

3. LA BRANCHE DES TRANSPORTS

1 - LES COMPTES DE PRODUITS ET DE BRANCHES DES TRANSPORTS

La comptabilité nationale utilise deux découpages de l'économie : en secteurs institutionnels d'une part, en branches d'autre part. Les secteurs institutionnels regroupent les agents économiques selon des critères institutionnels. Il y a six secteurs institutionnels : les sociétés et quasi-sociétés (SQS), les ménages (y compris les entreprises individuelles (EI)), les institutions financières, les entreprises d'assurances, les administrations publiques, les administrations privées. Pour chaque secteur institutionnel, on établit des comptes de production, d'exploitation, de revenu, d'utilisation du revenu, de capital, et financier.

Le découpage en branches est transversal au découpage en secteurs institutionnels. Une branche regroupe "des unités de production homogène" produisant un même bien ou service. Les branches sont donc définies en référence à une nomenclature d'activité économique articulée sur une nomenclature de produits (biens ou services). Il s'agissait en France, jusqu'à fin 1992, de la nomenclature officielle d'activités et de produits (NAP) comportant plusieurs niveaux de détail : 600 et 100 postes pour la NAP proprement dite ; 600 (niveau "R"), 90 (niveau "S"), 40 (niveau "T"), 16 (niveau "U"). Elle est remplacée par la NAF (cf page 97). Dans les faits, la production d'un bien ou d'un service donné implique quelquefois techniquement au sein même d'une unité homogène de production celle d'autres biens, appelés produits fatals, ou de services de recherche-développement qui peuvent être vendus. C'est pourquoi la production de la branche est appelée production effective, alors que la production du bien correspondant est dénommée production distribuée. Cette dernière notion réaffecte entre branches les produits fatals et les services de recherche, ainsi que les ventes résiduelles des branches non marchandes.

Dans le processus de production, des biens et services marchands sont consommés, autres que les biens de capital fixe. Leur valeur représente la **consommation intermédiaire** (CI). L'excédent de la valeur des biens et services produits sur la valeur des biens et services consommés pour produire constitue la **valeur ajoutée** (VA), qui représente la valeur nouvelle créée au cours du processus de production.

Le principal agrégat de mesure de l'ensemble de l'économie est le **produit intérieur brut** (PIB). Le PIB est défini par l'égalité suivante : $PIB + Importations = Consommation finale + FBCF + Variation de stock + Exportations$.

Compte tenu du mode d'évaluation des flux de biens et services, le PIB se calcule ainsi :

$PIB = Somme des valeurs ajoutées des branches + TVA grevant les produits + Droits de douane - subventions à l'importation$.

La **formation brute de capital fixe** (FBCF) représente la valeur des biens durables acquis par les unités de production pour être utilisés pendant au moins un an dans leur processus de production. Elle est affectée à l'unité institutionnelle qui en est propriétaire, à l'exception de celle réalisée par voie de crédit-bail, qui est affectée à l'utilisateur. Rappelons qu'en comptabilité privée, l'investissement de l'entreprise ne prend pas en compte le crédit-bail dont les loyers sont comptabilisés comme une charge dans le "compte de résultat". La FBCF effectuée par une unité institutionnelle peut être ventilée entre les différentes unités de production homogènes qu'elle comprend selon le critère de l'utilisation du capital fixe investi. En regroupant en branches les unités de production homogène, on obtient une ventilation de la FBCF par branche. La FBCF des ménages dans le cadre de l'activité domestique ne concerne que l'acquisition de logements, y compris les gros travaux d'amélioration.

En outre, comme la comptabilité nationale s'attache à décrire la création de valeur et la détention de richesses marchandes, les économies qu'elle décrit reposent sur les échanges de biens ou services. Ceux-ci sont enregistrés à des prix de marché. De ce fait, seule l'activité de transport pour compte d'autrui (exceptions faites pour les transports maritimes et fluviaux) est retracée de façon explicite dans le Tableau "entrées-sorties" du Système Elargi de Comptabilité Nationale (SECN). En conséquence, la production de la branche transports ne prend pas en compte :

- l'activité de transport pour compte propre des entreprises qui n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute.
- l'activité de transport pour compte propre des ménages.

Toutefois le découpage de la consommation finale des ménages par fonction permet d'inclure dans la fonction transport les dépenses des ménages liées aux transports.

Le compte de l'année 1990 est définitif. Ceux des années 1991 et 1992 sont des comptes semi-définitifs. Le compte de l'année 1993 est un compte provisoire établi en mars 1994. Les comptes non définitifs sont révisés en fonction de l'amélioration des informations disponibles. On note aussi qu'en mars 1994, pour le compte provisoire, toutes les données relatives à l'année précédente ne sont pas disponibles. L'Insee procède à des estimations sur la base des tendances observées. Il s'en suit que les données définitives peuvent être différentes, notamment lorsque la fin de l'année est marquée par une conjoncture particulière. Pour les comptes semi-définitifs et provisoires, l'Insee travaille en projection, avec l'hypothèse de stabilité des coefficients techniques en volume. Pour les comptes définitifs, on dispose en outre des données exhaustives d'entreprises, qui permettent d'établir des comptes d'exploitation par branche. La valeur ajoutée par branche est alors calculée à partir de celle du secteur.

Enfin, le partage volume-prix peut parfois poser problème dans certains modes de transport : ainsi, pour le transport routier de marchandises, l'OEST a mis en place à partir de 1983 un système d'observation des prix. C'est un acquis essentiel quand on sait que les trafics, considérés à tort comme des indicateurs de volume, baissent de 10% entre 1977 et 1981, alors que les recettes déflatées par la TRO progressent légèrement durant cette période. Mais les arbitrages ne sont pas toujours possibles surtout pour le compte provisoire où on ne dispose des indices de prix que lorsque la campagne des comptes est achevée. Ces indices sont publiés dans le chapitre des prix, sachant qu'ils diffèrent parfois de ceux des comptes.

La productivité horaire du travail

Le volume d'heures pour l'ensemble des salariés et non salariés est estimé par le produit des effectifs et de la durée annuelle du travail. Le calcul est effectué par l'Insee au niveau NAP 40 et l'unité retenue est le million d'heures. En particulier, la durée effective du travail des salariés est calculée à partir de la durée hebdomadaire brute offerte, exprimée en heures par salarié. Elle est construite en trois étapes. Dans un premier temps, on évalue la durée annuelle offerte aux salariés à temps complet. On retire ensuite l'absentéisme pour maladies, grèves... Enfin on corrige la durée ainsi obtenue pour prendre en compte l'incidence du travail à temps partiel.

Du fait de difficultés d'observation de la durée du travail, en particulier dans les transports routiers (cf. dossier "Données sociales"), le calcul de la productivité horaire du travail n'est pas très fiable en niveau fin. Ainsi, la hausse de la durée du travail semble difficilement explicable en période de moindre croissance.

Enfin, les gains annuels de productivité du maritime sont à prendre avec prudence compte tenu de l'imprécision statistique relative à cette activité. Les évolutions à moyen terme (3 à 4 ans) sont plus significatives.

Les équilibres du produit

La comptabilité nationale fournit pour chaque produit un bilan équilibré de ses emplois et de ses ressources : le total de la production et des importations est ventilé entre les différents usages (consommation intermédiaire, consommation finale, exportations, FBCF). Cet équilibre est assuré en valeur, mais aussi en volume, c'est-à-dire aux prix de l'année précédente (et aux prix de l'année de base). Notons que le "partage volume-prix" est difficile à réaliser pour les auxiliaires des transports d'où une incertitude sur l'évolution du coefficient technique de ces produits. Les emplois sont valorisés aux prix d'acquisition (prix FAB pour les exportations tandis que les importations sont évaluées CAF). Pour obtenir l'équilibre, il faut donc faire apparaître du côté des ressources les autres éléments inclus dans les coûts d'acquisition, notamment la TVA grevant les produits. Les équilibres sont élaborés de façon complète au niveau 90 de la NAP. Mais on dispose également de données structurelles à un niveau plus fin.

Les comptes de branche

Une branche regroupe "des unités de production homogène" produisant un même bien ou service, alors qu'un secteur d'activité regroupe les entreprises qui exercent la même activité principale. Le découpage en branches est utilisé pour décrire les opérations sur biens et services, en particulier dans le tableau "entrées-sorties" (TES) qui donne les équilibres entre les ressources et les emplois de chaque bien ou service, et les consommations intermédiaires (voir ci-dessous).

Le tableau des entrées intermédiaires

Il ventile par produit la consommation intermédiaire de chaque branche. Cette ventilation, établie chaque année au niveau 90 de la NAP, permet de mettre en évidence des relations entre les branches. L'excédent de la valeur des biens et services produits par rapport à la valeur des biens et services consommés pour produire constitue la valeur ajoutée.

Tableau des entrées-sorties (TES) définitif de l'année 1990, en prix courants

(Source : Insee)

branches produits	emplois intermédiaires															emplois finals				
	u01 Agric. pêche et alim.	u02 Indus. agric.	u03 Ener- gie	u04 Biens inter- méd.	u05A Biens équip. prof.	u05B Biens équip. mén.	u05C Matér. transp.	u06 Biens cons.	u07 Batim. génie civil	u08 Com- merce	u09 Trans- télé- com.	di T31 dont port	u10 Serv. Trans- march.	u11 Locat. immob.	u12 Assu- rance	u13 Serv. organ. financ.	u14 Serv. non march.	total	CF ex- port	total
u01												0,0								
u02												0,3								
u03												44,5								
u04												5,5								
u05A												7,2								
u05B												0,0								
u05C												8,8								
u06												2,0								
u07												0,7								
u08												2,0								
u09												55,4								
T31	2,9	6,5	7,8	36,1	16,0	1,4	5,1	26,2	21,7	71,4	55,3	53,1	33,7	0,0	0,2	1,6	12,0	298,0	103,4	58,4
u10												38,2								
u11												0,8								
u12												6,6								
u13												1,8								
u14												0,0								
C.I.												171,9								
V.A.												241,4						5981		
production	439	606	468	1007	788	38	353	730	781	902	571	413,3	1936	570	98	659	1395	11342	5049	1468
coef. tech.	0,7	1,1	1,7	3,6	2,0	3,7	1,4	3,6	2,8	7,9	9,7	12,8	1,7	0,0	0,2	0,2	0,9	2,6		7979
ventes rés.												3,4								
P.D.P. (*)												416,3								
import.												34,1								
TVA prod.												7,2								
Ressources												457,6								

(*) Production distribuée du produit; la différence avec la production effective de la branche est constituée des transferts de produits fatals et des ventes résiduelles.

TABLEAU 3.1

Les comptes du transport (T31)

en millions de francs

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR :											
Consom. intermédiaire	106320	116180	126531	123562	130969	141595	160704	170453	178068	184185	186738
Valeur ajoutée	155854	166163	182296	195283	201181	219518	232250	242869	253159	261852	255134
Production effective	262174	282343	308827	318845	332150	361113	392954	413322	431227	446037	441872
EN PRIX DE 1980 :											
Consom. intermédiaire	72596	71458	72605	75844	80301	86596	93558	97817	99819	103722	103658
Valeur ajoutée	111135	112272	115119	117122	124394	135201	142154	144845	145571	148200	144870
Production effective	183731	183730	187724	192966	204695	221797	235712	242662	245390	251922	248528
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR :											
Production distribuée	264607	285166	310789	320834	334363	363580	395584	416336	434538	449522	443984
Import. de services	21969	22582	26069	25129	26247	28660	31028	34135	34181	34810	33807
TVA grevant les prod.	5606	6318	6833	7536	7558	7416	6850	7167	7043	7506	7235
Total ressource=emploi	292182	314066	343691	353499	368168	399656	433462	457638	475762	491838	485026
Consommation finale	64510	70372	76840	80621	84722	90380	96793	103409	107508	115779	117004
Export. de services	47379	49947	54516	48531	48666	52752	58156	58413	60394	57813	56634
Consom. intermédiaire	180293	193747	212335	224347	234780	256524	278513	295816	307860	318246	311388
EN PRIX DE 1980 :											
Production distribuée	185099	185351	188741	193887	205645	222945	236934	243896	246487	253026	248800
Import. de services	14860	14160	14723	15433	16050	17383	18321	19679	18786	19724	19757
TVA grevant les prod.	3793	3870	4256	4294	4399	4681	4968	5115	4934	5159	5069
Total ressource=emploi	203752	203381	207720	213614	226094	245009	260223	268690	270207	277909	273626
Consommation finale	44692	45232	46462	46976	48274	50501	52721	53777	53037	54754	53974
Export. de services	33346	33275	32833	33205	35715	38521	41372	42978	42652	42821	43347
Consom. intermédiaire	125714	124874	128425	133433	142105	155987	166130	171935	174518	180334	176305
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE :											
Valeur base 100 en n-1	108,5	107,8	109,0	103,2	104,2	108,7	108,8	105,2	104,4	103,4	98,8
Volume base 100 en n-1 (*)	99,3	100,1	101,8	102,7	106,1	108,4	106,3	102,9	101,1	102,7	98,3
Prix base 100 en n-1	109,3	107,6	107,0	100,4	98,2	100,3	102,5	102,3	103,2	100,8	100,5
Vol. base 100 en 1980	98,5	98,6	100,4	103,1	109,4	118,6	126,0	129,7	131,1	134,6	132,3
Prix base 100 en 1980	143,0	153,9	164,7	165,5	162,6	163,1	167,0	170,7	176,3	177,7	178,5
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	2,76	2,70	2,72	2,73	2,80	2,93	2,95	2,94	2,93	2,97	2,84
Coef. budgétaires en %	2,55	2,55	2,56	2,49	2,49	2,52	2,55	2,54	2,47	2,51	2,46

Source : Insee

Notes : Le coefficient technique est le ratio de la consommation intermédiaire du produit (ici les services de transport) par les branches marchandes sur la production effective de ces branches. Le coefficient budgétaire est le rapport des dépenses des ménages consacrées à ce produit sur le total de leur consommation. (*) en prix de 1980

TABLEAU 3.2

Les comptes du transport ferroviaire (S68)

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	11511	11850	12171	11523	11536	11614	12369	13355	13921	14280	13818
Valeur ajoutée	24811	27314	29497	28982	29141	30319	31616	31695	31599	32289	30143
Production effective	36322	39164	41668	40505	40677	41933	43985	45050	45520	46569	43961
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	7826	7364	7084	6828	6919	6870	7052	7438	7610	7739	7304
Valeur ajoutée	18333	19397	19827	18819	18683	19655	19961	19191	18666	18461	17015
Production effective	26159	26761	26911	25647	25602	26525	27013	26629	26276	26200	24319
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	36322	39164	41668	40505	40677	41933	43985	45050	45520	46569	43961
Import. de services	833	924	952	985	970	983	936	954	921	853	829
TVA grevant les prod.	1517	1667	1847	1920	1973	1962	1641	1735	1768	1860	1809
Total ressource=emploi	38672	41755	44467	43410	43620	44878	46562	47739	48209	49282	46599
Consommation finale	18127	19847	21767	21676	22303	23670	24855	26264	26763	28297	27577
Export. de services	1934	2383	2314	2280	2207	2200	2405	2342	2606	2507	2438
Consom. intermédiaire	18611	19525	20386	19454	19290	19008	19302	19133	18840	18478	16584
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	26159	26761	26911	25647	25602	26525	27013	26629	26276	26200	24319
Import. de services	601	625	604	558	534	603	580	561	559	526	516
TVA grevant les prod.	1081	1102	1163	1116	1124	1172	1192	1200	1186	1201	1136
Total ressource=emploi	27841	28488	28678	27321	27260	28300	28785	28390	28021	27927	25971
Consommation finale	12856	13267	13572	13037	13086	13780	13959	13987	13665	13747	12894
Export. de services	1388	1618	1526	1414	1345	1475	1552	1479	1661	1578	1526
Consom. intermédiaire	13597	13603	13580	12870	12829	13045	13274	12924	12695	12602	11551
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	108,2	107,8	106,4	97,2	100,4	103,1	104,9	102,4	101,0	102,3	94,4
Volume base 100 en n-1	99,1	102,3	100,6	95,3	99,8	103,6	101,8	98,6	98,7	99,7	92,8
Prix base 100 en n-1	109,2	105,4	105,8	102,0	100,6	99,5	103,0	103,9	102,4	102,6	101,7
Vol. base 100 en 1980	95,3	97,5	98,1	93,5	93,3	96,7	98,4	97,0	95,7	95,5	88,6
Prix base 100 en 1980	138,9	146,3	154,8	157,9	158,9	158,1	162,8	169,2	173,2	177,7	180,8
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	0,29	0,28	0,28	0,25	0,24	0,23	0,22	0,21	0,20	0,19	0,17
Coef. budgétaires en %	0,73	0,75	0,75	0,69	0,67	0,69	0,68	0,66	0,64	0,63	0,59

Note : voir bas du tableau 3.1

TABLEAU 3.3

Les comptes du transport routier de marchandises (S691)

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	30520	35075	38672	38801	42935	48084	54066	56903	60679	63198	64315
Valeur ajoutée	38176	37718	41656	47831	50184	56080	57474	62326	65532	67292	65948
Production effective	68696	72793	80328	86632	93119	104164	111540	119229	126211	130490	130263
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	21378	21990	22238	23649	25909	29088	31303	32647	33814	35391	35213
Valeur ajoutée	26303	25205	26255	27379	30727	36011	38553	39744	41565	42100	40450
Production effective	47681	47195	48493	51028	56636	65099	69856	72391	75379	77491	75663
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	68618	72709	80235	86532	93010	104042	111409	119089	126063	130337	130191
Import. de services	2228	2453	2745	2983	3267	3476	4005	4243	4041	3978	3840
TVA grevant les prod.	471	520	587	869	781	610	638	661	644	674	673
Total ressource=emploi	71317	75682	83567	90384	97058	108128	116052	123993	130748	134989	134704
Consommation finale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Export. de services	3568	4054	4395	4578	5564	6406	7245	7993	8580	8864	7756
Consom. intermédiaire	67749	71628	79172	85806	91494	101722	108807	116000	122168	126125	126948
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	47547	47095	48379	50875	56462	64957	69717	72177	75038	77120	75302
Import. de services	1475	1522	1647	1813	2026	2213	2525	2638	2480	2446	2326
TVA grevant les prod.	322	315	368	365	398	441	467	471	467	491	493
Total ressource=emploi	49344	48932	50394	53053	58886	67611	72709	75286	77985	80057	78121
Consommation finale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Export. de services	2561	2732	2878	2995	3714	4363	4881	5311	5628	5826	5022
Consom. intermédiaire	46783	46200	47516	50058	55172	63248	67828	69975	72357	74231	73099
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	109,9	106,0	110,4	107,8	107,5	111,9	107,1	106,9	105,9	103,4	99,9
Volume base 100 en n-1	99,8	99,0	102,7	105,2	111,0	115,0	107,3	103,5	104,0	102,8	97,6
Prix base 100 en n-1	110,0	106,9	107,4	102,6	96,8	97,2	99,8	103,6	102,0	100,6	102,3
Vol. base 100 en 1980	96,3	95,4	98,0	103,1	114,4	131,6	141,2	146,2	152,0	156,2	152,5
Prix base 100 en 1980	144,3	154,4	165,8	170,1	164,7	160,2	159,8	165,0	168,0	169,0	172,9
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	1,05	1,02	1,03	1,05	1,12	1,22	1,23	1,23	1,25	1,25	1,21
Coef. budgétaires en %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Note : voir bas du tableau 3.1

TABLEAU 3.4

Les comptes du transport routier de voyageurs et autres transports terrestres (S692) Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	12483	12829	14981	14860	15450	15392	16540	16744	17547	17795	18495
Valeur ajoutée	27915	30217	31630	34828	35797	37892	39337	43015	45113	48819	50216
Production effective	40398	43046	46611	49688	51247	53284	55877	59759	62660	66614	68711
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	8639	7936	8451	8654	8812	8776	8989	9213	9404	9755	9848
Valeur ajoutée	19180	19683	19839	20435	20463	20779	20896	21379	21585	21835	21358
Production effective	27819	27619	28290	29089	29275	29555	29885	30592	30989	31590	31206
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	40733	43455	47064	50197	51778	53734	56339	60563	63549	67566	69637
Import. de services	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TVA grevant les prod.	1763	2025	2297	2524	2477	2537	2156	2260	2142	2318	2253
Total ressource=emploi	42496	45480	49361	52721	54255	56271	58495	62823	65691	69884	71890
Consommation finale	25686	27694	30081	31721	32380	33627	35062	37497	39313	41671	42995
Export. de services	137	142	139	188	180	202	135	115	103	103	100
Consom. intermédiaire	16673	17644	19141	20812	21695	22442	23298	25211	26275	28110	28795
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	28041	27879	28569	29391	29578	29804	30137	31011	31436	32051	31633
Import. de services	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TVA grevant les prod.	1174	1186	1366	1359	1336	1380	1420	1418	1275	1321	1231
Total ressource=emploi	29215	29065	29935	30750	30914	31184	31557	32429	32711	33372	32864
Consommation finale	17610	17621	18054	18306	18265	18394	18799	19118	19103	19384	19111
Export. de services	105	104	98	115	111	130	92	78	70	67	67
Consom. intermédiaire	11500	11340	11783	12329	12538	12660	12666	13233	13538	13921	13686
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	107,5	106,7	108,3	106,7	103,1	103,8	104,8	107,5	104,9	106,3	103,1
Volume base 100 en n-1	97,6	99,4	102,5	102,9	100,6	100,8	101,1	102,9	101,4	102,0	98,7
Prix base 100 en n-1	110,1	107,3	105,7	103,7	102,5	103,0	103,6	104,5	103,6	104,3	104,5
Vol. base 100 en 1980	97,5	96,9	99,3	102,2	102,8	103,6	104,8	107,8	109,3	111,4	110,0
Prix base 100 en 1980	145,3	155,9	164,7	170,8	175,1	180,3	186,9	195,3	202,2	210,8	220,1
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	0,26	0,25	0,25	0,26	0,25	0,24	0,23	0,23	0,23	0,23	0,22
Coef. budgétaires en %	1,00	0,99	0,99	0,97	0,94	0,92	0,91	0,90	0,89	0,89	0,87

Note : voir bas du tableau 3.1

TABLEAU 3.5

Les comptes de la navigation intérieure (S70)

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	928	1030	963	799	750	743	816	847	839	848	799
Valeur ajoutée	1005	886	831	685	712	721	772	836	904	929	694
Production effective	1933	1916	1794	1484	1462	1464	1588	1683	1743	1777	1493
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	661	678	583	566	531	529	556	564	547	562	515
Valeur ajoutée	632	544	518	403	383	372	377	404	377	373	291
Production effective	1293	1222	1101	969	914	901	933	968	924	935	806
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	1932	1915	1794	1484	1462	1464	1588	1683	1743	1777	1493
Import. de services	94	96	97	103	100	103	110	110	65	73	73
TVA grevant les prod.	13	13	17	16	16	12	13	17	25	26	26
Total ressource=emploi	2039	2024	1908	1603	1578	1579	1711	1810	1833	1876	1592
Consommation finale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Export. de services	220	240	223	224	214	236	217	107	72	112	112
Consom. intermédiaire	1819	1784	1685	1379	1364	1343	1494	1703	1761	1764	1480
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	1291	1220	1101	969	914	901	933	968	924	935	806
Import. de services	71	73	74	79	75	77	82	81	73	82	82
TVA grevant les prod.	5	5	5	5	4	4	4	8	6	6	7
Total ressource=emploi	1367	1298	1180	1053	993	982	1019	1057	1003	1023	895
Consommation finale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Export. de services	178	180	160	161	159	173	158	77	69	106	108
Consom. intermédiaire	1189	1118	1020	892	834	809	861	980	934	917	787
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	102,5	99,1	93,7	82,7	98,5	100,1	108,5	106,0	103,6	102,0	84,0
Volume base 100 en n-1	92,9	94,5	90,2	88,0	94,3	98,6	103,6	103,8	95,5	101,2	86,2
Prix base 100 en n-1	110,4	104,9	103,8	94,0	104,4	101,6	104,8	102,1	108,5	100,8	97,5
Vol. base 100 en 1980	77,1	72,8	65,7	57,9	54,6	53,8	55,7	57,8	55,2	55,8	48,1
Prix base 100 en 1980	149,7	157,0	162,9	153,1	160,0	162,5	170,2	173,9	188,6	190,1	185,2
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,01
Coef. budgétaires en %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Note : voir bas du tableau 3.1

TABLEAU 3.6

Les comptes du transport maritime (S71)

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	13728	13839	14050	12768	12822	13493	15879	16682	17366	16364	16505
Valeur ajoutée	4707	4255	4858	4580	4268	4513	4535	3936	3038	1047	557
Production effective	18435	18094	18908	17348	17090	18006	20414	20618	20404	17411	17062
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	8965	8014	7623	8091	8159	8428	9365	9687	9925	9543	9399
Valeur ajoutée	3858	4099	3352	3093	2947	3033	3117	3386	3351	2763	3035
Production effective	12823	12113	10975	11184	11106	11461	12482	13073	13276	12306	12434
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	18371	18025	18841	17294	17046	17960	20362	20565	20352	17367	17041
Import. de services	6561	5610	6516	5402	5393	5407	5662	5609	5976	5569	5693
TVA grevant les prod.	9	10	10	10	10	9	8	7	7	7	7
Total ressource=emploi	24941	23645	25367	22706	22449	23376	26032	26181	26335	22943	22741
Consommation finale	1091	1074	1084	1031	1139	1284	1391	1462	1413	1502	1516
Export. de services	21632	20946	22627	19917	19600	20188	22168	22146	22910	19823	19780
Consom. intermédiaire	2218	1625	1656	1758	1710	1904	2473	2573	2012	1618	1445
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	12712	12031	10892	11101	11035	11406	12426	12990	13154	12198	12326
Import. de services	4845	3975	3696	3890	3910	3778	3844	3917	4103	4153	4377
TVA grevant les prod.	3	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4
Total ressource=emploi	17560	16010	14592	14995	14949	15188	16274	16912	17262	16355	16707
Consommation finale	774	698	670	609	657	723	743	741	670	672	665
Export. de services	15215	14308	12985	13308	13227	13416	14311	14970	15384	14469	14884
Consom. intermédiaire	1571	1004	937	1078	1065	1049	1220	1201	1208	1214	1158
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	98,0	98,1	104,5	91,8	98,6	105,4	113,4	101,0	99,0	85,3	98,1
Volume base 100 en n-1	94,2	94,6	90,5	101,9	99,4	103,4	108,9	104,5	101,3	92,7	101,0
Prix base 100 en n-1	104,7	103,4	115,8	90,3	99,0	101,5	104,2	96,8	98,0	92,1	97,1
Vol. base 100 en 1980	78,7	74,5	67,4	68,7	68,3	70,6	76,9	80,4	81,4	75,5	76,3
Prix base 100 en 1980	144,5	149,8	173,0	155,8	154,5	157,5	163,9	158,3	154,7	142,4	138,3
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	0,04	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Coef. budgétaires en %	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	0,03

Note : voir bas du tableau 3.1

TABLEAU 3.7

Les comptes du transport aérien (S72)

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	19287	21281	24006	21628	22724	25388	30593	33141	33090	35201	36083
Valeur ajoutée	15079	17121	18201	18839	19340	21459	22328	21593	23073	21849	19042
Production effective	34366	38402	42207	40467	42064	46847	52921	54734	56163	57050	55125
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	12649	12742	13765	14139	15047	16882	18808	19917	19561	20661	21384
Valeur ajoutée	11662	12319	12220	12509	14958	16304	17310	17596	16100	17400	17367
Production effective	24311	25061	25985	26648	30005	33186	36118	37513	35661	38061	38751
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	34366	38402	42207	40471	42069	46855	52930	54746	56171	57057	55133
Import. de services	9273	10130	11941	11891	12508	14356	15395	17777	17744	18408	16801
TVA grevant les prod.	472	605	548	549	583	636	582	640	635	661	613
Total ressource=emploi	44111	49137	54696	52911	55160	61847	68907	73163	74550	76126	72547
Consommation finale	10870	12063	13236	14120	15289	16673	18237	19528	20191	22437	21539
Export. de services	15794	17832	20152	17179	17172	19180	21299	20617	20854	21256	20473
Consom. intermédiaire	17447	19242	21308	21612	22699	25994	29371	33018	33505	32433	30535
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	24311	25061	25985	26648	30010	33192	36124	37513	35671	38061	38751
Import. de services	6259	6319	7027	7413	7615	8723	9055	9958	9077	9891	9513
TVA grevant les prod.	239	251	369	389	412	463	504	547	514	557	552
Total ressource=emploi	30809	31631	33381	34450	38037	42378	45683	48018	45262	48509	48816
Consommation finale	7395	7446	7744	8116	8774	9476	10244	10448	9821	10616	10616
Export. de services	10919	11310	12058	12036	14055	15683	16859	17196	15885	16990	17244
Consom. intermédiaire	12495	12875	13579	14298	15208	17219	18580	20374	19556	20903	20956
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	114,0	111,7	109,9	95,9	103,9	111,4	113,0	103,4	102,6	101,6	96,6
Volume base 100 en n-1	103,2	103,1	103,7	102,6	112,6	110,6	108,8	103,8	95,1	106,7	101,8
Prix base 100 en n-1	110,5	108,4	106,0	93,5	92,3	100,7	103,8	99,6	107,9	95,2	94,9
Vol. base 100 en 1980	114,6	118,1	122,5	125,6	141,4	156,4	170,3	176,8	168,1	179,4	182,6
Prix base 100 en 1980	141,4	153,2	162,4	151,9	140,2	141,2	146,5	145,9	157,5	149,9	142,3
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	0,23	0,23	0,24	0,24	0,25	0,27	0,28	0,30	0,28	0,29	0,28
Coef. budgétaires en %	0,42	0,42	0,43	0,43	0,45	0,47	0,50	0,49	0,46	0,49	0,48

Note : voir bas du tableau 3.1

TABLEAU 3.8

Les comptes des activités annexes et auxiliaires des transports (S73-4)

Importations CAF - Exportations FAB

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
LES COMPTES DE BRANCHE											
EN VALEUR											
Consom. intermédiaire	17863	17863	20276	21688	23183	24752	26881	30441	32790	34765	36602
Valeur ajoutée	44161	44161	48652	55623	59538	61739	68534	76188	79817	84238	90312
Production effective	62024	62024	68928	77311	82721	86491	95415	106629	112607	119003	126914
EN PRIX DE 1980											
Consom. intermédiaire	12478	12478	12734	12861	13917	14924	16023	17485	18376	18995	20004
Valeur ajoutée	31346	31167	31025	33108	34484	36233	39047	41940	43131	43956	45554
Production effective	43699	43645	43759	45969	48401	51157	55070	59425	61507	62951	65558
LES COMPTES DE PRODUIT											
EN VALEUR											
Production distribuée	59274	64265	71496	78980	84351	88321	97592	108971	114953	121568	129587
Import. de services	2564	2980	3369	3818	3765	4009	4335	4920	5442	5434	5851
TVA grevant les prod.	1261	1361	1478	1527	1648	1718	1650	1812	1846	1819	1907
Total ressource=emploi	63099	68606	76343	84325	89764	94048	103577	115703	122241	128821	137345
Consommation finale	7894	8736	9694	10672	12073	13611	15126	17248	18658	19828	21811
Export. de services	3730	4094	4350	4666	4165	3909	4340	4687	5093	5269	5351
Consom. intermédiaire	51475	55776	62299	68987	73526	76528	84111	93768	98490	103724	110183
EN PRIX DE 1980											
Production distribuée	45112	45038	45304	46904	49256	52044	56160	60584	62594	64025	66649
Import. de services	1636	1609	1646	1675	1680	1890	1989	2235	2523	2493	2650
TVA grevant les prod.	970	969	1007	981	1056	1121	1217	1377	1466	1480	1551
Total ressource=emploi	47718	47616	47957	49560	51992	55055	59366	64196	66583	67998	70850
Consommation finale	6118	6057	6200	6422	6908	7492	8128	8976	9483	9778	10302
Export. de services	2963	2980	3023	3128	3176	3104	3281	3519	3865	3953	3936
Consom. intermédiaire	38637	38579	38734	40010	41908	44459	47957	51701	53235	54267	56612
EVOLUTION DE LA PRODUCTION DISTRIBUEE											
Valeur base 100 en n-1	116,0	108,4	111,3	110,5	106,8	104,7	110,5	111,7	105,5	105,8	106,6
Volume base 100 en n-1	101,9	99,8	100,6	103,5	105,0	105,7	107,9	107,9	103,3	102,3	104,1
Prix base 100 en n-1	113,9	108,6	110,6	106,7	101,7	99,1	102,4	103,5	102,1	103,4	102,4
Vol. base 100 en 1980	104,0	103,8	104,4	108,1	113,5	120,0	129,4	139,6	144,3	147,6	153,6
Prix base 100 en 1980	131,4	142,7	157,8	168,4	171,3	169,7	173,8	179,9	183,6	189,9	194,4
PARTS DU PRODUIT EN PRIX DE 1980 :											
Coef. techniques en %	0,87	0,87	0,86	0,88	0,89	0,91	0,93	0,95	0,94	0,94	0,97
Coef. budgétaires en %	0,35	0,34	0,34	0,34	0,36	0,37	0,39	0,42	0,44	0,45	0,47

Note : voir bas du tableau 3.1

II - SERIES DETAILLEES DANS UNE NOMENCLATURE PLUS FINE QUE LA NAP90

Sur la base des comptes faits à l'Insee en NAP600, l'Insee et l'OEST ont décomposé sur la période 1972-1993, la production effective des branches en valeur et en prix constants en NAP90 dans une nomenclature plus détaillée, regroupant des sous-ensembles relativement homogènes et évitant les principales difficultés de frontière entre les activités.

Cette nomenclature peut être plus ou moins fine selon l'agrégat étudié. Ainsi, en transport ferroviaire, il est relativement facile de distinguer le transport de voyageurs du transport de marchandises pour la production, mais cette séparation serait nettement moins simple pour la valeur ajoutée.

En 1993, les comptes de branches en NAP600 sont à prendre avec beaucoup de précaution du fait qu'ils sont parfois établis à partir d'évolution de chiffre d'affaires sur 8 mois (source statistique CA3).

Nomenclature détaillée	Niveaux 100 et 600 de la NAP	Remarques
R6802 transports ferroviaires de voyageurs R6803 transports ferroviaires de marchandises	R6802 transports ferroviaires de voyageurs R6803 transports ferroviaires de marchandise	
S691 transports routiers de marchandise	R6911 zone longue R6912 zone courte	Agrégation souhaitable avec les auxiliaires des transports terrestres du fait des problèmes de classement d'entreprises
R6921 transports urbains de voyageurs R6922 transports routiers de voyageurs R6923 taxis R6924 déménagement R6925 location de véhicules industriels R6926 transports par conduite	R6921 transports urbains de voyageurs R6922 transports routiers de voyageurs R6923 taxis R6924 déménagement R6925 location de véhicules industriels R6926 transports par conduite	
S70 navigation intérieure	R7001 transports fluviaux de voyageurs R7002 transports fluviaux de marchandises	
S71 transport maritime	R7101 tr. maritime autres que produits pétroliers R7102 tr. maritime de produits pétroliers R7103 navigation cotière et d'estuaire	
S72 transport aérien	R7201 transport aérien	
73 A Autres gérants d'infrastructure	R7301 gares routières R7302 ports fluviaux R7303 ports maritimes R7304 aéroports R7306 exploitation de parkings R7309 remorquage et pilotage	Agrégation pour la valeur ajoutée et l'emploi des sous-ensembles suivants 73 A, R7305 et R7307
73 B exploitation d'ouvrage routier à péage 73 C entrepôts	R7305 exploitation d'ouvrage routier à péage R7307 entrepôts autres que frigorifiques R7308 entrepôts frigorifiques	
74 A auxiliaires des transports maritimes	R7401 collecte de fret maritime R7404 manutention portuaire R7406 activité spécifique d'aux. de tr. maritime	
74 B auxiliaires des transports aériens	R7402 collecte de fret aérien R7407 activité spécifique d'aux. de tr. aérien	
74 C auxiliaires des transports terrestres	R7403 collecte de fret terrestre et fluvial R7405 manutention terrestre et fluvial R7408 autres auxiliaires de transport	
74 D agences de voyage et routage	R7409 agences de voyage R7410 routage	

TABLEAU 3.9

Production effective des branches aux prix de 1980

en millions de francs

		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
R6802	tr. ferroviaire de voy.	11385	12204	12399	12579	12885	12774	12939	13164	13424	13654
R6803	tr. ferroviaire de marc.	16284	13532	14481	13988	13988	14688	14438	13470	12899	12505
S691	trans. rout. de march.	42314	41938	39316	43605	46138	48303	49466	47488	47791	47681
R6921	tr. urbain de voyageur	5283	5336	5598	5896	6205	6390	6428	6581	6812	6979
R6922	tr. routier de voyageur	6578	6713	6844	7017	7505	7827	7865	7490	7611	7300
R6923	taxis	3011	3070	3167	3259	3396	3183	2986	3159	3328	3433
R6924	déménagement	2154	2261	2329	2374	2424	2478	2490	2110	2190	2072
R6925	location de véh. ind.	6077	5754	6299	6424	6393	7679	7945	7589	7803	7247
R6926	transport par conduite	1061	898	976	941	975	1015	958	856	796	788
S70	navigation intérieure	1690	1463	1495	1470	1563	1628	1674	1527	1388	1293
S71	transports maritimes	11474	11465	12842	13548	13689	15352	16150	13576	13498	12823
S72	transports aériens	12438	13559	15022	16674	18473	20239	21219	22643	23557	24311
73 A	autres gérants d'infr.	6755	6347	6918	7023	7084	7520	7535	7701	6634	6797
73 B	exp. d'ouvrage routier	2060	2480	2783	3141	3540	3873	4160	4505	4816	4986
73 C	entrepôts	3010	2704	2940	3140	3298	3513	3621	3957	4056	4064
74 A	aux. maritimes	8417	8245	9192	9472	9440	9650	9657	9622	9231	8976
74 B	aux. aériens	784	841	920	1021	1081	1287	1471	1539	1754	1945
74 C	aux. terrestres	9140	8274	8770	8833	9270	9382	9620	9451	10688	10317
74 D	agence de voyage	4783	4625	4948	5087	5345	5772	5955	6212	6520	6560
T31	total transports	154698	151709	157239	165492	172692	182553	186577	182640	184796	183731
		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
R6802	tr. ferroviaire de voy.	14125	14558	14090	14193	14919	15195	15141	14840	14978	14035
R6803	tr. ferroviaire de marc.	12636	12353	11557	11409	11606	11818	11488	11436	11222	10284
S691	trans. rout. de march.	47195	48493	51028	56636	65099	69856	72391	75379	77491	75663
R6921	tr. urbain de voyageur	7089	7210	7463	7560	7770	8020	8168	8165	8255	8054
R6922	tr. routier de voyageur	7179	7303	7587	7701	7516	7648	7857	7989	8302	8262
R6923	taxis	3422	3608	3700	3741	3623	3680	3683	3687	3712	3773
R6924	déménagement	1926	2022	2040	1894	1961	2028	2114	2148	2068	2022
R6925	location de véh. ind.	7229	7289	7334	7444	7716	7560	7799	7952	8181	7995
R6926	transport par conduite	774	858	965	935	969	949	971	1048	1072	1100
S70	navigation intérieure	1222	1101	969	914	901	933	968	924	935	806
S71	transports maritimes	12113	10975	11184	11106	11461	12482	13073	13276	12306	12434
S72	transports aériens	25061	25985	26648	30005	33186	36118	37513	35661	38061	38751
73 A	autres gérants d'infr.	6842	7658	7858	8480	9109	9899	10573	10952	11811	12352
73 B	exp. d'ouvrage routier	5222	5499	6126	6901	7713	8695	9468	10074	10488	10778
73 C	entrepôts	4263	4401	4541	4885	5253	5596	5768	5767	5908	5626
74 A	aux. maritimes	9026	9076	9304	9345	9521	10042	10032	10271	10113	10065
74 B	aux. aériens	2115	2175	2317	2473	2718	2932	3104	3215	3514	3497
74 C	aux. terrestres	9927	10668	11321	11823	12688	13348	13670	14027	14475	14174
74 D	agence de voyage	6364	6492	6934	7250	8068	8913	8881	8579	9030	8857
T31	total transports	183730	187724	192966	204695	221797	235712	242662	245390	251922	248528

III. LES FACTEURS DE PRODUCTION

a. La Formation brute de capital fixe (FBCF)

TABLEAU 3.10

Evolution de la FBCF de la branche transport

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
en prix courants :											
branche transport	44388	43973	49579	53211	59086	75286	79456	87581	94438	96332	89226
dont SQS-EI	25509	26046	27500	31020	38309	47620	53074	55910	54862	55760	52975
(hors GEN)											
GEN	17709	16860	17656	19991	18707	24904	24078	29532	37132	37652	33933
APU	1170	1067	4423	2200	2070	2762	2304	2139	2444	2920	2318
br. marchandes (*)	699536	723591	774319	836622	904129	1013126	1123498	1191483	1205912	1171016	1101931
en prix de 1980 :											
branche transport	32666	30870	33231	33466	36047	43817	46609	49474	50490	51298	46461
dont SQS-EI	18796	18406	18615	19603	23027	28065	31630	31645	29748	29902	28273
(hors GEN)											
GEN	12982	11714	11622	12424	11715	14020	13607	16583	19354	19763	16912
APU	888	750	2994	1439	1305	1732	1372	1246	1388	1633	1276
br. marchandes	519233	503702	516309	539045	565733	616107	665752	685811	673161	648667	609464

Source : Insee

Note : (*) exclut les services non marchands (administrations, associations), mais comprend les services marchands (dont assurances, banques).

b. L'emploi par secteur

TABLEAU 3.11

Effectifs salariés des secteurs des transports

moyenne annuelle en milliers

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
SNCF	252,2	248,4	242,1	233,4	222,4	213,2	206,4	202,1	198,6	198,1	192,6 ^(*)
RATP	39,1	39,2	39,2	39,1	38,7	38,5	38,4	38,3	38,5	38,4	38,2
AIR FRANCE	29,1	29,4	29,0	28,9	28,9	29,7	30,9	32,2	32,0	37,1 ^(**)	35,6
AIR INTER	6,6	6,7	6,7	7,0	7,6	8,3	9,2	10,1	9,9	10,0	9,9
Ensemble GEN	327,0	323,7	317,0	308,4	297,6	289,7	284,9	282,7	279,0	283,6	276,3
Hors GEN transport	513,7	516,4	517,6	525,6	540,0	558,0	576,3	594,0	603,7	595,7	595,0
Total transport	840,7	840,1	834,6	834,0	837,6	847,7	861,2	876,7	882,7	879,3	871,3

Source : Insee

Note : (*) Le chiffre définitif est de 192,1. (**) absorption d'UTA.

TABLEAU 3.12

Salariés du transport affiliés à l'UNEDIC

effectifs en milliers au 31 décembre

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
S68 Trans. ferroviaires	2,2	2,3	2,1	1,9	1,4	1,3	1,3	1,0	0,9	0,6	0,6
S691 TRM	163,3	164,6	166,9	176,5	188,0	202,1	215,3	224,4	228,2	226,1	223,8
S692 Aut. trans. terrest.	119,8	119,2	120,8	121,5	122,6	124,3	128,2	130,1	131,1	132,9	133,4
S70 Nav. intérieure	2,1	2,1	1,8	2,1	1,9	1,8	2,0	2,1	1,9	1,8	1,6
S71 Trans. maritimes	25,4	23,6	21,2	18,6	16,3	15,1	15,0	14,5	13,6	13,2	11,7
S72 Transports aériens	19,6	19,6	20,2	20,2	21,3	24,0	26,5	29,7	30,3	27,0	25,7
S73-4 Annexes et auxil.	147,1	145,0	146,5	144,0	146,2	147,7	149,9	153,3	152,0	149,2	144,5
Ensemble	479,5	476,4	479,4	484,8	497,6	516,3	538,2	555,1	558,0	550,9	541,3

Source : UNEDIC

Notes : Les données de 1992 et 1993 sont estimées à partir de l'évolution brute des établissements de plus de 10 salariés. De plus, l'Oest a effectué une ventilation à partir de la répartition des salariés par activité de la nomenclature NAF sur les anciens postes NAP, à partir de 1992.

c. L'emploi et l'activité de la main d'œuvre par branche

Les séries de l'emploi par branche sont celles de l'Insee. La méthode d'élaboration de ces séries est exposée dans le N° 220 "Archives et Documents : Le facteur de production travail dans la base 1980- octobre 1987 " Insee.

Elle utilise les données de la division Emploi de l'Insee par secteur d'établissement. Celles-ci s'appuient sur le recensement et les résultats de l'enquête Acemo, de l'Unedic, ... pour estimer les évolutions intercensitaires. Suite au recensement de la population de 1990, les données d'emploi ont été rétopolées jusqu'en 1975. Les effectifs par branche sont estimés en appliquant aux effectifs du secteur une matrice de passage "secteur-branche" élaborée en s'appuyant sur les enquêtes annuelles d'entreprises ou les informations fournies directement par les GEN. Rappelons toutefois que les salariés de la branche transport ferroviaire (s68) ne représentent plus que 59% des effectifs de la SNCF, par exclusion des activités auxiliaires de cette entreprise, telles que l'entretien des voies et du matériel, publicité, etc ...

Le volume d'heures travaillées est la somme de quatre composantes : celui des salariés, des non salariés, du "travail au noir" et des multiactifs agricoles. Le volume d'heures travaillées des salariés est égal au produit des effectifs et de la durée annuelle effective du travail. Le calcul est effectué par l'Insee au niveau 40 de la nomenclature et l'unité retenue est le million d'heures. Pour les non-salariés, l'Insee combine un indice de "suractivité" avec la durée du travail des salariés. Cet indice est de l'ordre de 23% dans les transports (d'après l'enquête Emploi). La durée effective du travail des salariés est calculée à partir de la durée hebdomadaire brute offerte, exprimée en heures par salarié. Elle est construite en trois étapes. Dans un premier temps la durée annuelle offerte aux salariés à temps complet est évaluée. L'absentéisme pour maladies et grèves est ensuite retiré. Enfin la durée ainsi obtenue est corrigée pour prendre en compte l'incidence du travail à temps partiel.

Le volume d'heures travaillées au niveau 600 est estimé par l'OEST. Pour les effectifs salariés, trois durées annuelles du travail par salarié sont retenues :

- (1) Pour les branches "transport ferroviaire", "transport aérien" et "transport routier de voyageurs", la durée est identifiée au volume d'heures travaillées par salarié de la SNCF.
- (2) Pour le transport routier de marchandises, les transports fluviaux et maritimes, la durée du travail est calculée à partir de l'évolution de la durée hebdomadaire dans les services privés, fournie par l'enquête "emploi" de l'Insee.
- (3) Pour les autres branches du transport, la durée est estimée par solde, en se calant sur la donnée Insee.

Pour les non salariés d'une branche de niveau 600 donnée, on ajoute au produit de la durée annuelle des salariés de cette branche par l'effectif non salarié la différence entre le volume d'heures travaillées calculées par l'Insee et le produit de l'effectif total de cette branche par la durée annuelle de travail des salariés de la branche transports, pondérée par la part de la branche dans les effectifs non salariés de la branche des transports.

TABLEAU 3. 13

Durée annuelle effective du travail et volume d'heures travaillées

durée en heures, volume en millions

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Durée annuelle effective du travail, par salarié :											
Ensemble des branches	1558	1559	1540	1535	1539	1547	1547	1539	1538	1537	1523
Branche "transport"	1693	1698	1681	1674	1676	1679	1675	1663	1667	1678	1669
Nombre d'heures travaillées :											
Ensemble des branches	37408	37117	36406	36300	36448	36896	37372	37495	37517	37034	36253
Branche "transport"	1384	1397	1384	1380	1394	1425	1443	1464	1484	1479	1453
SNCF	424	413	398	381	363	354	338	341	335	328	318

Source : Insee, SNCF

TABLEAU 3. 14

L'emploi dans les branches des transports

moyenne annuelle en milliers (équivalents temps plein),
nombre d'heures travaillées en millions

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Total de l'économie											
Salariés	18557	18432	18444	18573	18681	18916	19264	19560	19649	19556	19407
Non salariés	3308	3241	3165	3121	3083	3042	2983	2917	2850	2755	2649
Total des effectifs	21865	21673	21608	21694	21763	21957	22246	22478	22499	22311	22056
Heures travaillées	37408	37117	36406	36300	36448	36896	37372	37495	37517	37034	36253
Total "transport" T31											
Salariés	730,6	734,1	733,6	737,0	745,0	757,5	766,6	783,0	789,8	788,2	779,3
Non salariés	61,7	62,6	62,8	62,7	63,2	64,7	65,8	66,9	67,2	65,7	63,9
Total des effectifs	792,3	796,7	796,4	799,7	808,2	822,2	832,4	849,9	857,0	853,9	843,2
Heures travaillées	1384	1397	1384	1380	1394	1425	1443	1464	1484	1479	1453
Tr. ferroviaire S68 (*)											
Salariés	144,0	142,1	138,8	133,7	127,9	124,6	121,3	119,0	116,3	113,3	110,1
Non salariés	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Total des effectifs	144,1	142,2	138,9	133,8	128,0	124,7	121,4	119,1	116,4	113,4	110,2
Heures travaillées	243	237	228	219	209	207	199	201	197	188	182
Tr. rout. de marc. S691											
Salariés	181,4	185,5	188,2	193,2	198,6	204,0	208,3	214,5	218,0	220,4	220,0
Non salariés	24,6	25,9	26,0	27,4	28,3	29,5	30,7	31,7	31,9	31,2	30,3
Total des effectifs	206,0	211,4	214,2	220,6	226,9	233,5	239,0	246,2	249,9	251,6	250,3
Heures travaillées	378	385	389	397	410	431	436	452	464	460	457
Tr. rout. de voy. S692											
Salariés	157,1	155,6	154,1	154,2	158,5	161,2	164,2	197,9	200,7	201,6	200,8
Non salariés	30,6	30,8	30,9	30,2	29,8	29,9	29,8	168,2	170,9	172,5	172,5
Total des effectifs	187,7	186,4	185,0	184,4	188,3	191,1	194,0	366,1	371,6	374,1	373,3
Heures travaillées	333	337	331	327	332	334	343	723	746	742	738
Nav. intérieure S70											
Salariés	3,1	3,1	3,2	2,7	2,2	2,2	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4
Non salariés	3,0	2,1	2,1	1,0	0,7	0,5	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Total des effectifs	6,1	5,2	5,3	3,7	2,9	2,7	2,6	2,7	2,7	2,7	2,7
Heures travaillées	13	10	11	7	5	5	5	5	5	5	5
Tr. maritime S71											
Salariés	22,1	21,0	19,3	18,1	16,9	17,5	16,4	16,8	17,1	16,9	16,7
Non salariés	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Total des effectifs	22,3	21,2	19,5	18,3	17,2	17,8	16,7	17,1	17,4	17,2	17,0
Heures travaillées	39	37	34	32	30	32	29	30	31	30	30
Tr. aérien S72											
Salariés	52,2	52,9	52,8	53,3	54,9	56,6	60,0	62,8	62,6	62,5	59,8
Non salariés	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Total des effectifs	52,3	53,0	52,9	53,4	55,1	56,8	60,2	62,9	62,7	62,6	59,9
Heures travaillées	88	88	87	87	90	94	99	106	106	104	99
Act. auxiliaires S73-4											
Salariés	170,7	173,9	177,2	181,8	186,0	191,4	194,1	199,3	202,5	200,2	197,8
Non salariés	3,1	3,4	3,4	3,7	3,8	4,2	4,4	4,7	4,7	4,6	4,5
Total des effectifs	173,8	177,3	180,6	185,5	189,8	195,6	198,5	204,0	207,2	204,8	202,3
Heures travaillées	290	302	304	311	318	322	332	329	335	340	332

Sources : effectifs : Insee ; heures travaillées : Insee (NAP 40), OEST (NAP 90).

Notes : (*) Rappelons que l'emploi de la branche transport ferroviaire (S68) ne représente que 57% des effectifs de la SNCF, par exclusion des activités auxiliaires de l'entreprise telles que entretien des voies et du matériel, publicité, etc...

4. LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Méthodes de calcul des indices de prix des transports routiers à l'OEST

En 1994, l'OEST a modifié son système de publication des indices de prix routiers. Tous les indices publiés sont calculés à partir de l'indice TRM, et reposent sur la méthode de l'indice annuel publié dans le rapport sur les comptes des transports (cette méthode est explicitée ci-après) :

- mensuellement, la note de conjoncture publie l'indice calculé au véhicule-kilomètre, pour l'intérieur, en zone longue et pour les gros véhicules. Cet indice est le plus proche de celui précédemment publié à la fois par le champ et par l'unité de mesure.
- trimestriellement, les notes de synthèse offrent une palette de 10 indices : ensemble, international et 3 indices pour la France (total, et, pour pour les gros véhicules zone courte et longue), dans les deux unités de mesure, tonne-kilomètre et véhicule-kilomètre.
- annuellement, en liaison avec la publication des indices annuels dans ce rapport, les indices mensuels et trimestriels deviennent définitifs dans leurs publications respectives.

Le champ de l'indice concerne l'activité de "transport de marchandises" pour compte d'autrui, c'est-à-dire les services de transport faisant l'objet de vente et d'achat sur le marché, y.c. à titre secondaire. La valeur du service est décomposée entre son volume et son prix unitaire. Le champ étant très large (il va de la distribution locale à la desserte à grande distance), le problème des unités de mesures se pose.

En zone longue, la distance parcourue en charge est le meilleur paramètre explicatif de la valeur de vente d'un transport: le prix au véhicule-km permet le mieux de comparer l'évolution des prix dans cette catégorie. En zone courte, il n'y a pas de corrélation nette entre la distance parcourue et la valeur du service. L'unité la plus courante est la tonne-km. Le prix à la tonne-km est alors l'unité de prix élémentaire. C'est celle qui est retenue en comptabilité nationale.

La source statistique utilisée est l'enquête TRM de l'OEST qui recense les transports de marchandises en relevant pour chaque trajet sondé ses caractéristiques physiques (nature de la marchandise transportée, poids, conditionnement, origine et destination, distance en charge, facture hors TVA, type de véhicule-porteur).

La formule indicielle est un indice de Laspeyres à pondération fixe (le poids est la part du chiffre d'affaires de la strate dans le total) pour distinguer les évolutions structurelles de trafics des évolutions de prix. Une strate élémentaire est considérée comme un produit homogène avec un volume de trafic exprimé en tonne-km et un prix unitaire. Si l'on repère l'observation élémentaire par n ,

le prix à la date t pour la strate i se définit par :

$$\text{prix}(t, i) = \frac{\text{facture}(t, i, n)}{\text{trafic}(t, i, n)}$$

l'indice élémentaire de prix par rapport à la date par :

$$\text{ind}(t, i) = \frac{\text{prix}(t, i)}{\text{prix}(0, i)}$$

l'indice agrégé sur un ensemble E de strates i par :

$$\text{ind}(t, E) = \frac{\sum_i \text{ind}(t, i) * \text{poids}(t, i)}{\sum_i \text{poids}(t, i)}$$

La stratification : 110 strates au total qui s'agrègent en quatre grands groupes d'importances inégales :

{ zone courte, zone longue } * { petits véhicules, gros véhicules }. La catégorie des gros véhicules qui assurent 85% du trafic en tonne-km ne représente que 60% du chiffre d'affaires de la branche. Son évolution, suivie mensuellement dans la note de conjoncture de l'OEST, ne représente donc pas l'ensemble de la branche.

France				en 1990 part du	CA	trafic
Zone courte < 200 kms	petits véhicules	CU < 17 tonnes	5 tranches de tonnages	22%	5%	
	gros véhicules	CU >= 17 tonnes	5 tranches de tonnages	19%	18%	
Zone longue >= 200 kms	petits véhicules	CU < 17 tonnes	5 tranches de tonnages	15%	8%	
	gros véhicules	CU >= 17 tonnes	5 tranches de tonnages	25%	40%	

International découpé en export-import-traffic tiers				en 1990 part du	CA	trafic
Zone courte < 200 kms	petits véhicules	CU < 17 tonnes	5 tranches de tonnages	-	-	
	gros véhicules	CU >= 17 tonnes	5 tranches de tonnages	1%	1%	
Zone longue >= 200 kms	petits véhicules	CU < 17 tonnes	5 tranches de tonnages	3%	2%	
	gros véhicules	CU >= 17 tonnes	5 tranches de tonnages	15%	26%	

Pour les trois plus gros tonnages, la stratification a été affinée en 30 strates définies par le tableau:

France- uniquement gros porteurs (sauf frigorifiques et conteneurs)	
Zone courte	traction / 10 chapitres NST pour carrosseries standard / 4 chapitres NST pour citernes
Zone longue	traction / 10 chapitres NST pour carrosseries standard / 4 chapitres NST pour citernes

Redressement et filtres

La variabilité des prix étant forte, des filtres éliminent les observations apparemment anormales (c'est à dire les 5% prix les plus bas et les 5% les plus élevés). Les fourchettes de prix admises varient de 1 à 4 pour les gros véhicules. L'écart est quatre fois plus important pour les petits véhicules. La fiabilité des indices annuels est moyenne (les prix moyens annuels pour les gros véhicules sont connus à ±1% et pour les petits véhicules à ±2%).

Les non-réponses, les distances ou les quantités hors normes sont assimilées aux moyennes de leurs strates.

Les prix pour un ensemble articulé (camion et remorque) sont redressés au prorata du tonnage de chaque véhicule.

TABLEAU 4.1

Moyenne annuelle des prix unitaires à la tonne-kilomètre "tous véhicules"

en milliards de francs et de tonnes-kilomètres

		CA	TKM	CA n/n-1	TK n/n-1	Prix n/n-1	VOL n/n-1	PTK moyen
France + International								
Ensemble	1990	64 809	101 533			103,9		0,64
	1991	65 499	103 656	101,1	102,1	100,6	100,5	0,63
	1992	68 873	108 048	105,2	104,2	101,6	103,5	0,64
	1993	65 304	104 479	94,8	96,7	100,7	94,2	0,63
ZC	1990	25 077	22 185			109,3		1,13
	1991	24 190	21 913	96,5	98,8	99,5	96,9	1,10
	1992	23 180	21 407	95,8	97,7	100,5	95,3	1,08
	1993	22 682	20 662	97,9	96,5	103,4	94,6	1,10
ZL	1990	39 732	79 348			102,4		0,50
	1991	41 308	81 744	104,0	103,0	101,3	102,6	0,51
	1992	45 693	86 641	110,6	106,0	103,0	107,4	0,53
	1993	42 622	83 817	93,3	96,7	98,2	95,0	0,51
France								
Ensemble	1990	51 837	70 058			103,9		0,74
	1991	51 595	71 127	99,5	101,5	100,4	99,1	0,73
	1992	53 497	73 003	103,7	102,6	102,3	101,4	0,73
	1993	51 013	71 006	95,4	97,3	100,8	94,6	0,72
ZC	1990	24 527	21 395			109,3		1,15
	1991	23 679	21 209	96,5	99,1	99,4	97,1	1,12
	1992	22 601	20 634	95,4	97,3	100,7	94,8	1,10
	1993	22 126	19 957	97,9	96,7	103,3	94,8	1,11
ZL	1990	27 310	48 664			102,4		0,56
	1991	27 916	49 918	102,2	102,6	101,3	100,9	0,56
	1992	30 896	52 369	110,7	104,9	103,8	106,6	0,59
	1993	28 887	51 049	93,5	97,5	98,6	94,8	0,57
International								
Ensemble	1990	12 972	31 475			100,9		0,41
	1991	13 903	32 529	107,2	103,3	101,2	105,9	0,43
	1992	15 376	35 045	110,6	107,7	100,7	109,8	0,44
	1993	14 291	33 473	92,9	95,5	97,8	95,0	0,43
ZL	1990	12 422	30 684			101,4		0,40
	1991	13 392	31 825	107,8	103,7	101,3	106,4	0,42
	1992	14 797	34 272	110,5	107,7	101,1	109,3	0,43
	1993	13 735	32 768	92,8	95,6	97,4	95,3	0,42

Source : OEST

Champ : compte d'autrui-véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile

Les prix n/n-1 sont les indices de prix calculés selon la méthode précédemment décrite, en base 100 l'année précédente.
 Les chiffres de la colonne PTK moyen indiquent un niveau de prix moyen évalué par le simple rapport
 chiffre d'affaires (CA) / tonnes-kilomètres (TKM).

TABLEAU 4.2

Moyenne annuelle des prix unitaires à la tonne-kilomètre des véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile

en milliards de francs et de tonnes-kilomètres

		CA	TKM	CA n/n-1	TK n/n-1	Prix n/n-1	VOL n/n-1	PTK moyen
France + International								
Ensemble	1990	39 334	85 539			102,6		0,46
	1991	41 557	88 213	105,7	103,1	101,8	103,8	0,47
	1992	43 951	91 903	105,8	104,2	100,8	104,9	0,48
	1993	42 865	89 837	97,5	97,8	99,7	97,8	0,48
ZC	1990	11 880	17 751			109,3		0,67
	1991	12 463	17 760	104,9	100,1	100,0	104,9	0,70
	1992	11 975	17 566	96,1	98,9	99,0	97,1	0,68
	1993	12 391	17 363	103,5	98,8	102,1	101,3	0,71
ZL	1990	27 454	67 788			100,9		0,41
	1991	29 094	70 453	106,0	103,9	101,5	104,4	0,41
	1992	31 976	74 337	109,9	105,5	101,7	108,1	0,43
	1993	30 474	72 474	95,3	97,5	98,6	96,6	0,42
France								
Ensemble	1990	28 536	56 751			103,9		0,50
	1991	30 072	58 512	105,4	103,1	100,6	104,8	0,51
	1992	31 222	57 780	103,8	98,7	101,0	102,8	0,54
	1993	31 119	59 389	99,7	102,8	100,4	99,3	0,52
ZC	1990	11 428	17 000			110,5		0,67
	1991	12 050	17 113	105,4	100,7	100,0	105,4	0,70
	1992	11 494	16 856	95,4	98,5	99,1	96,3	0,68
	1993	11 971	16 703	104,1	99,1	102,0	102,1	0,72
ZL	1990	17 108	39 751			101,1		0,43
	1991	18 022	41 398	105,3	104,1	101,1	104,2	0,44
	1992	19 728	43 124	109,5	104,2	102,3	107,0	0,46
	1993	19 148	42 686	97,1	99,0	99,3	97,8	0,45
International								
Ensemble	1990	10 798	28 788			99,9		0,38
	1991	11 485	29 702	106,4	103,2	102,1	104,2	0,39
	1992	12 729	34 123	110,8	114,9	100,5	110,3	0,37
	1993	11 746	30 448	92,3	89,2	97,9	94,2	0,39
ZL	1990	10 346	28 037			100,5		0,37
	1991	11 072	29 055	107,0	103,6	102,1	104,8	0,38
	1992	12 248	31 213	110,6	107,4	100,7	109,9	0,39
	1993	11 326	29 788	92,5	95,4	97,6	94,8	0,38

Source : OEST

Champ : compte d'autrui-véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile

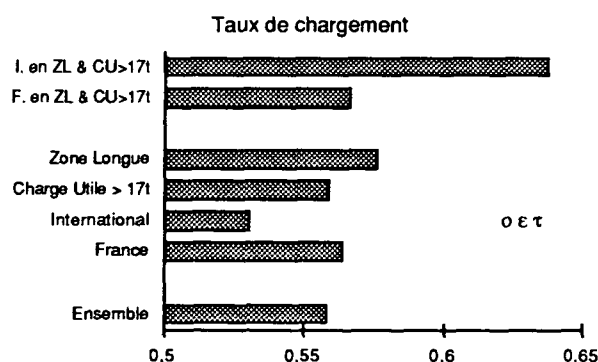
Les prix n/n-1 sont les indices de prix calculés selon la méthode précédemment décrite, en base 100 l'année précédente.
 Les chiffres de la colonne PTK moyen indiquent un niveau de prix moyen évalué par le simple rapport
 chiffre d'affaires (CA) / tonnes-kilomètres (TKM).

Indicateurs physiques de productivité TRM

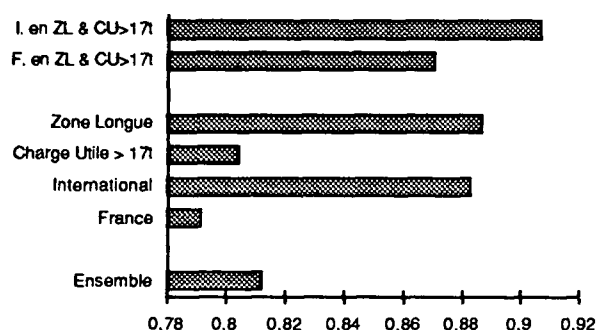
Les indicateurs physiques de productivité sont calculés à partir de l'enquête TRM. Ils concernent uniquement le compte d'autrui et les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile ayant roulé au moins une fois sur la semaine d'enquête. Les résultats présentés cette année sont une première évaluation.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

Les moyennes des 3 taux de productivité physique recouvrent des différences assez importantes entre les "catégories" de transport routier de marchandises.

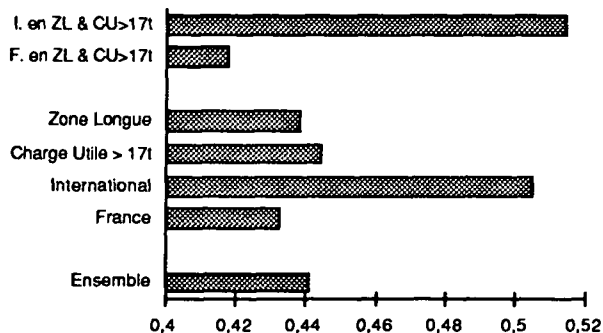
Ratios de productivité en 1993 en compte d'autrui



Taux de distance en charge



Taux de chargement-distance



Source : OEST

Champ : véhicules de plus de 3 tonnes de C.U

On note pour les 3 ratios une meilleure productivité pour l'international que pour la France. S'agissant du taux de chargement et de distance en charge, cela recoupe largement une productivité plus performante en longue qu'en courte distance. La taille du véhicule, ici repérée

Rappel des définitions utilisées

Les ratios utilisent les notions suivantes :

QTE : tonnage transporté

CU : charge utile du véhicule (poids maximal de marchandises déclaré admissible)

DISTT : distance totale parcourue

DISTCH : distance en charge effectuée

T1 : coefficient de redressement lié au plan de sondage de l'enquête TRM pour les kilomètres ou les tonnes

T2 : coefficient de redressement lié au plan de sondage de l'enquête TRM pour les tonnes-kilomètres

Formules de calcul des indicateurs :

Taux de chargement : c'est une évaluation du chargement des véhicules par rapport à leur capacité maximale en terme de tonnage (mesurée par leur charge utile)

$$TQCH_t = \sum_{OEST} ((QTE^o / CU^o) \times T1^o) / \sum_{OEST} T1^o$$

Taux de distance en charge : c'est un taux d'utilisation des distances parcourues. On rapporte les distances effectuées avec chargement aux distances totales parcourues

$$TDCH_t = \sum_{OEST} (DISTCH^o \times T1^o) / \sum_{OEST} (DISTT^o \times T1^o)$$

Taux de chargement-distance : c'est un coefficient qui mesure une situation charge-distance en charge par rapport à un optimum de productivité en regard du parc de véhicule utilisé.

$$TQDCH_t = \sum_{OEST} (DISTCH^o \times QTE^o \times T2^o) / \sum_{OEST} (DISTT^o \times CU^o \times T2^o)$$

5. LES ENTREPRISES

ÉLABORATION DES COMPTES DES ENTREPRISES A L'INSEE

La Direction Générale des Impôts fournit chaque année à l'Insee une exploitation statistique des déclarations fiscales des entreprises soumises aux régimes d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux (BIC). Ces documents constituent une des sources importantes de la Comptabilité Nationale.

La majeure partie des entreprises souscrivent aux BIC. Cependant, ce n'est pas le cas des unités à statut particulier, généralement contrôlées par l'Etat et les collectivités publiques, notamment certaines régies locales de transport.

Les entreprises soumises aux BIC se divisent en trois groupes :

- les entreprises imposées au "bénéfice réel normal" (BRN). Le système comptable y est développé.
- Les entreprises imposées au "régime réel simplifié" (RSI).
- Les entreprises au "forfait" (entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur à un certain seuil et qui n'ont pas opté pour le régime du bénéfice réel).

Plusieurs étapes sont nécessaires pour établir les comptes des entreprises (voir schéma page 125) :

1. Les données sont traitées à l'Insee dans le cadre de l'opération **SUSE** (Système Unifié de Statistiques d'Entreprises), où elles sont mises en cohérence avec les données des enquêtes annuelles d'entreprises (EAE), par une confrontation au niveau individuel qui conduit à améliorer l'information initiale. Ceci permet en particulier de détecter les lacunes et de reclasser les plus grosses unités dans leur secteur d'activité réel.

2. Les schémas comptables des comptes nationaux prévoient deux stades d'élaboration des données relatives aux entreprises:

- les systèmes intermédiaires pour les entreprises;
- le cadre central des comptes nationaux.

La version développée du système intermédiaire d'entreprises, élaborée pour les seules entreprises relevant du régime réel normal des BIC, permet une description complète des opérations économiques des entreprises considérées. Il comporte quatre comptes de flux :

- un compte de production;
- un compte d'exploitation;
- un compte de répartition;
- un tableau de financement

et des bilans d'ouverture et de clôture articulés au tableau de financement.

3. Afin de décrire l'activité de l'ensemble des entreprises, l'Insee élabore également une version simplifiée de ce système intermédiaire, limitée aux trois premiers comptes. Le "système intermédiaire simplifié" (SIS), auparavant appelé "compte standard", distingue plusieurs catégories d'entreprises (soumis aux BIC ou non, sociétés ou entreprises individuelles, ...) pour chaque niveau 90 de la nomenclature des comptes nationaux.

4. Les comptes figurant dans le cadre central des comptes nationaux ne sont élaborés qu'au niveau 40 de la nomenclature des comptes nationaux (où le transport ne constitue qu'une seule modalité: T31), avec une simple distinction entre SQS et EI. Cependant, les comptes des grandes entreprises nationales (GEN: SNCF, RATP, Air France et Air Inter) sont élaborés individuellement.

1. Les données fiscales des entreprises

Tous ces comptes sont issus des données contenues dans les déclarations fiscales annuelles des entreprises (document DGI 2050-N à 2058-CN). Le Plan Comptable Général de 1982, applicable aux entreprises à partir de 1984, a assez profondément modifié la présentation antérieure du Plan comptable de 1957. Il regroupe notamment dans un seul compte, le compte de résultat, des éléments qu'on trouvait antérieurement dans le compte d'exploitation générale et dans le compte de pertes et profits. A côté du compte de résultat, le PCG 82 fait apparaître le bilan et l'annexe. Celle-ci fournit des éléments d'information permettant de mieux comprendre les documents financiers de l'entreprise, tel les investissements en crédit-bail.

Le compte de résultat prend en considération toutes les opérations de l'entreprise et isole plusieurs niveaux de résultats :

- un "**résultat courant**" qui provient des opérations habituelles de l'entreprise. Lui-même se décompose en un **résultat d'exploitation** qui a trait à l'activité industrielle et commerciale courante de l'entreprise et un **résultat financier** qui concerne les différents aspects de l'activité financière de l'entreprise.

- un "**résultat exceptionnel**" qui provient d'opérations à caractère assez exceptionnel.

Le bilan (établi non en flux mais en stock) fait ressortir les actifs et les passifs, ainsi que le résultat net comptable de l'entreprise, comme une ressource du côté du passif s'il est positif.

Passage entre le compte de résultats des entreprises et les soldes intermédiaires de gestion

données fiscales du compte de résultat				soldes intermédiaires de gestion	
charges		produits			
		production vendue	a	<u>compte de production</u>	
		production stockée	b	production de l'exercice	(1) = a+b+c
		production immobilisée	c		
achats consommés	e			consommations intermédiaires	(2) = e+f
autres achats, charges externes	f				
				valeur ajoutée brute	(3) = (1)-(2)
				<u>compte d'exploitation</u>	
rémunération (sal.+ch. sociales)	h	subventions d'exploitation	g		
impôts et taxes	i			excédent brut d'exploitation	(4) = (3)+g-h-i
				<u>compte de répartition</u>	
charges financières	l	produits financiers	j		
autres charges courantes	m	autres produits courants	k	Profit brut courant avant impôt	(5)=(4)+j+k-l-m
charges exceptionnelles	o	produits exceptionnels	n		
impôts sur les sociétés	p				
participation des salariés	q			capacité d'autofinancement	(6)=(5)+n-o-p-q
dividendes distribués	r			autofinancement brut	(7) = (6)-r

2. La détermination des principaux soldes comptables

Le "système intermédiaire" permet d'établir des **soldes intermédiaires de gestion** à partir du compte de résultat. Ces soldes représentent des paliers dans la formation des résultats. C'est un découpage du compte de résultat permettant de calculer des blocs significatifs aidant à l'interprétation et à la compréhension financière. A travers trois comptes (de production, d'exploitation et de répartition), on déduit les trois grands soldes intermédiaires de gestion que sont la valeur ajoutée brute (VA), l'excédent brut d'exploitation (EBE) et l'autofinancement brut (ou épargne brute, cf tableau ci-dessus).

3. Le système intermédiaire simplifié

Le Plan Comptable Général (PCG) de 1982 a modifié sensiblement la structuration de l'information de base des entreprises ce qui nécessite des tables de passage entre les comptes établis depuis 1984 et ceux élaborés jusqu'en 1983 à partir du Plan Comptable Général de 1957. Ainsi dans le PCG 82, la production non stockée est égale au chiffre d'affaires hors taxes du PCG auxquels il faut retrancher les "autres ressources" (PCG 82) et ajouter les subventions d'exploitation, dividendes et intérêts reçus, du PCG 82, ces deux derniers termes correspondant aux produits financiers du PCG 57. Les "autres ressources" ont en effet un contenu plus large que dans l'ancien compte standard puisqu'elles incluent notamment les "autres produits de gestion courante", autrefois inclus pour partie dans les produits accessoires.

En outre, les "autres charges courantes" ne sont pas incluses dans les consommations intermédiaires, mais viennent en déduction de l'EBE au même titre que les charges financières. Toutefois, pour des raisons de comparabilité avec les données du Plan comptable de 1957 (ces autres charges n'étaient pas isolées mais incluses dans les postes "TFSE" ou "Frais divers de gestion"), ils sont réintroduits dans les consommations intermédiaires du système intermédiaire simplifié.

Le bilan, lui, est difficile à comparer entre les deux plans comptables, donc entre les deux systèmes intermédiaires simplifiés. On a cependant établi une table de passage qui doit être prise avec précaution. S'agissant des immobilisations, elles sont de trois natures dans le PCG 82 - incorporelles, corporelles, financières - . Si ces dernières correspondent à peu près aux "autres valeurs immobilisées" du PCG 57, les deux premières ne peuvent être assimilées aux "frais d'établissement" et aux "Immobilisations". Faute d'information, on les a rétropolées comme le total de ces deux éléments. En outre, le PCG 82 permet de distinguer des "**dettes financières**" (emprunts obligataires et dettes financières hors concours de trésorerie) et des **dettes d'exploitation** qui comprennent les avances et acomptes reçus, les dettes fournisseurs, les dettes fiscales et sociales et les autres dettes. Ces catégories ne correspondent pas exactement aux **Dettes à long et moyen terme** et **Dettes à court terme**. En effet dans le PCG 57, une dette à long et moyen terme qui arrive à échéance proche, était reclassée en dette à court terme, alors que dans le PCG 82, les dettes sont classées selon leur nature initiale. Ceci explique un montant sensiblement plus élevé des dettes financières en 1984 (PCG 82) que des dettes à moyen et long terme en 1983 (PCG 57). On a fait évoluer les deux catégories de dettes selon les mêmes taux entre 1983 et 1984, rétropolant avant 1983 les dettes financières comme les dettes à long et moyen terme, et les dettes d'exploitation comme les dettes à court terme. De toute évidence, les comptes de l'année 1984 doivent être pris avec beaucoup de prudence, d'autant que le passage entre les deux plans comptables, semble avoir entraîné des problèmes sur cette seule année.

De plus, les comptes publiés ici sont parfois simplifiés par rapport aux comptes de l'Insee. S'agissant du compte de résultat, les principales simplifications concernent notamment le passage du Profit brut courant avant impôt (PBCAI) à l'autofinancement. Pour

passer du premier au second, on ne retire ici que les impôts sur les sociétés et les dividendes versés, supposant négligeable la participation des salariés et les produits et charges exceptionnels. S'agissant du bilan, la principale simplification faite dans ce Rapport est de déduire par solde du total du bilan et des actifs immobilisés, les actifs circulants, alors qu'en fait le total du bilan est la somme des actifs immobilisés, des actifs circulants et des charges de régularisation qui comprennent notamment les "charges à répartir sur plusieurs exercices". Tous ces traitements particuliers, qu'ils proviennent de l'Insee (affectation des autres charges dans les consommations intermédiaires) ou d'une simplification pour ce Rapport, ne sont pas très gênants dans le cas des entreprises de Transport Routier de Marchandises du fait de la faiblesse des montants faisant l'objet de ces traitements particuliers. En revanche, pour les comptes des dix sociétés d'autoroute, il convenait de "refaire" leurs comptes sur le modèle du Système Intermédiaire. Surtout il convenait d'isoler les comptes de régularisation ("pieds de bilan") dans le bilan du fait de l'importance des "charges à répartir" (charges différées).

4. Le compte de secteur des Grandes Entreprises Nationales

1 - Le crédit - bail

Dans la base 1971 de la Comptabilité Nationale, le paiement d'une redevance de crédit-bail était considéré comme une consommation intermédiaire de services non financiers.

En base 1980, le traitement du crédit-bail est le suivant:

- l'année de signature du contrat, on comptabilise la valeur du bien acheté (par exemple un TGV pour la SNCF ou un avion pour Air France) en Formation Brute de Capital Fixe de l'unité utilisatrice du bien.
- chaque année on comptabilise en intérêts versés la partie de la redevance payée par l'entreprise correspondant aux intérêts tandis que la partie correspondant à l'amortissement du capital est interprétée comme le remboursement d'une dette.

2 - Les intérêts

Les postes "intérêts versés" et "intérêts reçus" correspondent aux intérêts échus.

3 - Le traitement des flux sociaux

Le contenu des différents postes se rapportant aux salaires et aux charges sociales est le suivant:

$$R10 = R11 + R12 + R13, \text{ où}$$

R11 = Salaires en espèces + Avantages en nature + Versements au Comité d'entreprise.

R12 = Cotisations sociales effectives (notamment cotisations pour le personnel en activité).

R13 = R63, c'est-à-dire R13 = R642 - R622 + solde des transferts

Le poste R13 correspond à un flux de rémunération mesuré par la contribution de l'employeur au régime d'assurance sociale qu'il organise lui-même. Il lui correspond un flux équivalent de cotisation R63. La valeur des cotisations fictives s'obtient comme solde des opérations du régime interne. Le poste R642 correspond aux prestations sociales directement servies par l'employeur et le R622 aux cotisations sociales effectives à la charges des salariés + solde des compensations entre régimes. Les transferts figurent dans les postes R651 ou R69. Globalement, ce traitement aboutit à une augmentation des montants liés aux flux sociaux tant en ressources qu'en emplois et influe sur la définition des soldes intermédiaires, EBE ou RDB.

Outre ces traitements spécifiques à la base 80, il convient de rappeler que le passage de la comptabilité d'entreprise à la comptabilité nationale peut entraîner des différences conceptuelles et quantitatives importantes, EBE, FBCF etc

De plus, les comptes sectoriels des GEN ne sont pas exactement comparables aux comptes intermédiaires simplifiés des sociétés et quasi sociétés hors GEN. En toute rigueur, pour une telle comparaison, ces comptes devraient être établis sous formes de comptes intermédiaires simplifiés (ou les comptes des entreprises de transport hors GEN sous forme de comptes de secteur).

Quatre étapes d'estimation des comptes des entreprises

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

-> L'estimation provisoire est basée sur une exploitation à échantillon constant de l'EAE portant sur l'année N, confrontée à d'autres données (trafic de l'enquête TRM de l'OEST, évolution du chiffre d'affaires de l'enquête CA3 de l'Insee...). La fragilité de ces estimations provient notamment du fait que les panels omettent toute l'évolution liée aux entreprises qui se sont créées ou dissoutes pendant l'année, ainsi que les changements de secteur. C'est ce qui explique la différence entre les deux dernières lignes du tableau ci-dessous.

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

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

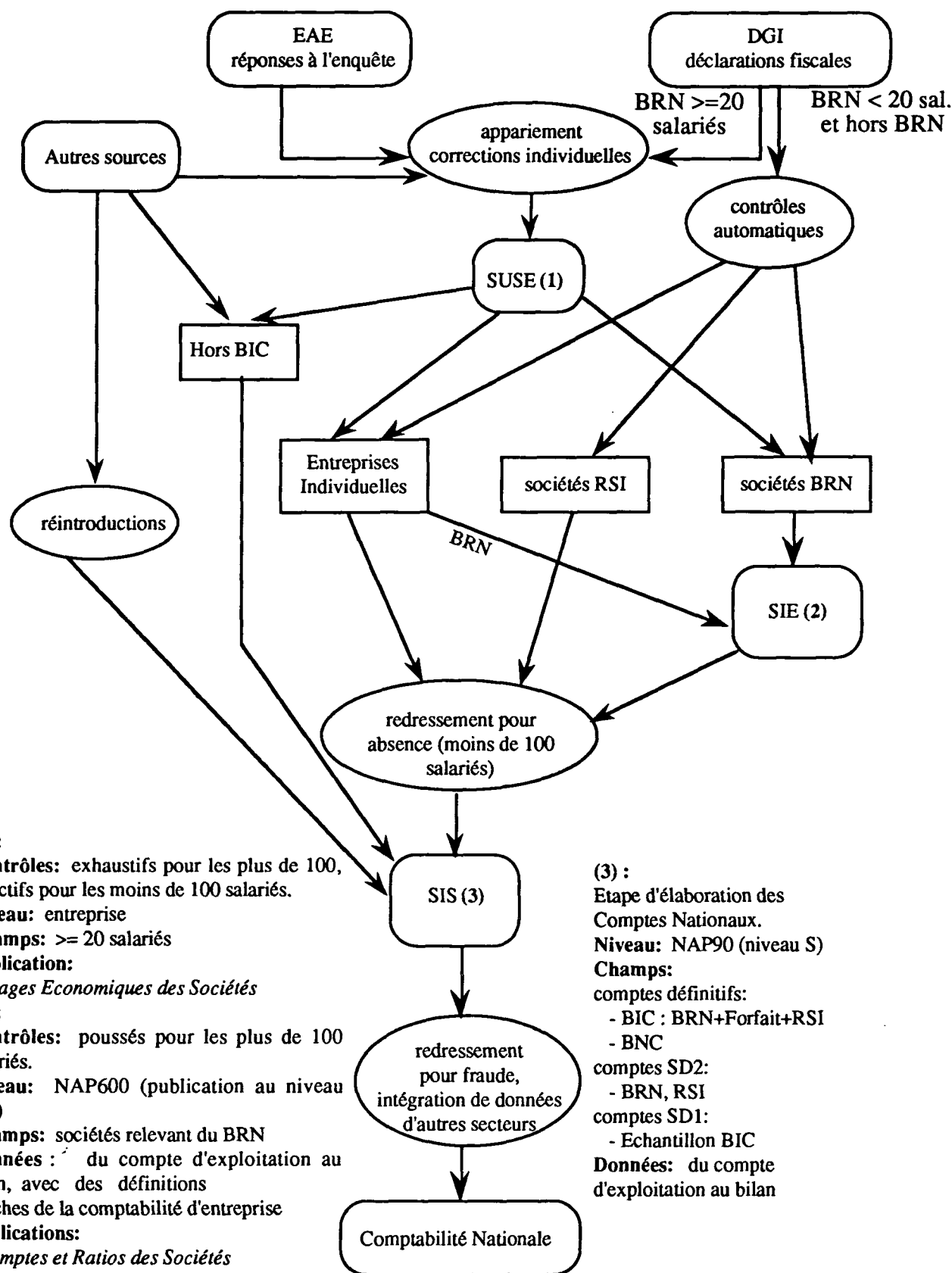
-> Enfin, les chiffres définitifs (N-3, soit 1990, et années antérieures dans ce rapport) sont ceux du système intermédiaire simplifié de l'Insee. Les corrections par rapport aux estimations antérieures, y compris le compte SD2, peuvent ne pas être négligeables (tableau ci-dessous).

Estimations successives des comptes 1990 des entreprises de transport routier de marchandises

évolution, en %

source	production	valeur ajoutée	EBE	PBCAI	investissement
SIS définitif	7,7	6,0	3,6	0,6	-22,6
rapport 92	8,8	7,2	4,8	1,9	-11,3
rapport 91	9,3	6,7	1,6	-0,2	-10,8
rapport 90	6,3	4,6	-1,5	-2,9	-7,1
EAE	8,8	6,9	4,5	2,2	-12,1
EAE champ constant	7,9	5,9	2,7	-0,3	-11,5

La production des comptes d'entreprises par l'Insee sources et traitements



Notes : Voir signification des sigles en annexe.

. Les comptes portant sur l'année N sont publiés en version SD1 au milieu de l'année N+2, en version SD2 l'année N+3 et sont définitifs au milieu de l'année N+4.

TABLEAU 5.1

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - SNCF

en millions de francs

EMPLOIS	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION											
P20 Consommation intermédiaire	15592	15907	16341	15699	15688	16187	17195	18684	19890	21659	20709
N1 Valeur ajoutée brute	32394	35437	37945	37888	38163	40646	41888	42124	42367	43609	40769
Total	47986	51344	54286	53587	53851	56833	59083	60808	62257	65268	61478
COMPTE D'EXPLOITATION											
R10 Rémunérations des salariés ...	37455	38366	39734	39471	39182	39448	40725	40946	42122	43811	44049
R20 Impôts liés à la production	1261	1350	1372	1565	1568	1699	1784	1997	1910	2005	2158
N2 Excédent brut d'exploitation ...	7171	13711	15588	15450	16715	18800	19876	17322	14314	14314	11663
Total	45887	53427	56694	56486	57465	59947	62385	60265	58346	60130	57870
COMPTE DE REVENU											
R41 Intérêts effectifs	7019	8912	9387	9398	9202	9655	10274	10980	12108	13803	15586
R43-44 Revenus prop. et entrep.	5	6									
R46 Participation des salariés											
R51 Primes nettes ass. dommages	10	13	16	17	16	21	24	23	23	28	27
R61 Impôts revenu et patrimoine	221	271	278	286	297	307	313	316	313	320	309
R64 Prestations sociales	22265	24858	25385	25560	25839	26738	27902	29114	29639	30374	30617
R66 Transferts admin. privées	1	89	87	62	56	68	79	82	102	64	62
R69 Transferts courants divers	330	352	602	850	685	1079	735	774	864	847	1132
N3 Revenu disponible brut	1375	5423	6401	6231	7761	8950	9818	6492	2330	681	-3919
Total	31226	39924	42156	42404	43856	46818	49145	47781	45379	46117	43814
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU											
N4 Epargne brute	1375	5423	6401	6231	7761	8950	9818	6492	2330	681	-3919
COMPTE DE CAPITAL											
P41 Formation brute capital fixe ...	14314	13853	13388	15800	15594	18192	18107	23117	27435	30236	25010
P42 Variation des stocks	108	-31	-135	19	-285	-295	-70	339	245	126	
P70 Acq. nettes ter., actifs incorp.	-10	-185	-142	-295	-165	-1262	-418	-662	-646	139	229
R79 Autres transferts en capital ..	26	157	285	140	635	123	82	78	13	71	72
N5 Capacité de financement	-12026	-7431	-5803	-7994	-6974	-7323	-7287	-15452	-19295	-23497	-21904
Total	2412	6363	7593	7670	8805	9435	10414	7420	7752	7075	3407
COMPTE FINANCIER											
F00 Moyens paiement internat.	36	12	-83	-5	-6	3	-17	10	18	25	
F10-20 Monnaie, dépôts non monét.	474	756	-35	628	-37	-105	697	855	764	521	
F30-40-50 Bons négociables, titres	68	319	631	-704	-356	143	-501	1049	114	145	
F60 Crédits à court terme	2998	193	1675	-1920	-1391	2087	6307	-2133	1862	3060	
F70 Crédits à moyen et long terme	58	1088	286	174	140	113	396	278	-32	-291	
Total	3634	2368	2474	-1827	-1650	2241	6882	59	2726	3460	

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

TABLEAU 5.1 (suite)

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - SNCF

en millions de francs

RESSOURCES	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION											
P10 Production	47986	51344	54286	53587	53851	56833	59083	60808	62257	65268	61478
COMPTE D'EXPLOITATION											
N1 Valeur ajoutée brute	32394	35437	37945	37888	38163	40646	41888	42124	42367	43609	40769
R30 Subventions d'exploitation	13493	17990	18749	18598	19302	19301	20497	18141	15979	16521	17101
Total	45887	53427	56694	56486	57465	59947	62385	60265	58346	60130	57870
COMPTE DE REVENU											
N2 Excédent brut d'exploitation ...	7171	13711	15588	15450	16715	18800	19876	17322	14314	14314	11663
R41 Intérêts effectifs	1358	902	677	531	678	674	860	727	778	761	845
R43-44 Revenus prop. et entrep.	271	311	312	333	411	412	377	410	439	456	476
R52 Indemnités d'ass. dommages	73										
R62 Cotisations sociales salariés	1157	1442	1496	1551	1646	1666	1942	1993	1736	1781	1791
R63 Cotisations sociales fictives	8856	8703	8499	8424	8307	8785	9261	9141	9701	9969	10095
R69 Transferts courants divers	12340	14855	15584	16115	16099	16481	16829	18188	18411	18836	18944
Total	31226	39924	42156	42404	43856	46818	49145	47781	45379	46117	43814
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU											
N3 Revenu disponible brut	1375	5423	6401	6231	7761	8950	9818	6492	2330	681	-3919
COMPTE DE CAPITAL											
N4 Epargne brute	1375	5423	6401	6231	7761	8950	9818	6492	2330	681	-3919
R71 Aides à l'investissement	325	218	1173	1426	1041	484	596	928	1376	2242	3174
R79 Autres transferts en capital ..	712	722	19	13	3	1			4046	4152	4152
Total	2412	6363	7593	7670	8805	9435	10414	7420	7752	7075	3407
COMPTE FINANCIER											
F20 Dépôts non monétaires	22	117	216	1100	123	51	131	-462	88	-334	
F30-40 Obligations	7796	5406	2957	4802	6573	5146	3811	10262	13800	14437	
F50 Actions, autres participations					2400	1700	1753		1	752	
F60 Crédits à court terme	7381	2705	3219	845	-5397	-1978	3928	4807	4679	8599	
F70 Crédits à moyen et long terme	3498	1573	2280	-232	203	922	2010	937	3712	1828	
N6 Solde des créances et dettes ..	-15063	-7433	-6198	-8342	-5552	-3600	-4751	-15485	-19554	-21822	
Total	3634	2368	2474	-1827	-1650	2241	6882	59	2726	3460	
N0 Ajustement	3037	2	395	348	-1422	-3723	8198	4102	2527		
N5 Capacité de financement	-12026	-7431	-5803	-7994	-6974	-7323	-7287	-15452	-19295	-23497	-21904

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

TABLEAU 5.2

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - RATP

en millions de francs

EMPLOIS		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION												
P20	Consommation intermédiaire	1888	1996	2126	2181	2138	2053	2201	2453	2800	2682	2783
N1	Valeur ajoutée brute	4896	5393	5826	6152	6424	6661	6939	7648	7748	8260	8666
	Total	6784	7389	7952	8333	8562	8714	9140	10101	10548	10942	11449
COMPTE D'EXPLOITATION												
R10	Rémunérations des salariés ...	7319	7839	8402	8622	8821	9029	9636	9989	10714	10727	11074
R20	Impôts liés à la production	522	597	640	708	719	745	678	737	819	893	932
N2	Excédent brut d'exploitation ...	1627	1924	2251	2774	2858	3034	2125	2136	1752	2588	2644
	Total	9468	10360	11293	12104	12398	12808	12439	12862	13285	14208	14650
COMPTE DE REVENU												
R41	Intérêts effectifs	1185	1374	1594	1430	1678	1633	1603	1691	1687	1704	1757
R43-44	Revenus prop. et entrep.	1	2	1	1	4	3		1	2	1	1
R46	Participation des salariés											
R51	Primes nettes ass. dommages	2	4	3	4	4	3	3	4	3	4	4
R61	Impôts revenu et patrimoine	13	16	17	21	16	18	19	28	21	21	23
R64	Prestations sociales	2361	2582	2753	2847	2968	3105	3337	3536	3813	3790	3927
R66	Transferts admin. privées				1							
R69	Transferts courants divers	96	117	210	170	176	193	208	189	220	231	241
N3	Revenu disponible brut	685	710	721	1447	1254	1506	665	568	52	929	919
	Total	4343	4805	5299	5921	6100	6461	5835	6017	5798	6680	6872
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU												
N4	Epargne brute	685	710	721	1447	1254	1506	665	568	52	929	919
COMPTE DE CAPITAL												
P41	Formation brute capital fixe ...	2443	2087	2684	2197	2659	2321	2209	3240	3456	3877	5194
P42	Variation des stocks	48	37	46	26	75	45	-84	35	1	-4	-1
P70	Acq. nettes ter., actifs incorp.		1	48	47	9	-24	2	23	12	12	18
R79	Autres transferts en capital ..	42	46	221	64	62	54	46	64	71	80	73
N5	Capacité de financement	-1199	-613	-1393	-190	-840	-26	-443	-1477	-2728	-2012	-3206
	Total	1334	1558	1606	2144	1965	2370	1730	1885	812	1953	2078
COMPTE FINANCIER												
F00	Moyens paiement internat.											
F10-20	Monnaie, dépôts non monét.	-102	-60	92	-322	-534	397	-4	-195	13	53	
F30-40-50	Bons négociables, titres	30	271	-215	740	-579	951	-477	-692	454	1107	
F60	Crédits à court terme	234	852	710	310	337	-493	-526	527	-452	-211	
F70	Crédits à moyen et long terme	25	23	14	4	21	37	13	14	-10	28	
	Total	187	1086	601	732	-755	892	-994	-346	5	977	

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

TABLEAU 5.2 (suite)

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - RATP

en millions de francs

RESSOURCES		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION												
P10	Production	6784	7389	7952	8333	8562	8714	9140	10101	10548	10942	11449
COMPTE D'EXPLOITATION												
N1	Valeur ajoutée brute	4896	5393	5826	6152	6424	6661	6939	7648	7748	8260	8666
R30	Subventions d'exploitation	4572	4967	5467	5952	5974	6147	5500	5214	5537	5948	5984
	Total	9468	10360	11293	12104	12398	12808	12439	12862	13285	14208	14650
COMPTE DE REVENU												
N2	Excédent brut d'exploitation ...	1627	1924	2251	2774	2858	3034	2125	2136	1752	2588	2644
R41	Intérêts effectifs	176	177	143	127	84	119	160	148	80	140	140
R43-44	Revenus prop. et entrep.	11				1	2	4	4	5	6	6
R52	Indemnités d'ass. dommages	7										
R62	Cotisations sociales salariés	220	280	296	316	345	398	496	520	473	503	521
R63	Cotisations sociales fictives ..	2205	2361	2539	2624	2715	2815	2962	3109	3375	3322	3440
R69	Transferts courants divers	97	63	70	80	97	93	88	100	113	121	121
	Total	4343	4805	5299	5921	6100	6461	5835	6017	5798	6680	6872
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU												
N3	Revenu disponible brut	685	710	721	1447	1254	1506	665	568	52	929	919
COMPTE DE CAPITAL												
N4	Epargne brute	685	710	721	1447	1254	1506	665	568	52	929	919
R71	Aides à l'investissement	649	848	860	676	619	819	1149	1282	759	1028	1160
R79	Autres transferts en capital ..			25	21	92	45	-84	35	1	-4	-1
	Total	1334	1558	1606	2144	1965	2370	1730	1885	812	1953	2078
COMPTE FINANCIER												
F20	Dépôts non monétaires											
F30-40	Obligations	670	1071	1562	3466	-495	1539	331	-53	2057	1832	
F50	Actions, autres participations				1859							
F60	Crédits à court terme	95	298	217	296	436	-148	321	369	70	115	
F70	Crédits à moyen et long terme	872	363	189	-4457	-109	-522	-580	-311	-71	-381	
N6	Solde des créances et dettes ..	-1450	-646	-1367	-432	-587	23	-1066	-351	-2051	-589	
	Total	187	1086	601	732	-755	892	-994	-346	5	977	
N0	Ajustement	251	33	-26	242	-253	-49	-92	574	-2139		
N5	Capacité de financement	-1199	-613	-1393	-190	-840	-26	-443	-1477	-2728	-2012	-3206

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

TABLEAU 5.3

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - AIR FRANCE

en millions de francs

EMPLOIS		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION												
P20	Consommation intermédiaire	13488	15366	16804	14449	15054	16679	20996	22616	21630	25290	24873
N1	Valeur ajoutée brute	11044	12477	13591	13643	14211	15090	14522	12478	14004	16610	14453
	Total	24532	27843	30395	28092	29265	31769	35518	35094	35634	41900	39326
COMPTE D'EXPLOITATION												
R10	Rémunérations des salariés ...	6369	6986	7561	7927	8239	8730	9426	9940	9964	12393	12378
R20	Impôts liés à la production	240	275	322	346	394	404	430	501	461	647	613
N2	Excédent brut d'exploitation ...	4740	5354	5760	5419	5578	5956	4666	2037	3579	3570	1462
	Total	11349	12615	13643	13692	14211	15090	14522	12478	14004	16610	14453
COMPTE DE REVENU												
R41	Intérêts effectifs	982	975	851	705	626	642	757	1470	1895	2269	2247
R43-44	Revenus prop. et entrep.					138	195	288	200			
R46	Participation des salariés				68	52	49	83	43	2		
R51	Primes nettes ass. dommages	109	108	297	278	271	263	193	200	197	135	124
R61	Impôts revenu et patrimoine	3	25	118	790	440	361	75	31	34	50	48
R64	Prestations sociales											
R66	Transferts admin. privées											
R69	Transferts courants divers	1179	1341	1439	1347	1321	1430	1509	1589	1601	2028	1960
N3	Revenu disponible brut	2636	3328	4045	2447	3020	3520	2147	-935	157	-349	-2218
	Total	4909	5777	6750	5635	5868	6460	5052	2598	3886	4133	2161
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU												
N4	Epargne brute	2636	3328	4045	2447	3020	3520	2147	-935	157	-349	-2218
COMPTE DE CAPITAL												
P41	Formation brute capital fixe ...	1816	1542	2358	3211	1523	4414	3769	3618	6450	5142	4967
P42	Variation des stocks	-13	21	64	-3	11	33	89	100	-35	-99	-83
P70	Acq. nettes ter., actifs incorp.	1	2	2	10	4	3	6	16	23	11	11
R79	Autres transferts en capital ..		32	35	34	52	315	42	192	137	158	513
N5	Capacité de financement	832	1731	1586	-805	1430	-1245	-1759	-4861	-6418	-5561	-7626
	Total	2636	3328	4045	2447	3020	3520	2147	-935	157	-349	-2218
COMPTE FINANCIER												
F00	Moyens paiement internat.											
F10-20	Monnaie, dépôts non monét.	606	226	-496	-138	498	17	1981	-2414	-210	-24	
F30-40-50	Bons négociables, titres	113	1217	2068	259	47	-64	-1074	3671	1173	-5679	
F60	Crédits à court terme	573	619	28	-682	285	673	713	908	344	1824	
F70	Crédits à moyen et long terme	-305	30	175	208	322	-313	1360	814	-678	7	
	Total	987	2092	1775	-353	1152	313	2980	2979	629	-3872	

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

Note : * Air France + UTA. Les autres colonnes de ce tableau porte sur l'entreprise Air France avant l'absorption d'UTA.

TABLEAU 5.3 (suite)

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - AIR FRANCE

en millions de francs

RESSOURCES	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION											
P10 Production	24532	27843	30395	28092	29265	31769	35518	35094	35634	41900	39326
COMPTE D'EXPLOITATION											
N1 Valeur ajoutée brute	11044	12477	13591	13643	14211	15090	14522	12478	14004	16610	14453
R30 Subventions d'exploitation	305	138	52	49							
Total	11349	12615	13643	13692	14211	15090	14522	12478	14004	16610	14453
COMPTE DE REVENU											
N2 Excédent brut d'exploitation ...	4740	5354	5760	5419	5578	5956	4666	2037	3579	3570	1462
R41 Intérêts effectifs	160	413	343	204	275	481	348	375	226	469	582
R43-44 Revenus prop. et entrep.	9	10	7	12	15	23	38	186	81	94	117
R52 Indemnités d'ass. dommages			640								
R62 Cotisations sociales salariés											
R63 Cotisations sociales fictives .											
R69 Transferts courants divers											
Total	4909	5777	6750	5635	5868	6460	5052	2598	3886	4133	2161
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU											
N3 Revenu disponible brut	2636	3328	4045	2447	3020	3520	2147	-935	157	-349	-2218
COMPTE DE CAPITAL											
N4 Epargne brute	2636	3328	4045	2447	3020	3520	2147	-935	157	-349	-2218
R71 Aides à l'investissement											
R79 Autres transferts en capital ..											
Total	2636	3328	4045	2447	3020	3520	2147	-935	157	-349	-2218
COMPTE FINANCIER											
F20 Dépôts non monétaires	77		-1	33	30	40	66	39	-28	-1	
F30-40 Obligations	-292	-527	-309	178	-407	440	2624	3598	435	4120	
F50 Actions, autres participations	737		236	785	399				627	-3488	
F60 Crédits à court terme	773	1265	875	119	937	-301	635	650	76	3421	
F70 Crédits à moyen et long terme	-832	-334	-362	-803	-1449	297	2097	2187	2956	1438	
N6 Solde des créances et dettes ..	524	1688	1336	-665	1642	-163	-2442	-3495	-3437	-9362	
Total	987	2092	1775	-353	1152	313	2980	2979	629	-3872	
N0 Ajustement	308	43	250	-140	-212	-1082	1736	-1424	2944		
N5 Capacité de financement	832	1731	1586	-805	1430	-1245	-1759	-4861	-6418	-5561	-7626

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

Note : * Air France + UTA. Les autres colonnes de ce tableau porte sur l'entreprise Air France avant l'absorption d'UTA.

TABLEAU 5.4

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - AIR INTER

en millions de francs

EMPLOIS	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION											
P20 Consommation intermédiaire	2661	2809	3062	2893	3253	3861	4577	5513	5802	6015	5986
N1 Valeur ajoutée brute	2007	2298	2662	3457	3549	3528	4239	4259	4877	5409	5461
Total	4668	5107	5724	6350	6802	7389	8816	9772	10679	11424	11447
COMPTE D'EXPLOITATION											
R10 Rémunérations des salariés ...	1586	1800	1939	2085	2364	2630	2883	3245	3384	3634	3743
R20 Impôts liés à la production	63	68	79	90	135	145	166	239	277	394	443
N2 Excédent brut d'exploitation ...	391	452	646	1284	1050	754	1190	775	1216	1381	1275
Total	2040	2320	2664	3459	3549	3529	4239	4259	4877	5409	5461
COMPTE DE REVENU											
R41 Intérêts effectifs	59	59	63	39	16	50	122	133	175	209	193
R43-44 Revenus prop. et entrep.	19	20	6	23	31	34	38	38			
R46 Participation des salariés	18	18	5	28	95	61	13	1			
R51 Primes nettes ass.dommages	32	34	39	43	50	63	70	84	83	83	83
R61 Impôts revenu et patrimoine	105	69	14	253	699	174	-88	-15			
R64 Prestations sociales											
R66 Transferts admin.privées											
R69 Transferts courants divers			1	2	3	1	2	1	1	3	2
N3 Revenu disponible brut	283	369	634	987	264	532	1172	709	1103	1262	1210
Total	516	569	762	1375	1158	915	1329	951	1362	1557	1488
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU											
N4 Epargne brute	283	369	634	987	264	532	1172	709	1103	1262	1210
COMPTE DE CAPITAL											
P41 Formation brute capital fixe ...	282	530	352	102	247	1432	1442	1408	1984	817	764
P42 Variation des stocks	5	6	18	14	9	26	38	37	8	-3	-12
P70 Acq. nettes ter., actifs incorp.											
R79 Autres transferts en capital ..					4	7	11	6	6	20	15
N5 Capacité de financement	-4	-161	281	891	46	-888	-319	-742	-895	428	443
Total	283	375	651	1007	306	577	1172	709	1103	1262	1210
COMPTE FINANCIER											
F00 Moyens paiement internat.											
F10-20 Monnaie,dépôts non monét.	34	-199	-103	241	-21	162	-190	10	62	70	
F30-40-50 Bons négociables,titres	-60	-5	377	216	214	9	-83	-909	-292	-34	
F60 Crédits à court terme	169	141	-131	67	266	79	230	295	-242	908	
F70 Crédits à moyen et long terme			1	-1			555	66	207	-140	
Total	143	-63	144	523	459	250	512	-538	-265	804	

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

TABLEAU 5.4 (suite)

Comptes des Grandes Entreprises Nationales de Transport - AIR INTER

en millions de francs

RESSOURCES		1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p	1993p
COMPTE DE PRODUCTION												
P10	Production	4668	5107	5724	6350	6802	7389	8816	9772	10679	11424	11447
COMPTE D'EXPLOITATION												
N1	Valeur ajoutée brute	2007	2298	2662	3457	3549	3528	4239	4259	4877	5409	5461
R30	Subventions d'exploitation	33	22	2	2		1					
	Total	2040	2320	2664	3459	3549	3529	4239	4259	4877	5409	5461
COMPTE DE REVENU												
N2	Excédent brut d'exploitation ...	391	452	646	1284	1050	754	1190	775	1216	1381	1275
R41	Intérêts effectifs	121	92	73	56	102	155	134	140	129	153	190
R43-44	Revenus prop. et entrep.											
R52	Indemnités d'ass. dommages	4	25	43	35	6	6	5	36	17	23	23
R62	Cotisations sociales salariés											
R63	Cotisations sociales fictives .											
R69	Transferts courants divers											
	Total	516	569	762	1375	1158	915	1329	951	1362	1557	1488
COMPTE D'UTILISATION DU REVENU												
N3	Revenu disponible brut	283	369	634	987	264	532	1172	709	1103	1262	1210
COMPTE DE CAPITAL												
N4	Epargne brute	283	369	634	987	264	532	1172	709	1103	1262	1210
R71	Aides à l'investissement											
R79	Autres transferts en capital ..		6	17	20	42	45					
	Total	283	375	651	1007	306	577	1172	709	1103	1262	1210
COMPTE FINANCIER												
F20	Dépôts non monétaires	27	9	-15	5	42	30	-16	-10	-173		
F30-40	Obligations											
F50	Actions, autres participations											
F60	Crédits à court terme	411	56	130	131	368	550	54	168	78	75	
F70	Crédits à moyen et long terme	-74	89	-78	-389	-9	603	625	179	890	64	
N6	Solde des créances et dettes ..	-221	-217	107	776	58	-933	-151	-875	-1060	665	
	Total	143	-63	144	523	459	250	512	-538	-265	804	
N0	Ajustement	217	56	174	115	-12	45	556	318	-1560	428	
N5	Capacité de financement	-4	-161	281	891	46	-888	-319	-742	-895	428	443

Source : Insee. Ces données sont exprimées en termes de Comptabilité Nationale. Les valeurs de 1993 sont estimatives.

TABLEAU 5.5

S691 Compte des entreprises de transport routier de marchandises

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p
COMPTE DE PRODUCTION										
Production.....	70857	76187	79264	85467	97026	107743	115052	123920	125220	132075
Variation de stocks	56	55	-16	-62	-57	-26	-33	37	-11	-2
TOTAL "ressources"="emplois"	70913	76242	79248	85405	96969	107717	115019	123957	125209	132073
Consommation intermédiaire	41477	45409	47479	49299	56661	63733	69865	76081	77588	81747
Valeur ajoutée brute	29436	30833	31769	36106	40308	43984	45154	47876	47620	50327
COMPTE D'EXPLOITATION										
Valeur ajoutée brute	29436	30833	31769	36106	40308	43984	45154	47876	47620	50327
Subvention d'exploitation	36	41	40	50	86	97	85	76	70	71
TOTAL "ressources"="emplois"	29472	30874	31809	36156	40394	44081	45239	47952	47691	50398
Salaires bruts	13176	14000	14438	15566	18119	19887	21132	22677	22578	24219
Charges sociales	5971	6619	6857	7454	8579	9624	10012	10547	10449	11223
Impôts et taxes	1661	-1876	-1923	2267	2360	2620	2715	2939	2895	3048
Excédent brut d'exploitation	8664	8379	8591	10869	11336	11950	11380	11789	11769	11908
COMPTE DE REPARTITION										
Excédent brut d'exploitation	8664	8379	8591	10869	11336	11950	11380	11789	11769	11908
Produits financiers	164	194	237	243	242	311	340	344	295	341
TOTAL "ressources"="emplois"	8828	8573	8828	11112	11578	12261	11720	12133	12063	12249
Charges financières.....	1735	1817	1811	2022	1808	1974	2159	2519	2410	2459
Profit brut courant avant impôt	7064	6756	7017	9090	9770	10287	9561	9614	9654	9790
HORS COMPTE										
Investissements	5471	5854	5717	6847	8444	9476	12652	9790	9141	8691

Source : Insee (SIS), OEST (EAE 1991, 1992).

Champ : EI + SQS.

TABLEAU 5.6

S691 Compte des SQS de transport routier de marchandises

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p
COMPTE DE PRODUCTION										
Production.....	54472	59483	62470	67754	79659	87830	96424	105021	107143	112553
Variation de stocks	55	55	-3	-50	-42	-15	-77	35	-16	-3
TOTAL "ressources"="emplois"	54527	59538	62467	67704	79617	87815	96347	105056	107127	112550
Consommation intermédiaire	32117	35763	37797	39611	47273	52967	59573	65514	67797	72066
Valeur ajoutée brute	22410	23775	24670	28093	32344	34848	36774	39542	39331	40484
COMPTE D'EXPLOITATION										
Valeur ajoutée brute	22410	23775	24670	28093	32344	34848	36774	39542	39331	40484
Subvention d'exploitation	30	29	33	34	75	81	72	60	60	60
TOTAL "ressources"="emplois"	22440	23804	24703	28127	32419	34929	36846	39602	39390	40544
Salaires bruts.....	11314	12031	12446	13444	15962	17386	18792	20344	20326	21757
Charges sociales	5026	5339	5479	5967	7052	7778	8272	8820	8781	9399
Impôts et taxes	1306	1518	1559	1885	1984	2137	2308	2517	2507	2629
Excédent brut d'exploitation	4794	4916	5219	6831	7421	7628	7474	7921	7776	6760
COMPTE DE REPARTITION										
Excédent brut d'exploitation	4794	4916	5219	6831	7421	7628	7474	7921	7776	6760
Produits financiers	158	184	221	232	231	285	328	332	286	332
TOTAL "ressources"="emplois"	4952	5100	5440	7063	7652	7913	7802	8253	8062	7091
Charges financières.....	1183	1291	1311	1539	1372	1486	1709	2034	1993	2024
Profit brut courant avant impôt	3769	3808	4129	5524	6280	6427	6093	6219	6069	5067
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT										
Profit brut courant avant impôt	3769	3808	4129	5524	6280	6427	6093	6219	6069	5067
TOTAL "ressources"="emplois"	3769	3808	4129	5524	6280	6427	6093	6219	6069	5067
Impôt sur les sociétés	537	570	766	935	1169	1145	908	907	831	825
Dividendes distribués	135	137	148	159	276	409	335	469	435	435
Autofinancement brut.....	3097	3101	3215	4430	4835	4873	4850	1240	4803	3807
BILAN										
Immobilisations incorporelles	787	852	882	936	1052	1081	1100	1240	1187	
Immobilisations corporelles	8027	8684	9138	10213	12538	13702	14659	15401	14569	
Immobilisations financières	1036	1418	1505	1181	1391	1660	2233	3561	3302	
Valeur d'exploitation	719	811	805	789	852	935	1009	1157	1150	
Réalizable, disponible à court terme	16164	16209	17803	20134	24162	27526	29471	39001	38792	
TOTAL "actif"="passif"	26733	27974	30133	33253	39995	44904	48472	60360	59000	
Fonds propres (y compris résultat)	3695	5747	6162	7071	8347	9280	9566	10896	10476	
Emprunts obligataires, dettes finan.	7296	7040	7892	8506	10140	11668	13104	13999	13167	
Autres dettes	15742	15188	16079	17676	21508	23956	25932	35465	35357	
HORS COMPTE										
Dotations aux amortissements	2765	2926	3088	3443	4123	4658	9169	5510	5257	5202
Investissements	4092	4603	4469	5487	6887	7660	8483	8285	7889	7305
Cessions	1672	1913	2151	2342	2796	3290	3736	4307	4400	
Chiffres d'affaires à l'exportation	8275	8768	9828	10510	13148	13729	16048	17561	18459	

Source : Insee (SIS), OEST (EAE 1991, 1992).

Champ : SQS

TABLEAU 5.7

S70 Compte des SQS de navigation Intérieure

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p
COMPTE DE PRODUCTION										
Production.....	1485	1551	1268	934	1219	1634	1862	1423	1601	1580
Variation de stocks	-9	1			-3	-4	-2	-1		
TOTAL "ressources"="emplois"	1476	1552	1268	934	1216	1630	1860	1422	1601	1580
Consommation intermédiaire	972	1037	887	639	813	1068	1158	974	1134	1091
Valeur ajoutée brute	504	515	381	295	403	562	702	448	467	489
COMPTE D'EXPLOITATION										
Valeur ajoutée brute	504	515	381	295	403	562	702	448	467	489
Subvention d'exploitation	2		1	1	2	4	3	1	1	3
TOTAL "ressources"="emplois"	506	515	382	296	405	566	705	449	468	492
Salaires bruts.....	276	258	210	180	225	213	232	242	260	290
Charges sociales	113	110	91	80	104	128	138	102	108	121
Impôts et taxes	31	39	25	17	23	43	46	25	34	36
Excédent brut d'exploitation	86	108	56	19	53	182	289	80	66	45
COMPTE DE REPARTITION										
Excédent brut d'exploitation	86	108	56	19	53	182	289	80	66	45
Produits financiers	10	23	11	6	14	18	29	19	46	33
TOTAL "ressources"="emplois"	96	131	67	25	67	200	318	99	112	78
Charges financières.....	35	39	28	18	30	54	45	15	16	28
Profit brut courant avant impôt	61	92	39	7	37	146	273	84	96	50
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT										
Profit brut courant avant impôt	61	92	39	7	37	146	273	84	96	50
TOTAL "ressources"="emplois"	61	92	39	7	37	146	273	84	96	50
Impôt sur les sociétés	11	14	13	8	10	12	24	24	26	19
Dividendes distribués	6	34	6	3	4	4	3	6	20	20
Autofinancement brut.....	44	44	20	-4	23	130	246	54	50	11
BILAN										
Immobilisations incorporelles	8	10	3	8	8	38	26	7	8	
Immobilisations corporelles	354	421	283	185	347	524	587	284	371	
Immobilisations financières	150	145	141	110	172	266	243	164	277	
Valeur d'exploitation	39	41	32	33	32	25	38	27	29	
Réalizable, disponible à court terme	444	512	401	274	417	577	617	596	709	
TOTAL "actif"="passif"	995	1129	860	611	976	1430	1511	1078	1394	
Fonds propres (y compris résultat)	394	472	336	261	402	627	704	532	692	
Emprunts obligataires, dettes finan.	302	330	236	142	276	434	391	97	202	
Autres dettes	299	327	288	208	298	369	428	449	501	
HORS COMPTE										
Dotations aux amortissements	77	78	60	42	61	68	94	72	81	94
Investissements	177	128	75	44	168	143	183	136	198	201
Cessions	39	32	116	33	22	155	85	45	69	
Chiffres d'affaires à l'exportation	483	535	629	478	468	545	594	533	585	

Source : Insee. Estimation OEST pour 1991 et 1992, à partir de l'EAE.

TABLEAU 5.8

S71 Compte des SQS de transport maritime

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p
COMPTE DE PRODUCTION										
Production.....	25353	25874	25937	20804	17057	18185	20378	22826	29090	26057
Variation de stocks	-65	-1	-200	-221	-97	-38	91	62	-31	-20
TOTAL "ressources"="emplois"	25288	25873	25737	20583	16960	18147	20469	22888	29059	26037
Consommation intermédiaire	20778	20883	20501	15893	13313	13859	16118	19234	24466	22486
Valeur ajoutée brute	4510	4990	5236	4690	3647	4288	4351	3654	4594	3551
COMPTE D'EXPLOITATION										
Valeur ajoutée brute	4510	4990	5236	4690	3647	4288	4351	3654	4594	3551
Subvention d'exploitation	722	761	789	751	754	802	662	694	649	655
TOTAL "ressources"="emplois"	5232	5751	6025	5441	4401	5090	5013	4348	5242	4206
Salaires bruts.....	3364	3262	3366	2956	2708	2583	2363	2481	2982	2676
Charges sociales	1371	1440	1489	1359	1257	1187	989	985	1155	1036
Impôts et taxes	185	208	209	194	190	201	191	194	230	222
Excédent brut d'exploitation	312	841	961	932	246	1119	1470	688	875	272
COMPTE DE REPARTITION										
Excédent brut d'exploitation	312	841	961	932	246	1119	1470	688	875	272
Produits financiers	762	601	555	718	684	619	683	506	665	783
TOTAL "ressources"="emplois"	1074	1442	1516	1650	930	1738	2153	1194	1540	1056
Charges financières.....	958	918	1136	1244	972	838	938	776	890	1216
Profit brut courant avant impôt	66	524	380	406	-42	900	1215	418	650	-161
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT										
Profit brut courant avant impôt	66	524	380	406	-42	900	1215	418	650	-161
TOTAL "ressources"="emplois"	66	524	380	406	-42	900	1215	418	650	-161
Impôt sur les sociétés	48	53	118	240	248	268	414	56	35	42
Dividendes distribués	110	93	111	180	217	163	198	138	179	179
Autofinancement brut.....	-92	378	151	-14	-507	469	603	224	436	-382
BILAN										
Immobilisations incorporelles	51	59	46	70	62	112	333	332	465	
Immobilisations corporelles	8653	10038	9108	8747	7714	6689	6859	7851	7396	
Immobilisations financières	4529	3634	4537	7133	8189	8300	12515	4975	6866	
Valeur d'exploitation	368	978	731	556	365	351	380	412	353	
Réalizable, disponible à court terme	9558	9203	8229	10261	10781	9729	9604	9245	9670	
TOTAL "actif"="passif"	23159	23912	22651	26767	27111	25181	29691	22815	24750	
Fonds propres (y compris résultat)	5961	6159	6483	9326	11993	10908	15171	7723	7353	
Emprunts obligataires, dettes finan.	10372	10707	9954	11202	9754	8437	8212	7963	9122	
Autres dettes	6826	7046	6214	6239	5364	5836	6312	7129	8275	
HORS COMPTE										
Dotations aux amortissements	1472	1087	1346	1451	1265	1279	1281	1275	1395	1381
Investissements	2326	3446	891	2812	1164	1787	2798	3489	3064	5875
Cessions	2182	2421	2111	1726	2102	1928	1982	2202	1762	
Chiffres d'affaires à l'exportation	21184	22460	21366	15812	13308	15214	16855	19287	22593	

Source : Insee. Estimation OEST pour 1991 et 1992, à partir de l'EAE.

TABLEAU 5.9

S72 Compte des SQS de transport aérien hors GEN

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991p	1992p
COMPTE DE PRODUCTION										
Production.....	10905	11733	13372	13787	12768	15266	17084	18891	21493	21461
Variation de stocks	-97	-2	205	-69	66	169	164	129	82	8
TOTAL "ressources"="emplois"	10808	11731	13577	13718	12834	15435	17248	19020	21575	21469
Consommation intermédiaire	7364	7918	9486	9211	8744	10773	12964	13903	15525	15523
Valeur ajoutée brute	3444	3813	4091	4507	4090	4662	4284	5117	6050	5946
COMPTE D'EXPLOITATION										
Valeur ajoutée brute	3444	3813	4091	4507	4090	4662	4284	5117	6050	5946
Subvention d'exploitation	108	117	35	153	63	70	67	76	103	107
TOTAL "ressources"="emplois"	3552	3930	4126	4660	4153	4732	4351	5193	6153	6053
Salaires bruts	1970	2088	2250	2444	2300	2535	2780	3185	3687	3841
Charges sociales	640	693	773	836	780	895	1023	1209	1417	1477
Impôts et taxes	-119	-123	-123	-138	-127	-156	-206	-267	-331	-395
Excédent brut d'exploitation	823	1026	980	1242	946	1146	342	532	718	339
COMPTE DE REPARTITION										
Excédent brut d'exploitation	823	1026	980	1242	946	1146	342	532	718	339
Produits financiers	175	247	280	267	428	569	414	541	438	326
TOTAL "ressources"="emplois"	998	1273	1260	1509	1374	1715	756	1073	1156	666
Charges financières.....	248	338	325	306	332	369	525	776	1089	970
Profit brut courant avant impôt	737	935	935	1203	1042	1346	231	297	67	-304
COMPTE D'AUTOFINANCEMENT										
Profit brut courant avant impôt	737	935	935	1203	1042	1346	231	297	67	-304
TOTAL "ressources"="emplois"	737	935	935	1203	1042	1346	231	297	67	-304
Impôt sur les sociétés	37	60	133	237	168	183	15	1	0	0
Dividendes distribués	39	31	33	100	113	115	128	191	29	4
Autofinancement brut.....	661	844	769	866	761	1048	88	105	39	-309
BILAN										
Immobilisations incorporelles	49	46	32	46	51	135	141	127	143	
Immobilisations corporelles	1690	1596	1679	2396	2531	2931	4745	6545	7715	
Immobilisations financières	598	657	675	672	1005	1538	1700	1888	1933	
Valeur d'exploitation	532	540	719	645	674	765	813	835	993	
Réalizable, disponible à court terme	3137	4027	4750	5417	5601	6102	6883	7212	6072	
TOTAL "actif"="passif"	6006	6866	7855	9176	9862	11471	14282	16607	16857	
Fonds propres (y compris résultat)	1113	1271	2046	2699	2819	3483	3347	3055	3530	
Emprunts obligataires, dettes finan.	1892	2163	1677	2178	2498	2879	5465	6818	6363	
Autres dettes	3001	3432	4132	4299	4545	5109	5469	6734	6964	
HORS COMPTE										
Dotations aux amortissements	645	508	345	741	691	719	884	799	1250	1341
Investissements	934	404	742	1437	1333	2174	3849	5888	2309	1168
Cessions	174	224	648	617	480	983	1124	3098	768	
Chiffres d'affaires à l'exportation	8089	8352	10187	9911	10326	11931	13042	14210	15727	

Source: Insee, OEST (1991, 1992). La rupture de série entre 1986 et 1987 résulte de l'exclusion de Royal Air Maroc du champs.

TABLEAU 5.10
Démographie des entreprises de transport

		1989	1990	1991	1992	1993
S68 transports ferroviaires	créations	2	1	4	4	1
	défaillances					
	nombre	32	29	30	30	
S691 transports routiers de marchandises	créations	7787	7923	7190	6816	5441
	défaillances	999	1417	1707	1713	1950
	nombre	35868	37717	38968	39138	
dont :						
6911 TRM zone longue	créations	1884	2122	1752	1643	1264
	défaillances	463	653	773	747	870
	nombre	13005	13736	13866	13802	
6912 TRM zone courte	créations	5903	5801	5438	5173	4178
	défaillances	536	764	934	966	1080
	nombre	22863	23981	25102	25336	
S692 autres transports terrestres	créations	3514	3515	3207	3370	3409
	défaillances	357	410	421	446	467
	nombre	33906	33389	34541	34213	
dont 6923 taxis	créations	2404	2485	2285	2512	2505
	défaillances	146	164	152	152	166
	nombre	24574	24253	25340	25106	
S70 transports fluviaux	créations	97	121	85	99	70
	défaillances	6	4	6	12	9
	nombre	1713	1567	1525	1481	
S71 transports maritimes	créations	51	65	61	50	79
	défaillances	7	4	5	9	14
	nombre	387	408	452	461	
S72 transport aérien	créations	66	67	64	81	68
	défaillances	10	11	31	29	24
	nombre	399	422	443	473	
S73 services annexes de transport	créations	123	147	143	157	165
	défaillances	16	20	16	23	26
	nombre	1798	1842	1839	1842	
S74 auxiliaires de transport (*)	créations	805	865	731	769	791
	défaillances	170	206	227	256	309
	nombre	5934	6099	6089	6399	
dont :						
7403 aux. transp. terrestre et fluv.	créations	123	106	96	79	181
	défaillances	37	46	58	57	71
	nombre	1233	1225	1154	1171	
7409 agences de voyages	créations	360	409	321	370	420
	défaillances	76	74	91	111	126
	nombre	2464	2650	2744	2933	
T31 secteur des transports (*)	créations	12297	12539	11371	11212	10036
	défaillances	1659	2156	2429	2492	2803
	nombre	79485	80935	83430	83541	

Source : Insee et estimation OEST

Notes : (*) Le routage (NAP 7410) est exclu sur toute la période. Par contre, les remontées mécaniques (NAP 8611) sont prises en compte. Nous avons sensiblement modifié le champ de ce tableau, ce qui explique l'essentiel des différences avec le rapport précédent. (L'Insee a également légèrement modifié le champ des créations.) L'ensemble des entreprises françaises y compris Dom-Tom est couvert. Les créations d'entreprises intègrent les "réactivations". Pour 1993, les créations sont produites en nomenclature NAF. Elles ont été reventilées selon les postes NAP en fonction du nombre d'entreprises par couple (NAF, NAP). Mais seuls les postes NAP relevant du transport ont été retenus, ce qui signifie que toutes les créations des postes NAF 60 à 63 sont comprises dans le chiffre de 1993. Ce choix peut avoir pour conséquence une surestimation relative du chiffre des créations 1993 par rapport à celles des années précédentes. L'estimation de ce nombre provient de la base de dénombrement issue de Sirene. L'évolution 93/92 fournie ici (-10%) diffère de celle figurant dans la Note de Conjoncture de l'OEST (-7%). Le nombre d'entreprises est celui au 31 décembre de l'année concernée. Cette estimation provient du répertoire Sirene, et prend en compte le taux de "faux actifs". Mais elle doit être prise avec prudence. En particulier, les évolutions correspondantes divergent de celles de l'EAE. Le nombre de défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au Bulletin Officiel d'Annonces Civiles et Commerciales (Bodacc) pendant l'année considérée.

TABLEAU 5.11

Flotte en exploitation du Groupe Air France (y compris Air Inter) au 1/1/94 :

ensemble	A300	A310	A320	A330 & 340	B737	B747	B727 & 767	Concorde	autres
229	32	11	56	8	48	39	7	5	35

Source : DGAC

TABLEAU 5.12

Parc et immatriculation du matériel roulant RATP

en nombre de véhicules

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Réseau ferré							
Métro	3492	3472	3472	3472	3464	3460	3489
dont voitures neuves	-	-	-	-	-	-	9
RER	889	904	948	948	948	948	948
dont voitures neuves	52	15	44	-	-	51	-
Ensemble	4381	4376	4420	4420	4412	4459	4437
dont voitures neuves	52	15	44	-	-	31	9
Autobus	3978	3925	3981	4048	4022	3999	3970
dont articulés	255	255	284	323	368	358	384
Motrice de tramway						34	34

Source : RATP

TABLEAU 5.13

Parc et immatriculation du matériel roulant SNCF

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Parc 31 décembre :							
Matériel moteur							
locomotives électriques	2285	2237	2221	2257	2248	2245	2169
Caisses motrices TGV	218	216	276	362	406	412	496
Locomotives Diesel	1977	1930	1904	1904	1934	1949	1801
Matériel de transport de voyageurs							
Voitures réseau principal	8808	8690	8591	8163	7957	7655	7229
Remorques TGV	872	886	1164	1592	1808	1838	2188
Caisses autorails, automotrices et turbotrans	4321	4345	4402	4422	4440	4514	4564
Voitures banlieue parisienne	1085	1081	1073	1251	1243	1226	1213
Matériel de transport de marchandises							
Wagons SNCF	109	101	96	89	84	80	76
Wagons de particuliers	72	73	72	74	74	72	70
Livraisons :							
Matériel moteur							
Locomotives électriques	0	5	0	33	33	41	33
Caisses motrices TGV	0	8	52	82	58	10	90
Matériel de transport de voyageurs							
Voitures réseau principal (y compris voitures de service régulier)	184	105	129	127	20	161	155
Remorques TGV	0	40	260	410	290	50	360
Caisses autorails, automotrices et turbotrans	110	92	56	8	42	46	46
Matériel de transport de marchandises							
Wagons SNCF	588	629	410	81	50	330	114

Source : SNCF

Notes : en unités, sauf pour le parc de matériel de transport de marchandise qui est en milliers.

TABLEAU 5.14
Capacité du matériel ferroviaire

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Milliers de places voyageurs assises offertes							
TGV	41,2	39,5	54,0	74,5	85,4	86,9	102,9
Voitures pour trains rapides et express hors TGV	496,4	488,8	483,7	462,9	448,4	424,2	415,5
Voitures pour service régulier, banlieue parisienne, automotrice et autorail	646,1	652,5	661,7	677,4	679,2	701,5	731
Millions de tonnes de charge utile							
Wagons SNCF	4,58	4,31	4,21	3,92	3,73	3,59	3,47
Wagons de particuliers	3,19	3,21	3,18	3,31	3,37	3,27	3,23

Source : SNCF

TABLEAU 5.15
Immatriculations de véhicules utilitaires

en milliers

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Autobus-autocars	4,1	4,1	4,1	4,2	4,1	4,0	3,9
Camions et camionnettes :							
PTAC < 6 t	369,2	376,1	393,3	393,4	345,1	321,7	254,6
6t. < PTAC < 11 t.	8,5	8,0	7,1	6,8	6,3	5,5	4,1
PTAC ≥ 11 t.	17,1	20,3	21,3	20,4	16,5	13,9	11,1
ensemble	394,8	404,4	421,8	420,6	367,9	341,1	269,8
Autres véh. utilitaires :							
tracteurs routiers	19,2	21,0	22,6	22,2	21,1	15,5	12,3
remorques et semi-remorques	18,4	21,9	24,7	22,9	19,8	15,1	12,1
Total	436,5	451,4	473,1	469,9	412,8	375,8	298,1

Source : OEST

TABLEAU 5.16
Parc de véhicules utilitaires

en milliers, en moyenne annuelle

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
véhicules porteurs							
CU < 3 t (1)	3637	3787	3934	4052	4171	4197	4233
3t < CU < 17 t (2)	310	309	305	297	286	285	275
CU > 17t	137	143	154	157	159	164	162
transports routiers (3)	141	148	156	163	170	173	170
autobus - autocars (4)	68	69	67	70	73	72	73
Total	4293	4455	4616	4740	4859	4891	4913

Source : (1) OEST, (2) enquête TRM pour les véhicules porteurs de plus de 3 tonnes de charge utile; (3) Fichier central des automobiles pour les tracteurs routiers (moins de 10 ans); (4) Enquête TRV pour les autobus et autocars.

6. LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

TABLEAU 6.1

Evolution en valeur de la consommation finale des ménages en transport

en millions de francs courants yc TVA

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990d	1991r	1992r	1993p
61 Achats de véhicules	102777	99827	105787	124556	140101	149484	165108	168806	155624	162646	143413
611 Automobiles (1)	95220	92539	99020	117685	132677	141391	155705	158039	144692	152088	132182
612 Caravanes, moto	7557	7288	6767	6871	7424	8093	9403	10767	10932	10558	11231
62 Dépenses d'utilisation de véhicules	219555	239268	260430	257162	278818	296127	320299	339077	350404	361120	372730
621 Pneus, accessoires frais de réparation	88462	94270	99933	108068	122366	133621	143852	152649	160275	171991	178242
6211 Réparations et pièces détachées	82495	87962	93449	101336	115276	126631	137209	145704	152674	163797	169582
6213 Pneumatiques, chambres à air	5967	6308	6484	6732	7090	6990	6643	6945	7601	8194	8660
622 Carb. et lubrifiants(2)	107256	117584	129915	115615	119278	123200	133228	140670	143083	142207	147316
623 Autres dépenses	23837	27414	30582	33479	37174	39306	43219	45758	47046	46922	47172
6231 Péage, parking, locations, auto-école	11442	12394	13542	15536	17560	19748	22677	24368	26256	28289	30314
6234 Assurance transport (3)	12395	15020	17040	17943	19614	19558	20542	21390	20790	18633	16858
63 Achat de services de transport collectif	55774	60678	66168	68548	71111	75254	79545	84751	87680	93907	93627
631 Transports ferroviaires de voyageurs	18127	19847	21767	21676	22303	23670	24855	26264	26763	28297	27577
632 Autres transports terrestres	25686	27694	30081	31721	32380	33627	35062	37497	39313	41671	42995
6321 Transports urbains de voyageurs	10165	11247	12308	13008	13373	13926	14580	15852	16645	17528	18113
6322 Transports routiers, taxis, déménagement	15521	16447	17773	18713	19007	19701	20482	21645	22668	24143	24882
633 Transports maritimes et aériens	11961	13137	14320	15151	16428	17957	19628	20990	21604	23939	23055
60 Total Transport	378106	399773	432385	450266	490030	520865	564952	592634	593708	617673	609770
Consommation finale des ménages (milliards)	2424	2639	2858	3050	3236	3430	3656	3861	4038	4188	4300
Nombre de ménages (4)	20006	20274	20535	20778	21016	21254	21496	21640	21907	22160	22398
Population totale (4)	54772	55026	55284	55547	55824	56118	56423	56735	57055	57374	57667

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Notes :

(1) Neuves et d'occasion. Voitures en leasing considérées comme achat ferme moins les ventes d'occasion par les ménages, plus les échanges standards de moteur. En effet, alors que les achats de voiture en leasing étaient inclus dans les services dans la base 71 de la Comptabilité Nationale, ils sont intégrés dans les achats de voitures en base 1980. Ceci a pour effet de relever le niveau de la consommation des ménages des achats de véhicules et de faire progresser le montant des achats d'automobiles plus rapidement qu'en base 1971, jusqu'en 1989. Suite à une modification de la législation, le montant des achats en leasing baisse depuis 1990.

(2) y compris les lubrifiants des réparations.

(3) Il s'agit du montant des primes et des produits de placement des entreprises d'assurance moins le total des remboursements.

(4) moyenne de l'année en milliers.

TABLEAU 6.2

Consommation en transport - Evolution en volume - Indice base 100 l'année N-1

yc TVA

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990d	1991r	1992r	1993p
61 Achats de véhicules	100,0	89,7	99,5	110,0	108,9	105,1	107,0	101,2	89,6	102,8	86,2
611 Achats d'automobiles	100,8	89,6	100,3	110,9	109,2	105,1	106,7	100,7	89,1	103,5	84,9
612 Caravane, motocycle cycle	91,5	90,4	88,2	95,9	104,0	105,4	111,5	109,6	98,1	93,3	104,6
62 Dépenses d'utilisation des véhicules	99,8	100,2	100,0	102,9	103,0	103,2	102,1	101,5	100,6	101,8	100,5
621 Pneus, accessoires, frais de réparation	99,3	100,0	99,2	101,9	103,2	103,6	102,9	101,6	99,5	101,7	100,1
6211 Répar. et pièces détachées	99,2	100,0	99,2	101,9	103,1	103,9	103,4	101,6	99,4	101,9	100,0
6213 Pneus, chambres à air	100,9	100,5	99,3	102,0	104,5	99,0	94,0	103,0	101,7	96,5	103,9
622 Carburants et lubrifiants	101,0	101,5	99,9	104,0	102,3	103,3	101,0	101,5	100,9	101,2	99,7
623 Autres dépenses	95,8	94,5	102,6	101,5	104,9	101,5	103,1	101,3	103,4	104,3	104,5
6231 Péages, parking, locations, auto-écoles	99,7	100,1	103,4	108,4	106,3	109,2	110,2	104,1	103,7	103,5	103,3
6234 Assurances transport	91,9	89,3	101,9	95,9	103,6	94,6	96,0	98,2	103,2	105,2	106,2
63 Achats de services de transport collectif	100,9	101,0	102,6	100,1	101,8	103,9	103,2	101,3	97,7	102,7	97,5
631 Transports ferroviaires	102,8	103,2	102,3	96,1	100,4	105,3	101,3	100,2	97,7	100,6	93,8
632 Autres transports terrestres	99,2	100,0	102,4	101,4	99,7	100,7	102,2	101,7	99,9	101,5	98,6
6321 Transports urbains	102,4	101,6	101,7	101,5	101,3	102,3	103,3	101,8	100,0	101,0	97,5
6322 Transports routiers, taxis, déménagement	97,2	99,0	102,9	101,3	98,6	99,6	101,4	101,6	99,8	101,8	99,4
633 Transports maritimes, aériens	101,9	99,7	103,3	103,8	108,1	108,1	107,7	101,8	93,7	107,6	99,9
Total transport	100,0	97,4	100,2	104,2	104,4	103,8	103,7	101,4	97,1	102,2	96,3
Consommation finale ménages	100,9	101,0	102,3	103,7	102,7	103,1	102,9	102,4	101,2	101,2	100,4

TABLEAU 6.3

Consommation en transport - Evolution en prix - Indice base 100 l'année N-1

yc TVA

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990d	1991r	1992r	1993p
61 Achats de véhicules	108,4	108,3	106,5	107,1	103,3	101,5	103,2	101,0	102,8	101,7	102,3
611 Achats d'automobiles	108,5	108,4	106,6	107,1	103,3	101,4	103,2	100,7	102,8	101,5	102,3
612 Caravane, motocycle cycle	108,2	106,6	105,3	105,9	103,9	103,4	104,2	104,5	103,5	103,6	101,7
62 Dépenses d'utilisation des véhicules	110,1	108,8	108,9	95,9	105,3	102,9	105,9	104,3	102,7	101,2	102,7
621 Pneus, accessoires, frais de réparation	110,7	106,5	106,8	106,1	109,7	105,4	104,6	104,4	105,5	105,5	103,5
6211 Répar. et pièces détachées	110,8	106,6	107,1	106,4	110,3	105,7	104,8	104,6	105,4	105,3	103,6
6213 Pneus, chambres à air	109,9	105,2	103,5	101,8	100,8	99,6	101,1	101,5	107,6	111,7	101,7
622 Carburants et lubrifiants	107,7	108,0	110,6	85,6	100,9	100,0	107,0	104,1	100,8	98,2	103,9
623 Autres dépenses	119,6	121,7	108,7	107,9	105,9	104,2	106,6	104,5	99,4	95,6	96,2
6231 Péages, parking, locations, auto-écoles	110,3	108,2	105,6	105,8	106,3	103,0	104,2	103,2	104,0	104,0	103,7
6234 Assurances transport	129,8	135,7	111,3	109,7	105,5	105,4	109,4	106,1	94,2	85,2	85,2
63 Achats de services de transport collectif	110,8	107,7	106,3	103,5	102,0	101,9	102,4	105,2	105,9	104,3	102,3
631 Transports ferroviaires	108,2	106,1	107,2	103,7	102,5	100,8	103,7	105,5	104,3	105,1	103,9
632 Autres transports terrestres	111,8	107,8	106,0	104,0	102,4	103,1	102,0	105,1	104,9	104,5	104,7
6321 Transports urbains	112,2	108,9	107,6	104,1	101,5	101,8	101,4	106,8	105,0	104,3	106,0
6322 Transports routiers, taxis, déménagement	111,5	107,1	105,0	104,0	103,1	104,1	102,5	104,0	104,9	104,6	103,7
633 Transports maritimes, aériens	112,9	110,1	105,5	102,0	100,3	101,1	101,5	105,0	109,8	103,0	96,4
Total transport	109,7	108,5	107,9	99,9	104,2	102,4	104,6	103,5	103,2	101,8	102,5
Consommation finale ménages	109,7	107,8	105,9	102,8	103,3	102,9	103,6	103,1	103,4	102,5	102,3

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : Le tableau 6.2 rapporte le volume d'une année N calculé aux prix N-1 à la valeur en N-1. Le tableau 6.3 fournit le rapport de la valeur d'une année N au volume de cette même année calculé aux prix N-1. Il s'agit d'indices de prix au sens de la Comptabilité Nationale, d'où des différences avec les prix à la consommation du chapitre 4, pour les postes équivalents.

Les ménages et les transports

TABLEAU 6.4

Consommation en transport - Evolution en volume - Indice base 100 en 1980

yc TVA

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990d	1991r	1992r	1993p
61 Achats de véhicules	116,6	104,5	103,9	114,2	124,3	130,6	139,8	142,0	127,3	131,1	112,9
611 Achats d'automobiles	121,0	108,3	108,6	120,6	131,6	138,2	147,6	149,3	133,1	138,0	117,3
612 Caravane, motocycle cycle	80,3	72,5	63,9	61,1	63,4	66,6	73,8	80,5	78,7	73,3	76,4
62 Dépenses d'utilisation des véhicules	104,9	105,2	105,1	108,2	111,4	115,2	117,6	119,6	120,4	122,5	122,9
621 Pneus, accessoires, frais de réparation	104,4	104,4	103,6	105,6	109,0	113,0	116,2	118,1	117,6	119,6	119,8
6211 Répar. et pièces détachées	104,4	104,4	103,6	105,6	108,9	113,3	117,2	119,0	118,3	120,8	120,7
6213 Pneus, chambres à air	103,9	104,4	103,7	105,8	110,5	109,4	102,8	105,9	107,7	103,9	108,0
622 Carburants et lubrifiants	105,0	106,5	106,4	110,6	113,1	116,8	118,0	119,8	121,0	122,4	122,0
623 Autres dépenses	106,9	101,4	104,1	106,9	112,2	115,7	121,5	124,4	128,9	134,4	140,5
6231 Péages, parking, locations, auto-écoles	108,3	108,3	111,9	121,0	128,3	140,1	154,8	162,0	168,2	174,5	181,1
6234 Assurances transport	105,4	94,2	96,0	92,1	95,5	90,3	86,7	85,1	87,8	92,4	98,1
63 Achats de services de transport collectif	105,2	106,3	109,0	109,1	111,0	115,3	119,1	120,6	117,8	120,9	117,8
631 Transports ferroviaires	106,8	110,2	112,8	108,3	108,7	114,5	116,0	116,2	113,6	114,2	107,1
632 Autres transports terrestres	100,9	101,0	103,5	104,9	104,7	105,4	107,7	109,6	109,5	111,1	109,5
6321 Transports urbains	108,4	110,2	112,0	113,7	115,2	117,8	121,7	123,9	123,9	125,1	122,0
6322 Transports routiers, taxis, déménagement	96,4	95,5	98,3	99,6	98,4	98,0	99,4	101,0	100,9	102,7	102,0
633 Transports maritimes, aériens	112,7	112,3	116,1	120,3	130,1	140,7	151,5	154,3	144,7	155,7	155,6
Total transport	108,1	105,2	105,3	110,0	114,8	119,3	123,8	125,7	121,9	124,5	119,5
Consommation finale ménages	106,6	107,7	110,3	114,6	117,9	121,8	125,5	128,9	130,6	132,4	133,1

TABLEAU 6.5

Consommation en transport - Evolution en prix - Indice base 100 en 1980

yc TVA

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990d	1991r	1992r	1993p
61 Achats de véhicules	132,8	144,0	153,5	164,4	169,9	172,5	178,0	179,2	184,3	187,0	191,4
611 Achats d'automobiles	132,8	144,1	153,7	164,7	170,1	172,6	177,9	178,5	183,4	186,0	190,1
612 Caravane, motocycle cycle	133,4	142,5	150,0	159,4	166,1	172,3	180,7	189,6	196,9	204,1	208,4
62 Dépenses d'utilisation des véhicules	143,7	156,3	170,3	163,2	172,0	176,6	187,1	194,9	199,9	202,6	208,3
621 Pneus, accessoires, frais de réparation	144,7	154,2	164,7	174,7	191,6	201,9	211,4	220,8	232,7	245,5	254,1
6211 Répar. et pièces détachées	144,9	154,5	165,4	175,9	194,1	205,0	214,7	224,6	236,5	248,7	257,7
6213 Pneus, chambres à air	142,6	150,0	155,3	158,1	159,3	158,7	160,5	162,9	175,3	195,8	199,1
622 Carburants et lubrifiants	140,9	152,2	168,4	144,2	145,5	145,4	155,7	162,0	163,1	160,2	166,6
623 Autres dépenses	154,1	186,8	202,9	216,4	228,8	234,6	245,7	254,1	252,2	241,3	232,0
6231 Péages, parking, locations, auto-écoles	142,8	154,7	163,5	173,5	185,0	190,5	198,0	203,3	210,9	219,1	226,2
6234 Assurances transport	166,2	225,6	251,0	275,5	290,5	306,2	335,0	355,4	334,8	285,3	243,1
63 Achats de services de transport collectif	144,4	155,5	165,3	171,1	174,4	177,6	181,8	191,3	202,7	211,4	216,3
631 Transports ferroviaires	141,0	149,6	160,4	166,3	170,4	171,8	178,1	187,8	195,9	205,8	213,9
632 Autres transports terrestres	145,9	157,2	166,6	173,3	177,3	182,8	186,5	196,1	205,8	215,0	225,0
6321 Transports urbains	143,7	156,5	168,4	175,3	178,0	181,2	183,7	196,1	206,0	214,7	227,6
6322 Transports routiers, taxis, déménagement	147,3	157,6	165,4	171,9	176,8	184,0	188,6	196,1	205,7	215,2	223,1
633 Transports maritimes, aériens	146,4	161,3	170,2	173,7	174,2	176,1	178,6	187,6	205,9	212,1	204,4
Total transport	140,7	152,9	165,1	164,7	171,7	175,6	183,6	189,7	196,0	199,5	205,2
Consommation finale ménages	138,3	148,9	157,5	161,7	166,8	171,2	177,1	182,1	187,9	192,4	196,4

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : Le premier tableau rapporte le volume de l'année N calculé aux prix de 1980 sur la valeur en 1980. Le second rapporte la valeur de l'année N sur le volume de l'année N calculé aux prix de 1980.

7. LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS

Les différentes mesures des échanges extérieurs de transport routier

Il existe plusieurs mesures du transport international de marchandises, répondant à plusieurs optiques.

1. Pour apprécier la compétitivité du transport français, on peut d'abord mesurer la part du pavillon français en tonnage ou en valeur des marchandises importées et exportées. On peut aussi évaluer à partir de la Dépense nationale du transport international (DNTRI), le chiffre d'affaires des transporteurs français pour le transport du commerce extérieur français. En pratique, les évaluations de la Dépense nationale du transport international, s'appuient sur les statistiques douanières (en tonnage et en valeur) qu'il faut pondérer par des distances parcourues et des prix moyens. Compte tenu de la disparition de l'information pavillon depuis 1993, les échanges de service de transport ont été estimés à partir des structures antérieures, des données et évolutions ponctuelles.

2. Une deuxième voie consiste à se limiter aux seuls services de transport rendus par des résidents à des non résidents et inversement. Mais, selon que l'on intègre une part plus ou moins importante de services de transport à la valeur des marchandises, on définit des notions d'échanges de services assez différentes (voir page suivante).

TABLEAU 7.1

Les échanges FAB-FAB de services de transport

en millions de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Importations de services de transport											
Transports ferroviaires	833	924	952	985	970	983	936	954	841	900	829
Transports routiers (1)	4732	5090	5640	6220	6610	7194	7972	8311	8180	8243	7867
Transports fluviaux	289	304	304	324	321	345	380	316	330	531	408
Transports maritimes	14548	14592	15474	14024	13440	13623	14256	14129	15055	13906	14343
Transports aériens	10269	10979	13518	12726	13487	15900	17000	19300	19169	22769	18085
Total des modes	30671	31889	35888	34279	34828	38045	40544	43010	43575	46349	41532
Serv.annexes des transports (2)	2618	3164	3693	3491	3904	4063	4923	5586	5835	5524	6343
Ensemble des transports	33289	35053	39581	37770	38732	42108	45467	48596	49410	51873	47875
Achats effectifs de services	78166	86747	95370	97014	104900	110973	125566	145131	156115	179047	225099
Exportations de services de transport											
Transports ferroviaires	1934	2383	2314	2280	2027	2200	2405	2342	2491	2496	2438
Transports routiers (1)	3360	3680	4010	4617	5047	5882	6655	7291	7867	8073	6807
Transports fluviaux	92	99	90	77	69	85	85	51	45	54	44
Transports maritimes	11527	11240	12447	11490	11623	11788	12541	12529	13228	13003	11284
Transports aériens	14495	16401	18637	15781	15649	17362	19299	18731	18911	21676	18847
Total des modes	31408	33803	37498	34245	34415	37317	40985	40944	42542	45302	39420
Serv.annexes des transports (2)	2812	2996	3145	2056	2004	2263	2261	2399	2230	2612	4287
Ensemble des transports	34220	36799	40643	36301	36419	39580	43246	43343	44772	47914	43707
Ventes effectives de services	111573	128029	136200	133837	130308	133137	156550	169618	179047	220621	257747
Solde des échanges											
Transports ferroviaires	1101	1459	1362	1295	1057	1217	1469	1388	1650	1596	1609
Transports routiers (1)	-1373	-1410	-1630	-1603	-1563	-1312	-1317	-1020	-313	-170	-1060
Transports fluviaux	-197	-205	-214	-247	-252	-260	-295	-265	-285	-477	-364
Transports maritimes	-3021	-3352	-3027	-2534	-1817	-1835	-1715	-1600	-1827	-903	-3059
Transports aériens	4226	5422	5119	3055	2162	1462	2299	-569	-258	-1093	762
Total des modes	736	1914	1610	-34	-413	-728	441	-2066	-1033	-1047	-2112
Serv.annexes des transports (2)	195	-168	-548	-1435	-1900	-1800	-2662	-3187	-3605	-2912	-2056
Ensemble des transports	931	1746	1062	-1469	-2313	-2528	-2221	-5253	-4638	-3959	-4168
Ensemble des services	33407	41282	40830	36823	25408	22164	30984	24487	22932	41574	32648

Source : Insee, OEST (pour le transport routier)

(1) L'OEST estime le solde FAB/FAB des échanges extérieurs routiers à l'aide de son modèle DNTRI. L'Insee estime les autres modes, en collaboration avec les organismes concernés. On obtient ainsi le solde du "total des modes".

(2) Le solde des échanges FAB-FAB de services annexes inclut un solde statistique pour la route, différence entre l'optique Insee et celle de l'OEST (DNTRI). Le calcul de l'Insee se cadre sur la notion de résident-non résident, issue de la Balance des Paiements, mais ne considère pas le parcours français à l'exportation du pavillon français comme un gain de devises, alors que le parcours étranger à l'importation du pavillon étranger est considéré comme une perte de devises, ce qui introduit une distorsion du strict point de vue des transports.

Depuis 1988, le solde des échanges de transport maritime est relativement mal connu.

a. Si les marchandises acquises sont comptabilisées à un prix départ-usine, les échanges incluent la totalité des frais de transport et d'assurance relatifs à la livraison; on parle alors de services effectifs. Les échanges extérieurs de services de transport sont donc des achats de services de transport (prestations fournies par un transporteur non résident à une entreprise résidente) et des ventes de services de transport (prestations fournies par un transporteur résident à une entreprise non résidente).

b. Lorsque l'on enregistre les échanges extérieurs de marchandises pour leur valeur au départ du pays de "première provenance" (convention FAB : franco à bord), les services de transport correspondent à la partie du parcours située au delà du "point FAB" (suite page suivante).

TABLEAU 7.2

Echanges extérieurs par mode de transport

Tonnage : en millions de tonnes

Valeur : en milliards de francs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*
IMPORTATIONS CAF											
Transport maritime											
Sur tonnage	149,6	152,5	153,3	153,9	152,8	155,7	162,8	168,8	176,9	171,7	157,3
Sur valeur	316,5	354,0	362,4	258,6	264,4	271,3	316,4	329,4	340,7	295,4	229,4
Transport ferroviaire											
Sur tonnage	14,9	15,8	14,9	13,1	12,2	12,0	12,3	12,5	11,8	12,1	8,4
Sur valeur	60,3	62,8	63,2	59,8	60,7	66,3	73,0	69,8	63,7	49,5	36,8
Transport routier											
Sur tonnage	40,0	41,2	44,8	48,9	55,1	60,1	67,7	71,2	71,5	71,1	68,7
Sur valeur	362,3	416,1	468,3	513,6	561,5	629,6	733,4	770,2	779,9	762,9	717,5
dont 'route-route' :											
Sur tonnage	39,5	40,9	44,4	48,4	54,1	59,8	67,6	70,9	71,3	70,8	N.R.
Sur valeur	358,5	412,5	464,0	509,0	556,6	628,4	732,3	769,2	778,9	761,9	N.R.
Transport aérien											
Sur tonnage	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Sur valeur	91,0	111,1	126,6	113,8	138,2	137,7	138,8	136,3	141,5	139,2	145,7
Transport fluvial											
Sur tonnage	10,1	10,3	10,2	10,4	12,0	10,6	12,4	11,8	11,8	11,7	8,2
Sur valeur	13,5	15,3	14,4	11,6	10,9	11,9	14,5	13,3	11,5	10,3	6,3
Autres modes											
Sur tonnage	13,9	14,1	18,0	19,1	17,0	18,3	18,9	20,6	22,2	22,1	22,7
Sur valeur	17,7	19,8	22,6	17,9	10,9	40,1	80,9	84,8	114,6	108,6	78,3
Tous modes											
Sur tonnage	228,6	234,1	241,4	245,6	249,3	256,8	274,5	285,2	294,5	289,0	265,6
Sur valeur	861,3	979,2	1057,4	975,4	1046,6	1156,8	1357,0	1403,9	1452,0	1366,0	1214,1
EXPORTATIONS FAB											
Transport maritime											
Sur tonnage	48,6	48,7	52,9	50,9	53,0	52,5	55,4	55,2	53,3	55,9	60,2
Sur valeur	264,7	295,2	305,7	265,5	255,8	273,8	301,2	293,9	288,9	276,8	249,6
Transport ferroviaire											
Sur tonnage	23,0	24,9	24,1	20,5	19,7	20,5	20,1	20,1	20,1	19,5	17,2
Sur valeur	61,2	71,3	74,8	64,7	62,3	69,0	77,7	74,1	72,5	70,1	57,0
Transport routier											
Sur tonnage	41,1	41,2	43,2	46,4	48,3	55,1	59,6	61,5	65,5	67,3	67,9
Sur valeur	306,3	357,4	395,1	421,0	454,7	512,0	588,3	642,8	676,8	711,1	674,7
dont 'route-route' :											
Sur tonnage	39,1	39,5	41,9	44,3	46,6	54,5	58,1	61,0	64,7	66,7	N.R.
Sur valeur	302,8	353,6	391,4	417,1	450,3	510,2	586,1	639,9	674,3	708,2	N.R.
Transport aérien											
Sur tonnage	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,3
Sur valeur	113,2	157,1	160,6	140,7	157,7	147,3	144,6	147,8	149,5	157,0	156,9
Transport fluvial											
Sur tonnage	17,2	17,6	17,9	17,1	15,9	18,2	17,6	17,5	16,2	16,5	13,3
Sur valeur	16,8	17,3	19,0	15,5	14,1	16,4	17,4	17,5	17,3	15,7	12,6
Autres modes											
Sur tonnage	2,4	5,0	7,2	6,4	7,2	6,1	7,4	8,7	8,5	8,1	6,3
Sur valeur	5,9	8,2	10,2	9,5	8,8	51,5	110,1	99,9	142,8	143,9	127,5
Tous modes											
Sur tonnage	132,5	137,7	145,6	141,7	144,4	152,6	160,3	163,2	163,8	167,5	165,1
Sur valeur	768,2	906,4	965,5	916,9	953,5	1070,2	1239,5	1276,0	1348,0	1374,6	1278,4

Source : OEST-Direction Générale des Douanes (SITRAM)

Note : Les envois de moins d'une tonne ne sont pas pris en compte

* Changements de mode de recueil des informations dans la CEE et changement de définition du mode pour les autres échanges.

c. Si enfin, on enregistre les échanges extérieurs de marchandises pour leur valeur d'arrivée au pays de la "dernière destination" (convention CAF : coût, assurance et fret), les services de transport ne reprennent que la partie finale du parcours, située sur le territoire du pays de destination.

En comptabilité nationale, le concept de production amène à définir la notion de territoire économique et à adopter une convention de mesure des échanges extérieurs où les marchandises sont comptabilisées pour leur valeur aux frontières du territoire économique. Les importations sont donc mesurées pour leur valeur CAF et les exportations pour leur montant FAB; cet enregistrement (CAF-FAB) a l'avantage d'être celui qui est adopté pour l'élaboration des statistiques douanières.

Pour opérer le raccord avec la Balance des Paiements, où les échanges extérieurs de services de transport sont enregistrés FAB-FAB, on est amené à effectuer un certain nombre de corrections connues sous le nom de "correction CAF-FAB". Une telle correction n'intervient théoriquement que pour les échanges entre deux pays non limitrophes.

TABLEAU 7.3

Part des modes de transport dans les échanges extérieurs

en % du total

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
IMPORTATIONS CAF											
Transport maritime											
En tonnage	65,4	65,1	63,5	62,7	61,3	60,6	59,3	59,2	60,1	59,4	59,2
En valeur	36,7	36,2	34,3	26,5	25,3	23,5	23,3	23,5	23,5	21,6	18,9
Transport ferroviaire											
En tonnage	6,5	6,7	6,2	5,3	4,9	4,7	4,5	4,4	4,0	4,2	3,2
En valeur	7,0	6,4	6,0	6,1	5,8	5,7	5,4	5,0	4,4	3,6	3,0
Transport routier											
En tonnage	17,5	17,6	18,6	19,9	22,1	23,4	24,7	25,0	24,3	24,6	25,9
En valeur	42,1	42,5	44,3	52,7	53,7	54,4	54,0	54,9	53,7	55,9	59,1
Transport aérien											
En tonnage	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
En valeur	10,6	11,4	12,0	11,7	13,2	11,9	10,2	9,7	9,7	10,2	12,0
Transport fluvial											
En tonnage	4,4	4,4	4,2	4,3	4,8	4,1	4,5	4,1	4,0	4,0	3,1
En valeur	1,6	1,6	1,4	1,2	1,0	1,0	1,1	1,0	0,8	0,8	0,5
EXPORTATIONS FAB											
Transport maritime											
En tonnage	36,7	35,4	36,3	35,9	36,7	34,4	34,5	33,8	32,5	33,4	36,5
En valeur	34,5	32,6	31,7	29,0	26,8	25,6	24,3	23,0	21,4	20,1	19,5
Transport ferroviaire											
En tonnage	17,3	18,1	16,6	14,5	13,6	13,4	12,5	12,3	12,3	11,6	10,4
En valeur	8,0	7,9	7,7	7,1	6,5	6,5	6,3	5,8	5,4	5,1	4,5
Transport routier											
En tonnage	31,0	29,9	29,7	32,8	33,4	36,1	37,2	37,7	40,0	40,2	41,1
En valeur	39,9	39,4	40,9	45,9	47,7	47,8	47,5	50,4	50,2	51,7	52,8
Transport aérien											
En tonnage	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
En valeur	14,7	17,3	16,6	15,3	16,5	13,8	11,7	11,6	11,1	11,4	12,3
Transport fluvial											
En tonnage	13,0	12,8	12,3	12,1	11,0	11,9	11,0	10,7	9,9	9,8	8,0
En valeur	2,2	1,9	2,0	1,7	1,5	1,5	1,4	1,4	1,3	1,1	1,0

Source : OEST-Direction Générale des Douanes (SITRAM)

Note : Les envois de moins de une tonne ne sont pas pris en compte. Le mode 'autres' intervient au dénominateur.

TABLEAU 7.4

Part du pavillon français dans le transport du commerce extérieur

en %

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Importations CAF											
Transport maritime											
Tonnes	25,5	24,2	21,0	15,9	13,5	11,3	9,2	8,8	10,0	9,3	7,0
Valeurs	29,4	26,9	24,7	22,5	24,8	22,9	23,1	24,2	24,3	24,6	24,7
Transport routier											
Tonnes	42,2	42,6	42,4	41,9	41,7	43,1	43,6	43,0	44,1	44,6	44,9
Valeurs	41,2	39,8	40,7	39,5	38,6	39,0	39,6	40,6	42,5	43,6	44,5
Transport aérien											
Tonnes	46,2	47,3	56,7	40,7	49,2	46,1	45,0	48,6	51,4	50,0	49,3
Valeurs	42,7	43,0	46,9	40,1	46,5	38,7	45,1	51,7	50,9	50,1	47,8
Transport fluvial											
Tonnes	35,0	28,9	27,5	24,7	18,9	16,0	15,7	12,2	14,2	15,7	14,6
Valeurs	35,0	30,5	27,7	27,5	21,6	21,4	17,9	15,1	20,2	26,7	23,2
Exportations CAF											
Transport maritime											
Tonnes	21,2	20,7	21,7	20,9	21,6	18,5	17,3	16,3	15,9	17,1	18,2
Valeurs	44,4	43,1	42,6	44,7	46,5	45,9	46,4	46,7	47,8	48,9	49,1
Transport routier											
Tonnes	44,8	46,1	47,0	46,3	46,3	46,6	47,4	50,3	51,4	52,7	52,2
Valeurs	57,8	56,9	56,9	56,2	55,8	57,5	58,4	59,4	60,6	60,8	62,0
Transport aérien											
Tonnes	64,8	72,6	66,2	66,6	75,6	68,1	64,3	62,5	66,7	66,4	65,9
Valeurs	45,0	47,2	42,6	45,6	48,2	45,6	48,7	56,4	56,7	55,1	56,2
Transport fluvial											
Tonnes	19,6	20,5	18,5	20,9	14,3	14,8	15,9	15,4	15,7	17,4	20,4
Valeurs	38,9	35,8	37,4	33,5	34,9	33,1	32,0	31,6	31,9	33,7	37,5

Source : OEST-Direction Générale des Douanes (SITRAM)

Note : Trafic tiers exclu. En raison de la disparition de la variable pavillon dans la déclaration d'échanges de biens, il n'est plus possible d'actualiser ce tableau à partir de 1993..

TABLEAU 7.5

Part du pavillon français et de l'armement français (millions de tonnes).

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Trafic tiers (1)	37,7	43,7	34,6	33,7	31,5	31,0	29,0	24,9	18,4	19,8	26,8
Armement français (2)	105,9	108,0	89,8	84,1	72,2	74,3	68,2	76,7	73,8	80,3	91,5

(1) Trafic hors transport du Commerce Extérieur (pavillon français)

(2) Activité totale: commerce extérieur français et trafic tiers (pavillon français et navires affrétés)

Source : Ministère de la Mer, Direction de la Flotte de Commerce

Une estimation de la Dépense Nationale de Transports Maritimes Internationaux transitant par les ports français en 1992.

La Dépense Nationale de Transport Maritime International représente le total des dépenses en Transports Maritimes engendrées par notre commerce extérieur, quelque soit le pavillon opérant le transport international par mer. Le principe de calcul est de décrire les trafics engendrés par le commerce extérieur outre-mer et les multiplier par leurs prix de transport maritime, prix bord à bord excluant la manutention et l'acheminement portuaire.

L'estimation de la demande nationale de transports maritimes internationaux (DNTMI) qui a été faite n'a été calculée que pour le commerce extérieur français transitant par les **ports français**. Il n'a donc pas été tenu compte du trafic détourné et cette évaluation n'est pas identique aux précédentes estimations effectuées par le passé.

Les données relatives aux quantités transportées résultent du traitement de la base de données SITRAM. Nous nous sommes efforcés dans la mesure du possible d'individualiser dans les nomenclatures de transport adoptées par les Douanes les catégories de marchandises qui ressortent du transport en vrac ou du transport en ligne régulière. Cette distinction est fondamentale à effectuer car les systèmes de formation des prix de transport pour le tramping et pour les lignes régulières sont très différents.

La connaissance des prix du transport provient de plusieurs sources :

- Le prix du transport de pétrole brut est relevé par la Direction des Hydrocarbures du Ministère de l'industrie.
- Les prix du vrac sont généralement connus grâce aux publications de taux de fret dans les revues telles que Lloyd's Shipping and Economics ou Shipping Statistics and Economics (voir remarque *).
- Le prix du transport en ligne régulière ainsi que celui du transport de gaz ont été estimés à partir des chiffres d'affaires et des trafics effectués par les armateurs français.

TABLEAU 7.5

Estimation de la DNTMI transitant par les ports français.

	Marchandises	milliers tonnes	Prix moyen résultant Francs/tonne	DNTMI millions F.
Ligne régulière	total	22 352	425	9 499
Tramping	total (11 produits)	83 990	71	5 932
Hydrocarbures	total (3 produits)	116 883	37	4 285
Total		223 225	88	19 716

Source : O.E.S.T. et certaines données DFC : (vracs)

* Remarque: les données rassemblées par la Direction de la Flotte de Commerce sur les vracs secs et pétrole brut ont été largement utilisées.

8. L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Ce chapitre présente des données en nouvelle base de Comptabilité Nationale sur :

- les produits de taxes spécifiques sur les transports,
- les subventions à la SNCF et à la RATP,
- les dépenses de l'Etat et des collectivités locales qu'il est possible d'affecter aux transports.

Le système élargi de Comptabilité Nationale ventile les dépenses du secteur des administrations publiques selon une nomenclature fonctionnelle. Les domaines sont repérés dans la Nomenclature des Fonctions des Administrations (NFA) publiée dans une version révisée au JO du 14.02.1981.

On dispose d'une ventilation par sous-fonction des dépenses de l'Etat mais il n'en est pas de même pour les collectivités locales. Les données ne portant que sur des années assez éloignées, on doit par ailleurs se reporter à la ventilation fonctionnelle des lois de finances initiales pour avoir des éléments récents sur les dépenses de l'Etat.

Problèmes spécifiques à la détermination des dépenses des APU

L'OEST a réalisé une ventilation des dépenses de transport des collectivités locales comprises dans les fonctions 6 et 8 (63, 64, ..., 86). Néanmoins, ces chiffres, tirés des données de la comptabilité publique, ne sont pas consolidés. La non consolidation des comptes des APUL fait apparaître un certain nombre de problèmes. En particulier, les opérations de "transfert et mouvements courants entre les sous secteurs des APU" (R65) pourraient être surestimées (voir le tableau 8.8). De plus, des doubles comptes apparaissent dès que l'on additionne les dépenses de l'Etat, source Insee, et les dépenses des APUL, source OEST. Cela nous a amené à présenter un tableau consolidé selon les normes de la comptabilité nationale (tableau 8.7) pour les dépenses des APUL par opérations pour les fonctions 6 et 8.

La production des APU est le fait à la fois d'une activité marchande et d'une activité non marchande. Si les unités de production sont homogènes, l'unité institutionnelle est décomposée en une ou plusieurs unités de production. Ces unités de production homogènes sont regroupées en branches non marchandes et en branches marchandes, la production de ces dernières restant secondaires par construction, dans la production de l'unité institutionnelle. Par exemple les chambres de commerce et d'industrie sont éclatées en trois catégories d'unités de production homogènes. Deux ont des activités non marchandes, enseignement et services divers à la collectivité, la dernière a une activité marchande, services de port et d'aéroport : ces unités de production homogènes sont donc classées en trois branches, 92 et 97 (non marchandes) et 73 (marchande).

Dans le cas général, l'articulation entre les différentes opérations des APU est la suivante :

La Production (P10) = Consommations intermédiaires (P20)

- + Rémunération des salariés (R10)
- + Impôts liés à la production nets des subventions reçues (R20 - R30)
- + Consommation de capital fixe
- + Excédent net d'exploitation (N2)

La consommation finale des APU (P30) = Production (P10)

- Autres ressources (comprenant les ventes résiduelles et les paiements partiels aux ménages)

Le total des dépenses des APU = Consommation finale des APU (P30)

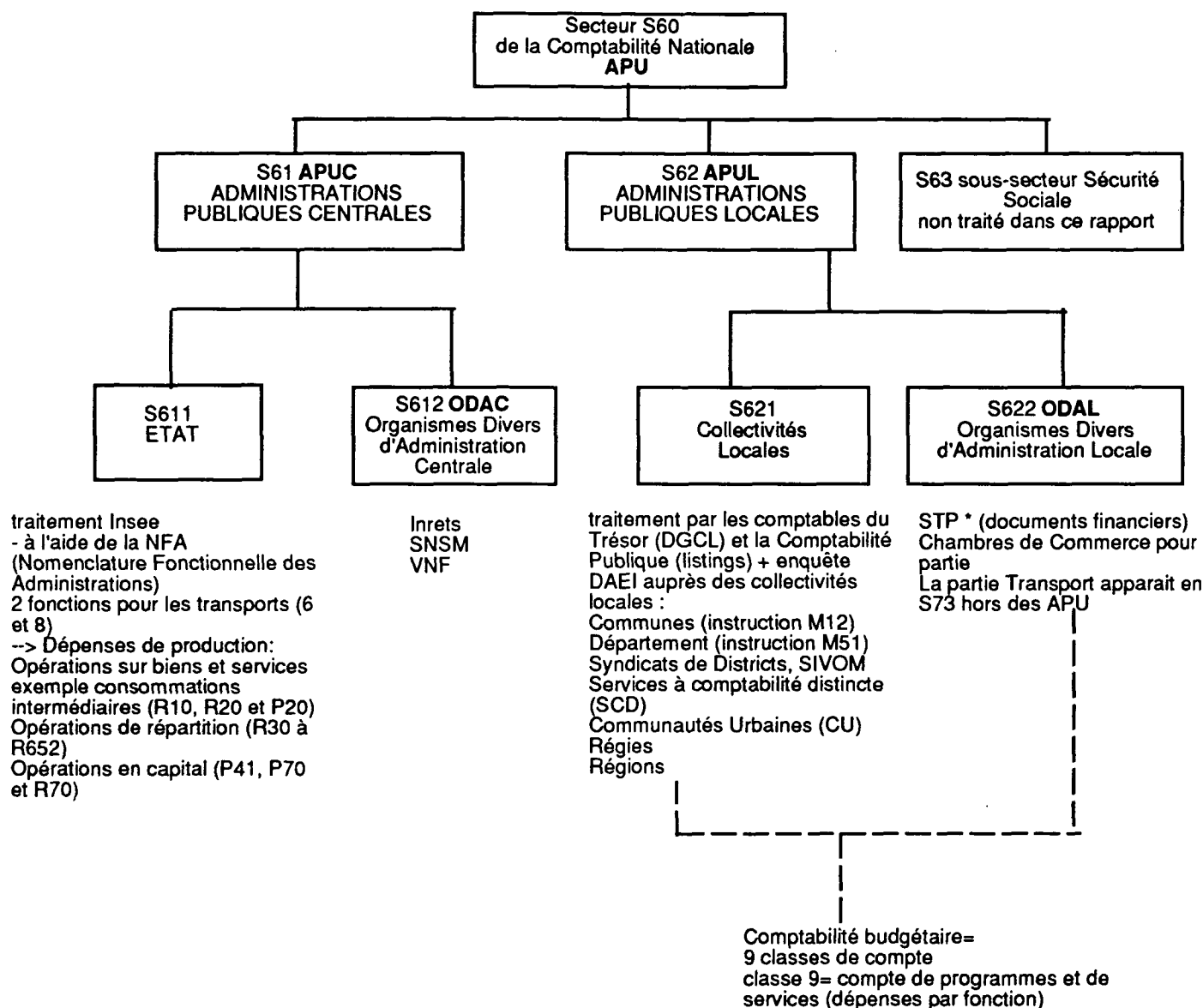
- + Opérations courantes de répartition (R30 + R40 + R50 + R61 + R64 + R66 + R67 + R69)
- + Opérations en capital (P41 + P42 + P70 + R70)

Précisions sur certaines opérations des Administrations Publiques

- R30 = Subventions d'exploitation : les subventions d'exploitation versées par les administrations publiques sont des transferts au profit d'unités résidentes productrices de biens et services marchands destinés à "diminuer leurs prix ou à permettre une rémunération suffisante des facteurs de production". Seules les unités marchandes peuvent recevoir des subventions d'exploitation. Les subventions de fonctionnement versées à des unités non marchandes des administrations publiques sont classées en R65 "transferts courants entre administrations publiques".

- R651 = Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques : sont classées ici, par exemple, les subventions de fonctionnement et les participations versées par le budget général à des unités non marchandes du secteur des collectivités locales.

- R652 = Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques : il s'agit de flux entre budget général et comptes spéciaux du Trésor, ou entre budget général et organismes divers d'administrations centrales, ou encore de participations versées ou reçues entre collectivités locales. Les mouvements courants internes sont toujours consolidés.



La CCTN utilise une table de passage entre les chapitres de la Comptabilité budgétaire pour les APUL en fonctionnelle NFA à deux chiffres, moyennant quelques arbitrages.

Quelques remarques méthodologiques :

Les dépenses des DOM-TOM ne sont pas prises en compte.

Les dépenses "non ventilées" (en ancienne base) nécessitent des corrections, souvent manuelles, d'autant que des erreurs de codifications peuvent être décelées.

Mais il reste toujours des différences entre la NFA et les dépenses budgétaires connues du public par mode (exemple: le parc des Ponts et Chaussées).

Il faut également ajouter R651- les charges de retraite SNCF dans la fonction 83.

Les dépenses de la fonction 86 comprennent depuis 1985 les données du budget annexe de la navigation aérienne (BANA).

Quatre ODAC sont recensés dans les transports, mais leur poids est marginal par rapport à celui de l'Etat - aussi pour ne pas avoir trop de problèmes sur la consolidation des données la CCTN ne publie que les dépenses de l'Etat quand on s'intéresse aux modes. Cependant, lorsqu'on veut définir la part du transport dans les dépenses totales des APUC, il est préférable de tenir compte de la consolidation en collaboration avec l'Insee.

* Pour la signification des sigles, se reporter aux pages 169-170.

TABLEAU 8.1

Rendement fiscal des taxes sur les transports

en millions de francs

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
<i>Route</i>										
R221 Taxe sur contrats d'assurance automobile (*)	3662	3994	4781	4464	4628	4661	4675	4736	4586	4587
R2222 Taxe à l'essieu	410	419	434	445	458	486	493	491	488	468
R2222 Certificats d'immatriculation des véhicules des entreprises	1263	1482	1580	1635	1857	2328	2776	2795	2672	2747
R2222 Vignette sur véhicules des entreprises et administrations	2709	3388	3599	4009	3889	4059	4365	4658	4745	4878
R2222 Droits de timbres sur les con- - trats de transport	326	363	390	457	503	529	508	513	470	470
R2222 Taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés	1846	1858	1748	1710	1647	1871	2 265	2622	2627	2624
R613 Vignette sur v. des particuliers	5032	6291	6686	7444	7225	7538	8 107	8649	8664	8907
R69 Certificats d'immatriculation des véhicules des particuliers	1263	1482	1580	1624	1858	2034	2776	2795	3047	
R69 Permis de conduire	208	212	225	231	752	823	561	271	315	
R69 Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	189	198	322	376	412	387	508	601	672	
<i>Voies navigables (**)</i>										
R221 Taxe sur la navigat. intérieure	63	71	89	62	52	56	109	519	561	600
<i>Aviation civile (***)</i>										
P12 Redevance pour l'ut. de l'espace aérien et de l'aéroport de Paris	1227	1333	1792	2285	2335	2556	3159	3575	3600	

Source Insee - (*) au bénéfice de la Sécurité sociale - (**) au bénéfice de Voie Navigables de France - (***) inclut le budget annexe de l'aviation civile

TABLEAU 8.2

Rendement fiscal des taxes sur les hydrocarbures

en millions de francs

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Taxe intérieure sur les produits pétroliers									
Prélevée en ressources :									
R221 du Budget Général (*)	82972	91452	95829	106963	112119	114561	117487	118602	126114
R221 Fonds de Soutien des Hydro.	237	240	218	222	216	211	206	201	198
R221 de l'ODAC Caisse Nationale de l'Energie	50	53	54	55	54	55	41	41	40
R221 de l'Agence Française pour la Maîtrise de l'Energie	0	6	7						
R221 Fonds Spécial des Gds Travaux	2183	3091	5320	597	0	0	0	0	
P12 de l'Institut Français du Pétrole	760	865	960	936	949	970	1001	1025	

Source : Insee; (*) cette taxe inclut la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel.

TABLEAU 8.3

Produit du Versement Transport

en millions de francs

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Agglomération de - de 3000000 habitants	1508	1871	1669	2038	2042	2279	2278	2079
Agglomération de + de 3000000 habitants	2337	2432	2534	2705	2861	3079	3747	4052
ODAL (notamment STP)	5969	5834	6054	6200	7625	7435	8126	8912
Total	9814	10137	10257	10943	12528	12793	14151	15043

Source : Insee, Certu

TABLEAU 8.4

Subventions d'exploitation et versements pour compensation des réductions tarifaires -RATP

en millions de francs

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Subventions d'exploitation (R30)										
Indemnité compensatrice, organisation des transports collectifs parisiens	3505	3838	4260	4236	4233	3886	3866	4306	4254	4199
Administrations Publiques Locales	1462	1629	1692	1738	1914	1614	1348	1231	1694	1785
TOTAL	4967	5442	5935	5974	5987	5500	5214	5537	5948	5984
Réductions tarifaires RATP										
Versements de l'Etat : voyageur										
R64 Familles nombreuses	10	11	13	12	12	9	10	10	10	nd
R69 Carte de travail, étudiant, ...	104	115	129	119	120	88	172	100	10	nd
R71 Aides à l'investissement de l'État	160	96	71	88	67	133	233	154	175	260
Versement des Administrations Publiques Locales										
R64 Familles nombreuses	27	26	30	30	31	31	29	30	31	nd
R69 Carte de travail, étudiant, élève, ...	2196	2303	2546	2881	2252	2410	2596	2674	2754	nd
R71 Aides à l'investissement des APUL	688	764	605	531	752	1016	1049	605	853	900

Source : Insee, Comptabilité Publique

TABLEAU 8.5

Subventions d'exploitation et versements pour compensation des réductions tarifaires -SNCF

en millions de francs

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Subventions d'exploitation (R30)										
Compensation d'exploitation à la SNCF (refus de majoration) (1)	3510	3250	3000	3460	3921	4996	2844	0	0	0
Charges d'infrastructure et passage à niveau	10038	10610	10929	11144	10409	10452	10545	10890	11236	9877
Service maintien et réorganisation : Service omnibus	3177	3350	3484	3576	3786	3956	3686	3922	4016	4137
Indemnité compensatrice SNCF (transports collectifs parisiens)	869	901	748	745	784	719	746	822	804	795
Administrations Publiques Locales	396	413	449	377	401	374	320	345	465	492
TOTAL	17990	18524	18598	19302	19301	20497	18141	15979	16521	15301
Réductions tarifaires SNCF										
Versements de l'Etat : voyageur										
R64 Familles nombreuses	426	462	506	462	436	456	529	552	560	nd
R69 Congés payés, cartes de travail	1013	1106	1204	1105	1041	1023	1190	1326	1345	nd
R11 1/4 place militaire	1398	1314	1445	1525	1545	1554	1483	1483	1685	nd
R30 Autres versements de l'Etat (2)										
Total Etat	2837	2882	3155	3092	3022	3033	3202	3361	3590	nd
Versement des Administrations Publiques Locales										
R69 Cartes de travail	2464	2829	2869	3077	2577	2534	3565	3674	3624	nd
TOTAL	5301	5711	6024	6169	5599	5567	6767	7035	7214	6945
R71 Aides à l'investissement (org. div. loc.)	56	64	56	38	52	263	247	307	533	555
R71 Aides à l'investissement (col. loc.)					321	307	655	1010	1459	1545
R71 Aides à l'investissement (État)					111	26	26	59	250	1074
TOTAL	56	64	56	38	484	596	928	1376	2242	3174
R79 versement au service annexe d'amortissement de la dette (3)								4046	4152	(4)
										4273

Source : Insee, Comptabilité Publique

(1) Concours exceptionnel à l'assainissement financier de la SNCF à partir de 1984.

(2) A partir de 1984, les autres versements de l'Etat sont regroupés avec la compensation d'exploitation à la SNCF.

(3) Le versement, qui fait suite au concours exceptionnel versé antérieurement, a donné lieu à la création d'un service annexe d'amortissement de la dette selon les conventions du contrat de plan signé en 1990. Les conventions retenues dans le cadre des comptes nationaux ont conduit à consolider les comptes de la SNCF et du service annexe et à classer ce versement d'un objet différent en transfert en capital (R79).

(4) N'est pas pris en compte ici le compte spécial du trésor N°902-24, abondé par les recettes des privatisations, d'un montant de 1,8 milliards, qui s'est traduit par une dotation en capital à la SNCF, en 1993.

TABLEAU 8.6

Ventilation par fonction des dépenses de l'État en transports

en millions de francs TTC

	Trans. collectif urbain 63	Route et voirie ur- baine 64	Adminis- trations 80	Route et trans. routier 82	Transp. ferrov. 83	Voies navig. 84	Trans. maritime 85	Trans. aérien 86	Total
année 1990									
<i>Coûts de production</i>									
P20 Consommation intermédiaire	0	257	506	3691	0	265	125	600	5444
R10 Rémunération des salariés	0	0	983	6470	0	954	913	3222	12542
R20 Impôts liés à la production	0	0	7	23	0	1	28	25	84
<i>Opérations de répartition</i>									
R30 Subventions d'exploitation	4612	0	1	0	17075	6	1548	23	23265
R40 Revenus de la propriété et de l'entreprise	0	0	0	0	0	0	0	70	70
R50 Opération d'ass.-dommage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R61 Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0	0	0	14	0	0	0	1	15
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des adminis- trations publiques	2	120	0	50	15150	0	0	0	15322
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	0	0	137	0	0	95	6	0	238
Autres opérations courantes	172	0	12	5	0	0	0	565	754
<i>Opérations en capital</i>									
P41 Formation brute de capital fixe	0	2968	250	7589	0	242	262	767	12078
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	0	0	1	540	0	7	1	4	553
R70 Mouvements en capital	824	41	47	315	109	3	280	36	1655
TOTAL	5610	3386	1944	18697	32334	1573	3163	5313	72020
année 1991									
<i>Coûts de production</i>									
P20 Consommation intermédiaire	0	238	662	2808	0	249	134	676	4767
R10 Rémunération des salariés	0	0	942	6644	0	884	933	3504	12907
R20 Impôts liés à la production	0	0	5	15	0	1	24	26	71
<i>Opérations de répartition</i>									
R30 Subventions d'exploitation	5113	0	26	0	14826	1	1549	61	21576
R40 Revenus de la propriété et de l'entreprise	0	0	0	0	0	0	0	97	97
R50 Opération d'ass.-dommage	0	0	0	0	0	0	0	0	0
R61 Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0	0	1	8	0	0	0	1	10
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des adminis- trations publiques	2	12	0	51	15439	0	0	0	15504
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	0	0	149	0	0	75	4	0	228
Autres opérations courantes	192	0	30	0	0	6	0	640	868
<i>Opérations en capital</i>									
P41 Formation brute de capital fixe	0	3130	470	7163	0	268	318	1156	12505
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	0	0	5	570	0	10	1	1	587
R70 Mouvements en capital	692	0	185	285	4112	0	374	40	5688
TOTAL	5999	3380	2475	17544	34377	1494	3337	6202	74808

Source : Insee; (*) dont 15133 de charges de retraites SNCF en 1990 et 15016 en 1991

TABLEAU 8.7

Ventilation par fonction des dépenses des collectivités locales en transports

en millions de francs TTC

	Fonction 6 (voir note de bas de page)	Fonction 8	Total
année 1990			
<i>Coûts de production</i>			
P20 Consommation intermédiaire	15529	5954	21483
R10 Rémunération des salariés	23178	2056	25234
R20 Impôts liés à la production	268	33	301
<i>Opérations de répartition</i>			
R30 Subventions d'exploitation	3695	3157	6852
R40 Revenus de la propriété et de l'entreprise	8181	375	8556
R50 Opération d'assurance-dommages	61	4	65
R61 Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	79	17	96
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques	1234	72	1306
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	0	0	0
Autres opérations courantes	6818	483	6411
<i>Opérations en capital</i>			
P41 Formation brute de capital fixe	46059	17216	63275
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	-1779	1351	-428
R70 Mouvements en capital	1727	5160	6887
TOTAL	105050	35878	140928
année 1991			
<i>Coûts de production</i>			
P20 Consommation intermédiaire	16509	3844	20353
R10 Rémunération des salariés	24772	1544	26316
R20 Impôts liés à la production	305	7	312
<i>Opérations de répartition</i>			
R30 Subventions d'exploitation	3986	3405	7391
R40 Revenus de la propriété et de l'entreprise	8722	389	9111
R50 Opération d'assurance-dommages	70	5	75
R61 Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	83	18	101
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques	1196	70	1266
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	0	0	0
Autres opérations courantes	7372	522	7894
<i>Opérations en capital</i>			
P41 Formation brute de capital fixe	50637	18762	69399
P70 Acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels	6714	-2925	3789
R70 Mouvements en capital	1705	5915	7620
TOTAL	122071	31556	153627

Source : Insee

Notes : les fonctions 6, "développement urbain", et 8, "transports et télécommunications" dépassent le cadre des transports.

La fonction 6, en dehors des fonctions "transports" 63 et 64, regroupe des dépenses en aménagement urbain, en services urbains, en réseaux (eau potable, ...), assainissement, ...

La fonction 8 comprend six fonctions "transports" (80, 82, 83, 84, 85 et 86) et des fonctions fonctions de postes et télécommunication et de transport par conduite. Ce tableau nous permet de fixer des seuils maximum de dépenses des collectivités locales, ce tableau étant exempt de doubles comptes, l'Insee ayant ici effectué un travail de consolidation.

TABLEAU 8.8

Dépenses des APUL qu'il est possible d'affecter sans ambigüité aux transports

en millions de francs TTC

ANNEE 1991	Départements	Communes de + 10000 habitants	Communautes urbaines	Communes de - 10000 habitants	Syndicats Districts SIVOM
<i>Opérations sur biens et services</i>					
P20 Consommation intermédiaire	8307	7086	728	3606	779
R10 Rémunération des salariés	2352	7998	411	4285	607
R20 Impôts liés à la production	11	168	0	15	9
<i>Opérations de répartition</i>					
R30 Subventions d'exploitation	1735	432	0	45	0
R51 Primes nettes d'assur.-dommage	0	0	0	0	0
R613 Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	0	1	0	0	0
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques	230	6	0	0	1179
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	261	9	0	0	0
R66 Transferts courants aux Administrations privées	2961	771	20	80	0
R69 transferts courants divers	20	24	9	13	0
R41 Intérêts effectifs	0	8	0	0	2271
Total des dépenses de fonctionnement	15877	16504	1168	8045	4845
<i>Opérations en capital</i>					
P411 Formation brute de capital fixe	16688	7428	1167	3992	2749
P71 Acquisitions nettes de terrains	600	0	21	0	108
P72 Acquis. nettes d'actif incorporel	1	21	0	11	18
R70 Mouvements en capital	33	232	108	79	776
P42 Variations de stocks					
Total des opérations en capital	17322	7681	1295	4083	3652
TOTAL	33199	24185	2464	12128	8497
	Ville de Paris	Régions EPR (*)	STP Régies, SCD départementaux et communaux		Ensemble (**)
<i>Opérations sur biens et services</i>					
P20 Consommation intermédiaire	870	104	170	845	22497
R10 Rémunération des salariés	1237	0	18	913	17820
R20 Impôts liés à la production	0	0	2	62	267
<i>Opérations de répartition</i>					
R30 Subventions d'exploitation	0	0	0	31	2243
R51 Primes nettes d'assur.-dommage	3	0	0	0	3
R613 Autres impôts sur le revenu et le patrimoine	1	0	0	0	2
R651 Transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques	1485	0	0	0	2901
R652 Mouvements courants internes aux sous-secteurs des administrations publiques	0	5	0	0	276
R66 Transferts courants aux Administrations privées	214	0	0	0	4047
R69 transferts courants divers	0	1234	7198	12	8509
R41 Intérêts effectifs	0	0	0	85	2364
Total des dépenses de fonctionnement	3810	1343	7388	1948	60928
<i>Opérations en capital</i>					
P411 Formation brute de capital fixe	294	47	26	352	32743
P71 Acquisitions nettes de terrains	0	2	0	6	736
P72 Acquis. nettes d'actif incorporel	0	3	0	0	54
R70 Mouvements en capital	95	6627	589	0	8540
P42 Variations de stocks					
Total des opérations en capital	389	6678	615	358	42072
TOTAL	4199	8021	8003	2305	103001

Source : Comptabilité Publique, OEST; (*) Etablissements Publics Régionaux - (**) Les dépenses des communes de moins de 10 000 habitants sont estimées globalement et réparties par opérations dans cette seule colonne. Rappelons que ses chambres de commerce sont, en comptabilité Nationale, classées avec les gestionnaires de ports et aéroports et non avec les APUL.

TABLEAU 8.9

Ventilation fonctionnelle des dépenses des APUL en transports

en millions de francs TTC

		Trans. collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Adminis- tration 80	Route et trans. routier 82	Trans. ferrov. 83	Voies navig. 84	Trans. maritime 85	Trans. aérien 86	Total
Départements	1988	6077			25451	51	10	66	0	31655
	1989	6130			27205	28	12	70	2	33447
	1990	8577			24702	10	134	185	12	33619
	1991	9585			23241	8	159	201	5	33199
SCD	1988							221		221
départementaux	1989							286		286
	1990							222		222
	1991							231		231
Communes de plus de 10 000 habitants	1988	3271	17894	28			6	11	9	21219
	1989	3334	17992	29			9	22	10	21396
	1990	2071	19272	0			29	15	10	21396
	1991	2619	21497	0			39	17	14	24185
SCD communaux	1988	2106								2106
	1989	1432								1432
	1990	404	90							493
	1991	446	100							546
Communautés urbaines	1988	1071	1231	2			1			2305
	1989	1240	1635	2			1			2878
	1990	206	1935	0			4			2144
	1991	388	2067	0			4		4	2463
Communes de moins de 10 000 habitants	1988		9999							9999
	1989		10054							10054
	1990		10871							10871
	1991		12128							12128
Syndicat, district, SIVOM	1988	5407	2117							7524
	1989	5881	2196							8077
	1990	5658	2399							8057
	1991	5961	2536							8497
Régies	1988	1726				304		304		2334
	1989	1338				235		235		1808
	1990	1027				180		180		1388
	1991	1131				199		199		1528
Ville de Paris	1988	1621	2086				25			3732
	1989	1683	2031				5			3719
	1990	1503	2575				52			4131
	1991	1485	2664				50			4199
Régions	1988	586			3541					4127
	1989	493			4277					4770
	1990	2137			4869					7007
	1991	2443			5578					8021
STP	1988	6076								6076
	1989	6900								6900
	1990	7564								7564
	1991	8003								8003
Ensemble	1988	27941	33327	30	28992	355	42	602	9	91298
	1989	28431	33908	31	31482	263	27	613	12	94767
	1990	29146	37142	0	29571	191	218	603	22	96892
	1991	32059	40992	0	28819	206	252	648	24	103001

Source : Comptabilité Publique, OEST

TABLEAU 8.10

Ventilation fonctionnelle des dépenses en capital des APUL en transport

en millions de francs TTC

		Trans. collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Adminis- tration 80	Route et trans. et trans. routier 82	Trans. ferrov. 83	Voies navig. 84	Trans. maritime 85	Trans. aérien 86	Total
Départements	1988	53			13813	46	10	10	0	13932
	1989	74			14673	25	12	32	2	14818
	1990	179			16280	8	26	182	12	16687
	1991	121			16955	6	38	197	4	17322
SCD	1988							14		14
départementaux	1989							47		47
	1990							4		4
	1991							4		4
Communes de plus de 10 000 habitants	1988	596	6908				6	11	9	7530
	1989	615	6527				9	22	10	7183
	1990	358	6342				12	15	10	6736
	1991	483	7146				20	17	14	7681
SCD communaux	1988	1038								1038
	1989	362								362
	1990	97	84							180
	1991	109	94							203
Communautés urbaines	1988	170	875							1045
	1989	186	928							1114
	1990	199	887				1			1087
	1991	366	923				2		4	1295
Communes de moins de 10 000 habitants	1988		3660							3660
	1989		3550							3550
	1990		3581							3581
	1991		4083							4083
Syndicat, district, SIVOM	1988	1210	1240							2450
	1989	1402	1404							2806
	1990	2047	1354							3402
	1991	2209	1443							3652
Régies	1988	566				100		100		766
	1989	225				28		28		281
	1990	100				18		18		135
	1991	112				20		20		152
Ville de Paris	1988		147				24			171
	1989		118				3			121
	1990		270				29			299
	1991		361				28			389
Régions	1988	585			2754					3339
	1989	633			3278					3911
	1990	2132			3776					5908
	1991	2436			4242					6678
STP	1988	434								434
	1989	1253								1253
	1990	1092								1092
	1991	615								615
Ensemble	1988	4652	12830	0	16567	146	40	135	9	34379
	1989	4750	12527	0	17951	53	24	129	12	35446
	1990	6204	12517	0	20056	26	68	218	22	39111
	1991	6451	14050	0	21197	25	88	238	23	42072

Source : Comptabilité Publique, OEST

TABLEAU 8.11

Évolution des dépenses des APUC en transport

en millions de francs TTC

	1970	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Trans. coll. urb. 63	960	3081	4295	5001	5132	5563	5830	5927	5805	5427	5610	5999	5657	5766
Rout. voie. urb. 64	913	2200	2894	3584	3355	3347	3366	3427	4061	3950	3386	3380	3387	3616
Administration 80	441	749	962	1032	1141	1304	1672	2146	1860	1872	1944	2475	2326	2417
Rout. et trans. rout. 82	2965	11569	14279	13704	13783	14449	14630	15729	16299	16307	18697	17544	18655	19592
Trans. ferro. 83	4514	17099	23476	23152	29847	31129	31736	30351	30407	33330	32334	38172	40121	40074
Voies navig. 84	579	1106	1449	1504	1594	1759	1577	1731	1513	1485	1573	1494	1518	1579
Trans. mari. 85	849	2678	3507	3766	3954	4136	3605	3396	3417	3161	3163	3337	3411	3579
Trans. aéri. 86	548	2137	2971	3043	2892	3178	3072	4072	4264	4994	5313	6202	8687	9824
Ensemble	11768	40620	53833	54786	61698	64865	65488	66779	67626	70526	72020	78603	83762	86447
dont Investissement														
Trans. coll. urb. 63	100	714	671	708	598	632	635	680	604	662	824	692	938	900
Rout. voie. urb. 64	895	2165	2667	3301	3065	3044	3100	3173	3741	3668	3009	3130	3143	3384
Administration 80	15	115	131	106	212	234	295	367	313	318	298	660	664	715
Rout. et trans. rout. 82	1169	4178	5171	4693	4438	4559	5540	5788	6784	7049	8444	8018	8922	9607
Trans. ferro. 83	26	49	48	83	97	105	79	85	125	71	109	4112	4849	5556
Voies navig. 84	193	266	355	309	316	357	285	310	254	267	252	278	226	244
Trans. mari. 85	333	931	839	779	700	591	627	570	677	533	543	693	704	758
Trans. aéri. 86	184	298	443	365	388	395	389	522	612	666	807	1197	1561	1744
Ensemble	2914	8716	10325	10344	9814	9917	10950	11495	13110	13234	14286	18780	21009	22908

Source : Comptabilité Publique, Insee

TABLEAU 8.12

Évolution des dépenses des APUL en transport

en millions de francs TTC

	1970	1980	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Trans. coll. urb. 63	2204	10392	14154	15838	17548	24317	24842	25320	27941	28431	29146	32059	35909	36826
Rout. voie. urb. 64	4528	14164	17798	19633	23064	25375	26630	29535	33327	33908	37142	40992	44252	45730
Administration 80	9	20	24	25	27	30	32	35	30	31	0	0	0	0
Rout. et trans. rout. 82	3265	12500	14612	16450	17908	20091	23117	25503	28992	31482	29571	28819	28316	28226
Trans. ferro. 83	100	151	206	240	234	367	326	273	355	263	191	206	209	218
Voies navig. 84	11	65	113	95	100	118	110	107	42	27	218	252	250	258
Trans. mari. 85	108	140	261	304	256	465	382	350	602	613	603	648	621	636
Trans. aéri. 86	1	1	1	1	3	2	11	1	9	12	22	24	23	23
Ensemble	10227	36139	49314	54734	61200	70765	75450	81124	91298	94767	96892	103001	109580	111917
dont opérations en capital														
Trans. coll. urb. 63	300	2406	4128	4898	4124	7179	4492	3917	4652	4750	6204	6451	7471	7462
Rout. voie. urb. 64	2083	4689	6377	6336	7286	8549	9242	10475	12830	12527	12517	14050	14993	15013
Administration 80	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Rout. et trans. rout. 82	2400	8000	10015	10900	10380	11102	12926	14507	16567	17951	20056	21197	20820	20632
Trans. ferro. 83	46	44	36	52	38	130	106	30	146	53	26	25	26	26
Voies navig. 84	9	45	70	70	29	34	30	26	40	24	68	88	74	73
Trans. mari. 85	74	50	88	113	57	224	163	66	135	129	218	238	241	239
Trans. aéri. 86	1	1	1	1	3	2	11	1	9	12	22	23	22	22
Ensemble	4914	15235	20715	22370	21917	27221	26970	29022	34379	35446	39111	42072	43646	43468

Source : Comptabilité Publique, OEST

9. LES INFRASTRUCTURES

LES SOURCES UTILISÉES

Les dépenses d'investissement sont généralement assez bien connues. Par contre, la détermination des dépenses d'infrastructure se révèle plus délicate, d'un point de vue conceptuel - "qu'est ce qu'une infrastructure ?" - mais aussi et surtout d'un point de vue statistique. L'hétérogénéité des sources peut aussi amener des doubles comptes.

Nous avons utilisé les dépenses de FBCF de l'État et des collectivités locales telles qu'elles sont fournies dans le chapitre 8 de ce même document (hormis pour les dépenses de l'État sur le réseau routier en 1993). Ces montants sont effectivement utilisés par les APU sous forme de FBCF et non pas de subvention ou tout autre type d'opération. La FBCF décrite en comptabilité nationale ne retrace pas uniquement des dépenses d'infrastructures. D'autres éléments, marginaux, sont comptabilisés. Il s'agit à la fois de dépenses en transports mais pas en infrastructures (achats d'autobus, de matériel de bureau, ...) et de dépenses en dehors du domaine des transports (la météo en transport aérien). Les dépenses en transports collectifs urbains, telles qu'elles sont fournies par les APUL ne concordent pas avec les chiffres fournis par la DTT-CERTU. Faute de pouvoir trancher de manière définitive, nous gardons les chiffres tirés de la comptabilité publique ⁽¹⁾.

Les données des GEN sont calées sur leur FBCF totale, telle qu'elle est calculée par l'Insee. Les dépenses d'infrastructures de la RATP et de la SNCF ont été estimées par l'OEST après concertation avec l'Insee à partir des comptes des entreprises.

Les dépenses des autres gestionnaires d'infrastructures sont fournies par les ministères de tutelle :

- En matière de transport maritime, la DPNM nous a fait parvenir des chiffres prenant déjà en compte les investissements des APU (le chiffre de l'année 1993 est estimé à partir des données des seuls ports autonomes).

- Les dépenses des aéroports sont calculées par la DGAC depuis 1985 (l'OEST a fait des estimations pour les années antérieures). Les dépenses de l'État en transport aérien telles qu'elles sont calculées par l'Insee, ne sont pas retenues. En effet, elles recouvrent des investissements en infrastructures aéroportuaires mais aussi, en navigation aérienne et en météorologie. La DGAC nous ayant fourni les investissements en navigation aérienne, nous avons préféré retenir cette dernière.

- Les chiffres des autoroutes nous ont été adressés par la DR. Les dépenses d'infrastructures sont la somme des travaux de construction de nouvelles sections, des travaux complémentaires (ou ICAS, investissements complémentaires sur autoroutes en service) et des grosses réparations.

TABLEAU 9.1

Les dépenses en infrastructures de transport

en milliards de francs

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Grandes entreprises nationales												
SNCF												
Investissement	10,7	14,3	13,9	13,4	15,8	15,6	18,2	18,1	23,1	27,4	30,2	25,0
Infrastructures	7,4	9,2	8,4	8,6	10,9	10,8	9,7	10,1	16,3	21,0	20,8	16,8
dont Grande Vitesse	1,2	0,6	0,2	0,9	2,2	2,8	2,8	2,5	6,6	9,7	8,5	4,5
dont Banlieue	0,8	0,7	0,7	0,6	1,0	1,0	0,8	0,6	1,0	1,8	2,5	3,5
RATP												
Investissement	2,4	2,4	2,1	2,7	2,2	2,7	2,3	2,2	3,2	3,5	3,9	5,2
Infrastructures	1,6	1,6	1,6	1,5	1,4	1,6	1,5	1,7	2,0	2,4	2,7	3,9
Gérants d'infrastructures												
ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Ports maritimes	1,7	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	1,3	1,6	1,7	1,8	1,8
Aéroports	0,7	0,6	0,5	0,6	0,7	1,1	1,2	1,5	2,3	2,9	3,3	2,7
Autoroutes	5,0	4,2	4,6	4,8	5,4	6,7	8,6	9,3	10,3	11,2	10,6	12,0
total	7,4	6,0	6,1	6,5	7,6	8,9	11,1	12,5	14,5	16,1	15,9	16,9

Sources : Insee (comptes nationaux), Comptabilité publique, DGAC, DPNM, DR, GART, RATP, SNCF, OEST

⁽¹⁾ En 1991, selon le CERTU, les investissements des neuf principaux réseaux de province étaient des 3,3 milliards de francs, ceux de l'ensemble des réseaux étant proche de 4,1 milliards de francs. La comptabilité publique nous fournit une estimation de 2,8 milliards de francs. Les causes d'écart entre ces deux sources sont multiples et restent pour partie mal appréhendées (différences de postes comptables, enregistrement dans la fonction voirie d'une partie des dépenses, ...). La DTT présente de son côté des chiffres proche de ceux du CERTU mais sensiblement plus élevés que ceux retenus ici. Un regard plus attentif à ce problème devrait nous permettre de résoudre cette incertitude pour le prochain rapport.

TABLEAU 9.1 suite

Les dépenses en infrastructures de transport

en milliards de francs

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Investissement de l'Etat												
Transport collectif urbain												
Routes et voiries urbaines	1,8	2,8	2,6	2,6	2,6	2,7	3,3	3,4	3,0	3,1	3,1	3,6
Administration	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5
Route et transport routier	3,9	4,4	4,2	4,3	5,1	5,2	6,3	6,7	7,6	7,2	8,0	9,1
Transport ferroviaire	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Voies navigables	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2
Transports maritimes	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Transports aériens	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,8	1,2	1,5	1,7
total	6,7	8,2	7,8	7,9	8,7	9,1	11,0	11,4	12,1	12,6	13,6	15,5
Investissement des collectivités locales												
Transport collectif urbain	1,9	4,2	3,4	6,0	3,7	3,1	3,3	2,5	2,4	2,8	3,8	4,7
Routes et voiries urbaines	4,4	5,9	6,8	8,0	8,7	9,4	11,5	11,2	11,5	13,2	13,8	13,8
Administration												
Route et transport routier	7,3	9,9	9,4	10,1	11,8	12,3	14,1	15,2	15,7	16,4	16,6	16,4
Transport ferroviaire	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Voies navigables	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports maritimes	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2
Transports aériens	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
total	13,7	20,2	19,8	24,4	24,5	24,8	29,2	29,1	30,0	32,7	34,5	35,3
Ensemble Etat et collectivités locales												
Transport collectif urbain	1,9	4,2	3,4	6,0	3,7	3,1	3,3	2,5	2,4	2,8	3,8	4,7
Routes et voiries urbaines	6,2	8,8	9,4	10,6	11,3	12,1	14,8	14,5	14,5	16,3	16,9	17,4
Administration	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,5	0,5	0,5
Route et transport routier	11,2	14,3	13,6	14,4	16,9	17,5	20,5	21,9	23,3	23,6	24,6	25,5
Transport ferroviaire	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Voies navigables	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,3	0,3
Transports maritimes	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,6
Transports aériens	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,8	1,2	1,5	1,7
dont circulation aérienne	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,7	1,0	1,0	1,2
total	20,4	28,4	27,6	32,3	33,2	33,9	40,2	40,5	42,0	45,3	48,2	50,8
Inv. en infrastructures												
dont Grande Vitesse	36,3	44,7	43,1	48,3	52,5	54,6	61,7	64,0	74,0	83,6	86,0	86,7
	7,2	5,6	5,5	6,7	8,7	11,0	13,1	13,9	19,9	24,8	23,3	20,5

Notes : Le total des dépenses d'infrastructures comprend les dépenses des APU (hors administration et hors transport maritime et pour le transport aérien, on ne conserve que la seule circulation aérienne qui reste du ressort de l'Etat), les dépenses des GEN et les dépenses d'infrastructure des gestionnaires d'infrastructures.

Les investissements en grande vitesse se composent des investissements TGV, autoroutiers et aéroportuaires.

TABLEAU 9.2

Les dépenses en infrastructures de transport par grandes fonctions

en milliards de francs

	1980	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Transport collectif urbain	4,2	6,6	5,7	8,1	6,1	5,8	5,6	4,9	5,4	7,0	9,0	12,0
Routes	22,4	27,3	27,6	29,8	33,5	36,3	43,8	45,7	48,1	51,1	52,0	55,0
Transport ferroviaire	6,7	8,5	7,7	8,1	10,1	9,7	9,0	9,5	15,2	19,2	18,3	13,4
Transports aériens	1,0	0,8	0,7	0,9	1,1	1,5	1,6	2,0	3,0	3,9	4,3	4,0
Transports maritimes	1,7	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	1,3	1,6	1,7	1,8	1,8
Voies navigables	0,3	0,4	0,3	0,4	0,7	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7
total	36,3	44,7	43,1	48,3	52,5	54,6	61,7	64,0	74,0	83,6	86,0	86,7

D1. BILAN DE LA CIRCULATION

TABLEAU D1.1

Indicateurs généraux

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Prix de vente OPEP, moy. pondérée (1) annuelle (\$ le baril)	14	17	14	17	21	18	18	16
Cours du Dollar (moyenne annuelle en francs)	6,93	6,01	5,96	6,38	5,45	5,65	5,29	5,66
Coût moyen du brut im- porté en F/T (CAF)	773	799	641	828	897	813	723	672
Importations (CAF) de la branche T05 (produits pétroliers, gaz naturel) en millions de francs	105813	98092	82487	102015	114871	118561	103095	97710
Rapport consommation totale corrigée (*) de produits pétroliers sur PIB marchand (1000 tep, milliards de francs de 1980)	33	32	31	31	30	30	30	30

Source : Observatoire de l'énergie

(*) Correction du climat; les chiffres utilisés sont ceux des bilans énergétiques publiés par l'Observatoire de l'Energie

(1) Moyenne des prix spot OPEP, d'après Platt's Oilgram.

TABLEAU D1.2

Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers (en %)

consommation corrigée du climat - Données de base en millions de TEP

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Sidérurgie	0,5	0,4	0,7	0,7	0,4	0,3	0,3	0,3
Industrie (hors sidér.)	13,5	13,2	12,7	12,4	12,1	12,1	11,7	10,9
Résidentiel et tertiaire	28,5	27,2	26,6	25,2	24,8	23,1	23,5	23,9
Agriculture	3,9	4,0	3,8	3,8	3,7	3,8	3,7	3,6
Transports	53,6	55,2	56,2	57,9	59,0	60,7	60,8	61,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Observatoire de l'énergie

TABLEAU D1.3

Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur

en %

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
S68 Trans. ferroviaires	16	16	15	14	14	14	13	12
S691 Trans. routier marchandises	36	36	32	30	30	31	29	26
S692 Aut. transports terrestres	38	38	34	32	31	32	30	29
S70 Nav. intérieure	38	38	36	34	34	33	34	33
S71 Trans. maritimes	20	20	18	15	15	16	16	15
S72 Trans. aériens	28	28	26	23	24	24	23	22
S73-4 Annexes et auxiliaires	11	11	10	10	9	9	9	8
T31 Total transport	27	24	22	22	23	22	21	22
Autres branches	3	2	2	2	2	2	2	2

Source : Insee

TABLEAU D1.4

Evolution des prix des carburants

indice des prix à la consommation - base 100 en 1980, France entière

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Essence auto	146,3	148,4	148,5	160,4	...	...	...	...
Super carburant plombé	141,3	143,2	143,2	154,3	159,9	160,9	158,0	163,7
Gazole	140,0	136,5	133,6	141,0	150,3	152,4	147,0	155,6
Fioul	134,2	124,0	112,9	127,0	142,0	143,0	129,6	130,6
Carburéacteur	185,3	149,3	153,6	162,3	196,5	184,1	178,2	187,7

Source : Insee, sauf pour le carburéacteur (d'après les données du CPDP pour Orly)

TABLEAU D1.5

Prix des principaux carburants

en francs

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
super carburant plombé							
TTC	4,83	4,82	5,17	5,34	5,35	5,25	5,44
Hors taxes	1,19	1,11	1,31	1,38	1,33	1,20	1,16
Valeur des taxes	3,64	3,71	3,86	3,96	4,02	4,05	4,28
gazole							
TTC	3,29	3,20	3,38	3,55	3,58	3,46	3,67
Hors taxes	1,30	1,18	1,28	1,39	1,38	1,23	1,24
Valeur des taxes	1,99	2,02	2,10	2,16	2,20	2,23	2,43
essence							
TTC	4,72	4,70	5,05	5,22	...	...	...
Hors taxes	1,24	1,15	1,35	1,43	...	...	...
Valeur des taxes	3,48	3,55	3,70	3,79	...	...	...
Super carburant sans plomb 98							
TTC					5,19	5,07	5,23
Hors taxes					1,55	1,42	1,35
Valeur des taxes					3,64	3,65	3,88
diesel SNCF							
TTC	1,51	1,36	1,59	1,69	1,68	1,53	1,54
Hors taxes	0,89	0,76	0,93	1,01	0,99	0,86	0,87
Valeur des taxes	0,62	0,60	0,66	0,68	0,69	0,67	0,67
carburacteur							
TTC	2,14	2,22	2,35	2,84	2,66	2,57	2,71
Hors taxes	1,72	1,77	1,86	2,24	2,09	2,02	2,13
Valeur des taxes	0,42	0,45	0,49	0,60	0,57	0,55	0,58
fioul							
TTC	1,93	1,82	2,03	2,23	2,30	2,05	2,09
Hors taxes	1,24	1,15	1,30	1,47	1,51	1,30	1,31
Valeur des taxes	0,69	0,67	0,73	0,76	0,79	0,75	0,78

Source : DHYCA, SNCF

TABLEAU D1.6

Evolution de la part des taxes dans les prix des carburants

en %

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Essence auto	72	74	76	73	73 ...	...	...	...
Super carburant	73	75	77	75	74	75	77	79
Gazole	56	60	63	62	61	62	64	66
Gazole (yc déduct. TVA)	53	57	59	57	55	55	58	60
Fioul	34	36	37	36	34	34	37	37
Super carburant sans plomb 98						70	72	74

Source : DHYCA

TABLEAU D1.7

Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
ELECTRICITE :								
millions de kwh	5479	5650	5791	5980	6141	6352	6454	6258
milliers de tep	1216	1254	1286	1328	1363	1410	1433	1389
DIESEL : milliers de m3	435	430	419	411	403	390	371	340
milliers de tep	368	363	354	347	341	330	313	287
TOTAL : milliers de tep	1584	1617	1640	1675	1704	1740	1746	1676
<i>Part de l'électricité dans le total en %</i>	76,8	77,6	78,4	79,3	80,0	81,0	82,1	82,9

Source : SNCF

TABLEAU D1.8

Les carburants et les ménages

en millions de francs

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Consommation de carburants et lubrifiants par les ménages	115615	119278	123200	133228	140670	143083	142207	147316
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. des ménages (en %)	3,8	3,7	3,6	3,6	3,6	3,5	3,4	3,4
Cons. de prod. pétroliers par les ménages	154244	153480	152905	164764	175456	181295	177890	182307
Part des prod. pétroliers dans la cons. des ménages (en %)	5,1	4,7	4,5	4,5	4,5	4,5	4,2	4,2
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. de prod. pétroliers par les ménages (en %)	75,0	77,7	80,6	80,9	80,2	78,9	79,9	80,8

Source : Insee

TABLEAU D1.9

Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

en millions de TEP

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Transports ferroviaires SNCF	1,58	1,62	1,64	1,68	1,70	1,74	1,75	1,68
dont : électricité	1,22	1,25	1,29	1,33	1,36	1,41	1,43	1,39
Transports routiers de march.	10,12	10,80	11,96	12,86	13,64	14,16	14,48	14,50
essence	2,14	2,13	2,09	2,02	1,93	1,82	1,67	1,53
gazole	7,98	8,67	9,87	10,84	11,71	12,34	12,81	12,97
Transports urbains de voy.	0,40	0,40	0,40	0,42	0,43	0,43	0,44	0,44
gazole	0,21	0,21	0,21	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23
électricité	0,19	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,21	0,21
Transp. routiers de voy. gazole	0,45	0,46	0,47	0,50	0,53	0,57	0,58	0,59
Navigation intérieure (fuel)	0,07	0,07	0,06	0,07	0,07	0,06	0,05	0,06
Transport maritime : diesel maritime								
fuel (1)	2,34	2,19	2,19	2,25	2,47	2,56	2,47	2,40
Transport aérien: carburéacteur et essence aviation (2)	2,94	3,14	3,54	3,77	3,95	3,89	4,37	4,48
Oléoducs (électricité)	0,12	0,10	0,11	0,09	0,09	0,08	0,09	0,09
Transports individuels	19,81	20,13	20,85	21,13	21,49	21,77	22,30	22,56
deux roues (essence)	0,50	0,48	0,49	0,51	0,54	0,55	0,55	0,57
voitures particulières, taxis *								
- essence	16,48	16,57	16,89	16,60	16,39	16,08	15,96	15,53
- gazole	2,83	3,08	3,47	4,02	4,56	5,14	5,79	6,46
Ensemble	37,83	38,91	41,22	42,77	44,37	45,26	46,53	46,80

Source : CPDP, OEST

Note : Coefficients d'équivalence : 1000 kwh = 0,222 tep, une tonne de gazole ou de fioul = 1 tep,
une tonne d'essence ou de carburéacteur = 1,048 tep, une tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

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

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

D3 - EXTERNALITES DE LA ROUTE - POLLUTION

*Pollution atmosphérique locale et régionale**Toxicité relative des différents polluants*

Quelle est la part de dommages due aux différents polluants (CO, COV, NO_x, SO₂) ?

En effet, connaître la part de responsabilité de chacun des principaux polluants émis par la circulation routière peut être utile pour identifier la part de responsabilité due au trafic (urbain, interurbain), aux véhicules (voitures, camions, motos) ou au carburant (essence, gazole) dans la pollution globale de l'air.

A. Peu d'études rendent compte d'une telle tentative. Cependant, le rapport INTERNALIZATION OF EXTERNAL EFFECTS IN TRANSPORTATION, publié sous le timbre de l'UIC (HANSSON & MARKHAM 1992), rassemble quelques éléments susceptibles d'avancer dans cette voie.

Ainsi, ce rapport présente un tableau de facteurs de toxicité relative du COV, NO_x et du SO₂ par rapport au CO, repris d'une étude de GRUPP¹.

Émissions	Impact	Valeur évaluée (en mg / m3)	Facteur de toxicité (% au CO)
Monoxyde de carbone (CO)			
population		10	1
bâtiments		10	1
végétation		10	1
Composés organiques volatils (COV)			
population		0,1	100
bâtiments		0,1	100
végétation		0,05 à 0,1	100 à 200
Oxyde nitrique (NO_x)			
population		0,03	125
bâtiments		0,03	125
végétation		0,03	125
Anhydride sulfurique (SO₂)			
population		1	100
bâtiments		1	100
végétation		0,03	125
Poussières			
population		0,1	100
bâtiments		0,1	100
végétation		0,1	100
Composés du plomb			
population		0,002	5 000
bâtiments		0,002	5 000
végétation		0,002	5 000

Source : H. Grupp (1986) - Die sozialen Kosten des Verkehrs.

Ces coefficients de toxicité ont été utilisés par GRUPP pour estimer la part de responsabilité des transports dans le coût macro-économique des dommages occasionnés par la pollution atmosphérique. Par exemple, sur la base d'une participation proportionnelle du transport au dommage total occasionné par les maladies en fonction des émissions spécifiques au transport, il est possible de déterminer la part revenant à ce dernier.

Ainsi, dans son étude, GRUPP calcule les montants annuels de dommages en pondérant, puis en agrégeant les émissions de CO, COV, NO_x et SO₂ au moyen des facteurs de toxicité estimés préalablement.

B. Les travaux de PROGNOS proposent des coefficients de pondération quelque peu différents des précédents. D'après cet institut, la toxicité des émissions de COV et de NO_x suit le rapport de 500 à 200.

C. Enfin, une troisième source, la valeur des taxes suédoises, mérite d'être prise en considération malgré le caractère de compromis que les valeurs retenues reflètent. Compromis entre la prise en compte du concept de "charge critique du milieu" du verdict du parlement, les valeurs de ces taxes fournissent une idée des nocivités relatives qui s'attachent aux diverses émissions dans le cadre d'une application réelle.

En effet, ce pays est le seul qui a systématiquement introduit des taxes pour atteindre les objectifs de réduction des émissions définis dans le cadre de sa politique environnementale de développement durable.

Certes, il existe deux approches différentes pour introduire des taxes anti-pollution :

- définir des taxes relatives au coût de la toxicité,
- taxer de façon telle à ramener les émissions à un certain seuil.

C'est la seconde approche, basée sur le concept de "charge critique du milieu", qui fait l'objet d'une mise en œuvre systématique par le gouvernement suédois.

Valeurs des taxes : respectivement 20, 40 et 15 sek/kg pour les COV, les NO_x et le SO₂.

Proposition pour des coefficients de pondération des toxicités respectives.

Étant donné que les toxicités des COV et des NO_x sont du même ordre de grandeur, que le volume de SO₂ émis par les transports est faible comparativement à celui des autres polluants gazeux, et que la toxicité relative du CO peut combiner ces différentes sources après les avoir préalablement "normées" par rapport au poids "COV + NO_x", d'où la clé de pondération qui suit :

CO	COV	NO _x	SO ₂
1	100	110	75

En conclusion, il convient de ne pas perdre de vue qu'il s'agit d'une tentative à approfondir. D'autant plus que l'enjeu de cette clé de pondération des toxicités est important. Cette dernière permettrait d'agréger les résultats de l'étude INRETS de 1991 sur les émissions de polluants³, ce qui permettrait alors d'estimer l'ordre de grandeur de la pollution selon le type de trafic, de véhicule ou de carburant et de calculer des coûts au véhicule-km.

¹ H. GRUPP - DIE SOZIALEN KOSTEN DES VERKEHRS, IN VERKEHR UND TECHNIK, Vol. 9 et 10, (1986), cité par ROTHENGATTER².

² W. ROTHENGATTER, in XI^e SYMPOSIUM DE LA CEMT - Bruxelles (1988), LES RESSOURCES POUR LES TRANSPORTS DE DEMAIN.

³ R. JOUMARD ET J. LAMBERT - INRETS - ÉVOLUTION DES ÉMISSIONS DE POLLUANTS PAR LES TRANSPORTS EN FRANCE DE 1970 À 2010 (1991), et rapport CCTN 1992.

D4. LES DONNEES SOCIALES ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

On étudie ici les principales évolutions de l'emploi dans les entreprises de transport en terme de sédentaires / non sédentaires. L'Enquête Annuelle d'Entreprise distingue les effectifs roulants, les manutentionnaires, les autres salariés sédentaires et les non-salariés. On appelle "sédentaires", les salariés "non-chauffeurs". Cette distinction est d'autant plus intéressante qu'elle rejoint en partie la classification des catégories socioprofessionnelles de l'enquête Emploi (question 20), qui distingue notamment les ouvriers (niveau 6), les chauffeurs (niveau 64) et les ouvriers qualifiés de la manutention, du magasinage et des transports (niveau 65). S'agissant de la SNCF, on assimile les ouvriers aux roulants (source : Bilan Social de la SNCF), auxquels on rajoute les effectifs des fonctions "matériels" et "équipement". Cette hypothèse est certes simplificatrice.

On peut donc établir un tableau de l'emploi en distinguant quatre catégories : les roulants, les ouvriers de la manutention, les non-salariés et les "autres salariés" (cadres, employés, ...). Les deux premières catégories, qui s'assimilent aux "ouvriers" (sauf dans les transports aérien), représentent dans l'ensemble des transports plus de la moitié des effectifs, autour de 58%, dont près de 40% pour les seuls chauffeurs. La part des ouvriers varie de 76% dans le transport routier de marchandises à moins de 50% à la SNCF ou en transport aérien et il semble que ce pourcentage soit d'autant plus faible que le secteur est concentré. D'ailleurs, dans un même secteur comme TRM, ce pourcentage diminue avec la taille de l'entreprise.

Mais c'est surtout l'évolution qui est intéressante : entre 1982 et 1992, la part des "ouvriers" augmente dans la plupart des modes, du fait d'une forte croissance des chauffeurs (sa part dans les effectifs globaux gagne près de 5 points), le poids des "autres ouvriers", notamment des manutentionnaires, diminuant au contraire de 1 point. Au total, le poids des "ouvriers" gagne plus de trois points au détriment des non-salariés, le poids des "autres salariés" restant stable. Notons que dans l'ensemble de l'économie française, la part des ouvriers diminue de près de quatre points entre les recensements de 1982 et 1990 (de 33% à 29%).

Cette croissance relative des chauffeurs se manifeste surtout à partir de 1984-1985, au moment de la relance des trafics. Elle concerne les secteurs du transport routier : en moyenne, la part des chauffeurs gagne 3 points entre 1980 et 1988, dont plus de 2 entre 1984 et 1988 ⁽¹⁾. Elle gagne encore 2 points entre 1989 et 1991, dans une période d'activité moins favorable. Dans le transport aérien, la part des navigants gagne cinq points depuis 1982. Cette part diminue en revanche entre 1980 et 1991 dans deux secteurs, le transport maritime et la navigation intérieure. En fait, dans ces deux secteurs, les sédentaires varient peu, les navigants diminuant sensiblement en nombre.

⁽¹⁾ Les sources statistiques utilisées sont l'Enquête Annuelle d'Entreprise (source : OEST), l'enquête Emploi (source : Insee), et des publications diverses (Grandes Entreprises Nationales, brochure du CCAF pour le maritime, ...). Il faut prendre avec une certaine prudence l'évolution du poids des roulants par secteur détaillé à partir des données dans l'EAE du fait des changements d'activité principale de certaines grandes entreprises (ou de leur apparition). Dans certains cas, il faut agréger plusieurs secteurs, par exemple : le transport routier de marchandises (NAP 6911 - 6912) et les auxiliaires terrestres (NAP 7403 - 7408).

TABLEAU D4.1

Effectifs ouvriers dans le secteur des transports

en pourcentage du total des effectifs

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
transport routier de march.	69,3	68,7	69,7	70,4	70,5	70,1	70,0	71,0	71,8	71,8
déménagement, location de véh.	71,7	70,8	70,9	70,1	71,3	70,2	71,0	71,9	70,9	71,2
transport urbain de voyageur	79,5	80,6	79,6	79,5	78,3	79,4	79,6	77,2	78,6	78,4
transport routier de voyageur	82,4	82,3	82,3	82,6	82,1	82,3	82,6	83,0	82,3	83,2
navigation intérieure	75,8	75,8	60,6	57,2	66,4	63,2	64,8	68,4	72,0	71,5
transport maritime	68,8	67,7	65,6	62,1	59,0	57,7	58,3	60,2	61,4	60,3
transport aérien	22,2	22,9	23,5	25,5	24,2	22,0	26,8	25,4	25,3	25,4
auxiliaires maritimes	15,7	15,1	12,9	12,3	14,0	13,5	12,1	11,1	13,9	16,6
auxiliaires terrestres	43,2	40,7	44,6	43,5	44,2	43,8	43,2	40,6	44,0	44,5
auxiliaires aériens	13,0	14,1	12,0	13,4	12,6	15,2	19,5	14,0	20,7	19,4
SNCF	47,9	49,1	49,1	49,0	49,1	48,9	48,4	48,9	49,4	50,0
RATP	57,1	54,4	54,6	54,5	54,4	54,0	54,6	54,6	54,6	54,6
taxis	45,6	45,6	46,3	46,1	46,2	45,9	45,5	45,5	45,8	45,8
Total secteurs	56,1	56,2	56,6	56,9	57,2	57,2	57,4	57,6	58,3	59,1

Source : EAE, Entreprises.

Notes :

Ces pourcentages représentent dans certain cas un seuil minimal. C'est en particulier le cas pour le transport aérien où certaines grandes entreprises ne fournissent pas de distinctions entre ouvriers et non ouvriers. Les données 1992 pour la RATP sont estimatives.

TABLEAU D4.4

Répartition des effectifs des entreprises de transport par catégories d'emplois

en %

	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
"salariés non sédentaires"										
transport routier de march.	59	59	61	61	62	62	62	63	64	65
déménagement, location de véh.	59	59	60	59	59	59	60	61	61	62
transport urbain de voyageur	65	65	65	65	65	66	66	66	67	68
transport routier de voyageur	74	73	73	74	73	75	75	76	76	76
navigation intérieure	65	67	45	43	59	55	58	62	61	62
transport maritime	68	67	65	61	58	57	57	60	60	60
transport aérien	22	23	23	23	24	26	26	27	28	29
auxiliaires maritimes	3	3	1	1	1	1	1	1	1	1
auxiliaires terrestres	18	18	24	24	24	23	23	19	23	22
auxiliaires aériens	3	4	3	4	4	4	3	3	3	2
total secteurs	50	50	50	51	51	52	52	52	53	54
"autres ouvriers, manutentionnaires"										
transport routier de march.	10	9	9	9	9	8	8	8	8	7
déménagement, location de véh.	13	12	11	11	12	11	11	10	10	10
transport urbain de voyageur	14	16	14	14	14	13	14	12	11	11
transport routier de voyageur	9	9	9	9	9	8	7	7	7	7
navigation intérieure	11	9	16	14	8	8	7	7	11	10
transport maritime	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0
transport aérien	22	23	24	26	24	22	27	25	25	25
auxiliaires maritimes	13	12	12	11	13	12	11	10	13	16
auxiliaires terrestres	25	23	21	19	20	20	20	22	21	22
auxiliaires aériens	10	10	9	10	9	11	16	11	18	17
total secteurs	13	13	12	13	12	12	12	12	12	12
"autres salariés sédentaires"										
transport routier de march.	19	19	18	19	19	19	18	18	17	17
déménagement, location de véh.	20	20	20	21	21	22	22	21	22	20
transport urbain de voyageur	20	19	20	20	22	21	20	23	21	22
transport routier de voyageur	13	13	13	13	13	14	14	13	14	14
navigation intérieure	23	24	39	42	33	36	34	31	27	28
transport maritime	31	32	34	38	41	42	42	40	38	40
transport aérien	55	54	54	52	52	52	47	48	47	46
auxiliaires maritimes	83	84	86	87	85	86	87	88	85	83
auxiliaires terrestres	56	59	55	56	56	56	57	59	56	55
auxiliaires aériens	86	86	88	86	87	85	80	86	79	80
total secteurs	31	31	31	31	31	30	30	30	29	29
"non-salariés"										
transport routier de march.	12	12	12	11	11	11	12	11	11	11
déménagement, location de véh.	8	9	9	9	7	8	7	7	7	8
transport urbain de voyageur	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
transport routier de voyageur	5	5	5	4	5	4	4	4	3	3
navigation intérieure	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1
transport maritime	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
transport aérien	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
auxiliaires maritimes	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
auxiliaires terrestres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
auxiliaires aériens	1	0	1	0	1	0	0	0	1	1
total secteurs	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6

Source : OEST - Enquête Annuelle d'Entreprise

Note : Les salariés "roulants du transports aérien comprennent l'ensemble du personnel navigant. Plus généralement, tous les navigants sont comptabilisés dans les roulants.

BIBLIOGRAPHIE

Ménages

- "La consommation des ménages en 1992", Insee
- "Résultats de base des enquêtes Ménages", Cetur
- "10 ans de mobilité Urbaine - les années 80" Cetur
- "Questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne" Inrets
- "Les déplacements urbains en province - pratiques et opinions" Ademe-Gart-Cetur

Trafics

- "Le trafic de voyageurs par autobus et autocars", OEST (enquête TRV), année 1992
- "Statistique annuelle de la navigation intérieure", VNF, année 1991
- "Annuaire statistique sur les transports collectifs urbains", Cetur, année 1992
- "Les trafics de marchandises", OEST (SITRAM), année 1992
- "L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises", OEST (enquête TRM), année 1992
- "La route en 1991", Eurostat
- "Le chemin de fer en 1991", Eurostat
- "La voie navigable en 1991", Eurostat
- "Evolution des transports 1970-1992", CEMT
- "Résultats de l'exploitation des ports maritimes", Direction des ports et de la navigation maritime, 1992
- "Bilan annuel - statistiques 1993", Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Comptes

- "Comptes et indicateurs économiques", Insee (Rapport sur les comptes de la Nation), année 1993
- "Note de conjoncture de l'Insee", Insee, mars 1994
- "Compte transport de voyageur pour la région d'Ile-de-France", STP-DRE IdF-RATP-SNCF
- "Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches", Eurostat
- "Comptes et ratios des sociétés", Insee, années 1986, 1987, 1988
- "Les défaillances d'entreprises en 1992" Insee Première n°274 - août 1993
- "Le devenir des entreprises créées en 1987" Insee Première n°312 - avril 1994
- "Les entreprises de transport", OEST (enquête EAE), année 1992
- "Les Comptes de la Nation en 1993", Insee Première n°309, avril 94
- "Note de conjoncture sur les Finances Locales", février 1994, Crédit Local de France

Modes de transport

- "Le transport maritime en 1993", CCAF

- "Tableau de bord de l'aviation civile", DGAC, année 1992
- "Les transports de voyageurs en Ile-de-France - 1991", DRE d'Ile-de-France
- "Performance trends in road transport" University of Westminster May 1993

Matériel de transport, énergie

- "L'industrie automobile en France 1992", CCFA
- "Le marché des véhicules - FCA", OEST, au 1/1/94
- "Le pétrole en 1992", CPDP
- "Les dépenses de motorisation de 1982 à 1991", CCFA
- "Voitures particulières d'occasion en 1992", CCFA
- "Le financement automobile en 1992", CCFA

Emploi

- "Enquête sur l'emploi de 1993", Insee
- "Salaires 1991- Analyse à partir des Déclarations Annuelles des Entreprises", Carcept
- "Statistiques Nationales d'accidents du travail", CNAMTS, années 1989-1991
- "Structure des emplois au 31 décembre 1991", Insee
- "Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1992", CNT

Méthodologie

- "Système élargi de comptabilité nationale", Insee
- "Nomenclature d'Activités et de Produits" JO oct 92

Infrastructures, économie des transports

- "Le coût de la route pour la collectivité", rapport 83-60 du Conseil Général des Ponts et Chaussées
- "Le débat sur la tarification des infrastructures est-il en train de se renouveler?" C.Brossier et alii Transports Sep-Oct 1993
- "La situation économique et sociale du transport routier de marchandises" - rapport du groupe G.Dobias - Commissariat Général du Plan - janvier 1993
- "Infrastructures de Transport et Croissance", E.QUINET, Economica, 1992
- "Transports 2010"- Rapport du groupe de travail Transport du Commissariat Général du Plan, Documentation Française, 1992
- "Les réseaux de transport face à l'Europe", rapport J.Bourdillon, CGPC
- "Le coût du capital des infrastructures de transport", novembre 1993
- "Géographie, économie et planification des transports", Pierre MERLIN, PUF, 1991

SIGLES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
ADP : Aéroports de Paris
AEA : Association des Compagnies Aériennes Européennes
AGSAA : Association Générale des Sociétés d'Assurances contre les Accidents
ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
ASSEDIC : Association pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
BEI : Banque Européenne d'Investissement
BIT : Bureau International du Travail
CARCEPT : Caisse Autonome de Retraite Complémentaire et de Prévoyance du Transport Routier Voyageurs et Marchandises
CCAF : Comité Central des Armateurs Français
CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CCTN : Commission des Comptes de Transport de la Nation
CEMT : Conférence Européenne des Ministres de Transport
CERC : Centre d'Etudes et de Recherche sur les Coûts
CEREQ : Centre d'Etudes et de Recherche sur les Qualifications
CERTU : Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
CETE : Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement
CETUR : voir CERTU
CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées
CLTI : Chambre des Loueurs et Transporteurs Industriels
CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
CNL : Comité National des Loueurs
CNR : Comité National Routier
CNT : Conseil National des Transports
CNUT : Conseil National des Usagers des Transports
CPDP : Comité Professionnel du Pétrole
CREDOC : Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation
CSAM : Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande
DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
DGI : Direction Générale des Impôts
DHYCA : Direction des Hydrocarbures
DNTM : Dépense Nationale de Transport Maritime
DNTRI : Dépense Nationale de Transport Routier International
DPNM : Direction des Ports et de la Navigation Maritime
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière
DTT : Direction des Transports Terrestres
FCA : Fichier Central des Automobiles
GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport
IdF : Ile-de-France
IATA : International Air Transport Association
INRETS : Institut National de Recherche en Economie des Transports et Sécurité
INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes

Economiques

LOTI : Loi d'Orientation des Transports Interurbains
OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OEST : Observatoire Economique et Statistique des Transports
ONN : voir VNF
OSCE : Office Statistique des Communautés Européennes
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RFA : République Fédérale d'Allemagne
SETRA : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes
SITRAM : Système d'Information sur les Transports de Marchandises
SOFRETU : Société Française d'Etudes et de Réalisations de Transports Urbains
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
STP : Syndicat des Transports Parisiens
TER : Trains Express Régionaux
TGV : Trains à Grande Vitesse
UEBL : Union Economique Belgo-Luxembourgeoise
UFT : Union des Fédérations de Transport
UNEDIC : Union Nationale Interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
USAP : Union des Sociétés d'Autoroutes à Péage
VNF : Voies Navigables de France

SYMBOLES

"	Chiffre impossible à obtenir
///	Chiffre pas encore disponible
■	Sans objet
r	Rupture de série
d	Chiffre révisé
p	Chiffre définitif
e	Chiffre provisoire
- (ou 0)	Evaluation ou estimation
	Résultat nul

ABREVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'Activité, les Conditions d'Emploi et la Mobilité, du Ministère du Travail

APE : Activité Principale Exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises

APU : Administrations Publiques

APUC : Administrations Publiques Centrales

APUL : Administrations Publiques Locales

BGCA : Bâtiment et Génie Civil ou Agricole

BIC : Bénéfices Industriels et Commerciaux

BNC : Bénéfices Non Commerciaux

BRN : Bénéfice Réel Normal

CA : Chiffre d'affaires (ou compte d'autrui)

CAF : Coût, Assurance, Fret

CI : Consommations Intermédiaires

CP : compte propre

CU : Charge Utile

DADS : Déclarations Annuelles de Données Sociales

DAU : Déclaration Administrative Unique

DEFM : Demandeurs d'Emploi en Fin de Mois

EAE : Enquête Annuelle d'Entreprises

EBE : Excédent Brut d'Exploitation

ECU : European Currency Unit

EI : Entreprises Individuelles

F : Franc

FAB : Franco à Bord

FBCF : Formation Brute de Capital Fixe

GEN : Grandes Entreprises Nationales

kF : Milliers de francs

M : Millions

MF : Millions de francs

MdF : Milliards de francs

NAF : Nomenclature d'Activités Française

NAP : Nomenclature d'Activités et de Produits

NFA : Nomenclature Fonctionnelle des Administrations

NST : Nomenclature des Statistiques de Transport

PBCAI : Profit Brut Courant Avant Impôts

PCS : Professions et Catégories Sociales

PIB : Produit Intérieur Brut

PKT : passagers-kilomètres transportés

PL : Poids Lourds

PNB : Produit National Brut

PTAC : Poids Total Autorisé en Charge

RMI : Revenu Minimum d'Insertion

RSI : Régime Simplifié d'Imposition

SD1 : Comptes Semi-Définitifs 1

SD2 : Comptes Semi-Définitifs 2

SIE : Système Intermédiaire d'Entreprises

SIS : Système Intermédiaire Simplifié

SQS : Sociétés et quasi-sociétés

SRO : Services Réguliers Ordinaires (d'autobus et autocars)

SUSE : Système Unifié de Statistiques d'Entreprises

t : Tonnes

t-km : Tonnes-kilomètres

TCU : Transports Collectifs Urbains

TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers

TKT : tonnes-kilomètres transportés

TSPP : Taxe de Soutien aux Produits Pétroliers

TRM : Transport Routier de Marchandises

TRO : Tarification Routière Obligatoire

TRV : Transport Routier de Voyageurs

TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée

VA : valeur ajoutée

Véh-km : Véhicules-kilomètres

Voy-km : Voyageurs-kilomètres

VP : Véhicules particuliers

VU : véhicules utilitaires

VUL : véhicules utilitaires légers

INDEX

A

Accidents de la route	: voir Sécurité routière
Accidents du travail	84
Administrations Publiques (APU)	51-54,150-159
FBCF	115,161
comptes	11
déficit	10
dépenses pour les transports	71
Aéroports	56,60,61,160,91-94
Agences de voyage	139, 114
Air France	
comptes	37,130,131
emploi	22,115
trafic de voyageurs	16,92
Air Inter	
comptes	38,132,133
emploi	22,115
trafic de voyageurs	16
Assurances	
consommation des ménages	40,142-144
coût	28
dépenses par type d'usager	70
Autobus-autocars	
compte de la route	69-71
parc et immatriculations	141
trafic	15,16,66,68,100
Autoroutes	
budget	51
capital	62
compte	34
infrastructure	55,56,58,160
réseau	31
trafic	67,68
Auxiliaires et annexes de transport	
chômage	79
coefficient technique	21
compte branche et produit	112
diplômes	83
démographie	139
emploi	23,115,117
heures travaillées	117
mobilité	80
production	19,2
valeur ajoutée	22
échanges extérieurs de services	145-147

B

Branche	19-24,103-117
Bruit	: voir Nuisances
Budget des transports	51-52

C

CAF	
définition	146-147
Capital	62
Carburants	65,67,68,70,162-164
consommation des ménages	40,41,142-144
coût	28
livraisons	66
Chauffeurs	167,82-84
Chômage	79
Circulation	65-68
Coefficient budgétaire	41
Coefficients techniques	21
Collectivités Locales	: voir APU
Commerce extérieur	: voir Echanges extérieurs
Comptabilité Nationale	125
Comptes	
définition	103
Conduite (transport par)	: voir Oléoducs
Consommation	: voir Ménages
Consommations intermédiaires (CI)	
définition	103,123
en produit Transport	21
prix	25
Conteneurs	15,18,90
Coûts	28
Créations d'entreprises	: voir Démographie

D

Défaillances d'entreprises	: voir Démographie
Démographie des entreprises	30,33,139
Déménagement	
production	114
Dépense Nationale de Transport Maritime (DNTM)	149

Dépense Nationale de Transport Routier International (DNTRI)	48
Déréglementation	94
Diplômes	83
Disparitions d'entreprises	: voir Démographie
Dollar	
cours	11
Durée du Travail	81,116

E

EAE	30,124,125
EBE	
définition	123
Echanges extérieurs	11,21,45-50,86-88
Economie	9-12
France	10,99
Emploi	22,23,167, 115, 117

Energie	25,162-164
Entreprises	: voir Secteur
Etat : voir APU	
Europe	60,85-94
Eurotunnel	55
Exportations	: voir échanges extérieurs

F

FAB	104,115
définition	103,146-147
FBCF	115
France	10,99
définition	103
Fiscalité	: voir Taxes, TIPP, TVA
Flotte maritime	: voir transport maritime
Fluvial	: voir Navigation intérieure
Fret : voir Trafic de marchandises	

G

Grandes Entreprises Nationales (GEN)	
FBCF	24,115
compte	35-38
emploi	22,23
méthode d'élaboration des comptes	124

H

Heures travaillées	116,117
Hydrocarbures	: voir Carburants, Oléoducs, Pétrole

I

Immatriculations	29,39,40,141
Importations	: voir Echanges extérieurs

Impôts	: voir Taxes
Infrastructures	55-62,160-161
production	114
Interurbain	16,26
Intérêt (taux)	10
Investissements	: voir FBCF

K

Kilométrages parcourus	65,66,68
------------------------	----------

L

Location de véhicules industriels	
production	114

M

Marche à pied	43
Matériel de transport	
FBCF	24
coût	28
parc et immatriculations	140-141
Ménages	69,70,39-44,142-144
consommation	10,11,21
prix à la consommation	26
Mer : voir Transport maritime et Ports	
Métiers	82-83
Métros	
investissements en infrastructures	56
trafic	15,16,100
Mobilité	
emploi	80
ménages	42,43
Motorisation	42,43

N

NAF	97,98
NAP	6,103,113
NFA	151
Navigation intérieure	
budget	51-52
capital	60
coefficient technique	21
compte	32
compte de la branche	109
comptes des SQS	136
démographie	139
dépenses des APU	157-159
échanges extérieurs	46,47,145-147
emploi	23,115,166,167
énergie consommée	164
heures travaillées	117
infrastructures	55,56,161
prix	27
production	19,20,114
productivité	24
trafic	14,100,101

valeur ajoutée	22	consommation des ménages	40
Nombre d'entreprise	: voir Démographie	coût	28
Nomenclatures	: voir NAP, NAF, NFA	dépenses par type d'utilisateur	70
Nuisances	73,78,165	Réseaux	: circulation
		Route	
O		capital	62
Oléoduc		dépenses APU	52,54,157-159
consommation électricité	164	financement européen	60
production	114	infrastructure	55,56,58
trafic	14,1	S	
P		SD1-SD2	
PBCAI		définition	124
définition	123	Sécurité Sociale	
PIB	9,10,20,22,99	dépenses par type d'utilisateur	70
définition	103	Sécurité routière	
prix	25	bilan	78
Parc	66,68	budget	51,52
Parcours moyen	: voir Kilométrage	nuisance	75,76
Péages	28,34,40,70	SIS	
Pétrole		définition	123-125
cours du baril	11,162	SNCF	
trafic maritime	18	comptes	126,127,35-36
Pneumatiques	28,40,142-144	dépenses des APU	153,51-54
Poids lourds		emploi	22,115,166
compte de la route	69-72	financement et endettement	56,57
parc	141	parc et livraisons	140,141
Pollution	: voir Nuisances	énergie consommée	163
Ports		voir Transport ferroviaire	
Europe	90	SQS et EI	
dépenses d'infrastructures	56, 6	définition	103
financement européen	60	Salaires	28,82
trafic	18	Salariés	: voir emploi
Prix	25-28,118-120	Secteur	
branche	19,105-112	comptes	29-38,122-138
ménages	143-144	emploi	11
méthode	118	méthode d'élaboration des comptes	124
Production		Secteurs institutionnels	
branche	12,19	définition	103
fine	114	Social	79-84,166-167
industrielle	9	Suse	122,125
prix	25	T	
production	114	TES	104
Productivité	23,24,28,31,121	TGV	
calcul	104	parc	141
définition	103	réseau	56
R		trafic	15,1
RATP		TIPP	40,52,72,152
comptes	36,128,129	TVA	21,40,45,52
emploi	22,115,166	par type d'utilisateur	70,71
infrastructure	56, 59	Taxes	
parc et livraisons	140	carburants	163
trafic	15,1	coût	28
transferts des APU	153	dépenses par type d'utilisateur	70
Rémunérations	: voir salaires	sur les transports	152
Réparations		Taxis	139,166
		prix	26
		production	114

Tonnages	: voir échanges extérieurs	trafic	16
Tonnes-kilomètres (t-km)		Transport ferroviaire	
définition	13	FBCF	24, 36
Tonnes-milles	18	chômage	79
Tourisme	44	coefficient budgétaire	41
Trafic de marchandises	18,13-15	coefficient technique	21
lien trafic-production	12	combiné	15
prix	27	compte branche et produit	106
transit	17	consommation des ménages	40
Trafic de voyageurs	15-16	consommation par les ménages	141-144
prix	26	diplômes	83
Trafic intérieur		démographie	139
définition	13	dépenses des APU	54,157-159
Trafic national		échanges extérieurs	46,47,49,145-147
définition	13	emploi	22,23,80,82,115
Trafics	13-18,100-102	énergie consommée	163,164
Transit	17	heures travaillées	116,117
définition	13	infrastructures	60,160,161,55-57
Transport	: voir Secteur, Branche, Ménages	part prod.pétroliers CI	162
Transport aérien		prix	27
Europe	88,91-94	prix et produit moyen	26
FBCF en matériel aéronautique	24	production	114
budget	51,52	productivité	23
chômage	79	trafic de marchandises	14,15,35,101
compte de la branche	111	trafic de voyageurs	15,16,35,100
comptes des SQS hors GEN	138	trafic européen	85,87,88
consommation des ménages	40,41	transit	17
diplômes	83	valeur ajoutée	22
démographie des entreprises	139	voir SNCF	
dépenses des APU	54,157-159	Transport fluvial	: voir navigation intérieure
échanges extérieurs	46,47,49-50,145-147	Transport maritime	
emploi	23,115,166-167	budget de la Mer	51-52
énergie consommée	164,164	chômage	79
heures travaillées	117	coefficient technique	21
infrastructure	55,56,61,161	compte	32
mobilité	80	compte branche et produit	110
métiers	82	compte de secteur	137
part produits pétroliers dans les CI	162	diplômes	83
prix	26	démographie	139
productivité	23	dépenses des APU	54,157-159
tourisme	44	échanges extérieurs	46-49
trafic de voyageurs	15,16	emploi	23,115,166,167
voir Air France, Air Inter		en Europe	85,87,88
Transport branche T31		énergie consommée	164
compte	105	heures travaillées	117
Transport collectif	: voir Transport en commun	infrastructures	161,60-61
Transport combiné	: voir Transport ferroviaire	matériel	24
Transport de marchandises		prix	27
trafic	102	production	114
Transports en commun		production branche	19,2
budget	51-52	trafic	18
consommation par les ménages	39-41	valeur ajoutée	22
Transport en commun routier de voyageurs (TRV)		Transport routier	
énergie consommée	164	FBCF en matériel de transp. rout.	24
trafic	15,16	budget de la route	51,52,54
Transport en commun urbain		compte	69-72
consommation par les ménages	142-144	dépenses des APU	154,157-159
dépenses des APU	54-157-159	échanges extérieurs	145-147
énergie consommée	164	Transport routier de marchandises (TRM)	
infrastructure	55,56-59	chiffre d'affaires	119,12
prix	26	chômage	79
Transport en commun urbain de province		coefficient technique	21
compte	32	compte	29
investissement	59	comptes	107,134,135,29-31
		coût	28

diplômes	83
démographie	33
démographie des entreprises	139
échanges extérieurs	46-48
emploi	23,115,166,167
énergie consommée	164
en Europe	89
heures travaillées	117
mobilité des emplois	80
prix	27,119-120
production	114
production branche	19,2
productivité	23,28
salaires	82
trafic	14,15,66,68,100,102
trafic européen	85,87,88
transit	17
valeur ajoutée	22

U

Unedic	
emploi	115
Urbain	
consommation des ménages	40,41
dépenses des ménages	142-144
mobilité des ménages	42,43
prix	26
trafic	16

V

Valeur ajoutée	
branche	22
définition	103, 123
prix	25
Versement transport	152
Voitures particulières (VP)	
coefficient budgétaire	41
compte de la route	69-71
consommation des ménages	39
dépenses des ménages	70,142-144
énergie consommée	164
parc et taux d'équipement	44
trafic	15,68,100
Volume-prix (partage)	25
Voyageurs-kilomètres	
définition	13
Véhicules Utilitaires (VU)	
compte de la route	69-71
immatriculations et parc	141

**Remarques des membres de la Commission
des Comptes des Transports de la Nation
du 22 juin 1994
(Additif au rapport des comptes des transports en 1993)**

En introduction à la séance, M. Brossier fait observer que des améliorations ont été apportées au rapport grâce aux groupes de travail et du fait de l'introduction d'éléments nouveaux concernant notamment l'analyse en termes de surplus et les développements sur la mobilité en zone urbaine.

Il souligne aussi l'environnement économique très particulier de l'année 1993 et rappelle par ailleurs que le projet de compte satellite renouvellera l'approche actuelle.

1) Débats consécutifs aux exposés concernant le transport de marchandises par voie routière et fluviale, la SNCF, et les transports collectifs urbains (présentation par MM. Moussalam, Vacher et Amar).

M. Berthier (Direction de la Prévision) estime, à partir de ses propres travaux, que le déclin du trafic voyageurs de la SNCF est dû pour partie à des raisons structurelles qui ne sont pas mentionnées dans le rapport.

M. Berlioz (SNCF) précise que les modèles utilisés par la SNCF ne font pas apparaître de modifications de comportement depuis la fin des années 1980 et estime en conséquence que l'on ne peut pas évoquer une tendance structurelle au déclin.

M. Brossier fait observer que la SNCF s'est lancée récemment dans une politique commerciale plus dynamique et propose d'introduire dans le rapport l'idée selon laquelle l'entreprise doit s'interroger sur l'adéquation entre le service qu'elle offre et son marché.

M. Berlioz se référant à un encadré sur les prix relatifs des divers modes de transport de marchandises observe que la SNCF ne diffuse pas d'informations distinguant les trains entiers des wagons isolés et rappelle qu'il avait demandé en groupe technique la suppression de cette comparaison.

M. Honoré précise que l'encadré sur les prix relatifs répond à certaines demandes mais qu'il doit être considéré comme purement illustratif. La distinction évoquée par M. Berlioz est issue du mémento SNCF.

M. Arkl (Direction des Transports Terrestres) évoque le problème de la fraude dans les transports collectifs urbains, particulièrement en région Ile-de-France. En 1993 le taux de fraude à la RATP s'établirait à 8,4%, en augmentation par rapport aux années précédentes. Mais les taux de fraude sont aussi fonction des contrôles qui se sont renforcés. Le coût de la fraude s'élèverait à 650 MF, soit 6% des recettes de la RATP.

2) Débats consécutifs aux exposés concernant les transports maritimes et aériens (présentation par MM. Huault et Amar).

M. le professeur Bauchet s'interroge, au vu des difficultés importantes des ports du Havre et de Marseille, sur la relation établie dans le rapport entre la fin du conflit des dockers et le rattrapage observé des sorties de marchandises diverses. Il suggère par ailleurs que l'on ne fasse pas état de l'ouverture d'Air Inter à la concurrence «sur ses lignes les plus rentables, sous la pression de la Commission européenne».

Un débat s'instaure sur l'impact de la réforme de la manutention portuaire et sur le besoin de mieux cerner la Dépense Nationale Portuaire dans le prochain rapport.

M. Boyer (DFC) relève les importantes variations enregistrées en 1992 et 1993 dans l'évolution de la valeur ajoutée des transports maritimes. En effet, les consommations intermédiaires sont soumises aux fortes fluctuations de prix du marché mondial. Il souligne donc la fragilité des mesures aboutissant à ces résultats.

M. Laurent (CCAF) se réfère au chapitre sur les échanges extérieurs de services de transport et fait remarquer que, contrairement aux autres modes, le solde du maritime ne comprend pas les trafics passagers, ce qui fausse les comparaisons.

M. Vacher indique que l'augmentation de plus de 25% en 1993 des prix des transports maritimes Insee mentionnée dans le rapport n'est pas «significative».

3) Débats consécutifs aux exposés relatifs à la route (bilan de la circulation, coût pour la collectivité et externalités), aux dépenses de l'Etat et des collectivités locales et aux infrastructures (présentation par MM. Honoré et Favre).

M. Madre (INRETS) estime que, selon les enquêtes de conjoncture de l'Insee, le bilan de la circulation et des consommations de carburant en 1993 devrait faire apparaître une baisse et non une augmentation même légère du kilométrage unitaire par voiture.

M. Honoré lui répond que ce solde permet de boucler le bilan. Le panel SECODIP signale une hausse de la circulation de 1,7%, assez cohérente avec la hausse des livraisons de carburant du CPDP.

M. le professeur Quinet fait observer que la question de savoir si les poids lourds paient leurs charges d'infrastructure appelle des réponses différentes selon le type de véhicule. Il considère par ailleurs que les réflexions relatives au surcoût dû aux externalités de la route ne sont pas de même nature que les développements figurant dans le reste du rapport et propose de les présenter dans un document spécifique, ce qui permettrait d'explicitier certaines notions.

M. Honoré lui répond que cette suggestion rejoint une proposition du secrétariat de la CCTN de publier des dossiers indépendamment du rapport.

M. Orizet estime que le montant de la taxe appliquée au CO2 est surestimé.

M. Brossier propose la rédaction d'un bandeau introductif faisant apparaître la singularité du dossier relatif aux externalités de la route. Il rappelle que le Commissariat Général du Plan a engagé des travaux sur ce thème. L'ensemble du dossier ne constitue que les prémices d'une réflexion conduite dans la perspective du compte satellite des transports.

M. Berthier observe que la croissance du trafic doit être rapportée au stock de capital existant et non au flux d'investissement.

M. Meteyer (Direction des Routes) estime que l'on ne doit pas sous-estimer les externalités positives de la route, même si elles sont difficilement mesurables, la circulation ayant un effet positif sur le développement économique général.

Il est décidé de tenir compte de cette remarque en précisant dans le rapport que des externalités positives de la route peuvent exister bien que les recherches menées jusqu'à présent n'aient pas permis de les identifier clairement.

Conclusion

La diffusion de dossiers séparés sur certains thèmes spécifiques (circulation, nuisances, ...) permettra de mieux présenter certains aspects méthodologiques ou structurels.

Une première esquisse chiffrée du «socle» du compte satellite devrait pouvoir être présentée au groupe technique à la fin de l'année.

Nota : On a reproduit ci-dessous diverses observations complémentaires émanant de la SNCF et de la Direction des Routes.

Pour la SNCF :

-Il n'est pas légitime de porter au crédit du transport routier la TVA déductible. Ainsi, personne n'a jamais imaginé de porter au crédit du compte de la SNCF en comptabilité nationale la TVA qu'elle perçoit. Tous les tableaux devraient donc être traités hors TVA.

-La SNCF, sur la base du rapport de l'Union Internationale des Chemins de Fer, Groupe des Douze, Tarification de l'usage des infrastructures à imputer aux exploitants des transports terrestres (février 1987), fondé sur des études allemandes du Dr. GRUPP et de PROGNOS, estime à 0,068 F 1989 par km le coût de la pollution atmosphérique locale des voitures particulières, et à 1,17 F/km pour les poids lourds. En multipliant ces estimations par les circulations figurant au tableau D 1.3, on obtient un coût social (CX+PR) de 55 milliards F, supérieur à celui des accidents de la route (ce que conteste la Direction des Routes).

-Limiter la gêne due au danger de la circulation, pour les piétons et les cyclistes, à celle ressentie pour le bruit, semble très minimaliste. A l'opposé, on peut penser que si la pratique de la bicyclette n'était pas dissuadée par la pollution et la menace des autres véhicules routiers, on constaterait un transfert massif (20 à 30% ?) vers ce mode sain et peu coûteux. La gêne pourrait alors être estimée au coût d'utilisation des modes actuels pour ce trafic potentiel.

Pour la Direction des Routes :

- Le nombre de vies humaines sauvées par une bonne accessibilité routière aux services de santé n'est pas négligeable.
 - Le versement transport, le remboursement par les employeurs de la carte orange, tirent leur légitimité des externalités positives des transports collectifs qui existent aussi lorsque l'utilisateur utilise une voiture particulière pour ses trajets domicile-travail.
 - Les subventions de l'Etat à certains modes de transport impliquent elles aussi l'existence de surplus et d'externalités positives (logement, marché du travail, ...) que l'on retrouve nécessairement dans le domaine routier.
 - Les collectivités locales considèrent généralement comme un avantage d'être sur un grand carrefour de communication.
 - L'utilisateur supplémentaire ... peut apporter un plus aux «usagers anciens» en justifiant une amélioration du service
- ...
- Des études sérieuses montrent l'existence d'un multiplicateur pour l'activité portuaire.
 - Les chargeurs attachent de l'importance non seulement au prix et au temps mais aussi à la fiabilité et à la flexibilité du transport.
- Selon des études américaines, l'élasticité de la production régionale ou nationale au capital public est élevée (de 0,15 à 0,20 pour les approches de statique comparative et de 0,32 à 0,39 pour les études globales).
- Les avantages des opérations routières sur l'équilibre entre régions et la cohésion sociale pourraient être chiffrés, au moins par l'observation du comportement de l'Etat dans d'autres domaines que les transports.
 - Enfin, les Allemands retiennent des effets externes positifs pour les routes - emploi, aménagement du territoire, échanges internationaux - et les Néerlandais accordent une priorité à la desserte de Rotterdam.

LISTE DES PARTICIPANTS
Commission des Comptes des Transports de la Nation
22 juin 1994

NOM	ORGANISME
Administration :	
M.BROSSIER (vice-président)	CGPC
M.HONORE (rapporteur)	OEST
M.AMAR (secrétaire)	OEST
M.CALVIAC	OEST
M.FAVRE	OEST
M.FOLDES	OEST
M.GIRAULT	OEST
M.HUAULT	OEST
M.MOUSSALAM	OEST
M.PUIG (Directeur)	OEST
M.Le CALONNEC	INSEE
M.LECLER	INSEE
M.VACHER	INSEE
Mme DEMOTES-MAINARD	INSEE
M.ARKI	DTT
M.LEUXE	DTT
M.GERMON	DGAC
M.BOYER	Direction de la Flotte de Commerce
M.METEYER	Direction des Routes
M.MOURAD	Direction des Routes
Mme POLS	DPNM
M.NOEL	DSCR
M.ORIZET	Direction du Budget
M.BERTHIER	Direction de la Prévision
M.LAPEYRE	CGP
M.HALAUNBRENNER	CGP
M.PLATET	DGDDI
Experts :	
M.BAUCHET	Université Paris 1
M.RATHERY	CEMT
M.MADRE	INRETS
M.QUINET	ENPC
Grandes entreprises :	
M.BERLIOZ	SNCF
M.DABLIN	Air France
M.NATY	VNF
M.BALLERDELLE	ADP
Organismes professionnels et syndicats :	
Mme de CASTELNAU	CCFA
M.VLACH	CCFA
M.CHEVALLIER	UNOSTRA
Mme FERRI	CGC
M.HIROU	FNTR
M.LAURENT	CCAF
M.LION	CNT
M.SENSE	CFDT-FGTE

LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 1993

**OEST**

Observatoire
Économique
et Statistiques
des Transports

En 1993, le recul général de l'activité a affecté toutes les branches des transports. Dans ce secteur en repli (-1,4% contre + 2,2% en moyenne pour les trois années précédentes), la route a continué à gagner des parts de marché, aussi bien dans le transport de marchandises que dans celui de voyageurs. C'est ainsi que la production du transport ferroviaire chute de 7,2% en volume, alors que celle du transport routier de marchandises connaît un recul plus limité (-2,4%).

Le transport maritime, après une année 1992 marquée par des mouvements sociaux, se redresse en 1993 (+1%), grâce à la meilleure conjoncture de l'outremer (Amérique, Asie).

Le transport aérien bénéficie d'une croissance de ses trafics, au prix d'une baisse des tarifs.

Ainsi, au total, la branche des transports qui était jusque là créatrice d'emplois, réduit, cette année, ses effectifs (-1,1%).

La santé des entreprises de transport se ressent de ce repli de l'activité auquel s'ajoutent, dans plusieurs branches, des baisses de prix induites par l'âpreté de la concurrence. C'est tout particulièrement le cas des grandes entreprises nationales, la SNCF et Air France dont les résultats se dégradent sensiblement.

Les dépenses en matières d'infrastructures de transport, de la SNCF ou des administrations, dont le rythme de croissance s'était ralenti depuis 2 ans, se stabilisent en 1993.

