Certu
Champ : Réseaux de transport collectif urbain de province.
Note : Le nombre (variable) de réseaux répondant à l'enquête du Certu s'élève à 156 en 1992. Un redressement de ces non-réponses n'est effectué que pour les très gros réseaux. Les résultats portant sur l'année 1993 ne seront disponibles qu'en novembre 1994.

Démographie des entreprises de transport

En termes d'évolution des entreprises de transport, 1993 poursuit la tendance à la dégradation des deux années précédentes, avec un recul marqué des créations et une nouvelle progression sensible des défaillances.

Les créations

En 1993, le nombre de créations d'entreprises de transport a chuté, encore plus fortement que les années précédentes (tableau 5.5).

Les entreprises de transport routier de marchandises sont les plus affectées par ce recul, après les transporteurs fluviaux. Leur taux de création, qui dépassait les 22% en 1989-1990, se rapproche de la moyenne du secteur (tableau 5.6).

La proportion de créations pures, c'est-à-dire hors changement de propriétaire, continue à baisser (83% en 1988, 71% en 1993). Il paraît naturel que les reprises, notamment celles liées à l'âge du propriétaire, soient moins sensibles à la conjoncture que les créations pures.

TABLEAU 5.5
Démographie des entreprises de transport

	1990	1991	1992	1993
Créations	12539	11371	11212	10036
évol. (%)	2,0	-9,3	-1,4	-10,5
Nombre	80935	83430	83541	...
évol. (%)	1,8	3,1	0,1	...
Défaillances	2156	2429	2492	2803
évol. (%)	30,0	12,7	2,6	12,5

dont transport routier de marchandises :

	1990	1991	1992	1993
Créations	7923	7190	6816	5441
évol. (%)	1,7	-9,3	-5,2	-20,2
Nombre	37717	38858	39138	...
évol. (%)	5,2	3,3	0,4	...
Défaillances	1417	1707	1713	1950
évol. (%)	41,8	20,5	0,4	13,8

Source : Insee

Note : Le nombre d'entreprises est mesuré au 31 décembre.

TABLEAU 5.6
Ratios démographiques du secteur "transports" %

	1990	1991	1992	1993
Créations	15,8	14,0	13,4	12,0
Défaillances	2,7	3,0	3,0	3,4
dont entreprises TRM :				
Créations	22,1	19,1	17,5	13,9
Défaillances	4,0	4,5	4,4	5,0

Source : Insee

Note : C'est le rapport du flux de l'année N au stock au 1er janvier.

D'après une étude de l'Insee, le taux de survie après cinq ans d'existence des entreprises de transports et télécommunications est de 53% (pour la génération 1987), soit un peu plus que l'ensemble (50%), mais équivalent à celui des services aux entreprises, ou de l'industrie.

Les défaillances

Après un ralentissement l'année précédente, les défaillances d'entreprises ont connu une nouvelle progression de plus de 10%. Comme les créations les compensent de moins en moins, le rapport des défaillances aux créations, proche de 13% en 1989, atteint presque 28% en 1993. Encore faut-il souligner que les défaillances ne constituent qu'une mesure partielle des disparitions d'entreprises. Ainsi, en 1992, il y avait quatre fois plus de disparitions d'entreprises que de défaillances. L'augmentation des défaillances est la plus forte dans le transport maritime et pour les auxiliaires, en particulier dans la collecte de fret terrestre et fluvial. Le taux de défaillances a atteint 5% pour les entreprises de transport routier de marchandises.

La population

Au vu de l'augmentation des créations et des défaillances en 1993, alors que le stock d'entreprises n'avait augmenté que de 0.4% l'année précédente, on peut estimer que le nombre d'entreprises du secteur des transports a stagné en 1993. L'année précédente, le nombre d'entreprises avait fortement augmenté dans le transport aérien et les services d'auxiliaires des transports. Par contre, le nombre de transporteurs fluviaux avait continué à diminuer.

Méthodologie

Les données présentées ici portent sur les entreprises localisées en France et dans les Dom-Tom, dont l'activité principale relève des transports (NAP T31) hors routage (NAP 7410) et y compris remontées mécaniques (NAP 8611). Pour 1993, les entreprises classées pour la nouvelle nomenclature NAF dans les postes 60 à 63 ont été reventilées en nomenclature NAP, sur les postes 68 à 74, en fonction du nombre d'entreprises. Les évolutions 1993/1992 sont donc à prendre avec précaution.

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 et atteint 18% pour les entreprises sans salarié. 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. Son cumul donne l'estimation du nombre d'entreprises.

Les créations d'entreprises comprennent les reprises d'entreprises (changement de propriétaire), soit 33% en 1993. Elles comprennent les réactivations économiques, ce qui n'était pas le cas dans le rapport précédent.

Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales (Bodzac) 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 connaissent finalement une liquidation, la majorité des disparitions ne font pas l'objet d'une procédure devant le tribunal de commerce.

Les sociétés d'autoroutes

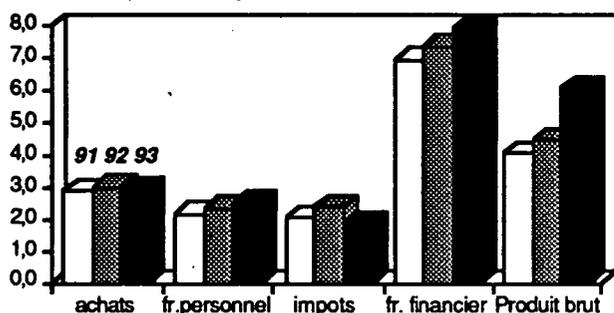
Une offre performante

En 1993, les déplacements sont restés dynamiques sur les autoroutes concédées, avec une hausse de 5,6% (dont 6,2% pour les voitures). Sur le réseau de plus de 3 ans, dit réseau stable, la croissance a été de 4% (ou de 2,5%, si l'on tient compte du conflit des transporteurs routiers de juillet 1992). Ces taux sont très honorables pour une année de crise. Par contre, le trafic de poids lourds (tel qu'il est défini pour les péages), se ressent fortement de la crise (2,6%, contre 4,2% en 91). Cette croissance souligne l'attrait des nouveaux axes (Nord-Sud via Clermont, Lille-Reims-Dijon,...) qui décongestionnent les réseaux saturés, et l'importance du transit suisse détourné en France.

La hausse des péages a été d'un peu plus de 3% au 1^{er} septembre 1993, après 2,7 % au 1/10 /1992 et 4,3% au 1/08/1991 (soit 3% en moyenne annuelle).

Aussi, la croissance globale des péages a été voisine de 9%, comme en 1992, bien que l'augmentation des trafics soit plus forte sur les trafics légers, moins rémunérateurs.

GRAPHIQUE 5.2
Evolution des charges de 1991 à 1993 en MdF



Les charges évoluent modérément. Les achats varient au gré des trafics et des grosses réparations, et diminuent en 1993, après les hausses de 1991-92. Malgré l'embauche de 400 personnes, les frais de personnel progressent plus modérément. Les taxes diminuent en 1993, mais sont comptabilisées ici de façon provisoire.

Les intérêts versés (7,9 MdF, hors indexation des avances de l'Etat), semblent élevés quand on les rapporte à la dette de 99 MdF. L'analyse de ce poste mériterait des développements spécifiques difficiles à résumer en quelques lignes.

Bonne capacité d'autofinancement

Du coup, le produit brut augmente de 1,6 MdF, soit plus de 25%, soulignant la forte capacité d'autofinancement des autoroutes, au sens de la comptabilité nationale.

La hausse des investissements témoigne de la volonté des pouvoirs publics de soutenir la reprise (d'autant plus que les lancements de travaux pour les autoroutes non concédées se poursuivent à un rythme élevé). Les investissements sur le réseau existant sont de l'ordre du tiers du total (4 MdF, au sens du Fdes, sur 14 MdF en 1994).

TABLEAU 5.7
Comptes des sociétés d'autoroute en MdF et %

	1990	1991	1992	1993	91/90	92/91	93/92
	en Milliards de F				%	%	%
Péages (TTC)	16,5	18,2	19,7	21,4	10,2	8,5	8,6
-achats(TTC)	2,6	2,9	3,0	3,0	9,6	5,0	-2,2
Val.ajoutée	13,8	15,3	16,8	18,4	10,3	9,1	10,6
-fr.personnel	2,0	2,2	2,4	2,5	8,3	9,0	6,5
-taxes (ycTVA)	1,6	2,0	2,4	1,9	30	17	-20
EBE	10,2	11,0	11,9	14,0	7,6	7,8	17,7
-fr.financiers	6,3	7,0	7,4	7,9	10,8	6,3	7,0
Prod. brut	4,0	4,1	4,5	6,1	2,7	10,4	35,3
Investisemt	10,1	11,1	10,5	12,1	9,9	-5,2	15,0
Produit/Invest	39%	37%	43%	50%	-6,5	16,4	17,7
Bilan							
dettes LT	84,0	89,4	93,6	99,0	6,4	4,7	5,8
dt avances ADF	9,0	7,7	6,0	5,8	-14	-23	-3

Source: estimation Oest

-Ce compte concerne les sociétés Area, ASF, Escota, Sanef, SAPN, SAPRR, les tunnels du Fréjus et du Mont-blanc groupés au sein d'Autoroutes de France, et la société privée Cofiroute. Il a été simplifié depuis 1992. Le concept de produit brut est ainsi légèrement différent du PBCAI des comptes de la Nation.

-Les achats sont évalués TTC. En effet, la TVA n'est pas déductible pour les transporteurs routiers. Elle est donc comptabilisée ici comme une taxe spécifique. Une prochaine réforme devrait abroger le régime spécial de la TVA sur les autoroutes. (rappelons que le contentieux fiscal de 1992 sur la déductibilité de la TVA sur les superstructures avait été comptabilisé en charges exceptionnelles).

-En plus de la TVA brute, les taxes incluent environ 0,5 MdF de taxes professionnelles et 0,4MdF de contribution au fonds de concours à la gendarmerie.

-Investissements, y compris frais de siège, et non compris grosses réparations.

-Depuis 1990, les amortissements de caducité sont calculés sur la durée de la concession, ce qui allège les charges différées.

-Avances ADF, à l'exclusion des collectivités locales

Rappelons que la comptabilité nationale ne tient pas compte des charges ou amortissements de caducité d'environ 3 MdF, les sociétés d'autoroute étant tenues de remettre gratuitement leurs actifs à l'Etat en fin de concession (en comptabilité nationale, il s'agit d'un transfert en capital des sociétés aux administrations).

De plus, les concessionnaires participent à divers travaux financés par fonds de concours (contournement de Lyon, pont de Normandie, accès au Transmanche...), ce qui limite d'autant leur autofinancement réel. Cependant, les dettes à long terme augmentent moins que le chiffre d'affaires, soulignant l'équilibre financier du secteur.

Vers une réforme du système

Evidemment, la situation est plus contrastée d'une société à l'autre. Un projet de regroupement des sociétés publiques en 3 grands pôles régionaux est en cours. Il permettrait une meilleure péréquation des ressources, une planification contractuelle des investissements sur 5 ans, et surtout un gain de 5 ans pour la réalisation du schéma directeur autoroutier (soit 140 MdF de travaux sur 10 ans).

LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

La SNCF

Recul des activités fret et voyageurs

La production de la SNCF recule en 1993 de 5,8% en valeur. Ce mouvement résulte d'abord de la baisse des produits du trafic (-5,2%). En effet si les subventions pour compensations tarifaires sont presque stables (-0,9%), les recettes commerciales chutent de 6,6% (-3% pour les voyageurs et -13,8% pour le fret).

Pour le fret, ce recul résulte des évolutions négatives des volumes et des prix. En effet, les trafics ont chuté de 9,6%. Cette baisse est mécaniquement induite par le repli de l'activité industrielle, notamment dans les biens intermédiaires et par la décroissance des échanges extérieurs (le trafic international, pour l'essentiel intra-européen, représente 43% du trafic ferroviaire).

A cette baisse des tonnages transportés s'ajoute une réduction des recettes unitaires de 5,4%. La SNCF réduit ses prix en moyenne de 1,9% (contre +1% en 1992 et 0% en 1991), en partie à cause de la concurrence de la route. A cela s'ajoute un effet de structure des trafics. En effet, les transports par wagon isolé, dont le prix unitaire est plus élevé, reculent plus que ceux par trains entiers où le

TABLEAU 5.8
Evolution des comptes de la SNCF

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	MdF
production	2,9	2,4	4,8	-5,8	61,5
CI	8,7	6,5	8,9	-4,4	20,7
VA brute	0,6	0,6	2,9	-6,5	40,8
sub. - impôts	-13,7	-12,9 (*)	3,2	2,9	14,9
rémunérations	0,5	2,9	4,0	0,5	44,0
EBE	-12,8	-17,4	0,0	-18,5	11,7
intérêts versés	6,9	10,3	14,0	12,9	15,6
épargne brute	-33,9	-64,1	-70,8	ns	-3,9
FBCF	27,7	18,7	10,2	-17,3	25,0

TABLEAU 5.9
Principaux ratios de la SNCF en %

	1989	1990	1991	1992	1993
taux de VA	70,9	69,3	68,1	66,8	66,3
taux de marge	47,5	41,1	33,8	32,8	28,6
taux d'épargne	23,4	15,4	5,5	1,6	-9,6
intérêts v/EBE	51,7	63,4	84,6	95,4	133,6
taux d'invest.	43,2	54,9	64,8	69,3	61,3
taux d'autofin.	54,2	28,1	8,5	2,3	-15,7

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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). (*) voir rapport 1991 page 30 (concours exceptionnel).

transport combiné (respectivement -20,6%, -5,8% et +0,8%).

Pour les voyageurs, la baisse des recettes commerciales résulte uniquement de celle des trafics car la recette unitaire par v-km augmente de 4,4% sur le réseau principal et de 7,2% en Ile de France. La baisse de 9,2% du trafic grandes lignes (réduite à 7% après élimination des régularisations comptables sur 1992) peut être imputée pour partie au ralentissement de la consommation des ménages auquel s'ajoute l'impact des augmentations de tarifs. Mais l'analyse économétrique laisse apparaître un facteur résiduel, imputable pour partie à la mise en service du nouveau système Socrate (temps d'attente, complexité du système). Il n'est aujourd'hui pas possible de distinguer avec précision ce qui dans ce recul est conjoncturel de ce qui ne l'est pas.

Pour les services régionaux et l'Ile-de-France, le recul des trafics est plus faible, -1,6% et -2,1%, avec dans ce dernier cas peut être un développement de la fraude. A cette baisse s'ajoute enfin une chute de la production immobilisée de 15,5% entraînée par le ralentissement des investissements de la société nationale.

Les comptes de l'entreprise

Si la production de la SNCF subit une inflexion marquée en 1993, -5,8% contre +3,4% en moyenne sur les trois années précédentes, l'importance des coûts fixes liés aux infrastructures ou au personnel ne permet pas à la société nationale d'imprimer le même mouvement à ses charges.

Les consommations intermédiaires qui représentent un tiers de la production baissent de 4,4%. Celles liées à l'entretien des équipements reculent de 10%, du fait pour l'essentiel du recul de la production immobilisée et pour une moindre part du fait d'une adaptation des règles d'entretien. Les dépenses d'énergie de traction, les plus dépendantes des trafics et qui représentent 10% des consommations intermédiaires, baissent de 5,5%. Les autres consommations intermédiaires, notamment celles ayant trait au matériel, sont réduites de 2%.

Les frais de personnel n'augmentent que de 0,5%, du fait de la poursuite de la tendance à la diminution des effectifs de la SNCF (-3% en 1993 contre -2,6% par an de 1982 à 1992) et du ralentissement de la croissance du salaire moyen (3,6% contre 6,8% en 1992). Cette croissance est due pour moitié au glissement-vieillesse-technicité et pour 0,6 point aux conséquences de la mise en application au cours de l'année précédente d'une nouvelle grille.

Grâce à cette réduction d'effectifs, la productivité mesurée par unité-kilomètre équivalente par heure travaillée, ne s'est réduite que de 3,5%. Aussi le coût salarial par unité produite s'est accru de 7,9% alors que le coût unitaire des consommations intermédiaires augmente de 2,7%. Cependant les prix de la SNCF n'augmentent que de 1,7%. Les subventions d'exploitation se sont accrues de 3,5%. Aussi au total l'excédent brut d'exploitation baisse de 18,5% et le taux de marge de la SNCF perd 4 points.

Le poids des investissements

Si le programme d'investissement en Ile-de-France continue de progresser de 33% avec Éole, du fait de l'achèvement du TGV Nord, du contournement de Lyon et de l'interconnexion, et malgré les travaux préliminaires pour le TGV Méditerranée, la FBCF totale recule de 17% après plusieurs années de forte croissance. La baisse est moins forte pour le matériel que pour les infrastructures. L'effort d'investissement reste malgré tout très important puisque le taux d'investissement se situe à 61% contre 44% pour la période 88-89 et de l'ordre de 15% pour l'ensemble des entreprises françaises.

Du fait du niveau élevé des investissements passés qui ont été largement financés par emprunt et en dépit de la politique de la SNCF visant à restructurer sa dette, les frais financiers augmentent encore de 12,9%. En 1992, ils couvraient déjà la quasi totalité de l'EBE. En 1993, ils dépassent le solde d'exploitation de 33,6%. Aussi l'épargne devient négative et le financement de l'investissement se fait en 1993 en totalité (et même au delà) par le recours à l'emprunt. Aussi la dette atteint 132 milliards de francs (hors service annexe de la dette).

**Présentation des comptes séparés
Infrastructures et transporteurs**

La directive n° 91/440 du 29 juillet 1991 de la CEE fait obligation aux transporteurs ferroviaires de produire une comptabilité distincte pour l'activité de gestionnaire de l'infrastructure. La SNCF a donc réalisé cet exercice, pour la première fois, pour 1993, en ventilant l'ensemble de son compte en deux parties : compte du transporteur, compte du gestionnaire de l'infrastructure. Cet exercice, qui demeure à valider, a été fait à partir des résultats conventionnels par activité, dont le compte d'infrastructure, qui ne ventilaient que les charges et produits directement affectables. Il a fallu donc répartir les charges et produits communs de l'entreprise (administration générale, activités hors trafic, éléments communs financiers et exceptionnels).

La SNCF a retenu, après étude, trois modes de ventilation : affectation directe de montants isolables en comptabilité, imputation, au compte de gestion de l'infrastructure, des charges financières générées par les déficits du compte conventionnel d'infrastructure depuis 1991 (les déficits antérieurs étant sortis du compte de l'entreprise à la création du service annexe de la dette),

utilisation de clés de répartition dont les trois principales correspondent aux poids relatifs du transporteur et du gestionnaire de l'infrastructure dans, respectivement, l'ensemble des charges, les dépenses de personnel et les charges de capital.

Les produits du compte du gérant de l'infrastructure comprennent les participations des activités transporteurs (marchandises et voyageurs) fondées sur une tarification au coût marginal (à l'exception de la banlieue parisienne) et la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure.

Sous ces hypothèses, le résultat du gérant de l'infrastructure est de -7,3 milliards contre -0,4 pour celui du transporteur.

La SNCF demeurant une unique entité de gestion, ces comptes sont cohérents avec ceux de la société et le cumul de leurs deux résultats reste celui de la SNCF.

Le décret de transposition de la directive n° 91/440 en droit français est en préparation. Il devrait modifier sensiblement modifier les conditions de couverture des charges d'infrastructure pour permettre l'équilibre durable de ce compte.

La RATP

L'année 1993 est marquée par une progression sensible de la production de la RATP (+4,6%). En effet, si les trafics ont reculé de 0,5%, les tarifs ont augmenté de 7,3% en moyenne annuelle. D'autre part, la hausse plus limitée des consommations intermédiaires (+3,8%) permet une croissance notable de la valeur ajoutée (+4,9%).

Les rémunérations ont augmenté (+3,2%) un peu moins fortement qu'en 1991, en raison notamment d'un léger recul des effectifs (-0,5%). Les subventions d'exploitation reçues se stabilisent en 1993. Dans ces conditions, l'excédent brut d'exploitation a crû légèrement en 1993 (+2,2%), à un rythme plus faible que celui de la valeur ajoutée, ce qui se traduit par une baisse de près d'un point du taux de marge. Ce dernier reste néanmoins à un niveau supérieur à 30%, à la suite du redressement de l'année précédente.

Par ailleurs, la RATP accroît considérablement son effort d'investissement (Météor) qui augmente de plus de 30% en 1993, et le taux d'investissement approche de 60%, niveau jamais atteint auparavant. Cette évolution se fait en grande partie par un recours croissant à l'emprunt, qui se manifeste par la hausse des intérêts versés (+3,1%) et par un taux d'autofinancement toujours inférieur à 20% depuis 1990.

En conséquence, le besoin de financement s'accroît très fortement pour atteindre 3,2 milliards de francs, soit une augmentation de 59,3% par rapport au niveau déjà élevé de 1992.

TABLEAU 5.10
Evolution des comptes de la RATP

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	MdF
production	10,5	4,4	3,7	4,6	11,4
CI	11,4	14,1	-4,2	3,8	2,8
VA brute	10,2	1,3	6,6	4,9	8,7
sub. - impôts	-7,2	5,4	7,1	-0,1	5,1
rémunérations	3,7	7,3	0,1	3,2	11,1
EBE	0,5	-18,0	47,7	2,2	2,6
intérêts versés	5,5	-0,2	1,0	3,1	1,8
épargne brute	-14,6	-90,8	1 686,5	-1,1	0,9
FBCF	46,7	6,7	12,2	34,0	5,2

TABLEAU 5.11
Principaux ratios de la RATP en %

	1989	1990	1991	1992	1993
taux de VA	75,9	75,7	73,5	75,5	75,7
taux de marge	30,6	27,9	22,6	31,3	30,5
taux d'épargne	9,6	7,4	0,7	11,2	10,6
intérêts v./EBE	75,4	79,2	96,3	65,8	66,5
taux d'invest.	31,8	42,4	44,6	46,9	59,9
taux d'autofi.	30,1	17,5	1,5	24,0	17,7

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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.

Air France

Dans un contexte de libéralisation croissante du transport aérien, 1993 a vu la poursuite de pertes importantes pour de nombreuses compagnies aériennes, en particulier pour Air France où elles se sont fortement accrues.

La compagnie a perdu des parts de marché : la croissance de son trafic passagers a été de 1,3% (en passagers-kilomètres transportés PKT) alors que celui des compagnies de l'AEA (Association des compagnies aériennes européennes) a progressé de 7,9%.

La grève de la seconde quinzaine d'octobre représente une perte de trafic de l'ordre de deux points pour l'année, le manque à gagner étant estimé à 900 millions de F. L'offre globale (en sièges kms offerts) a néanmoins progressé de 1,1%; il en résulte une croissance faible (0,2 point) du coefficient de remplissage, inférieure aussi à celle de l'AEA (0,6 point). Les trafics d'Aéroports de Paris en croissance de 2,2 % en passagers confirment cette perte de parts de marché.

Le coefficient de remplissage qui était de 70,4% en 1989 est tombé en deux ans à 66,9%, depuis il progresse lentement pour atteindre en 1993 67,8%. Fin 1993, il a même dépassé les 70%.

Les trafics les plus touchés concernent les moyens courriers avec une baisse de 1,0%, en particulier sur l'Europe (-1,8%) soit -1% pour l'ensemble des moyens courriers. Le trafic long courrier a crû de 1,8%, les parts de marché s'étant maintenues sur l'Atlantique Nord et la croissance des trafics avec l'Extrême Orient s'étant for-

tément amoindri en raison de la mauvaise santé de l'économie nipponne.

La croissance globale des trafics n'a pas empêché une chute de la valeur de la production de 6,1%, car la recette unitaire a fortement baissé malgré un effet de change favorable (1,1%) et des tarifs affichés en progression de 0,9%. La recette réelle a surtout reculé pour deux raisons: des rabais importants et un glissement général de la demande vers les formules tarifaires moins onéreuses, renforcé par les difficultés économiques.

Les efforts effectués pour diminuer les consommations intermédiaires (en particulier sur la sous-traitance) et la modération de l'évolution de la masse salariale n'ont pu compenser les effets de la chute de la recette unitaire. Aussi l'excédent brut d'exploitation a diminué de 2,1 MdF et le taux de marge (EBE/VA), divisé par 2, tombe à 10%. A cela s'ajoute la poursuite d'un important effort d'investissement (près de 5 MdF). De plus le marasme sur le marché de l'occasion contraint la compagnie à garder des avions dont elle souhaiterait se séparer. Enfin une dette élevée (37 MdF fin 1993 avec 2,2 MdF d'intérêts versés en 1993) pèse lourdement sur les comptes.

Cette situation, caractérisée par un besoin de financement de 7,6 MdF et des capitaux propres peu importants, rend absolument nécessaire une recapitalisation de la compagnie. Un plan d'entreprise a été lancé pour faire face à cette grave situation. Ce plan prévoit une recapitalisation de 20 MdF sur 3 ans, une réorganisation profonde des structures et des méthodes de travail et 5 000 départs volontaires sur 3 ans. L'Etat conditionne ces transferts de capitaux à l'acceptation de ce plan par le personnel; celui-ci a été entériné par référendum au mois d'avril 1994. La recapitalisation est soumise à l'autorisation de la Commission Européenne et à la réalisation des projets de l'entreprise.

TABLEAU 5.12

Evolution des comptes d'Air France

	1990	1991	1992*	1993*	1993*
	%	%	%	%	MdF
production	-1,2	1,5	17,6	-6,1	39,3
CI	7,7	-4,4	16,9	-1,6	24,9
VA brute	-14,1	12,2	18,6	-13,0	14,5
sub. - impôts	16,5	-8,0	40,3	-5,3	-0,6
rémunérations	5,5	0,2	24,4	-0,1	12,4
EBE	-56,3	75,7	-0,3	-59,0	1,5
intérêts versés	94,2	28,9	19,7	-1,0	2,2
épargne brute	ns	ns	ns	ns	-2,2
FBCF	-4,0	78,3	-20,3	-3,4	5,0

TABLEAU 5.13

Principaux ratios d'Air France

en %

	1989	1990	1991	1992*	1993*
taux de VA	40,9	35,6	40,1	39,6	36,8
taux de marge	32,1	16,3	25,4	21,5	10,1
taux d'épargne	14,8	-7,5	7,4	-2,1	-15,3
intérêts v./EBE	16,2	72,2	43,8	63,6	153,7
taux d'invest.	26,0	29,0	55,3	31,0	34,4
taux d'autofi.	57,0	-25,8	13,3	-6,8	-44,7

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

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 légèrement différentes. Les comptes nationaux procèdent certes de ceux des entreprises, mais intègrent une série de modifications conceptuelles et de consolidations comptables 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 montant d'enregistrement des subventions est celui de la comptabilité de l'Etat, les comptes publics étant considérés comme "pilote" par rapport à l'ensemble du système.

Air Inter

En raison de la récession d'une part, et de la concurrence ferroviaire sur les lignes courtes, en particulier sur la Bretagne, d'autre part, les trafics n'ont augmenté que de 0,6% en 1993 en passagers-kilomètres et de 0,3% en passagers.

Si Air Inter est restée encore assez protégée sur ses grandes lignes, elle doit faire face comme Air France au transfert de la demande vers les formules moins onéreuses; elle ne peut rester à l'écart du mouvement suivi par les prix réels pratiqués par les concurrents et doit faire preuve d'agressivité commerciale. Ainsi, la proportion des passagers choisissant les formules les moins coûteuses s'est accrue de 6% cette année.

La production n'a augmenté que de 0,2% et les consommations intermédiaires ont baissé de 0,5% mais la hausse des autres charges d'exploitation de près de 4% entraîne une réduction de l'excédent brut d'exploitation de 7,7%. L'augmentation des intérêts reçus limite ce recul, et l'épargne brute ne diminue que de 4%. Les intérêts versés baissent de telle sorte que le ratio de solvabilité (intérêts effectifs/EBE) reste égal à 15%. L'investissement demeure soutenu mais des efforts importants avaient été réalisés de 1988 à 1991. Le taux d'autofinancement se maintient donc.

TABLEAU 5.14
Evolution des comptes d'Air Inter

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	MdF
production	10,8	9,3	7,0	0,2	11,4
CI	20,5	5,2	3,7	-0,5	6,0
VA brute	0,5	14,5	10,9	1,0	5,5
sub. - impôts	44,0	15,9	42,2	12,4	-0,4
rémunérations	12,6	4,3	7,4	3,0	3,7
EBE	-34,9	56,9	13,6	-7,7	1,3
intérêts versés	9,0	31,6	19,4	-7,7	0,2
épargne brute	-39,5	55,6	14,4	-4,1	1,2
FBCF	-2,4	40,9	-58,8	-6,5	0,8

TABLEAU 5.15
Principaux ratios d'Air Inter en %

	1989	1990	1991	1992	1993
taux de VA	48,1	43,6	45,7	47,3	47,7
taux de marge	28,1	18,2	24,9	25,5	23,3
taux d'épargne	27,6	16,6	22,6	23,3	22,2
intérêts v./EBE	10,3	17,2	14,4	15,1	15,1
taux d'invest.	34,0	33,1	40,7	15,1	14,0
taux d'autofi.	81,3	50,4	55,6	154,5	158,4

Source : Insee (Comptes Nationaux)

LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

Après une stabilisation en 1992, la consommation des ménages en transport a reculé en 1993. Comme en 1991, à la fois les dépenses en transports collectifs et surtout les achats de véhicules ont chuté. De ce fait, la part des dépenses de transport dans la consommation des ménages est revenue à son niveau de 1970. La crise a aussi affecté les dépenses touristiques, leur croissance étant ramenée à 2,4%, soit à peine plus que l'indice des prix.

La mobilité des ménages en zone urbaine se fait principalement en voiture particulière. Depuis 15 ans, celle-ci a gagné des parts de marché sur les autres modes de déplacement, marche à pied et deux-roues, les transports collectifs ne se maintenant que grâce à une politique d'offre active.

LA CONSOMMATION

Baisse sensible

Menacés par le chômage et bridés par la faible progression de leur pouvoir d'achat (+0,7%), les ménages ont encore limité leur consommation en 1993 (+0,6% en volume). Le poste le plus affecté par ce ralentissement est celui des transports et communications (-2,8%). La part de budget consacrée par les ménages à ce poste, en baisse depuis 1990, est tombée au dessous de 16% (en valeur). A l'opposé, les dépenses de santé ont maintenu leur rythme de croissance (+4,4%). Les dépenses liées au logement ont conforté leur place prépondérante dans la consommation (21%).

Les ménages ont sensiblement réduit le volume de leur consommation en transports en 1993 (tableau 6.1). Ce

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

	1990d	1991r	1992r	1993p	1993p
	%	%	%	%	niveau
Achats de véhicule	1,2	-10,4	2,8	-13,8	143,4
Dép. d'utilisation	1,5	0,6	1,8	0,5	372,7
Tr. collectifs	1,3	-2,3	2,7	-2,5	93,6
Ens. transport	1,4	-2,9	2,2	-3,7	609,8
Cons. finale	2,4	1,2	1,2	0,4	4300,2

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.

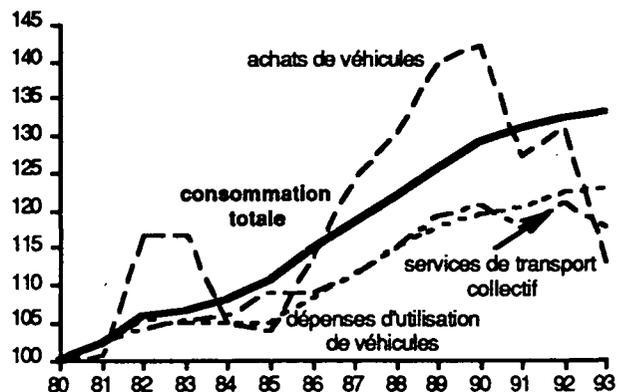
L'évolution en volume est mesurée aux prix de l'année précédente (N-1). Le niveau est aux prix courants.

ralentissement est surtout lié à la baisse des achats de véhicules. Mais les dépenses en transports collectifs ont été également réduites, en volume. Par contre, les dépenses d'utilisation des véhicules privés, tirées par l'accroissement des trafics, ont continué à augmenter comme l'ensemble de la consommation des ménages. Alors que la consommation totale a augmenté de 33% entre 1980 et 1993, la croissance de la consommation de transports n'a pas dépassé 20% (graphique 6.1).

Poursuite de la chute des achats de voitures

Après un redressement partiel en 1992, soutenu par la baisse du taux de TVA et la déduction de fin d'année accordée aux véhicules équipés de pots catalytiques, les immatriculations de véhicules neufs ont fortement baissé en 1993 (tableau 6.2). Les ventes d'occasion ont reculé de 0,7% seulement. Le rapport du nombre des

GRAPHIQUE 6.1
Evolution des principales composantes de la fonction transport en volume
base 100 en 1980



Note : Volume en prix de 1980.

immatriculations d'occasion aux neuves a donc augmenté, pour atteindre 2,5. En francs courants, les dépenses d'achats d'automobiles ont baissé de 13%.

La part des véhicules diesel continue à progresser, par rapport aux autres motorisations. Ils ont représenté près de 40% des immatriculations neuves, et 23% du parc de voitures particulières. La France est le premier marché mondial pour les voitures particulières diesel neuves.

Pour la deuxième année consécutive, l'évolution des immatriculations neuves de marques françaises est plus favorable que celle des étrangères. Ce meilleur comportement des marques françaises résulte d'un effet d'offre, les nouveaux modèles mis sur le marché se sont mieux vendus que les étrangères.

TABLEAU 6.2
Immatriculations neuves de voitures particulières et commerciales en milliers

	1989	1990	1991	1992	1993
marq. françaises	1407	1405	1213	1260	1038
évolution (%)	0,5	-0,2	-13,6	3,9	-17,7
part (%)	61,9	60,8	59,7	59,8	60,3
marq. étrangères	867	904	818	846	684
évolution (%)	6,1	4,3	-9,5	3,4	-19,2
part (%)	38,1	39,2	40,3	40,2	39,7
Total	2274	2309	2031	2106	1721
évolution (%)	2,6	1,5	-12,0	3,7	-18,3

Source : CCFA

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Rapporté au parc moyen de l'année, le volume des dépenses d'utilisation des voitures particulières a reculé en 1993.

En 1993, le prix des carburants achetés par les ménages a augmenté de 3,9%. Cela résulte des deux hausses de la TIPP, la dernière, en juillet, ayant été de 28 centimes par litre. Cette hausse de prix contribue à expliquer la légère baisse du volume consommé (-0,3%), parallèlement à la diésélisation.

Malgré le vieillissement du parc (l'âge moyen passe de

TABLEAU 6.3
Evolution du volume des dépenses d'utilisation

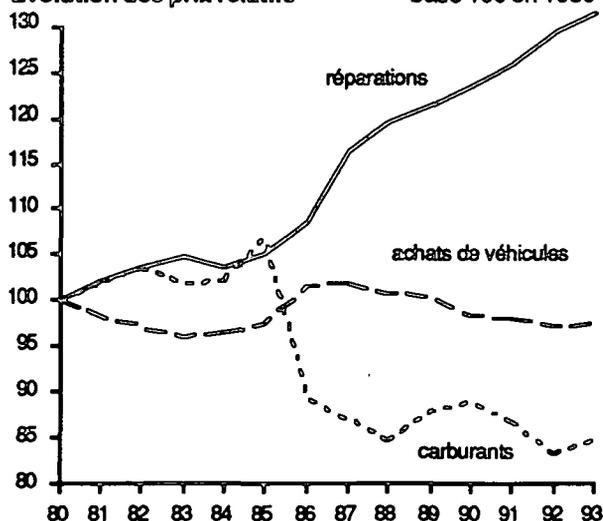
	1990d %	1991r %	1992r %	1993p %	1993p niveau
Pneus, réparations	1,6	-0,5	1,7	0,1	178,2
Carburants	1,5	0,9	1,2	-0,3	147,3
Péages, locations,...	4,1	3,7	3,5	3,3	30,3
Assurances	-1,8	3,2	5,2	6,2	16,9
Ensemble	1,5	0,6	1,8	0,5	372,7

Source : Insee

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

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

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.

6,2 à 6,6 ans) et le développement des contrôles techniques, le volume des réparations et pièces détachées utilisées par les ménages a stagné. Par contre, la consommation de pneus a augmenté de près de 4%, après un recul d'ampleur équivalente l'année précédente, suscité par une hausse de 12% des 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 décroît depuis 1987. Il a notamment bénéficié de la baisse du taux de TVA de 33% en 1987 à 18,6% en avril 1992. En raison du relèvement de la TIPP, le prix des carburants a augmenté plus vite en 1993 que l'indice des prix à la consommation. Mais le prix relatif des carburants par rapport à l'ensemble de la consommation des ménages reste de 15% inférieur à celui de 1980.

GRAPHIQUE 6.3
Evolution de la consommation de services de transports collectifs en volume base 100 en 1980

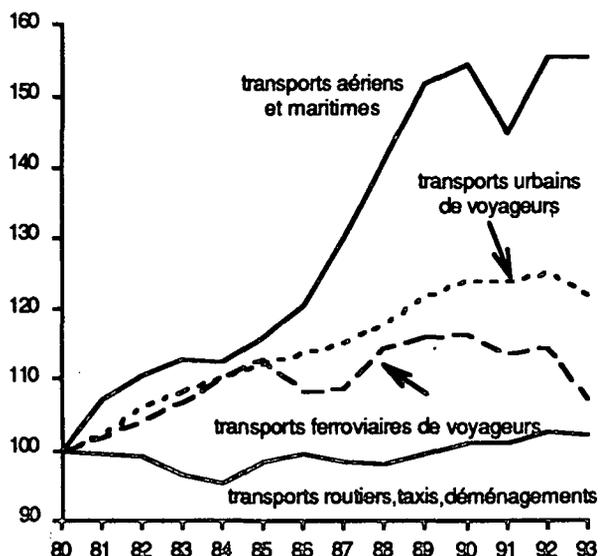


TABLEAU 6.4
Evolution du volume de la consommation de transport collectif

	1990d %	1991r %	1992r %	1993p %	1993p niveau
tr. ferroviaires	0,2	-2,3	0,6	-6,2	27,6
tr. urbains	1,8	0,0	1,0	-2,5	18,1
autres (taxi,dém.)	1,6	-0,2	1,8	-0,6	24,9
tr. aériens, marit.	1,8	-6,3	7,6	-0,1	23,1
Ensemble	1,3	-2,3	2,7	-2,5	93,6

Source : Insee

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

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

Les dépenses de transports collectifs

Le volume des dépenses de transports collectifs a reculé de plus de 2% en 1993 (tableau 6.4).

Le recul le plus important affecte le transport ferroviaire. En francs courants, le montant consacré par les ménages à ce mode de transport a diminué de 2,5%. La croissance de 3,9% du prix correspondant n'a pas été un facteur favorable, en sus de l'effet 'Socrate'.

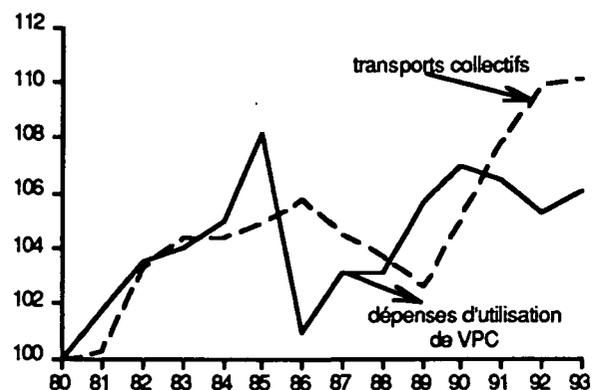
Le volume des dépenses en transport aérien a stagné (graphique 6.3), malgré une baisse de prix de plus de 3% (1).

Le transport collectif urbain de voyageurs a subi un recul sensible, en volume. Mais une hausse des prix de 6% induit la poursuite de la croissance du montant des dépenses.

Le prix relatif des transports collectifs par rapport à l'ensemble de la consommation a augmenté de 10% entre 1980 et 1993 (graphique 6.4), contre 6% pour les dépenses d'utilisation. La baisse du prix du pétrole en 1986 a eu un impact plus important sur le prix des transports privés que sur ceux des transports publics. De plus, depuis plusieurs années, les réseaux de transport collectif s'efforcent d'augmenter la part payée par l'utilisateur dans le coût du trajet.

GRAPHIQUE 6.4

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



Source : Insee

(1) Le transport aérien représente 93% des dépenses des ménages comptabilisées dans le poste "transports maritimes et aériens".

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 dans les dépenses des ménages.

Pour la première fois depuis 1975, la part des dépenses des ménages consacrée au transport est tombée au dessous de 14%, en volume (tableau 6.5). En raison de l'évolution un peu plus rapide des prix des transports par rapport à l'ensemble de la consommation des ménages, le coefficient en valeur a baissé légèrement moins (tableau 6.6).

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).

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

	1980	1990d	1991r	1992r	1993p
Achats de véhicules	4,0	4,4	3,9	4,0	3,4
Dépenses d'utilisation	8,8	8,2	8,2	8,2	8,2
carburants	4,4	4,1	4,1	4,1	4,0
pneus, réparations	3,6	3,3	3,2	3,2	3,2
autres dépenses	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9
Service de tr. collectif	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0
tr. ferroviaire	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6
autres transp. terrestres	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9
maritime aérien	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	15,1	14,7	14,1	14,2	13,6

Note : prix de 1980

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

	1980	1990d	1991r	1992r	1993p
Achats de véhicules	4,0	4,4	3,9	3,9	3,3
Dépenses d'utilisation	8,8	8,8	8,7	8,6	8,7
carburants	4,4	3,6	3,5	3,4	3,4
pneus, réparations	3,6	4,0	4,0	4,1	4,1
autres dépenses	0,9	1,2	1,2	1,1	1,1
Service de tr. collectif	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
tr. ferroviaire	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
autres transp. terrestres	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5
Ensemble	15,1	15,3	14,7	14,7	14,2

Source : Insee

LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN MILIEU URBAIN

La répartition modale des déplacements

La mobilité exprimée en nombre de déplacements par jour et par personne est en moyenne remarquablement stable (tableau 6.7). Pourtant la répartition modale subit d'importants bouleversements avec une augmentation très forte de l'utilisation de la voiture au détriment des deux-roues et de la marche à pied. La part de marché des modes de transport est assez différente en province et en Ile de France. En province, on compte 5 déplacements en voiture pour un déplacement en transport collectif alors qu'en Ile de France, on a un peu plus de 2 déplacements en voiture pour un déplacement en transport collectif.

La combinaison de plusieurs facteurs, qui ne jouent pas tous dans le même sens, explique cette évolution. Certains favorisent l'augmentation du nombre de déplacements, comme la motorisation croissante des femmes ou la motorisation des nouveaux retraités. D'autres freinent le nombre de déplacements, comme le vieillissement de la population ou la croissance du chômage, le développement de la journée continue, la concentration des achats dans des grands centres commerciaux, ou la généralisation de loisirs domestiques (télévision, téléphone, Minitel, magnétoscope).

Globalement l'évolution semble donc favorable à l'utilisation de la voiture en ville et c'est un accroissement de l'offre de 38% en moyenne pour ces villes qui a permis le gain de 1% de part de marché en province pour les transports collectifs.

Un équilibre centre-périphérie qui se modifie

Le passage d'une France rurale à une France urbaine est une évolution bien connue. Entre 1954 et 1975, la population urbaine a crû de plus de 40% et à partir de cette date s'est manifesté le phénomène de péri-urbanisation. L'essentiel de la croissance se fait par augmentation de la population sur le même territoire entre 1955 et 1975. Depuis, la croissance se ralentit et la part de la croissance liée à l'extension du territoire va en augmentant. Entre 1982 et 1990, l'augmentation de la population urbaine de 2 millions de personnes s'explique pour les deux tiers par un accroissement à territoire constant et pour un tiers par l'annexion de nouvelles communes.

Les conséquences sur les déplacements sont claires : augmentation de leur longueur et multiplication des trajets «banlieue-banlieue». On assiste en particulier à un allongement des trajets domicile-travail.

Entre 1975 et 1990, la distance moyenne de parcours domicile-travail a pratiquement doublé, passant de 7,4 km à 14 km⁽²⁾. Ceci s'est accompagné d'une augmentation du nombre de migrants quotidiens puisque les actifs qui travaillent dans leur commune de résidence représentent un peu moins de 45% en 1990, contre 60% en 1975.

Cependant, l'idée générale d'agglomération dont la population serait en augmentation avec croissance en

TABEAU 6.7

Total du nombre de déplacements (par jour et par personne) et part modale (en %)

	VP	TC	2R	AP	TM
	part modale (en %)				(déplac.)
Province (*)					
1976-1980	40	10	9	41	3,19
1985-1992	56	11	4	29	3,17
Ile de France					
1976	33	19	6	42	3,43
1991	44	20	2	34	3,46

Source : Enquêtes ménages-Cétur pour la province et enquêtes globales de transport pour l'Ile de France.

VP : voiture particulière, TC : transports collectifs, 2R : deux-roues, AP : marche à pied, TM : tous modes.

(*) Les résultats de province portent sur les villes de Lille (1976 et 1987), Lyon (1976 et 1985), Marseille (1976 et 1988), Nancy (1976 et 1991), Toulouse (1977 et 1990), Bordeaux (1978 et 1990), Grenoble (1978, 1985 et 1992), Amiens (1979 et 1991), Nantes (1980 et 1989).

banlieue, décroissance dans la commune centre, comme en Ile de France, n'est vraie que pour le quart des principales agglomérations de province entre 1982 et 1990.

Ainsi on constate que plus du tiers des principales agglomérations de province voient leur population décroître et que ce phénomène touche particulièrement les agglomérations de plus petite taille. Au contraire, l'augmentation de la population dans les communes-centres touche plutôt les grandes agglomérations. L'influence de la baisse de la population dans les agglomérations concernées est déterminante pour la rentabilité des réseaux de transports collectifs urbains et le contraste est très fort entre les villes dynamiques et les autres. Ainsi le nombre de voyages par kilomètre offert est de 3,9 dans les villes de province où la population augmente au centre et à la périphérie contre 2,1 pour les villes où la population diminue au centre et à la périphérie.

Entre 1976 et 1991 la répartition de la population en Ile de France a évolué également vers l'augmentation du poids de la périphérie, essentiellement dans la grande couronne.

Le poids en population de la périphérie des villes est croissant mais de plus, les ménages des banlieues sont de taille supérieure à ceux des centres.

Mobilité et motorisation du ménage

Entre 1955 et 1990, on est passé de 5 voitures pour 100 habitants à près de 40 voitures pour 100 habitants, ce qui bouleverse complètement des conditions de mobilité. La multi-motorisation s'est développée puisqu'en 1979, 17% des ménages disposaient d'au moins deux véhicules alors qu'ils sont 25% en 1990. La motorisation des ménages est plus faible parmi les résidents des centres villes que parmi ceux de la périphérie (en 1991 le taux de motorisation pour 100 ménages était de 57 à Paris, 94 en petite couronne et 125 en grande couronne).

La motorisation du ménage influence fortement la mobilité individuelle de ses membres. De plus, la répartition

⁽²⁾ Source : Insee- Recensement de la population

modale des déplacements s'en trouve considérablement modifiée. Ainsi, en province, la voiture assure plus de 70% des déplacements des ménages multi-motorisés (tableau 6.8). En Ile de France, la motorisation est liée à la zone de résidence et comme en province elle conditionne la répartition modale des déplacements (tableau 6.9).

Mobilité et motifs de déplacement

Le motif du déplacement influence également la répartition modale. En province, les trajets domicile-travail se font en voiture pour 69% d'entre eux, soit une augmentation de 18 points en dix ans d'intervalle, au détriment de la marche à pied et des deux roues (tableau 6.10). On observe de façon atténuée les mêmes tendances en Ile de France.

La marche à pied est bien sûr le mode dominant pour se

TABLEAU 6.8

Motorisation des ménages et mobilité en province déplacements par jour et par personne; part modale en %

nombre de VP	nombre de ménages	VP part modale (en %)	TC part modale (en %)	AP part modale (en %)	mobilité (déplac.)
0 VP	25%	10	27	57	2,40
1 VP	50%	53	11	32	3,22
2 VP	23%	73	7	16	3,47
3 VP et plus	3%	79	6	12	3,48
ensemble	2385	55	11	29	3,17

Source : résultats de base des enquêtes ménages-Cetur pour la province.

VP : voiture particulière, TC : transports collectifs, AP : marche à pied. Les résultats de province portent sur les mêmes villes que celles mentionnées précédemment.

rendre à l'école, bien que sa part diminue au profit de la voiture et des transports collectifs. C'est pour le motif école que les transports collectifs occupent la part de marché la plus importante (23% en province et 29% en Ile de France), ceci s'explique par un allongement des distances mais aussi par un transfert modal important des deux-roues vers les transports collectifs.

Les complémentarités modales

En province la fréquence moyenne d'utilisation des différents modes de transport montre une très grande disparité. En effet, si près d'une personne sur deux utilise la voiture chaque jour, le pourcentage n'est que de 35%

TABLEAU 6.9

Motorisation des ménages et mobilité en Ile de France déplacements par jour et par personne

	mobilité			VP par ménages
	à pied	motorisée	totale	
Paris	1,65	2,01	3,66	0,57
Petite couronne	1,23	2,15	3,37	0,94
Grande couronne	0,91	2,58	3,49	1,25
Ile de France	1,18	2,3	3,49	0,95

Source : résultats de base des enquêtes globales de transport pour l'Ile de France.

VP : voiture particulière.

TABLEAU 6.10

Mobilité des ménages en province par motif et mode déplacements par jour et par personne part modale en %

	VP part modale (en %)	TC part modale (en %)	2R part modale (en %)	AP part modale (en %)	mobilité (déplac.)
province					
travail					
1976-1980	52	13	13	21	0,67
1985-1992	69	12	6	13	0,67
école					
1976-1980	13	13	13	60	0,52
1985-1992	27	23	5	45	0,44
autres motifs					
1976-1980	44	8	6	43	2
1985-1992	53	8	3	31	2,07
Ile de France					
travail					
1976	35	35	9	18	0,77
1991	49	35	3	12	0,67
école					
1976	8	16	14	61	0,49
1991	16	29	2	53	0,55
autres motifs					
1976	37	14	2	47	2,17
1991	49	13	2	35	2,24

Sources : Enquêtes ménages-Cetur pour la province et enquêtes globales de transport pour l'Ile de France.

VP : voiture particulière, TC : transports collectifs, 2R : deux-roues, AP : marche à pied.

Les résultats de province portent sur les mêmes villes que celles mentionnées précédemment.

pour la marche à pied (hors trajets terminaux liés à un autre mode) et 11% pour les transports collectifs (2).

La population des plus de quinze ans en province, se répartit selon l'usage des transports collectifs en trois groupes : environ 25% des personnes utilisent les transports collectifs au moins deux ou trois jours par semaine, environ 25% au plus 2 ou 3 jours par mois et environ 50% ne les utilisent jamais.

On observe à l'intérieur de ces trois groupes des pratiques de déplacement à pied et en voiture assez contrastées. Ainsi, les utilisateurs fréquents des transports collectifs (au moins 2 ou 3 jours par semaine) utilisent moins la voiture que les faibles utilisateurs (au plus 2 ou 3 jours par mois) ou que les non-utilisateurs. Il apparaît une forte liaison positive entre l'utilisation des transports en commun et la marche à pied. Alors que 62% de la population totale enquêtée pratiquent fréquemment la marche à pied (au moins 2 ou 3 jours par semaine), ils représentent 81% des usagers fréquents des transports collectifs. De même, ceux qui ne recourent jamais à la marche à pied comme mode de déplacement sont plus nombreux parmi ceux qui n'utilisent jamais les transports en commun.

Les caractéristiques personnelles influencent de façon déterminante les comportements de mobilité. L'utilisation des transports collectifs est plus faible pour les hommes que pour les femmes, pour les actifs que pour les inactifs, pour les habitants de la périphérie que pour ceux du centre ville.

(2) Sofres pour l'Ademe, le Gart et le Cetur. Enquête sur les habitudes de déplacements des habitants de plus de 15 ans des agglomérations de province de plus de 30 000 habitants.

Taux d'équipement des ménages

Le taux d'équipement des ménages en voiture individuelle est stable depuis deux ans (tableau 6.11). 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 multi-équipement.

TABLEAU 6.11
Taux d'équipement et parc d'automobiles détenues par les ménages

	1989	1990	1991	1992	1993
Ensemble (%)	74,9	75,5	77,3	77,4	77,1
dont 1 auto	50,9	50,6	50,8	51,0	51,9
2 autos ou +	24,0	24,9	26,5	26,4	25,2
Parc (milliers)	21850	22373	22754	22980	23256

Source : Insee pour le taux d'équipement, CCFA pour le parc détenu par les ménages (estimation OEST pour 1993)

LE TOURISME

Ralentissement de la consommation touristique

La consommation touristique intérieure ⁽⁴⁾ a sensiblement décéléré en 1993 (+2,4% contre +7,4% en 1992). Elle représente 7,5% 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. Néanmoins, la crise a influencé le comportement des ménages, la consommation touristique des Français ne progressant plus que de 1,3% contre plus de 5% en 1992. Le contexte international, en particulier les réajustements monétaires de la fin 1992, ont rendu notre pays moins attractif, le taux de croissance des dépenses des étrangers en France passant de 11% en 1992 à 5% en 1993.

Des transports effectués en voiture

La consommation en transport privé correspond à l'utilisation d'une voiture. Elle représente 59% de la consommation de transport contre 31% 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

⁽⁴⁾ Toutes les données de cette partie sont en francs courants.

TABLEAU 6.12
Dépenses de transports liées au tourisme en milliards de francs courants

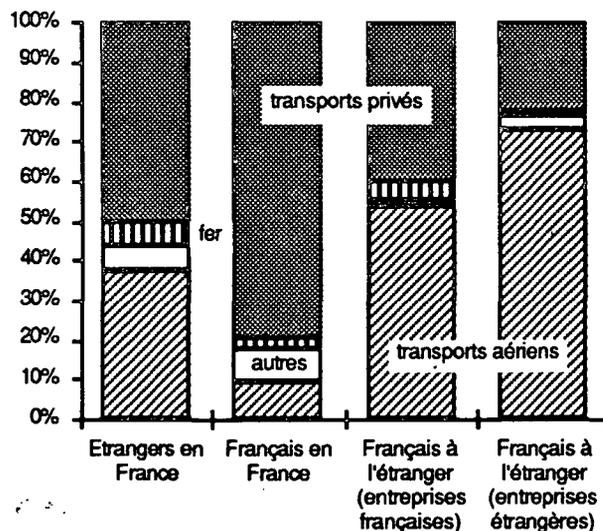
	1980	1992r	1993p
Etrangers en France (1)	15,0	36,3	39,6
Français en France (2)	32,8	87,2	89,5
Français à l'étranger (3)	11,0	26,5	26,7
auprès d'entreprises françaises			
Français à l'étranger (4)	6,7	21,2	21,6
auprès d'entreprises étrangères			
Dépense intérieure (1)+(2)+(3)	58,8	150,0	155,8
Dépense nationale (2)+(3)+(4)	50,5	134,9	137,8
Solde extérieur (1) - (4)	8,3	15,1	18,0

Source : Ministère du Tourisme

dépenses des touristes français s'effectuent à plus de 79% 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 6.5). Les dépenses des touristes étrangers sont à peine plus fortes en transports privés qu'en transports aériens (46% contre 40%). 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). La part du fer reste modeste dans tous les cas de figure.

De 1977 à 1992, le poids des transports dans la consommation touristique intérieure a légèrement progressé. Depuis 1977, la part des touristes étrangers dans la consommation liée aux séjours a progressé de plus de 4 points. Cela a entraîné une hausse plus rapide de la circulation des voitures étrangères sur le territoire national par rapport à celle des Français. Par contre, les dépenses des étrangers en transports aériens ont moins augmenté du fait de la perte de compétitivité-prix du pavillon français liée au cours du dollar.

GRAPHIQUE 6.5
Structure de dépenses de transport des touristes en 1992 (en valeur) en %



Source : Ministère du Tourisme

Chapitre 7

LES ECHANGES EXTÉRIEURS

La suppression des barrières non tarifaires pour les échanges internes à la CEE au premier janvier 1993 a entraîné une profonde refonte du système statistique ayant des conséquences sur les données concernant tous les échanges et posant de sérieuses difficultés aussi bien pour la continuité des séries que par la disparition de certaines variables. Selon les premiers résultats de la nouvelle procédure, les baisses des tonnages et des valeurs sont sensibles, dans un contexte économique il est vrai difficile. Les comparaisons modales ne peuvent être faites que pour les échanges communautaires.

Le recul du rail y apparaît important. Paradoxalement, le solde des échanges de services s'améliore principalement pour l'aérien en raison du fret qui compense les pertes des trafics de voyageurs.

1993: LE BOULEVERSEMENT DES STATISTIQUES DU COMMERCE EXTERIEUR

Le premier janvier 1993 a vu la disparition des contrôles douaniers aux frontières des états-membres pour tous les échanges intra-communautaires. Ce contrôle aux frontières avait deux buts dont le premier, le plus important, était fiscal à savoir le contrôle du paiement de la TVA sur les produits importés, le second était statistique et la déclaration douanière alors remplie permettait de recueillir les informations sur le commerce extérieur.

La suppression du contrôle à la frontière pour ces échanges (les échanges extra-communautaires restant régis par le D.A.U) a nécessité la mise en place de nouvelles procédures fiscales et statistiques: le Règlement Intrastat. Son application en France, s'est traduite par l'obligation, pour les seuls opérateurs réalisant l'essentiel des échanges, de remplir une déclaration mensuelle d'échanges de biens*. Dans deux pays (La France et l'Italie) déclaration fiscale et déclaration d'échanges de biens ont été étroitement associées. La mise en place de ce nouveau système ne s'est pas faite sans difficultés surtout pour les pays qui n'avaient pas procédé ainsi; même en France, certaines pertes d'information difficiles à chiffrer ont pu avoir lieu dans le courant du premier trimestre, ceci d'autant plus que le contexte économique était très difficile et la concurrence sur les prix très forte. Indépendamment de ce contexte particulier, le mode de recueil des informations implique la disparition de la nationalité du pavillon du transporteur pour tous les

* L'obligation de déclaration est liée à des seuils sur les montants annuels d'échanges. Les pertes (volume et valeur) induites par ces seuils restent faibles en France de l'ordre de 1,3% (exports), et 3% (imports).

échanges communautaires, or cette variable était à la base de la détermination des échanges de services de transport et pour le mode routier notamment dont l'essentiel se fait avec les pays membres; les estimations sur la compétitivité du pavillon français dans la CEE vont devenir problématiques sur le long terme.

Les comparaisons avec les années précédentes sont de plus devenues difficiles pour les échanges avec les pays non membres de la CEE, en raison du changement de définition du mode frontière et du pavillon du transporteur maintenu dans ce cas (dans "à la frontière française" l'adjectif est remplacé par communautaire).

Ainsi, les tonnages et valeurs importés auraient selon les nouvelles données baissé de 8 et 11% (-2 et -6% en 1992). Pour les exportations les baisses en 1993 ont été de 1,4 et 7% contre des hausses en 1992 de 2,2 et 2% l'année précédente. Ces évolutions sont à tempérer comme le montre une analyse par produits (NST). Les combustibles minéraux solides en baisse de 35% en raison de celle de la production d'électricité des centrales thermiques au charbon (-36%); celles-ci servent de com-

TABLEAU 7.1
Evolution des tonnages du commerce extérieur par NST
millions de tonnes et %

	1990	1991	1992	1993	93/92
imports					
NST2	21,0	23,0	23,6	15,3	-35,3%
NST6	22,7	23,3	21,6	16,6	-23,0%
NST7	12,3	10,6	10,1	7,8	-22,8%
Autres	229,2	237,5	233,7	226,0	-3,3%
Total	285,2	294,5	289,0	265,7	-8,1%
exports					
NST6	29,1	28,9	28,3	23,7	-16,5%
Autres	134,2	134,9	139,1	141,4	1,6%
Total	163,2	163,8	167,5	165,1	-1,4%

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

plément pour s'adapter à la demande et ont vu leur part nettement réduite par la nette progression du nucléaire (+9%). La baisse des engrais importés est également forte et dépasse sensiblement celle de 1991. Enfin celles

observées dans chaque sens sur les matériaux de construction (NST 6) est fortement intracommunautaire: outre la fin de certains chantiers, il apparaît que ces transports courts et transfrontaliers de marchandises de très faible valeur, qui administrativement, faisaient autrefois l'objet de déclaration en douane, disparaissent de fait aujourd'hui en partie des statistiques; ainsi hors NST6 la baisse des tonnages à l'importation est alors de 6,8%. Ce fait, ainsi que le changement de définition du mode frontière, sont essentiels dans l'interprétation des évolutions observées; l'augmentation des exportations maritimes et les baisses de beaucoup d'autres modes en sont ainsi amplifiées (voir annexe). C'est pour cela que nous porterons cette fois-ci notre analyse sur nos échanges avec la CEE, tout en sachant qu'elle est faite toutes NST dans les premières exploitations disponibles. Les tonnages obtenus sont moindres (-8,1%) surtout en Belgique et en Italie (-16%), mais augmentent avec le Royaume Uni. Les importations reculent de 9,6% en tonnage et de 14,9% en valeur, contre 5,2 et 19,1% pour les exportations. La croissance de nos exportations vers l'Espagne est importante depuis 1985. Les nouvelles valeurs déclarées sont donc en forte baisse par rapport aux anciennes et atteignent ou dépassent - 20% avec l'Allemagne (malgré une baisse apparente de 4% des tonnages), et l'Italie; ce phénomène de baisse des prix moyens est général.

TABLEAU 7.2

Evolution des tonnages avec les pays membres de la CEE*

Niveau 1993 (Mio T) et indices

	indices base 100:1985				niveau
	1990	1991	1992	1993	1993
UEBL	129	132	132	110	48,8
imports	141	149	145	120	26,1
exports	118	116	119	101	22,8
Allemagne	110	112	112	108	51,0
imports	117	115	112	108	21,5
exports	104	111	113	108	29,4
RU Irlande	79	83	83	95	29,1
imports	63	74	73	80	17,2
exports	114	104	108	129	11,9
Italie	126	124	124	105	26,5
imports	152	133	131	105	8,5
exports	114	119	121	105	18,0
Pays-Bas	114	107	107	96	22,7
imports	95	101	101	84	12,2
exports	146	117	117	116	10,5
Espagne	170	192	192	185	18,0
imports	136	151	147	136	7,1
exports	209	239	245	244	10,9
Reste CEE	78	90	100	92	7,7
imports	69	71	65	47	2,4
exports	91	120	152	160	5,4
Total	114	116	117	108	204
imports	109	112	110	99	95,0
exports	119	120	123	117	108,9

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

* Pour des raisons d'homogénéité du champ l'ex RDA a été incluse dans la CEE en 1985, l'Allemagne étant réunifiée fin 1989. De même en raison des variations importantes dues au seul changement du mode de recueil des données, tous les flux codés route relatifs aux Iles britanniques ont été mis dans le mode mer pour toutes les années.

Par mode, le rail et la voie navigable dans chaque sens, subissent des reculs importants au profit des parts modales de la route et de la mer. Signalons des effets importants du changement sur l'aérien malgré ses petits tonnages.

Dans les échanges avec les pays extérieurs à la CEE, seule l'évolution tous modes a un sens. Les importations reculent nettement tant en volume (-8,8%) qu'en valeur (-19,5%). A l'inverse les exportations augmentent fortement (+9,1%), notamment en valeur +14,4%; la forte croissance des produits métallurgiques (+23%), et de celle des produits chimiques (+7%) expliquent la première; celle des produits manufacturés (+11%) génère la seconde.

TABLEAU 7.3

Evolutions des répartitions modales pour les échanges avec la CEE

	Tonnages : millions T				Valeurs : Md F.			
	1990	1991	1992	1993	1990	1991	1992	1993
Imports	104	108	106	95	782	776	743	632
route	55,5%	55,2%	55,5%	57,8%	72,2%	72,7%	72,8%	76,1%
mer	25,7%	27,1%	27,3%	27,8%	15,3%	15,9%	16,7%	16,4%
fer	9,4%	8,3%	7,6%	6,2%	7,1%	6,5%	4,9%	4,5%
V.N.	5,7%	5,1%	4,6%	3,2%	0,9%	0,7%	0,6%	0,4%
air	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,7%	2,3%	3,1%	1,7%
Autres	3,7%	4,2%	4,9%	4,9%	1,8%	1,9%	1,9%	0,9%
Exports	113	113	117	109	797	853	858	688
route	44,9%	48,0%	48,2%	49,2%	63,7%	63,4%	63,8%	68,7%
mer	24,0%	22,1%	22,7%	25,4%	16,9%	15,4%	16,0%	18,0%
fer	14,8%	14,7%	13,8%	12,6%	6,9%	6,6%	6,2%	6,0%
V.N.	13,8%	13,0%	12,6%	10,8%	1,6%	1,4%	1,4%	1,3%
air	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,7%	3,7%	3,7%	2,5%
Autres	2,4%	2,2%	2,6%	2,0%	7,2%	9,6%	9,0%	3,5%

Source : OEST-Douanes (SITRAM). Nota : mode route mis en mer pour R.U. et Irlande, voir remarque tableau D7.4

LES ECHANGES EXTERIEURS DE SERVICES DE TRANSPORT

Le solde des échanges de services de transport s'est amélioré de 0,3 Md F principalement à cause de l'aérien en raison de la forte progression du solde fret qui compense les pertes passagers. Tous les autres modes connaissent des soldes en diminution, en particulier le maritime.

TABLEAU 7.4

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

	1989	1990	1991r	1992r	1993p
ferroviaire	1,5	1,4	1,7	1,7	1,6
routier	-1,3	-1,0	-0,3	-0,1	-0,2
fluvial	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4
maritime	-1,7	-1,6	-1,8	-2,8	-3,1
aérien	2,3	-0,5	-0,2	0,1	0,8
Tous modes	-0,1	-2,8	-1,7	-2,4	-2,1

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-New York 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) Pour le maritime, le pavillon français comprend l'immatriculation aux Kerguelen et le recours partiel aux marins étrangers.

LE TRANSPORT ROUTIER

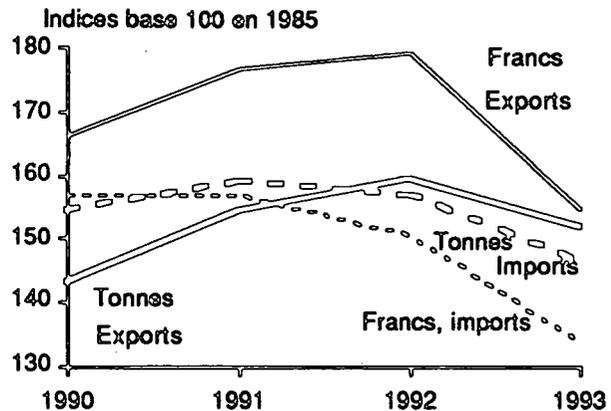
Evolution du volume transporté

Après les très fortes croissances annuelles de 1985 à 1990 (graphique 7.1 pour la CEE) les échanges routiers ont accusé la récession économique de la seconde moitié de 1992. Le net ralentissement des importations et la meilleure tenue relative des exportations explique le redressement de la balance commerciale. Rappelons que les tonnages de 1993, par rapport à ceux des années précédentes, doivent être vus comme des volumes planchers compte tenu de la fuite des matériaux de construction mentionnée ci-dessus.

La répartition des tonnages selon les pays dans la Communauté, ne s'est pas fondamentalement modifiée depuis 1985, si ce n'est que la place de l'Allemagne, premier importateur, s'est réduite entre 1985 et 1990. Néanmoins les tonnages routiers en provenance d'Espagne apparaissent en augmentation de 4,3% et en baisse de 16,7% pour la Belgique (fin des chantiers TGV du Nord). Les exportations ne progressent en tonnages que vers les Pays-Bas et les petits pays. Les prix moyens des marchandises sont en baisse générale à la fois sur les

GRAPHIQUE 7.1

Evolution du commerce extérieur avec la CEE par la route



Source : OEST-Douanes (SITRAM)

importations (-5%), en particulier allemandes et italiennes (-13%), et sur les exportations (-9,3%) et approche les -20% pour l'Italie.

La part modale routière obtenue progresse de trois points ce qui est important; ces changements apparaissent considérables en Italie (+7 points, notamment les importations :11 points); le nouveau mode de recueil intervenant manifestement dans ces évolutions (tableau 7.5)

TABLEAU 7.5

Evolution de la part modale routière dans notre commerce extérieur avec la CEE selon les pays

Pays	année	Part de la route en %				
		1985	1990	1991	1992	1993
UEBL		55,6	64,2	63,6	63,4	67,1
imports		66,7	76,2	76,8	75,7	76,1
exports		44,9	50,3	54,0	55,4	56,9
Allemagne		43,2	49,7	42,9	43,3	43,4
imports		53,9	66,6	70,1	71,1	76,4
exports		45,7	55,8	57,4	57,6	59,1
Italie		42,6	43,0	51,5	51,7	52,0
imports		59,7	57,4	63,5	64,1	75,1
exports		34,5	43,7	45,2	45,3	51,4
Pays-Bas		23,1	35,1	37,2	37,6	42,6
imports		25,0	40,0	37,2	36,7	43,2
exports		33,0	30,0	37,3	38,8	42,0
Espagne		43,3	73,0	62,9	72,9	73,3
imports		53,8	73,4	67,0	72,5	81,9
exports		63,5	72,6	72,0	73,3	72,7
Reste CEE		16,4	33,0	33,6	31,5	33,0
imports		13,5	33,4	34,0	35,4	47,5
exports		20,7	38,9	33,3	28,4	31,0
Total		29,4	50,0	51,5	51,7	54,8
imports		39,0	55,5	55,2	55,5	57,8
exports		37,9	44,9	48,0	48,2	49,2

* 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.

**Les échanges de services
de transport routier**

L'estimation pour 1993 de la Dépense Nationale de Transport Routier International (DNTRI) est la première sur une période de 23 ans, qui soit en baisse, de plus importante (-5,2%); elle revient en francs courants au niveau de 1990 (tableau 7.6); ce reflux résulte de celui des échanges, et surtout des importations. Le pavillon français est plus nettement touché par la forte baisse des échanges avec l'Italie où notre part de marché y est très importante.

TABLEAU 7.6
Dépense Nationale de Transport Routier International, par pavillon en milliards de francs

	1989	1990	1991	1992r	1993p
France	14,4	15,6	16,7	17,2	16,1
Etranger	14,4	15,0	14,8	14,9	14,3
Ensemble	28,8	30,6	31,6	32,1	30,4
Evolution en %	11,8	6,2	3,1	1,7	-5,2

Source : OEST

Les ventes de services de transport ont baissé plus rapidement (-5,8%) que les achats (-4%), aussi en raison de la concurrence accrue des pavillons ayant dévalué leurs monnaie; le solde des échanges de services de transport a légèrement diminué (100 millions de F) malgré la bonne tenue relative des exportations de biens.

TABLEAU 7.7
Echanges de service de transport routier FAB-FAB, en milliards de francs

	1989	1990	1991	1992r	1993p
Export de service	6,1	6,6	7,1	7,2	6,8
Import de service	8,0	8,3	8,2	8,2	7,9
Solde	-1,9	-1,8	-1,1	-1,0	-1,1
Trafic tiers	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9
Solde global	-1,3	-1,0	-0,3	-0,1	-0,2

LE TRANSPORT MARITIME

Compte tenu des changements de définition, il convient de séparer les échanges avec la CEE des autres échanges. Les importations communautaires ne représentent que 16,5% du total des tonnages importés par mer mais plus de 40% des valeurs; elles ont baissé de 8,6% en tonnages et 16% en valeur. La CEE, dans les exportations maritimes, qui aussi bien en tonnage qu'en valeur approchent la moitié du total, augmentent de 4,1% en tonnage mais baissent de 10% en valeur dans le nouveau système.

TABLEAU 7.8
Evolution du commerce extérieur avec la CEE acheminé par mer

	1985	1990	1991	1992	1993
Tonnage Import.	31,4	26,8	29,3	28,9	26,4
(Mt) Export.	21,4	27,0	25,1	26,6	27,7
Total	52,8	53,8	54,4	55,5	54,1
Evolut. Import.	-3,1		9,3	-1,3	-8,6
(%/an) Export.	4,8		-7,3	6,0	4,1
Total	1,1	1,9	1,0	2,0	-2,5
Valeur Import.	112,5	119,9	123,2	123,8	103,8
(MF) Export.	106,5	134,9	131,1	137,1	123,6
Total	219	255	254	261	227
Evolut. Import.	1,3		2,7	0,5	-16,1
(%/an) Export.	4,8		-2,8	4,5	-9,8
Total	4,8	16,3	-0,2	2,6	-12,8

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

Pour des raisons de comparabilité les trafics avec la Grande Bretagne par route ont été inclus dans le mode mer.

La part de la mer en intracommunautaire reste très stable depuis 4 ans autour de 16,5%.

Le tableau qui suit (tableau 7.9) doit être considéré avec précaution puisque le mode à la frontière n'est plus maintenant en France mais celui de la CEE à partir de 1993. Les évolutions ne sont pas alors significatives. Cela explique la forte augmentation des tonnages à l'exportation qui incluent les détournements de trafics par le Benelux notamment (alors qu'à l'importation ils disparaissent totalement des statistiques françaises si le dédouanement est fait par exemple à Anvers ou Rotterdam).

Les valeurs "évoluent" complètement en sens opposé des tonnages, (comme pour la route, inexplicable par le changement de définition). La baisse réelle des valeurs en 1992, résultait de la grève des ports qui avait affecté les trafics conteneurs où les marchandises sont plus chères.

TABLEAU 7.9
Evolution du commerce extérieur, hors CEE, acheminé par mer

	1985	1990	1991	1992	1993*
Tonnage Import.	122,2	142,7	148,5	143,7	130,9
(Mt) Export.	31,8	28,9	28,9	30,1	36,3
Total	154	172	177	174	167
Evolut. Import.	3,2		4,0	-3,2	ns
(%/an) Export.	-1,9		0,2	4,0	ns
Total	-1,1	11,4	3,4	-2,0	ns
Valeur Import.	249,9	209,5	217,5	171,6	177,4
(MF) Export.	199,2	159,0	157,8	139,7	126,0
Total	449	368	375	311	303
Evolut. Import.	-3,5		3,8	-21,1	ns
(%/an) Export.	-4,4		-0,7	-11,5	ns
Total	4,8	-17,9	1,9	-17,1	ns

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

* nouvelle définition modale (frontière communautaire).

Le solde négatif des échanges de services de transport maritime continue de s'aggraver de 0,3 Md F en 1993 et

TABLEAU 7.10
Echanges de services de transport maritime MdF

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Exportations	11,8	12,5	12,5	13,2	11,3	11,3
Importations	13,6	14,3	14,1	15,1	14,0	14,3
Solde	-1,8	-1,7	-1,6	-1,8	-2,8	-3,1

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'affaires de l'armement français concerne les trafics tiers.

Les problèmes statistiques liés au transport maritime

La dégradation de l'information disponible pour le calcul de la Dépense Nationale de Transport Maritime (DNTM) s'est accentuée ces dernières années. Auparavant, le calcul de la DNTM était effectué 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 antérieures 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, plusieurs questions restent posées :

- la notion de pavillon a-t-elle encore un sens 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 manifestes 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 21 MdF en 1992 pour les seuls ports français, voir annexe), 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 : auxiliaires du navire (8%, dont pilotage et remorquage), droits de ports (13%), consignation (6%), manutention sur navire (44%), transit et douanes (11%) et manutention à quai et magasinage (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.

a quasiment doublé depuis 1990. Ce sont les importations qui augmentent alors que les exportations restent stables; parmi celles les recettes nettes en devises dues aux trafics tiers de notre armement s'élèveraient à 4 Md F (Balance des Paiements).

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Pour ces échanges avec les partenaires de la CEE où ce mode représente aujourd'hui 10% des tonnages totaux, l'année 1993 apparaît très mauvaise au travers des nouvelles données puisque le recul atteint 19% soit près du double de la diminution observée sur l'ensemble des 3 années antérieures. La baisse obtenue est de 27% à l'importation et de 15% dans l'autre sens. Les reculs les plus importants à l'importation concernent l'Allemagne, la Belgique et l'Italie. A l'exportation ce sont les mêmes pays, mais dans l'ordre inverse.

TABLEAU 7.11
Echanges de service de transport ferroviaire
FAB-FAB, en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Exportations						
voyageurs	1,36	1,56	1,46	1,52	1,53	1,45
marchandises	0,84	0,85	0,89	0,97	0,98	0,91
Total	2,20	2,41	2,34	2,49	2,51	2,36
Importations						
voyageurs	0,79	0,72	0,76	0,67	0,71	0,55
marchandises	0,19	0,22	0,19	0,17	0,19	0,16
Total	0,98	0,94	0,95	0,84	0,90	0,71
Solde	1,22	1,47	1,39	1,65	1,61	1,65

Source : Insee - OEST

Le solde positif des échanges de service de transport ferroviaire reste stable depuis trois ans ; cette stabilité en 1993, résulte surtout des baisses simultanées des achats et des ventes et en particulier de la sensible baisse relative des dépenses voyageurs à l'étranger.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Le nouveau système de recueil d'information enregistre des trafics aériens dont les tonnages augmentent de 16% et la valeur de 2,2% par rapport aux précédents résultats. Les trafics avec les pays extérieurs à la CEE représentent plus de 85% du tout aussi bien en tonnages qu'en valeur. Ces trafics doivent cependant être sous estimés compte tenu de l'importante progression du fret.

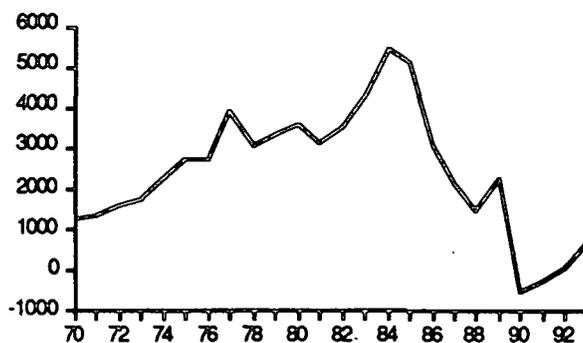
TABLEAU 7.9
Echanges de services de transport aérien
FAB-FAB, en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991	1992r	1993p
Exportations						
Passagers	12,2	13,8	13,3	13,5	16,0	12,9
Fret (y compris trafic tiers)	4,9	5,1	5,1	4,4	3,2	5,4
Location d'avion	0,2	0,4	0,4	0,8	0,4	0,6
Total	17,4	19,3	18,7	18,7	19,6	18,8
Importations						
Passagers	13,1	13,9	16,0	15,9	15,6	14,0
Fret	1,9	2,0	1,9	1,3	2,1	2,3
Location d'avion	0,8	1,1	1,4	1,7	1,9	1,8
Total	15,9	17,0	19,3	18,9	19,5	18,1
Solde	1,5	2,3	-0,5	-0,2	0,1	0,8

Source : Insee

La très forte dégradation des ventes aux passagers étrangers a été en partie amortie par une réduction sensible des achats des résidents auprès des compagnies étrangères résultant de la baisse de la consommation touristique. La balance fret en revanche progresse fortement contrebalançant largement celle des voyageurs. Enfin la location d'avions apporte à elle seule une amélioration de 300 millions F.

GRAPHIQUE 7.2
Solde des échanges de services de transport aérien
en millions de francs



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 le budget total du Ministère des Transports est en faible augmentation en 1994 (+1,6%), par contre, grâce au plan de relance de l'été 1993, les crédits d'investissements consacrés aux routes et aux transports collectifs urbains sont mieux orientés. En 1993, les recettes des administrations générées par les transports progressent sensiblement (+4,9%), malgré le ralentissement de l'activité. Cela résulte essentiellement de la hausse intervenue durant l'été de la TIPP. La croissance des dépenses des administrations pour les transports se ralentit aussi bien pour l'État (+3,2% contre 6,6% précédemment) que pour les collectivités locales (2,1% contre 6,4%). Elle reste, malgré tout, positive en volume.

Les administrations publiques (APU), État (APUC) et collectivités locales (APUL) jouent un rôle important dans les transports. L'État, à travers son budget, investit dans le réseau routier national et subventionne les grands gestionnaires d'infrastructures. Il tire aussi d'importantes recettes de l'activité transport, principalement la TIPP. Les collectivités locales interviennent plus massivement au niveau des dépenses, plus de 112 MdF sur les 198 MdF que les APU consacrent au domaine.

LE BUDGET DES TRANSPORT EN 1994

Les crédits destinés aux transports dans la loi de finances initiale de l'année 1994 (LFI 94) s'accroissent de 1,4%. Alors que le budget des transports terrestres augmente, les crédits consacrés aux autres domaines baissent en termes de moyens de paiement. La prise en compte des mesures de relance de 1993 nuancerait ces évolutions.

Pour la Direction des Routes, les crédits de paiement, comparés à ceux de la LFI 93, hors reports de crédits du plan de relance et fonds de concours des collectivités locales induits par ce plan, reculent de 7%. En moyens d'engagement, le budget routier s'accroît de 6,6%.

Le programme d'investissement est en hausse de 7%. 70% des crédits sont destinés aux contrats État-Régions du XI^{ème} plan. Par ailleurs, 1,5 MdF seront consacrés aux autoroutes A20 et A75. Les crédits destinés au réseau ancien augmentent de 5,7%, en rupture avec l'évolution négative de ces dernières années. Ils serviront au démarrage d'un programme de réhabilitation et à l'ajustement des moyens d'entretien courant du réseau. La baisse des crédits de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière est due à une modification des structures budgétaires. A structure identique les moyens de paiement sont quasiment stables (-0,7%). Ils concernent soit la sécurité, avec des campagnes de communication à destination des conducteurs et des mesures incitatives à l'apprentissage anticipé de la conduite pour les jeunes automobilistes, soit l'amélioration de la gestion des trafics.

Le budget de Direction des Transports Terrestres s'accroît de 6% en moyens de paiement. Hors caisse de retraite, les crédits destinés à la SNCF, dans le cadre du contrat État-SNCF augmentent de 9,3%. Les 22,1 MdF correspondants se répartissent pour moitié au titre de la contribution aux charges d'infrastructures, et pour deux cinquièmes au titre des charges de la dette et des services régionaux. A cela s'ajoute la participation de l'État au régime de retraite, pour 13,1MdF (+3,2%). Enfin 234 MF sont consacrés à la modernisation du réseau ferré.

Les concours au fonctionnement des transports collectifs en Ile de France sont en hausse sensible (+8,5% soit 5,2 MdF). En matière d'investissement, aux crédits du budget 1994 (605 MF soit +1% par rapport à la LFI 93), s'ajoutent 1 MdF du FARIF et du plan de relance de Juillet 1993. Ces crédits bénéficieront aux projets de la SNCF (RER D et Éole) et de la RATP (Météor, dont la mise en service du premier tronçon est attendue pour 1997).

Les transports urbains de province bénéficieront de 674MF.

Les crédits destinés à la voie d'eau se montent à 146 MF dont 94 pour VNF, qui, par ailleurs, verra ses diverses recettes (péages, taxes) augmenter de 6%.

Enfin les crédits destinés au contrôle routier seront en forte augmentation (14 MF soit +60%).

Le budget du transport aérien, pour sa part inscrite au budget général, se monte à 2,4 MdF dont l'essentiel est destiné au développement des programmes de l'aéronautique civile (en baisse de 9%). Mais on doit lui adjoindre le budget annexe de l'aviation civile (soit près de 8MdF en 1994) financé presque en totalité par les redevances de routes et les services terminaux. Ce budget annexe est en hausse modérée, 6,5% pour l'exploitation et 5% pour les dépenses en capital, après des années de forte croissance. Les tarifs des redevances de navigation aérienne et du contrôle technique s'accroissent de 1,6%. En investissement, l'effort de modernisation des équipements de la navigation aérienne sera poursuivi afin d'améliorer la sécurité et la régularité des vols.

Le budget de la Direction des Ports et de la Navigation Maritimes se réduit de 4,6% en 1994, -4,8% pour les dépenses ordinaires et -4,2% pour les dépenses en capital. Au total, les moyens de paiement se montent à 774 MF. Les crédits attribués aux ports (82% du total) sont

TABLEAU 8.1

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

	1990	1991	1992	1993	1994
Mer	6,3	6,4	6,7	6,3	5,7
Sécurité Routière	0,8	0,8	0,8	0,8	0,5
Routes	7,8	8,0	8,1	8,2	7,6
Transport terrestre	39,8	43,0	44,5	40,5	43,0
Aviation civile	5,6	6,0	9,7	2,6	2,4
Ensemble(mds)	60,3	64,2	69,6	58,4	59,2
en évol. n/n-1(%)	2,8	6,6	8,4	-16,1	1,4
Budget général	1220	1280	1322	1367	1427
en évol. n/n-1(%)	5,9	4,9	3,3	3,4	4,4
Part transports dans le budget(%)	4,9	5,0	5,3	4,3	4,1

Source : Note bleue - Projet de Loi de Finances

en baisse de 8,6%. Ils sont destinés, d'une part à l'entretien et aux grosses réparations et d'autre part, aux besoins prioritaires d'équipements nouveaux de capacité et de modernisation, notamment dans la perspectives des prochains contrats État-Région, en particulier pour Rouen, Nantes, Bordeaux et Marseille.

RECETTES DE L' ADMINISTRATION LIÉES À L'ACTIVITÉ TRANSPORT

Les recettes des administrations liées aux transports ⁽¹⁾ avaient vu leur rythme de croissance se ralentir à partir de 1990 (+2,6% par an de 1990 à 1992 contre 6,5% par an sur la période 1985-1990) sous le double effet du refroidissement de l'économie et de la réduction de la part relative des carburants les plus taxés (tableau 8.2). Mais cette année, ces recettes s'accroissent de nouveau (+4,9%), pour l'essentiel à cause de l'augmentation des gains de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), + 6,3% contre seulement 1,7% par an de 1990 à 1992 et plus de 7% par an pour la période 1985-90. Ce mouvement résulte d'abord de l'augmentation de la TIPP, en Juillet pour le supercarburant et en Aout pour le gazole, de 28 centimes par litre. De plus, la consommation de carburant, tout en se ralentissant, a encore légèrement augmenté. A contrario, 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) ont joué en sens contraire. Les autres taxes sont, soit stationnaires, soit faiblement croissantes.

La TIPP

L'évolution de la TIPP est 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).

⁽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.

TABLEAU 8.2

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

	1989	1990	1991	1992	1993
Route (*)	24,7	27,0	28,1	28,3	28,4
Voie navigable	0,1	0,1	0,5	0,6	0,6
Aviation civile	2,6	3,2	3,6	3,6	3,6
Taxe sur les hydr.	102,4	105,0	107,0	108,6	115,4
Total	129,7	135,3	139,2	141,0	148,1
Vers. transport	12,5	12,8	14,2	15,0	15,5

Source : Insee, CPDP, CERTU

Note : (*) Pour 1993, certains postes ont été estimés par l'OEST

Les recettes liées au parc automobile, notamment les taxes sur les assurances, les timbres fiscaux sur les cartes grises et les vignettes, collectés au profit des APUL, stagnent. La croissance du versement transport, levé par les autorités organisatrices des transports urbains, est divisée par deux, 3% contre +6,7% par an de 1988 à 1992. Les recettes de l'aviation civile, qui alimentent le budget annexe correspondant, subissent les effets du ralentissement des trafics après les fortes augmentations passées (+15% de 1985 à 1992). Enfin celles des voies navigables s'accroissent de 7%.

Si, sur longue période, ces recettes et les dépenses que les administrations consacrent aux transports, évoluent de concert (de +8,4% et +8% par an de 1980 à 1992), ce parallélisme est rompu en 1993, les premières restant bien orientées alors que les secondes fléchissent comme la production de la branche transport (graphique 8.1).

GRAPHIQUE 8.1

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

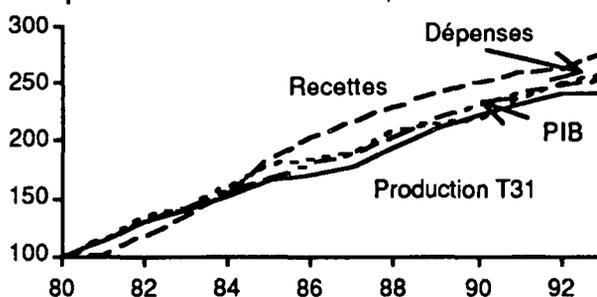


TABLEAU 8.3

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

	1988	1989	1990	1991	1992
SNCF					
Subv. d'exploit.	19,3	20,5	18,1	16,0	16,5
Comp. réduc. tarif.	5,6	5,6	6,8	7,0	7,2
Ch. de retraite	12,1	13,8	15,1	15,0	14,5
Total	37,0	39,9	40,0	38,0	38,2
RATP					
Subv. d'exploit.	6,0	5,5	5,2	5,5	5,9
Comp. réduc. tarif.	2,4	2,5	2,8	2,8	2,8
Total	8,4	8,0	8,0	8,3	8,7

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.

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 1992, restant autour de 3,3%. En 1993 ces dépenses se sont accrues de 2,6%. Une partie de ces dépenses (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 montaient en 1992 à 46,9 milliards (tableau 8.3). En 1992, les subventions d'exploitation et les compensations pour réduction tarifaire sont en hausse (de respectivement 4,2% et 2%).

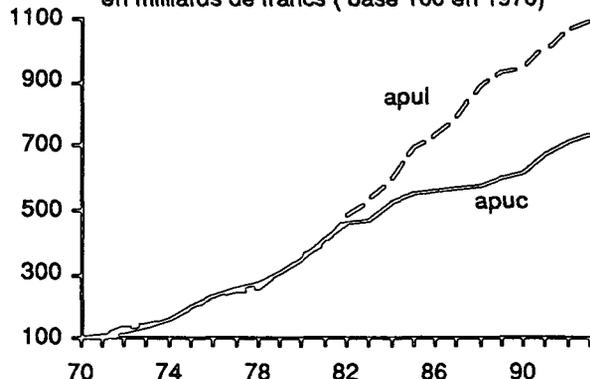
A ces transferts, il faut ajouter la contribution de l'État au régime de retraite de la SNCF, 15 milliards en 1992, et depuis 1991, la prise en charge par l'Etat d'une partie de la dette de la SNCF (38 milliards de francs) qui transfère aux pouvoirs publics les charges de remboursement et afférant. Les conventions des comptes nationaux ont conduit à classer ce remboursement en "Versement au service annexe de la dette". Celui-ci s'élevait en 1993 à 4,3 milliards de francs. Il faudrait aussi intégrer le compte spécial du trésor, institué en 1993 et abondé par les recettes des privatisations, d'un montant de 1,8 milliards en 1993, qui s'est traduit par une dotation en capital à la SNCF. Enfin ces deux sociétés nationales bénéficient, en 1993 de subventions d'investissement pour 4,3 milliards.

ANALYSE FONCTIONNELLE DES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS

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

En 1993, les administrations publiques ont consacré 198 milliards aux transports, soit 8,2% de leurs dépenses contre 10% au début des années 70. Leur effort pour ce

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



⁽²⁾ 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 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 1993 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
1993	4,0	15,9	13,6	21,1

Source : Insee, OEST

TABLEAU 8.5

Le partage entre APUC et APUL des dépenses pour les transports de 1980 à 1993 en %

	dépens. APU dans trans. (en milliards)	part des APUC fonct. invest. (en %)		part des APUL fonct. invest. (en %)	
		fonct.	invest.	fonct.	invest.
1980	76,8	41,6	11,4	27,2	19,8
1985	135,6	40,5	7,3	32,1	20,1
1993	198,4	33,0	11,5	34,5	21,9

Source : Insee, OEST

secteur, après avoir été stable sur la période 1970-1977, avait chuté jusqu'en 1986. Il s'est légèrement redressé jusqu'en 1991, pour fléchir ensuite. Cela a d'abord résulté pour partie d'un certain désengagement de l'État ⁽²⁾ à l'occasion des lois de décentralisation (graphique 8.2). Mais à partir de 1988 les efforts que les APUL et des APUC consacrent aux transports évoluent relativement de concert. A cela s'ajoute, à partir de 1989, l'accroissement d'autres postes de dépenses notamment celles consacrées au social qui réduisent d'autant la part consacrée aux transports. Les autres dépenses se sont accrues de 6,4% par an de 1989 à 1993 contre 4,7% pour celles destinées aux transports.

Les dépenses des APUC

Pour l'État, la part des dépenses d'investissement est modeste (26%) (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 avec le programme autoroutier (tableau 8.6).

Dans les dépenses de fonctionnement, la part du fer prédomine (40%). 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 (+1,3% par an). Les autres postes de dépenses pour l'État sont les subventions destinées à la RATP (5,6%) ainsi que les dépenses de fonctionnement pour la route (12%), pour le transport aérien (9%) ou pour le maritime (3%). Une part importante de ces dépenses est constituée de frais de personnel, 70% pour la route comme pour l'aviation civile et 35% pour le transport maritime, où la part des subventions d'exploitation prédomine.

Seules les dépenses de fonctionnement des transports aériens connaissent une croissance continue, +8,6% de 1980 à 1985 et +14,3% de 1985 à 1993. Tous les autres postes de dépenses de fonctionnement connaissent des évolutions inférieures à l'inflation.

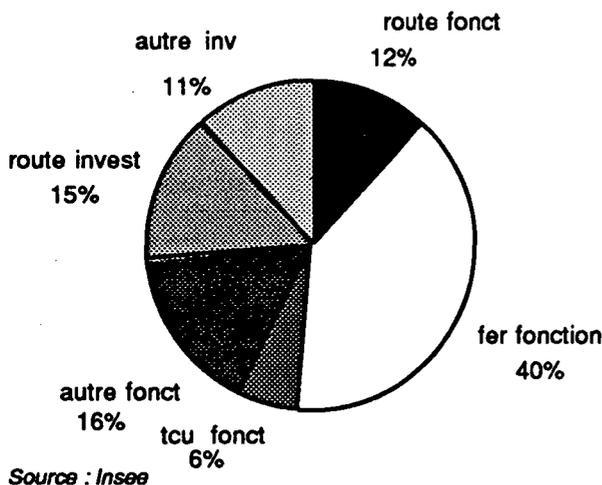
TABLEAU 8.6
Evolution, en francs courants des dépenses de transport des APU, de 1980 à 1993 en %

	des APUC		des APUL	
	1980 à 1985	1985 à 1993	1980 à 1985	1985 à 1993
Dépenses de fonct.				
-pour la route	6,5	0,0	15,3	5,1
-pour le ferroviaire	12,7	1,3	n.s	n.s
- pour le maritime	15,2	-2,8	n.s	n.s
-pour l'aérien	8,6	14,3	n.s	n.s
-pour les tr. coll. urb.	15,8	-0,2	16,5	7,0
- autres	10,9	2,6	20,1	3,4
total	11,5	1,8	15,8	5,8
Dépenses d'invest.				
-pour la route	3,7	6,9	9,1	7,7
-pour les tr. coll. urb.	n.s	n.s	24,4	0,5
- autres	-0,5	19,9	22,8	-1,0
total	2,6	11,0	12,3	6,0
Total transports	9,8	3,7	14,4	5,9

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.

GRAPHIQUE 8.3
Part des principales fonctions dans le total des dépenses des APUC en 1993



L'investissement représente 39% de leurs dépenses pour les transports (graphique 8.4) et couvre 66% des investissements des APU dans ce domaine. Il s'est accru de 6% l'an de 1985 à 1993. 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 21 milliards dont 4 pour les régions (pour l'année 1991). Les investissements pour la voirie urbaine sont réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux, pour un montant de 14 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 (+12% en moyenne de 1989 à 1993).

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 7% de 1985 à 1992.

TABLEAU 8.7
Les dépenses de transport des APUL selon le type de collectivité en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991
Départements	31,7	33,4	33,6	33,2
Communes de - 10000 ha	10,0	10,1	10,9	12,1
Communes de +10000 ha	25,0	25,1	25,5	28,4
Regroup de coll. loc	14,5	14,5	12,3	13,3
Régions	4,1	4,8	7,0	8,0
STP	6,1	6,9	7,6	8,0
Total	91,3	94,8	96,9	103,0

GRAPHIQUE 8.4
Part des principales fonctions dans le total des dépenses des APUL en 1993

