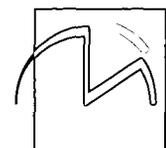
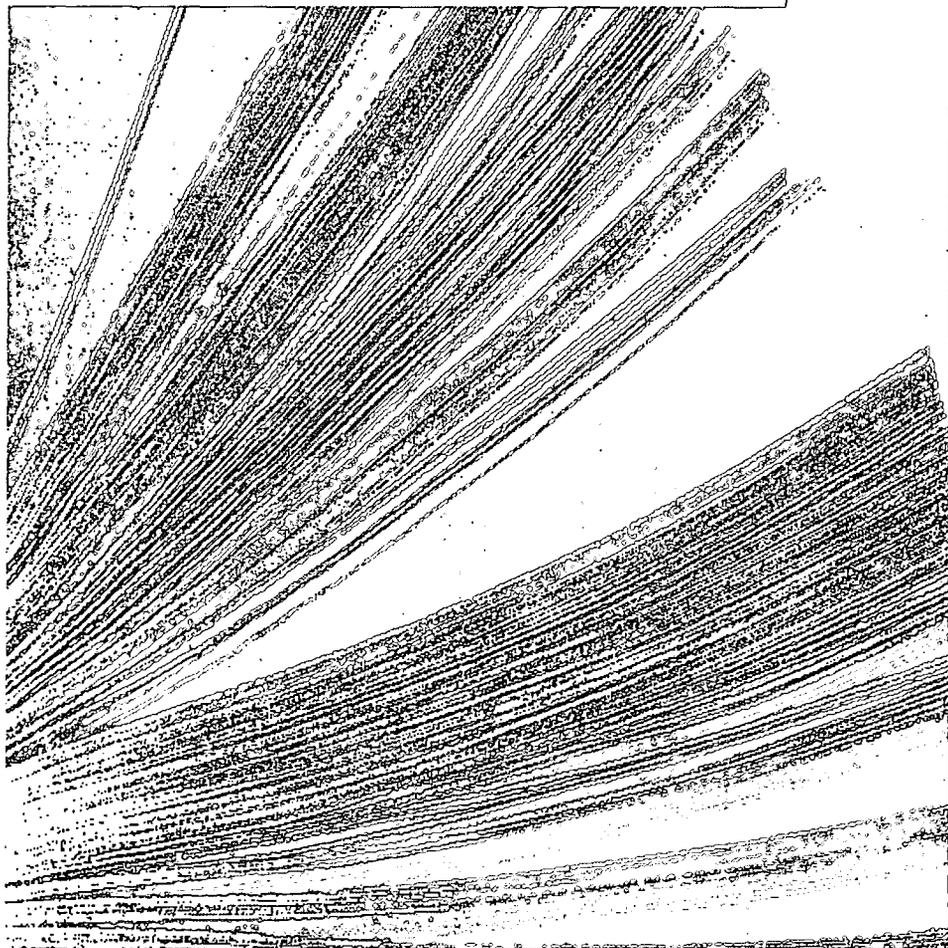




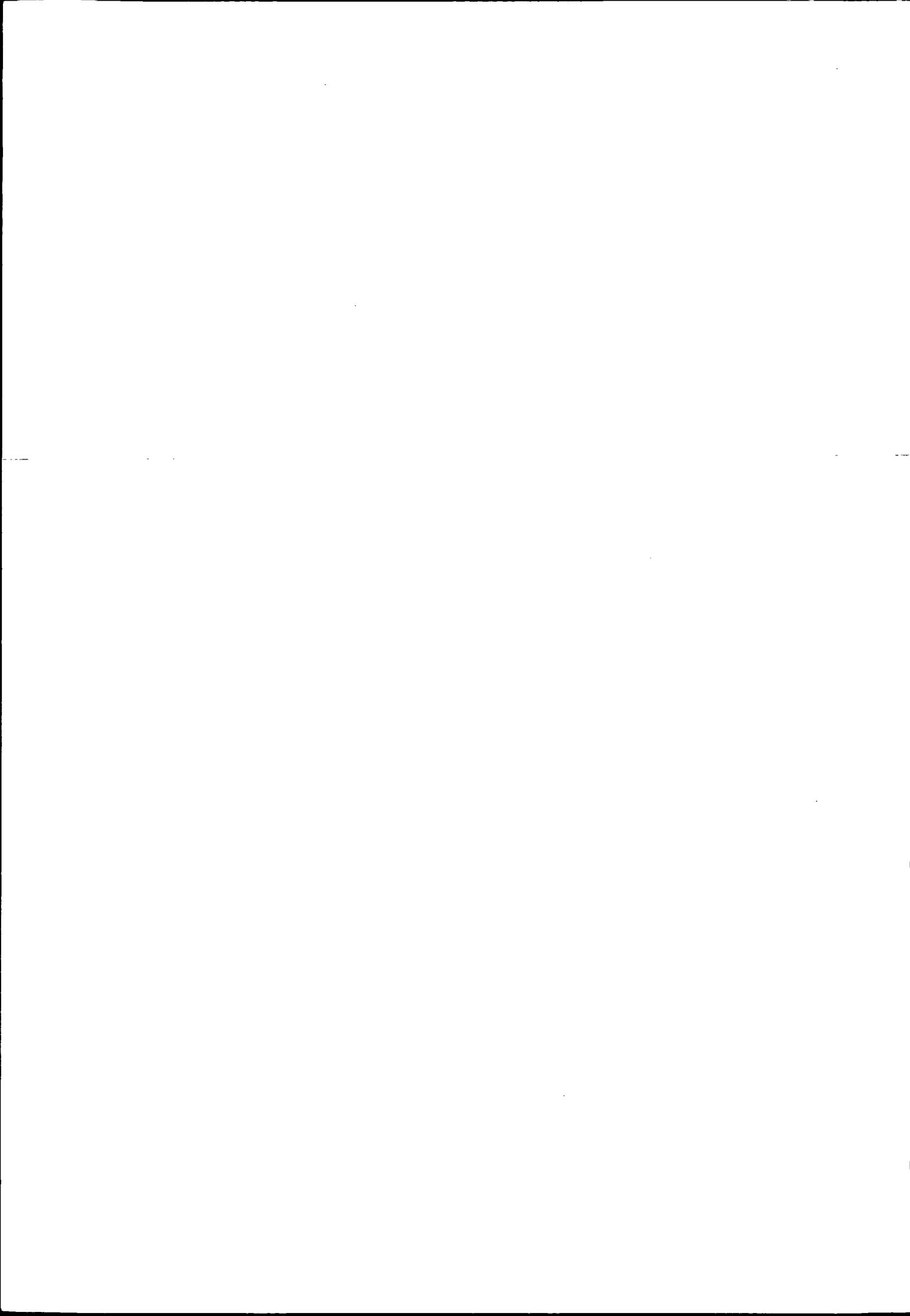
ÉCONOMIE GÉNÉRALE

LES COMPTES DES TRANSPORTS
EN 1994

INSEE RÉSULTATS



INSEE



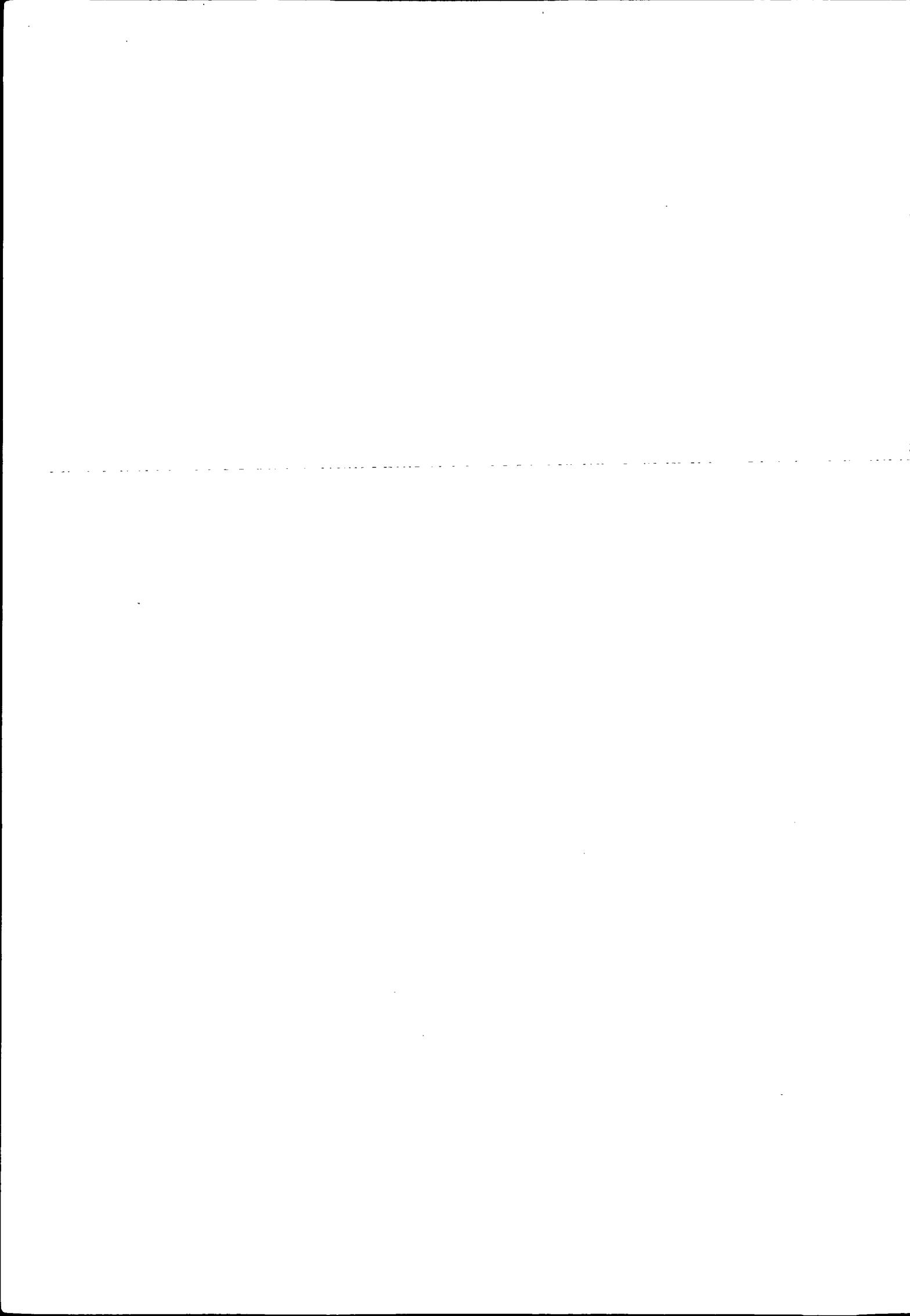
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'économie
et des FinancesInstitut national
de la statistique
et des études
économiquesDirection générale
18, boulevard Adolphe Pinard
75675 Paris cedex 14
Téléphone: 41 17 50 50
Fax 41 17 66 66Directeur de la publication
Paul ChampsaurDIFFUSION/ABONNEMENTS
ET VENTES

Voir en fin de volume

Secrétaire de fabrication
Thérèse PécheuxImpression
Imprimerie nationale© Insee 1995
ISSN 0998-4712
ISBN 2-11-066317-0**LES COMPTES DES TRANSPORTS
EN 1994****SOMMAIRE**

Encadré introductif	5
Nomenclature des Produits de la branche Transport (T31) .	6
PREMIÈRE PARTIE : LE RAPPORT.....	7
1. L'environnement économique.....	9
2. Les trafics	13
3. La branche des transports	23
4. Les prix et les coûts.....	29
5. Les entreprises.....	33
6. Les ménages et les transports	41
7. Les échanges extérieurs.....	47
8. L'Etat et les Collectivités Locales	53
9. Les infrastructures	57
10. Les données sociales et le marché du travail	65
11. Les transports en Europe	71
DEUXIÈME PARTIE : DOSSIER	79
Le compte satellite des transports	81
TROISIÈME PARTIE : ANNEXES	93
La nomenclature NAF	95
1. L'environnement économique.....	97
2. Les trafics	98
3. La branche des transports	106
4. Les prix et les coûts.....	122
5. Les entreprises.....	126
6. Les ménages et les transports	146
7. Les échanges extérieurs.....	149
8. L'Etat et les Collectivités Locales	152
9. Les infrastructures	162
10. Les données sociales et le marché du travail.....	164
11. Le compte satellite	166
<i>Bibliographie</i>	<i>169</i>
<i>Sigles et abréviations</i>	<i>170</i>
<i>Index</i>	<i>172</i>
<i>Remarques des membres de la Commission</i>	<i>176</i>



32 ème rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

La Commission des Comptes des transports de la Nation s'est réunie le 27 juin 1995 sous la présidence de Monsieur Christian Brossier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1994.

Le rapport comprend 11 chapitres, un dossier, et des annexes. Les thèmes abordés sont:

Chapitres:

- 1- L'environnement économique
- 2- Les trafics
- 3- La branche des transports
- 4- Les prix et les coûts
- 5- Les entreprises
- 6- Les ménages et les transports
- 7- Les échanges extérieurs
- 8- L'Etat et les Collectivités locales
- 9- Les infrastructures
- 10- Les données sociales et le marché du travail
- 11- Les transports en Europe

Dossier :

- 1 - Le compte satellite

La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1994) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1994 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1994 - premiers résultats) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises). Dans ce rapport, les estimations de 1994 portent sur l'ensemble du champ, avec évidemment une certaine incertitude sur l'estimation des données correspondant au champ variable.

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

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

Le Secrétariat assuré par Monsieur Michel Amar, assisté de Messieurs Philippe Huault, Francois Lebrun, Georges Foldès et Karim Moussalam, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction du rapport. L'Insee (avec Monsieur Vacher et Mme Demotes-Mainard), et l'OEST (avec Messieurs Girault, Kail, Foldès, Dumartin, Minvielle, Taroux, Rémy, Pasquier et Mesdames Legoff, Lemarquis et Bergel) y ont largement contribué, ainsi que de nombreux organismes (DTT, DR, DSCR, DGAC, DPNM, DFC, Direction du Tourisme, Direction de la Comptabilité Publique, SETRA, INRETS, CERTU, CNT, SNCF, Air France, Air Inter, RATP, VNF, GART, UTP, CCAF, CCFA). A tous, nous adressons nos plus vifs remerciements.

NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

- S68 Transports ferroviaires**
6801. Transports ferroviaires de voyageurs
6802. Transports ferroviaires de marchandises
- S691 Transports routiers de marchandises**
6911. Transports routiers de marchandises zone longue
6912. Transports routiers de marchandises zone courte
- S692 Autres transports terrestres**
6921. Transports urbains de voyageurs
6922. Transports routiers de voyageurs
6923. Services de taxis
6924. Déménagement
6925. Location de véhicules industriels
6926. Transports par conduite
- S70 Navigation intérieure**
7001. Transports fluviaux de passagers
7002. Transports fluviaux de marchandises
- S71 Transports maritimes et navigation côtière**
7101. Transports maritimes autres que produits pétroliers
7102. Transports maritimes de produits pétroliers
7103. Navigation côtière et d'estuaire
- S72 Transports aériens**
7201. Transports aériens
- S73-4 Services annexes et services d'auxiliaires de transport**
7301. Gares routières
7302. Ports fluviaux et voies fluviales
7303. Ports maritimes
7304. Aéroports
7305. Exploitation d'ouvrages routiers à péages
7306. Exploitation de parkings
7307. Entrepôts autres que frigorifiques
7308. Entrepôts frigorifiques
7309. Remorquage et pilotage
7401. Collecte de fret maritime
7402. Collecte de fret aérien
7403. Collecte de fret terrestre et fluvial
7404. Manutention portuaire
7405. Manutention terrestre et fluvial
7406. Activités spécifiques d'auxiliaires des transports maritimes
7407. Activités spécifiques d'auxiliaires de transport aérien
7408. Autres auxiliaires de transports
7409. Agences de voyages
7410. Routage

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

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

PREMIERE PARTIE

Le rapport

Résumé

Dans un contexte mondial très dynamique, l'Europe renoue avec la croissance, et la production de l'industrie française augmente de plus de 3% en 1994.

Pour les transports de marchandises, la forte reprise des secteurs de l'automobile et des biens intermédiaires dope les transports de produits pondéreux. L'ensemble des trafics intérieurs de marchandises augmente de 5%, effaçant ainsi le repli de 1993. Surtout, cette progression est tirée par le transport international qui croît de près de 10%, comme en témoigne le succès du transport combiné (+21%).

Par contre, les trafics portuaires français restent peu dynamiques, influencés par la baisse des importations de pétrole et de charbon et par celle des exportations de céréales.

Pour les transports de voyageurs, la reprise est plus modérée en écho à la faible croissance de la consommation.

Représentant 85% du trafic, les déplacements automobiles retrouvent des taux de croissance de plus de 3% caractéristiques de la décennie 80, contre 2% seulement en 1993.

Malgré le dynamisme des trafics en TGV (+8%), les déplacements par chemin de fer ne se redressent que faiblement, après la chute de 1993. De même, le trafic aérien intérieur n'augmente que de 3%. A l'inverse, l'Aéroport de Paris enregistre une croissance de 10% des déplacements internationaux, suite à l'expansion mondiale et à la baisse des prix aériens.

Au total, **le secteur des transports a créé environ 1000 emplois**. Ce gain a été obtenu malgré la suppression de 7000 emplois dans les grandes entreprises nationales, contraintes de comprimer leurs effectifs pour limiter leurs déficits.

Avec la reprise de l'activité, **les comptes des entreprises de transport routier se redressent**. La valeur de la production augmente de plus de 6% et les achats de poids lourds s'accroissent de 18%. Cependant, la concurrence reste vive, et limite l'augmentation des marges: le léger redressement des prix compense la hausse des coûts.

L'effort de redressement des Grandes Entreprises Nationales se poursuit face à l'ampleur des déséquilibres révélés par la crise de 1993. Il commence à porter ses fruits.

-Air France retablit l'équilibre de son compte d'exploitation. L'augmentation du chiffre d'affaires et la réduction des charges témoignent des efforts d'adaptation au marché mondial, alors que la maîtrise des coûts lui permet de retrouver un taux de marge comparable à celui des années précédant la crise. Cependant, ce redressement rapide du compte d'exploitation s'est fait au prix d'un désinvestissement notable dû à d'importantes cessions d'actifs. Un effort important reste donc à faire pour redonner à la compagnie une dynamique de conquête des marchés européens et mondiaux, maintenant ouverts à la concurrence.

-A la SNCF, la situation financière continue de se dégrader, ceci malgré les succès du transport combiné et du TGV, et en dépit de la réduction des effectifs et de la maîtrise des salaires et des charges. Certes, le taux de marge est stabilisé, et la reprise de la demande des ménages et des voyages d'affaires n'ont redémarré qu'en fin d'année 1994. Cependant, le poids de la dette augmente de 10%, pour atteindre 137 MdF. Aussi, avec l'achèvement d'importants chantiers (TGV Nord, interconnection parisienne, contournement de Lyon,...), la SNCF a réduit ses investissements de plus de 15% pour la deuxième année consécutive.

Dans les secteurs maritime et portuaire, l'année 1994 n'a pas été à la hauteur des espérances. Le trafic portuaire stagne, à l'exception de certains petits ports et de Calais. La rénovation de la manutention portuaire est à peine achevée, et ne portera ses fruits que progressivement.

Surtout, la reprise s'est faite au profit des ports du Nord de l'Europe, alors que les échanges méditerranéens souffraient de la stagnation en Afrique et des troubles en Algérie. Ainsi, sur trois ans, le trafic de conteneurs de Rotterdam a augmenté de 25%, alors qu'il a baissé à Marseille et au Havre. De même, l'armement français reste fragilisé, et la CGM a été contrainte de se restructurer, dans un contexte mondial de vive concurrence et d'émergence des marchés asiatiques.

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

En 1994, dans un contexte mondial très dynamique, l'économie française a retrouvé la croissance, à l'unisson de nos partenaires européens. Le produit intérieur brut augmente de 2,6%, grâce à la reprise de nos échanges extérieurs, à la stabilisation de l'investissement, et à la fin du déstockage. La consommation finale des ménages augmente modérément (1,6%), alors que la formation brute de capital fixe des sociétés régresse encore de 1%. La reprise des embauches est rapide. Cependant, l'augmentation des effectifs n'est que de 24 000 en moyenne annuelle, en raison de la forte détérioration du marché du travail en 1993.

La production augmente de 3,4% dans l'industrie, en particulier pour les biens intermédiaires, l'équipement ménager et l'automobile. Le besoin de financement public (442 MdF) se stabilise à 6% du PIB.

Dans un contexte de vive concurrence, les entreprises de transports renouent avec la croissance.

Un contexte mondial dynamique

Après une année 1993 contrastée, la croissance mondiale se généralise, créant des tensions sur les taux d'intérêt et les prix des matières premières (céréales, produits alimentaires, coton, papier, et métaux,...).

Aux Etats Unis, la croissance dépasse 3% depuis 4 ans. Encore soutenue par les achats de logements et la consommation, elle déséquilibre les comptes extérieurs et affaiblit le dollar. Plus de 3 millions d'emplois ont été créés en 1994, et la FBCF privée augmente de 12%.

En Asie, le Japon sort lentement de la crise. Il conserve un excédent élevé de ses échanges extérieurs (3% du PIB), la hausse des prix compensant la dégradation en volume. Le dynamisme de la plupart des autres pays asiatiques frôle parfois la surchauffe.

En Europe, tous les pays sont en reprise, avec des taux de croissance industrielle élevés, de l'ordre de 3%.

L'Allemagne retrouve plus rapidement que prévu, son niveau d'activité antérieur à l'Ouest. A l'Est, les nouveaux Länder comblent progressivement leur retard structurel. **Le Royaume-Uni** poursuit sa croissance, et a effacé le retard pris en 1990-1992.

Avec le rééquilibrage de leurs monnaies, **l'Espagne et l'Italie** sont sorties de la crise, mais souffrent de déséquilibres importants, en particulier budgétaires.

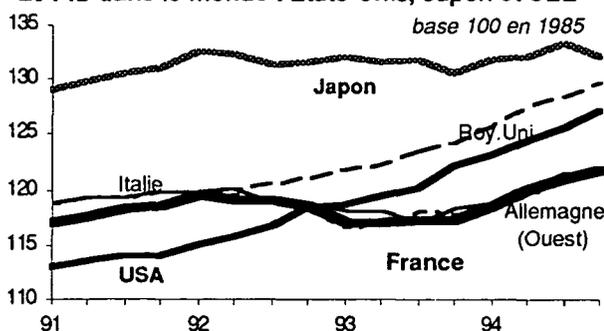
TABLEAU 1.1 Comptes des pays de l'OCDE en 1994

	USA	Japon	All.Ouest	R.Uni
	(en % annuels)			
PIB	4,1	0,5	2,4	3,8
FBCF (*)privée	12,3*	-2,4	1,4	3,2
Csm.privée	3,5	2,2	0,8	2,6
Csm.publique	-0,8	2,9	0,3	1,6
Export	9,0	5,0	8,1	8,9
Import	13,4	8,3	7,8	5,9

Source: comptes trimestriels (en monnaies constantes)

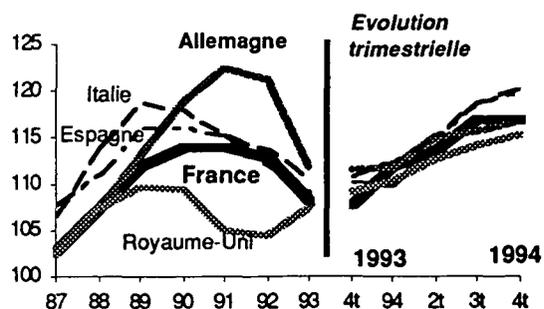
GRAPHIQUE 1.1

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



GRAPHIQUE 1.2

La production Industrielle en Europe (100 en 1985)



ECONOMIE FRANCAISE

Après la crise brutale survenue au 4^e trimestre 1992, l'économie française retrouve progressivement un niveau d'activité normal. La reprise industrielle est nette depuis le début de l'année 1994, en particulier pour les biens intermédiaires et l'automobile.

Notons plus particulièrement les points suivants:

-**L'arrêt presque complet du déstockage** massif de 1993 a été un des éléments décisifs de fin de la crise, et ceci dès le premier trimestre 1994. Son impact est de 1,2% point de PIB. Il explique, en particulier, le "stop and go" de la production des biens intermédiaires (+5% en 1994, après -7% en 1993) et les fortes variations des transports de marchandises lourdes.

-**Les aides à l'achat d'automobiles** ont joué, dès février, un rôle d'entraînement important.

-**Le contexte général s'est amélioré** progressivement, aussi bien au niveau international (croissance mondiale et reprise européenne) que français (taux d'inflation le plus faible en Europe, maîtrise des salaires, baisse des taux d'intérêt, soutien par les dépenses publiques).

Cette croissance s'est poursuivie toute l'année. Mais, trois facteurs restent préoccupants:

- la reprise du marché immobilier semble fragile,
- la hausse des taux d'intérêt à long terme, de plus de 2% en 12 mois, souligne les tensions monétaires et financières engendrées par la croissance mondiale,
- la France devra réduire ses déficits publics.

La variation des stocks

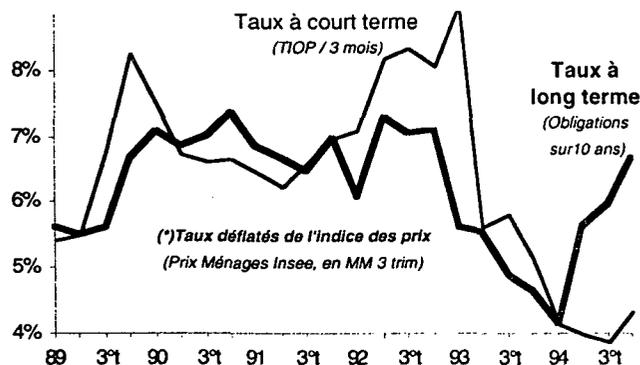
En 1993, le déstockage était de -108 MdF en volume, (-27 dans les biens intermédiaires, -30 dans les biens d'équipement). Il reste important en 1994 (-22 MdF), surtout dans l'agroalimentaire (-16), l'équipement professionnel (-13), et le BGCA (-6). Les stocks augmentent pour les matériels de transport (+16) et les biens de consommation (+4).

Les stocks producteurs diminuent faiblement (-4MdF, contre -38 en 1993), et ils se reconstituent dans les IAA.

Les stocks utilisateurs sont stables (-1 MdF contre -46 en 1993). En baisse pour l'équipement professionnel (-7), ils augmentent pour les matériels de transports (+10) et les biens de consommation (+4).

Les stocks commerciaux baissent encore (-16 MdF, après -24 en 1993), surtout dans l'agroalimentaire (-20). Ils augmentent pour les matériels de transports (+7).

GRAPHIQUE 1.3 Evolution des taux d'intérêt réels*



Cependant, les enquêtes de l'Insee sur l'investissement font espérer, pour 1995, une forte relance de l'investissement productif. Malgré une reprise en fin d'année, il est resté anormalement bas en 1994. En effet, en volume, il stagne à son niveau de 1985, alors que le taux d'utilisation des capacités de production de l'industrie retrouve sa valeur de 1991 (soit 84%).

Reprise des échanges commerciaux

Les échanges commerciaux ont augmenté de plus de 6%, effaçant ainsi la régression exceptionnelle de 1993.

Face à la reprise de la demande mondiale, la bonne position concurrentielle de la France, jointe à une certaine modération de la demande des ménages, a consolidé le solde positif des échanges extérieurs, et ceci malgré la hausse des prix des matières premières.

On notera cependant l'impact négatif de la réforme de la politique agricole commune sur les exportations agricoles (-8%), en particulier pour les céréales.

De même, le tourisme français, bien qu'en nette reprise, doit subir une concurrence accrue par la dépréciation des monnaies en Espagne et en Italie.

De son côté, la bonne tenue de notre balance énergétique s'explique par une année climatique favorable, et par la bonne disponibilité du parc nucléaire. Les cours du pétrole ont subi de fortes variations mensuelles: très déprimés en début d'année, ils remontent en avril, et se stabilisent en août autour de 17 \$ le baril. Mais le dollar, en hausse au début de 1994, fléchit en fin d'année. Ainsi, le prix de la tonne de pétrole brut baisse pour le troisième année consécutive.

TABLEAU 1.2

Prix du pétrole (Source : CPDP)

	1991	1992	1993	1994
Dollar (en FF)	5,65	5,29	5,66	5,55
Baril (en \$)	19,7	18,7	16,3	15,7
Prix tonne importée (FF)	813	723	672	644

TABLEAU 1.3

Evolution des ressources et des emplois

	90/85	91/90	92/91	93/92	94/93
PIB	3,0	0,8	1,2	-1,4	2,6
Importations	8,0	2,8	1,3	-3,4	7,0
Exportations	5,0	4,2	5,0	-1,1	6,4
Consom. ménages	3,0	1,2	1,2	0,1	1,6
Consom. APU	2,1	2,7	3,4	3,3	1,2
Impact de la variation des stocks sur la croissance				-1,5	1,2
FBCF totale	5,9	-0,1	-3,4	-6,1	0,8
dont entreprises	6,9	-0,1	-3,5	-6,8	-1,0

Insee - Comptes annuels (aux prix n-1)

Faible hausse de la consommation des ménages

La consommation des ménages, facteur principal de la demande, était anormalement faible depuis trois ans.

En 1994, la hausse des salaires reste modérée. L'augmentation de la masse salariale de 2,2% (contre 0,9% en 1993) s'explique surtout par la stabilisation du chômage. Certes, les revenus des agriculteurs sont en hausse, les aides directes liées à la réforme de la Politique Agricole Commune compensant les baisses de prix. Mais la régulation des dépenses médicales s'avère efficace, et les prestations sociales n'augmentent que de 3,1%, contre plus de 6% par an depuis sept ans. Au total, l'accélération du revenu disponible reste faible (+0,3%). La consommation des ménages ne se redresse donc que grâce à la baisse du taux d'épargne (0,4 point).

La reprise de la consommation des ménages porte surtout sur les biens durables, tels l'automobile (10%) et les biens d'équipement (4%). Outre des effets de rattrapage et les incitations à l'achat d'automobile, cette reprise peut s'expliquer par les moins-values de certains placements et la faible reprise des achats de logements dues à la hausse des taux d'intérêt à long terme qui, hors inflation, dépassent 6% en fin d'année.

Ainsi, la FBCF des ménages n'augmente que de 2,4% en volume, et ceci après 3 années de fortes baisses. La reprise de la construction (+7%) reste donc très "technique", après l'assainissement du marché de 1992-93.

Entreprises: reprise tardive de l'investissement

La crise de 1993 n'a pas eu d'impact important sur l'équilibre des comptes d'exploitation des sociétés. En 1994, malgré la hausse des prix des matières premières, les achats et les charges salariales ont bénéficié de la baisse du dollar et de la modération des salaires. Au delà de transferts comptables dus aux réformes de la politique agricole commune et de la fiscalité des postes et télécommunications, les taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée) ont peu varié depuis 4 ans. Dans un contexte de vive concurrence, les gains de productivité ont surtout profité aux consommateurs.

L'ampleur du déstockage industriel de 1993 (87 MdF) rendait inévitable une reprise technique. Fortement soutenue par la reprise du commerce extérieur, elle a permis de consolider l'activité et de relancer l'emploi.

Malgré une nette remontée du taux d'utilisation des capacités de production, la FBCF des sociétés a encore diminué de 1% en volume. La reprise ne s'est manifestée qu'en fin d'année et n'a pu compenser la baisse de 1993.

Aussi, après quatre années de baisse, une reprise importante de l'investissement est attendue en 1995. Compte tenu du désendettement et de l'ampleur des taux de marges actuels, il n'est pas certain que l'investissement privé soit trop handicapé par le niveau élevé des taux d'intérêt, du moins pour les entreprises qui se sont désendettées

A l'inverse, les grandes entreprises nationales (GEN), et plus particulièrement la SNCF et Air France, dont les investissements avaient contribué au soutien de l'activité depuis 3 ans, se retrouvent gravement endettées. Victimes des conditions actuelles du marché financier et des restrictions budgétaires, les GEN ont donc réduit fortement leurs investissements (-12,8% de FBCF)

Reprise de l'emploi

Après la disparition de 400 000 emplois dans les secteurs marchands en 1993, la reprise des embauches a été rapide et le rebond de l'activité entraîne, pratiquement sans délais, de nombreuses créations d'emplois. De janvier à décembre, plus de 200 000 emplois ont été créés dans le secteur tertiaire marchand, alors que l'industrie stabilisait ses effectifs.

En moyenne annuelle, le bilan est certes moins favorable (+24 000 emplois, soit +90 000 salariés). L'augmentation concerne surtout les services marchands (+116 000) et non marchands (+107 000). Notons la décélération des contrats "Emploi-Solidarité" (+43 000, contre +60 000 en 1993) et la baisse des effectifs du BTP (-46 000).

Aussi, le taux de chômage, encore voisin de 12,5% en fin d'année, amorce une décade. Cependant, la dégradation structurelle du marché du travail a surtout favorisé les formes d'emploi les plus précaires (intérimaires, contrats à durée déterminée,...).

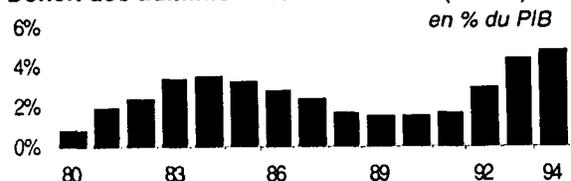
Administrations: déficit à résorber

Hormis les 60 MdF de recettes des privatisations, les finances publiques sont restées déséquilibrées, en raison du soutien aux secteurs les plus touchés par la crise, et des besoins de financement de la sécurité sociale.

Les recettes fiscales, y compris CSG, augmentent fortement (+7%), à l'inverse des cotisations sociales (+2,5%). Aussi, pour équilibrer leurs comptes, les administrations de sécurité sociale ont bénéficié pour 32 MdF de transferts de certaines taxes et de subventions d'équilibre (Unedic), ce qui ramène leur besoin de financement de 101 à 72 MdF. Par contre, la croissance des rémunérations a été modérée (+4%, contre 5,6% en 1993).

Au total, le besoin de financement des administrations publiques augmente légèrement (-442 MdF, soit 6% du PIB). La dette publique frôle la moitié du PIB. L'Etat est devenu depuis 2 ans le principal émetteur des emprunts obligataires. Les charges d'intérêt augmentent de 10% (201 MdF). De plus, le déficit de l'année 1994 est aggravé par des annulations de dettes de certains pays africains, suite à la dévaluation de franc CFA.

Graphique 1.4
Déficit des administrations centrales (APUC) en % du PIB



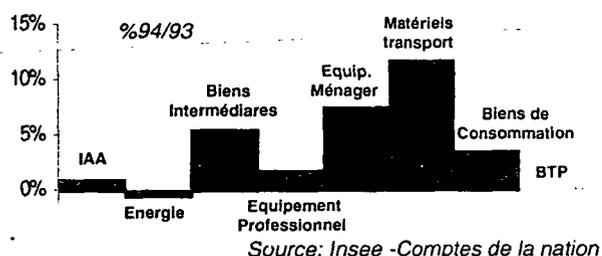
ACTIVITE SECTORIELLE ET TRANSPORTS

La production de produits lourds augmente rapidement

Dans l'agriculture (U01), la production croît de 1,5%. Cependant, la production de céréales a baissé de 4% (53,6 Mt). Plus grave pour les transports, les exportations, déjà en recul en début d'année, baissent de près de 40% à partir de l'été, en particulier vers la Russie qui n'a pas renouvelé certains de ses contrats.

GRAPHIQUE 1.5

Evolution de la production de l'industrie (U02-U07)



Source: Insee - Comptes de la nation

Dans l'industrie, la production augmente de 3,4%:

La production des industries agro-alimentaires (U02) augmente de 0,9%, après une bonne année 1993.

Le secteur de l'énergie (U03) stagne, suite à la clémence du temps et à la reprise des ressources hydrauliques. Du coup, les consommations de fioul régressent, pour le fioul lourd (-25% en centrales, -10% dans l'industrie...) comme pour le fioul domestique (-8%). Les importations de pétrole brut baissent de 2,7% (soit -6% au Havre, mais +2% à Fos). De même, la production et le transport de charbon régressent.

La production de biens intermédiaires (U04) croît de 5,5%. Ce secteur génère 40% des trafics terrestres de marchandises. Les hausses concernent les minerais, la sidérurgie (7,5%) et l'acier (13%), le verre (8%), la chimie minérale (9%), les matériaux de construction (9%)... Elles expliquent la reprise des trafics ferroviaires.

Pour les biens d'équipement professionnel (U05a), en croissance de +1,8%, la crise ne s'estompe qu'en fin d'année, avec une nette reprise des commandes des machines agricoles et quelques signes de redressement pour les industries électriques et électroniques.

La production de biens d'équipement ménager (U05b) augmente de 7,5%.

La production de matériels de transport (U05c) est en vive croissance (+13%, dont +18% pour les véhicules industriels). Avec une production supérieure de 25% à celle de la fin 1993, cette forte reprise ne fait que compenser l'ampleur de la chute antérieure.

Signalons un frémissement dans l'aéronautique, où Airbus a engrangé autant de commandes que Boeing.

Le Bâtiment et les Travaux Publics stagnent (0,0%):

Certes, avec 302 000 logements commencés (+17%), la construction de logements s'est réanimée.

Par contre, l'immobilier de bureaux est au point mort.

Les travaux publics, après une petite reprise fin 1993, ont du mal à trouver un deuxième souffle.

Ainsi, pour l'ensemble du BTP, la reprise constatée depuis janvier compense à peine la baisse de 1993.

Dans le tourisme, après une année 1993 marquée par une pause de la fréquentation touristique, 1994 s'inscrit dans un contexte plus favorable, tant pour le tourisme national qu'international. Déjà, la saison d'hiver avait bénéficié d'un meilleur enneigement.

Pour l'ensemble de l'année, le nombre de nuitées dans l'hôtellerie homologuée progresse d'environ 1%, mais de 3% pour les clients étrangers, surtout pour ceux venant d'Asie, des USA, et d'Europe de l'Est.

Le volume des séjours des français augmente de 7%, et ceci aussi bien pour motifs personnels que professionnels. Ces derniers, après une baisse importante en 1993 (-8%), retrouvent pratiquement leur niveau de 1992.

Le trafic estimé

Pour mieux comprendre l'évolution des trafics de marchandises induite par l'activité industrielle, l'Oest estime un trafic théorique à partir de la production de chaque branche. En comparant pour chaque mode, les trafics estimés avec les trafics effectivement réalisés, on peut avoir une première interprétation des transferts modaux.

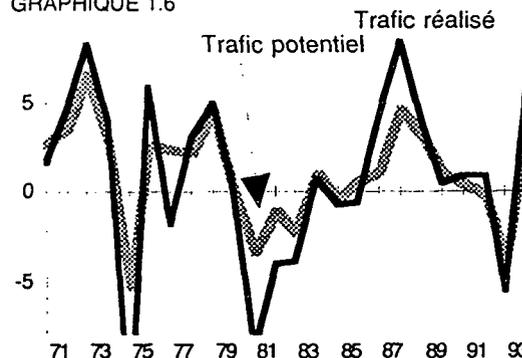
L'année 1994 marque la reprise du trafic réalisé (+5,8%), ainsi que des trafics estimés (+3,7%). Comme pour les années 1987-89, période durant laquelle la reprise fut forte, le trafic réalisé dépasse le trafic potentiel estimé.

La reprise de l'activité industrielle a tiré favorablement les trafics de marchandises. A l'exception des produits agro-alimentaires restés stables, les trafics ont repris pour l'ensemble des produits. Le potentiel transportable est fortement tiré par la reprise de la production de matériaux de construction, produits pour lesquels le trafic estimé approche les réalisations.

Les évolutions du partage modal s'écartent peu de celles des années antérieures. Certes, avec la reprise des biens intermédiaires, le fret ferroviaire bénéficie d'une année favorable qui efface la crise de 1993. Mais le transport routier de marchandises reste dominant, et le trafic des voies navigables continue de se dégrader. Pour chaque mode, les trafics réalisés dépassent les estimations:

- Voies navigables: -6,0% réalisé pour -10% estimé,
- Fer: 8% réalisé pour 4,2% estimé,
- Route: +5,9% réalisé pour +3,5% estimé.

GRAPHIQUE 1.6



Ce travail est fondé sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature des branches de l'INSEE (se reporter à l'encadré page 105 - annexe 2).

Chapitre 2

LES TRAFICS

La croissance des trafics de marchandises et de voyageurs a dépassé en 1994 celle du PIB marchand. Avantage par une progression plus rapide des industries lourdes, et soutenu par un large effort commercial, le transport ferroviaire a compensé en grande partie sa chute de 1993. En conséquence, la part modale du rail s'est stabilisée, pour la première fois depuis 10 ans. Le ferroviaire, en particulier le combiné, a aussi bénéficié d'une croissance deux fois plus rapide des transports internationaux par rapport aux nationaux. Par contre, le trafic fluvial a continué à diminuer, toujours défavorisé par la structure de ses trafics. Le redressement du trafic ferroviaire de voyageurs est moins net que pour les marchandises, malgré une politique vigoureuse de reconquête. Mais le trafic TGV a retrouvé une croissance forte. Grâce à la reprise des trafics aériens internationaux, et aux efforts commerciaux réalisés, les trafics de la compagnie Air France ont bénéficié d'une très forte progression (+15%). Par contre, la réforme du statut des dockers n'ayant pas encore réalisé son plein effet, le trafic de marchandises des ports autonomes a continué à stagner en 1994, et la part de marché des ports français a poursuivi sa baisse, notamment pour les conteneurs.

ÉVOLUTION GLOBALE

Le trafic de marchandises a reproduit le profil de l'évolution du Pib marchand depuis trois ans (graphique 2.1). Mais sur longue période, la croissance annuelle moyenne de ce trafic n'a été que de 1%, contre 2,5% pour le volume du Pib marchand et 3% pour le trafic de voyageurs. De plus, son évolution est plus heurtée. Sur la période 1970-1994, la variabilité du trafic a été trois fois supérieure à celle du PIB marchand en volume (*). Ainsi, la reprise a été plus vigoureuse en 1994 pour le trafic de marchandises que pour l'ensemble de l'activité économique marchande (tableau 2.1).

TABLEAU 2.1
Evolution globale des trafics intérieurs en %

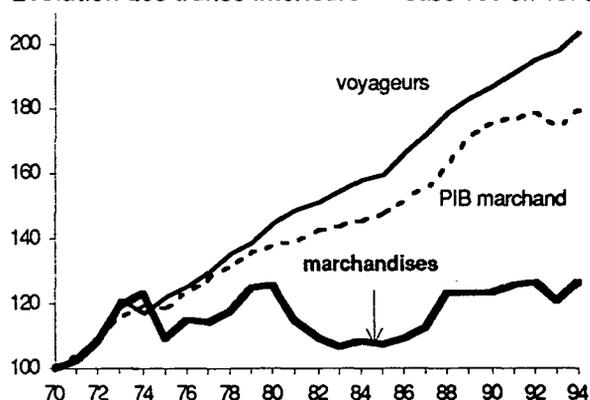
	1990	1991	1992	1993	1994
Voyageurs (voy-km)	2,4	1,9	2,5	1,2	3,0
Marchandises (t-km)	-0,4	2,0	1,0	-4,9	5,2
PIB marchand (F 1980)	2,7	0,4	1,1	-2,1	2,7

Source : OEST, Insee

Notes : Voir tableaux 2.2 et 2.5, pour le champ retenu pour les trafics de voyageurs et de marchandises.

(*) Par rapport à sa tendance, le trafic a fluctué en moyenne de 4,4% (10% pour le trafic international hors transit), contre 1,7% pour le PIB marchand.

GRAPHIQUE 2.1
Evolution des trafics intérieurs base 100 en 1970



Trafic intérieur et trafic national

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

Le **trafic national** est la partie du trafic intérieur constituée par les flux d'origine et de destination françaises.

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

Le **transit** est constitué des flux d'origine et de destination hors de France et dont le trajet passe sur le territoire français. Il est exclu du trafic routier ventilé par produit ou entre compte propre et compte d'autrui.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

La navigation fluviale et les oléoducs sont les seuls modes de transport terrestre de marchandises restés à l'écart de la reprise de 1994 (tableau 2.2).

TABLEAU 2.2
Evolution des trafics intérieurs de marchandises
en %, niveau (colonne de droite) en Md t-km

	1991	1992	1993	1994	1994
Tr. ferroviaire	-0,6	-2,4	-9,5	8,1	47,2
Tr. routier	2,0	1,9	-3,8	5,9	153,4
dont (CU ≥ 3t) :	2,2	2,3	-4,0	5,9	122,1
compte d'autrui	1,5	3,4	-3,2	6,5	93,1
compte propre	4,0	-0,7	-6,2	3,9	28,9
Navig. intérieure	-4,6	1,1	-13,9	-6,0	5,6
Oléoducs	10,7	3,1	-0,4	-2,1	22,8
Tous modes	2,0	1,0	-5,0	5,2	229,0

Sources : SNCF, VNF, OEST

Notes : Le transit rhénan est exclu de la navigation intérieure. Les données SNCF excluent les wagons particuliers et le transport routier. L'évolution tous modes confondus ne tient pas compte des trafics maritimes et aériens.

D'autre part, la comparaison des résultats de l'enquête TRM avec d'autres sources (SETRA, EAE) incite à penser que le niveau du trafic routier des poids lourds (Charge Utile : 3 tonnes) est sous-estimé d'environ 20%.

La sidérurgie et les matériaux de construction ont été les principaux éléments de la reprise des trafics (graphique 2.2), avec une contribution à la croissance de plus de la moitié, suivis par les produits manufacturés. Par contre, les produits agro-alimentaires ont apporté une contribution quasiment nulle, alors qu'ils représentent près du tiers du trafic de marchandises.

Le trafic international est à la fois plus fluctuant que l'ensemble des trafics de marchandises et en croissance plus forte. Ainsi, de 1970 à 1994, sa part dans le trafic total est passée de 12 à 19%. C'est donc dans une tendance de long terme que s'inscrit l'accélération du trafic international en 1994 (tableau 2.3).

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

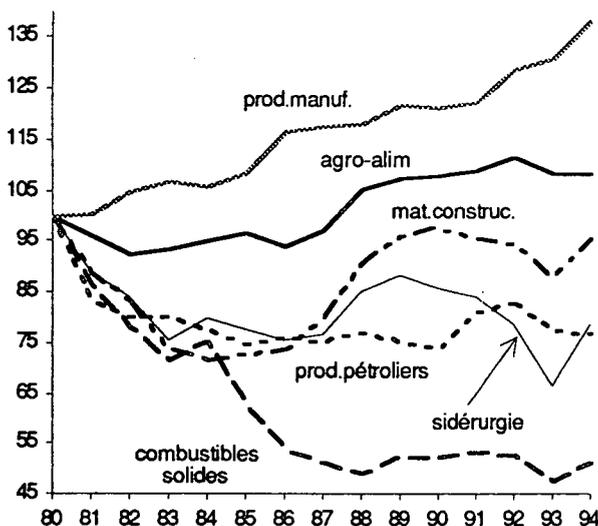


TABLEAU 2.3
Trafics intérieurs nationaux et internationaux
en Md t-km

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
Ensemble	1,1	0,9	-5,9	6,0	174,8
national	1,4	0,2	-5,2	4,6	132,2
international(*)	0,3	3,9	-7,8	10,2	44,1
dont :					
Fer	-0,6	-2,4	-9,5	8,1	47,2
national	-1,1	-4,6	-9,6	3,9	25,7
international(*)	0,2	0,7	-9,4	13,5	21,5
Route (CU ≥ 3t)	2,2	2,3	-4,0	5,9	122,1
national	2,2	1,6	-3,5	5,2	103,4
international(*)	2,6	7,3	-6,3	8,2	20,2

Sources : SNCF, VNF, OEST

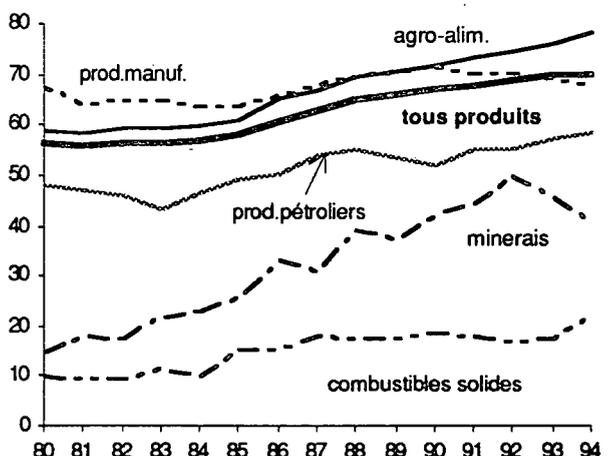
Note : (*) y c. transit. Ce tableau porte uniquement sur le trafic des modes rail, route (hors moins de 3 tonnes et pavillon étranger) et fluvial. Un parcours intérieur vers un port ou aéroport est comptabilisé en trafic international par la SNCF, alors qu'il est attribué au trafic national pour les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

Le transport routier

Pour la première fois depuis 10 ans, la part de la route dans le trafic de marchandises a stagné en 1994. Mais cette légère baisse relative a affecté essentiellement les minerais et les produits manufacturés, comme l'année précédente (graphique 2.3). A l'exclusion de ces catégories, la part modale de la route a augmenté de deux points. La part de la route dans le transport des produits manufacturés plafonne depuis 1990.

Contrairement au trafic routier pour compte d'autrui, le compte propre n'a pas compensé totalement le recul subi les deux années précédentes. Ceci n'est pas seulement lié à la plus grande variabilité du trafic pour compte d'autrui par rapport au compte propre. En effet, le trafic pour compte d'autrui a progressé en moyenne de 5,5% par an de 1986 à 1994, contre 0,9% pour le compte propre. Cette croissance plus rapide peut s'intégrer dans une logique d'externalisation des services annexes à l'activité principale des entreprises, particulièrement stimulée pour le transport routier de marchandises par la baisse des prix du secteur.

GRAPHIQUE 2.3
Part modale du trafic routier de marchandises en %



Le transport fluvial

La part de marché du trafic fluvial a continué à baisser en 1994, sous l'effet notamment d'une évolution structurelle par produit négative depuis 1975 (voir page 12). La part du fluvial a notamment reculé de près de 7 points sur le principal marché, les combustibles minéraux solides, au profit principalement de la route. Le niveau du trafic fluvial pour ce type de produit a même diminué de plus d'un tiers, malgré une croissance pour l'ensemble des modes de 9%. Par contre, le trafic de produits de la fonderie sur voie d'eau a fortement progressé, de même que celui des produits manufacturés.

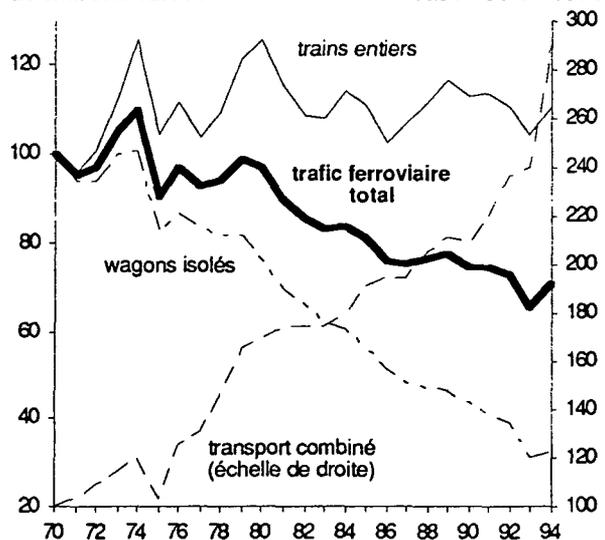
Le transport ferroviaire

Le trafic fret de la SNCF a partiellement résorbé en 1994 le recul subi l'année précédente (graphique 2.4). Il a bénéficié du fait que la reprise économique a d'abord porté sur les industries lourdes (sidérurgie) et l'automobile. Même la chute tendancielle du trafic par wagon isolé a été stoppée. Le ferroviaire a également bénéficié de la reprise plus rapide du trafic international. En effet, le rail représente 40% de ce trafic, contre seulement 24% pour l'ensemble des trafics, hors transit.

La hausse très sensible du transport combiné (tableau 2.4) s'explique par ce dynamisme relatif des échanges internationaux, par l'ouverture du tunnel sous la Manche et enfin par la réorganisation de l'offre. En effet, le trafic de marchandises à travers le tunnel, ouvert en juin 1994, a atteint 600 000 tonnes en fin d'année. L'offre a été notamment améliorée par le développement des points nodaux de Metz et de Villeneuve-Saint-George, qui permettent une fréquence d'acheminement quotidienne par reconstitution rapide des trains. La direction du fret a également développé l'information des clients (suivi en temps réel par EDI Fret, campagnes de presse). Cette direction a été réorganisée, avec création de sept unités d'affaires spécialisées par secteur d'activité.

GRAPHIQUE 2.4

Evolution des différents trafics ferroviaires de marchandises



Source : SNCF

TABLEAU 2.4

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

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
ensemble	6,1	7,3	0,9	21,1	10,2
dont conteneurs	9,6	9,7	1,7	...	...
semi-remorques	-13,2	-9,8	-5,9	...	...
national	12,5	16,4	-14,1	...	...
dont conteneurs	14,3	18,8	-12,0	...	...
semi-remorques	0,0	-3,1	-34,6	...	...
international	3,0	2,5	10,0	...	...
dont conteneurs	7,1	4,8	10,2	...	...
semi-remorques	-18,2	-12,9	8,7	...	...

Source : SNCF

Note : La ventilation de ce trafic n'est pas disponible pour 1994.

LES TRAFICS PORTUAIRE ET MARITIME

Le trafic maritime ⁽¹⁾

Les trafics de passagers avec la Corse se sont stabilisés à 1,23 million, avec un recul de 1% des voitures accompagnées en 1994 (395 000 véhicules). La croissance du volume du fret roulé est estimée à 4,5% soit un volume total de 0,9 M.t..

L'année précédente, le cabotage national de l'armement, pour le fret (hors Corse) s'est élevé à 8,9 millions de tonnes en baisse de 1 M. t. sur l'année précédente, dont les 2/3 sur les hydrocarbures. Ce cabotage est surtout constitué de ces hydrocarbures (7,24 M. t.), les marchandises diverses représentant 1,22 M. t. et le solde concerne les vrac secs.

En raison de la perte d'information résultant de la mise en place du système Intrastat en 1993, liée à la disparition des frontières intracommunautaires, il n'est plus possible de poursuivre la publication des séries portant sur les marchandises du commerce extérieur passant par les ports français ; aussi nous limiterons nous désormais, aux trafics portuaires (trafics totaux y compris internationaux).

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

Les 7 principaux ports en 1994

Les trafics portuaires de marchandises totaux (en tonnage) des six ports autonomes métropolitains et de Calais (sur lequel certains trafics de Dunkerque se sont reportés) sont globalement restés stables en 1994 (-0,1%) et se maintiennent depuis 4 ans au même niveau. Ce résultat, en 1994, est uniquement dû aux trafics de céréales, dont les sorties ont chuté de 30% en raison de la politique de l'UE : celle-ci subventionne la différence avec les cours mondiaux, et préfère que ceux-ci soient maximaux pour réduire la dépense communautaire; mais il y a aussi les effets des accords du GATT.

Par contre, les 12 autres ports d'intérêt national ont bénéficié d'une croissance de 5,3%, due à une progression de 8,4% des entrées.

Hors sorties de céréales, les tonnages de marchandises auraient crû de 1,6%.

Le second fait marquant est la baisse des trafics du port de Dunkerque (-9%) malgré la croissance de 5,5% des

entrées de minerais. Elle résulte de la conjugaison de deux phénomènes : la baisse des entrées de pétrole brut (-12%) liée à l'arrêt technique pour rénovation de la raffinerie Total, mais surtout à la chute des trafics des marchandises diverses (-20%) en raison du report de certaines lignes sur Calais (-22% pour le trafic roulier), qui voit croître son trafic fret de 20%. Néanmoins, le recul de Dunkerque est également sensible sur les autres marchandises diverses (-15%), dont le niveau est faible par rapport à Marseille et Le Havre.

Bordeaux retrouve le niveau de trafics de 1992 après une très mauvaise année 1993, les sorties de céréales apparaissant peu touchées par la situation évoquée ci-dessus.

Les trafics conteneurs des ports autonomes restent très stables alors que le commerce extérieur progresse vigoureusement en valeur. En effet, le plan de réforme de la manutention portuaire n'a pas encore produit tous les effets attendus et la part de marché des autres ports

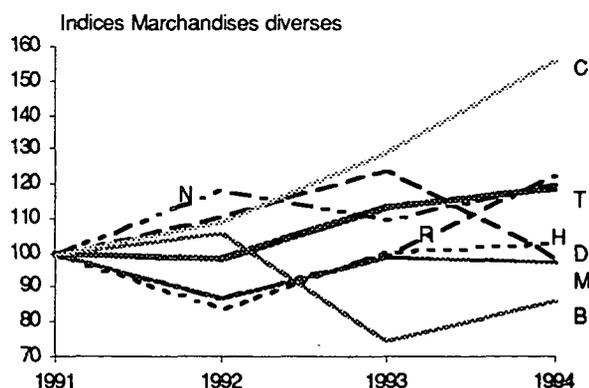
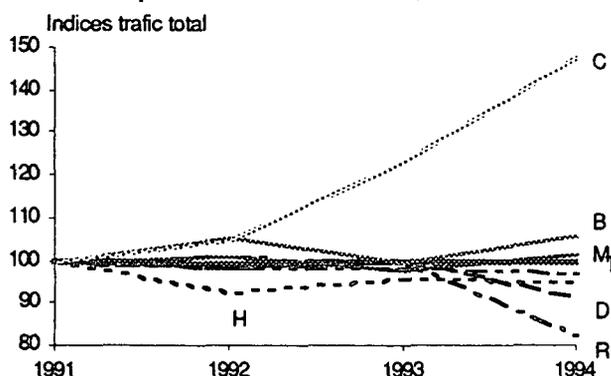
TABLEAU 2.8
Evolution du trafic de marchandises des ports métropolitains

	1994			Variations 94/93 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes (donc sans Calais)						
TOTAL	178,0	57,9	235,9	1,3%	-10,3%	-1,8%
VRACS LIQUIDES	124,2	21,8	146,0	-1,1%	-5,0%	-1,7%
Pétrole brut	93,9	1,7	95,6	-1,0%	ns	-0,5%
Produits raffinés	18,3	15,9	34,2	1,8%	-7,2%	-2,6%
Autres	12,0	4,2	16,2	-6,2%	-9,3%	-7,0%
VRACS SOLIDES	39,4	14,3	53,7	11,8%	-25,4%	-1,3%
Céréales	0,2	10,2	10,4	ns	-30,5%	-30,0%
Charbon	10,0	0,7	10,7	-13,1%	ns	-10,3%
Minerais	19,1	0,1	19,2	17,9%	ns	17,0%
Autres	10,1	3,4	13,5	37,1%	-14,1%	19,5%
MARCHANDISES DIVERSES	14,4	21,7	36,1	-3,5%	-2,6%	-2,9%
Conteneurs	6,3	9,2	15,4	-0,1%	-0,1%	-0,1%
Ro/Ro	5,7	7,7	13,4	-10,5%	-5,5%	-7,7%
Autres	2,5	4,9	7,4	6,7%	-2,4%	0,4%
Autres ports (13 P.I.N. sur 17 autr.)	34,7	25,7	60,4	8,4%	1,3%	5,3%
dont Calais	11,8	13,6	25,4	21,8%	18,0%	19,7%
TOTAL	212,7	83,5	296,3	2,4%	-7,0%	-0,5%

Source : DPNM

Note : PIN = Port d'Intérêt National

GRAPHIQUE 2.7
Les trafics portuaires en tonnes, base 100 en 1991



Note de lecture : M : Marseille, H : Le Havre, D : Dunkerque, R : Rouen, B : Bordeaux, N : Nantes, T : Total, C : Calais.

européens s'est accrue : les trafics conteneurs du Havre reculent (-1,6%) surtout à l'importation (-3,8%) alors que ceux de Rouen, beaucoup plus faibles, progressent nettement. Cette situation peut être rapprochée de celle de Rotterdam où en 1994 les tonnages conteneurs ont progressé de 9,5%.

A l'inverse les trafics rouliers du Havre poursuivent (+11,5%) leur nette progression de 1993.

Les entrées de produits raffinés augmentent fortement à Marseille (30%), au détriment du Havre. Les arrivées de gaz liquéfié à Nantes reculent de presque 20% en relation avec la situation algérienne.

Pour les vracs secs, la croissance des entrées de minerais est nette (17%), surtout à Marseille (+42%) et pour les autres vracs secs (+37%), dans l'ensemble des ports. La croissance des vracs à Marseille explique 75% de la progression totale de ce port (4,3%). Enfin les entrées de charbon pour l'ensemble des ports poursuivent globalement leur recul (-13%), bien qu'à un rythme trois fois plus faible.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Tous les modes de transport de voyageurs ont bénéficié d'une reprise du trafic en 1994 (tableau 2.5). Ce retournement a notamment bénéficié du redressement du pouvoir d'achat du revenu disponible des ménages. En effet, la consommation des ménages a augmenté plus vite en 1994 que les trois années précédentes. Comme de coutume, le trafic de voitures particulières a augmenté plus rapidement que l'ensemble des trafics de voyageurs. Depuis 1970, ça a été le cas 17 années sur 24, et la croissance annuelle moyenne a été de 3,2% contre 2,1% pour les transports collectifs.

Les autobus et autocars

L'accélération de la croissance du trafic des autobus et autocars a porté surtout sur le transport occasionnel (+5,6%) et le transport urbain (+5,3%). Par contre, le transport interurbain régulier a continué à baisser. Le transport occasionnel représente près de la moitié du trafic des bus et cars, et correspond essentiellement à des transports touristiques (à 90%).

TABLEAU 2.5
Evolution des trafics intérieurs de voyageurs
en milliards de voyageurs-kilomètres

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
Véh. particuliers	2,3	3,0	2,1	3,4	651,2
Autobus, -cars	3,9	-2,6	0,5	1,5	42,6
dont RATP	-1,1	2,4	2,2	0,9	2,3
Tr. ferroviaires	-2,2	1,1	-6,2	0,6	68,9
dont SNCF	-2,1	1,0	-7,0	0,6	58,9
TGV	19,8	6,1	-0,2	8,3	20,5
RATP	-3,0	1,4	-2,0	0,0	9,3
Tr. aériens	-0,3	2,8	1,1	2,8	12,1
Ensemble	1,9	2,5	1,2	3,0	774,9

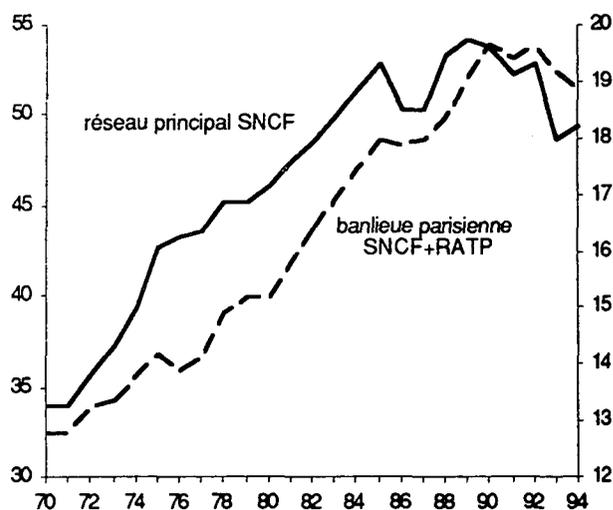
Sources : SNCF, RATP, DGAC, OEST

Le transport ferroviaire

Le transport ferroviaire de voyageurs est parvenu à enrayer la baisse considérable subie en 1993 (graphique 2.5). Le redressement réalisé au cours des trois derniers trimestres est imputable en partie à la politique de reconquête engagée par cette société et portant sur la desserte, la tarification et la distribution. Ainsi, le réseau TGV a été étoffé, en direction du Sud et du Nord pour les relations avec Paris, mais également par le contournement Est de la capitale, qui facilite les liaisons province-province. Le TGV Paris-Londres Eurostar, lancé en novembre 1994, paraît remporter l'adhésion des voyageurs, puisqu'il affiche un taux d'occupation de 90%. La gare TGV de Roissy, ouverte en novembre, devrait également susciter un trafic important. La politique tarifaire a été profondément remaniée, avec suppression du calendrier tricolore et de la référence kilométrique. En conséquence, les bénéficiaires de réductions sur les Grandes Lignes ont été plus nombreux (30% de la clientèle). Enfin, la qualité de la distribution a été améliorée, notamment au niveau des possibilités de réservation.

Le trafic Grandes Lignes de la SNCF s'est redressé (1,4%), grâce à la reprise de la progression du TGV (+8%), et au ralentissement de la baisse du reste du réseau principal (-2,9% après -12,2% en 1993). Le trafic de l'ensemble des Grandes Lignes baissait depuis 1989 (graphique 2.5). Cette progression doit toutefois être relativisée, compte tenu des efforts réalisés sur l'offre (*). Par contre, le recul du trafic SNCF s'est accéléré sur les lignes de la banlieue parisienne (-3,8%), et interrégionales (-4,1%). Par contre, la RATP est parvenue à stabiliser son trafic métro+RER.

GRAPHIQUE 2.5
Transports ferroviaires de voyageurs en Md voy-km



(*) Voir Note de Synthèse de l'OEST de décembre 1994.

Le transport aérien

Les trafics passagers des deux principales compagnies françaises ont fortement augmenté (12,8%, en passagers-kilomètres transportés - PKT) par rapport à 1993 qui avait été marquée par le conflit d'Air France. Les trafics d'Air France et d'Air Inter dépassent globalement en 1994 de 14,4 % ceux de 1992. Cette croissance concerne surtout le trafic international puisque sur ces deux mêmes années le trafic d'Air France augmente de 16,4 % (15% sur un an) alors que celui d'Air Inter progresse faiblement (3,6% sur 2 ans et 3,1% sur un an). En fait, le trafic passager d'Air France a fortement crû pendant les 5 premiers mois de l'année. Pour reconquérir sa clientèle, la compagnie a modifié sa politique commerciale au début de l'année 1994, notamment par des promotions sur les sièges libres afin de remplir au mieux ses avions, pour la réajuster ensuite. Au cours de la seconde moitié de l'année, la tendance a été à la baisse des trafics en raison des conditions imposées par Bruxelles en contrepartie de son accord sur la recapitalisation par l'Etat (non augmentation de la taille de la flotte). Air France a donc dû restructurer son réseau et abandonner certaines dessertes. Le parcours moyen s'est ainsi allongé de 6%.

Sur les deux dernières années, l'ensemble des trafics d'Aéroports de Paris a crû en moyenne annuelle de 4,8%, alors que beaucoup d'autres villes européennes ont un essor de leur trafic plus important : 11% pour Amsterdam, 10% pour Bruxelles et 6,3% pour Londres (voir chapitre 10). Le trafic passagers des aéroports régionaux n'a progressé que de 3,5%.

Les trafics passagers internationaux d'Aéroports de Paris eux ont continué de progresser au second semestre 1994 pour atteindre une croissance de 10,3% sur un an, soit 13,8% par rapport à 1992, ADP ayant aussi été affecté par le conflit d'Air France, (les croissances correspondantes en passagers pour Air France sont respectivement de 8,5% et 7%).

Les trafics fret (y compris le trafic postal) d'Air France en tonnes-kilomètres transportés suit une évolution semblable à celle des voyageurs : + 17,1% sur un an (12,3 % sur 2 ans). Pour le fret, la croissance des aéroports régionaux est plus modeste : 6,5% en 1994, et 3% par an depuis 1992.

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

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
Air France	-7,7	8,7	1,3	15,0	50,2
Air Inter	-0,3	5,9	0,6	3,1	9,8
Total	-6,4	8,2	1,2	12,8	60,0

Source : DGAC

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

Les transports en commun urbains de province

En 1994, l'usage des transports collectifs urbains aurait stagné, d'après les premières informations dont nous disposons. Plus précisément, le nombre de voyages par habitant aurait augmenté pour les unités urbaines de plus de 300 000 habitants, et légèrement diminué pour celles de taille comprise entre 100 000 et 300 000. Depuis 1990, la fréquentation de ces réseaux a plafonné (tableau 2.7). Le redressement partiel en 1993 était surtout dû aux réseaux en site propre (métros et tramways), dont la fréquentation a augmenté de 10% (en nombre de voyages). De 1986 à 1993, la croissance des voyages effectués sur ces sites propres a été de 52%.

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

	1990	1991	1992	1993
Voyages/habitant				
ensemble	94	94	89	92
> 300 000 hb	125	125	122	125
Nombre de voyages (millions)				
ensemble	1740	1752	1673	1743
> 300 000 hb	948	956	928	958
Longueur des lignes, en km/hab				
ensemble	25	26	26	26
> 300 000 hb	30	31	31	32

Source : DTT/Certu

Note : Ce tableau porte sur un nombre variable de réseaux de transport en commun de province (144 en 1993).

BILAN DE LA CIRCULATION

L'année 1994 se caractérise par:

-une reprise des immatriculations, dopées par la "prime à la casse",

-une croissance des parcours automobiles et une reprise des transports routiers,

-une légère accélération de la circulation sur le réseau national, et un ralentissement sur les autoroutes concédées,

-un net recul des consommations unitaires,

-une stagnation des livraisons de carburant, et une forte hausse des achats frontaliers.

(Voir bilan détaillé en annexe, page 101)

Remontée du parc de voitures

La reprise des immatriculations a été vive dès le mois de février 1994, suite à la prime de 5000F pour l'achat des véhicules neufs avec retrait des anciens. Son impact serait de l'ordre de 200 000 véhicules supplémentaires en 1994. Ensuite, la reprise de la consommation et le "mondial de l'automobile" ont pris le relais.

Le parc de voitures augmente donc de 1,8% (sources CCFA et vignettes*,...). Il se diésélise rapidement. Le gazole représente la moitié des immatriculations et le quart du parc (24%).

Hausse du parcours moyen

Les sources disponibles sont contradictoires. Le panel Sécodip indique une forte croissance des kilométrages moyens (essence: 4%, diésel 1,3%), mais semble biaisé. En effet, les kilométrages déclarés dans les enquêtes de l'Insee (essence: 1,2%, diésel -1,5%) et de la Sofrès (essence: -0,5%, diésel 0,4%) sont plus modérés et surtout cohérents avec la faible reprise de la circulation. On retiendra donc un parcours moyen des voitures en hausse de 1,6%, contre 0,8% en 1993.

Pour l'essence, les kilométrages ne diminuent plus grâce aux immatriculations des petits véhicules "primés", et pour le diésel, la baisse des cylindrées entraîne une baisse structurelle du kilométrage de -0,5%.

Légère reprise de la circulation

Par type de véhicules, on aboutit donc à une augmentation de la circulation des voitures de 3,4%.***

De son côté, la circulation des voitures étrangères progresse faiblement, le tourisme ayant surtout attiré les japonais et les américains en 1994.

Le **trafic lourd** est en nette reprise. Selon l'enquête TRM, la croissance serait de 6% sur le territoire national. Ce taux sera minoré pour tenir compte des véhicules non enquêtés et de la hausse des taux de chargement. On retiendra une hausse de 4,8%.

*Vignettes nov-déc +2,0% (29,8 M en 1994 / 29,2 M en 1993)

** Circulation des poids lourds +6% sur autoroute (2% en 93)

*** Circulation en France des voitures immatriculées en France.

La circulation des **poids lourds étrangers** (y.c. transit) est en reprise. De plus, les dévaluations améliorent la compétitivité des transporteurs espagnols et italiens.

De même, avec le retournement de la conjoncture, la circulation des véhicules **utilitaires légers** se redresse. Les trafics des **bus et cars** est en reprise d'après l'enquête TRV (0,5%).

On constate une baisse des achats et de la circulation des motos, à l'inverse des vélomoteurs (hors champ).

Au total, la circulation en France progresserait de 3,4%, contre 1,9% en 1993. Depuis 1990, la croissance serait de 2,8% par an, rythme un peu plus faible que la tendance de 3,2% constatée de 1980 à 1990.

Circulation par réseaux

Sur les **autoroutes concédées**, la circulation totale décélère (4%, contre 6% de 1990 à 1993), en raison de l'ouverture tardive des nouveaux tronçons. Sur le réseau dit "stable", et après correction des effets des blocages routiers de 1992, la décélération des trafics légers compense en gros la reprise du trafic lourd.

Sur les **autoroutes non concédées** (1900km), la croissance de la circulation semble modérée, compte tenu de l'ouverture de nombreux tronçons (plus de 600 km depuis 4 ans, soit une croissance du réseau de 11% par an).

Sur les **routes nationales**, les comptages du Sétra sont en hausse (2,4%, contre 1,4% en 1993).

La circulation sur le **réseau départemental** reste mal connue, mais devrait être en reprise.

L'évolution de la **circulation en ville** reste incertaine. En baisse selon le panel Sécodip, en redressement selon certains comptages parisiens (cf.ORD), probablement en hausse dans les zones périurbaines.

TABLEAU 2.8 Circulation par réseaux

	Evolutions		Circulation	
	94/93	(93/92)*	1994	(94-93)
	<i>Md Véhicules.km</i>			
Autoroutes à péage	4,2%	(5,6%)*	52,2	(+2)
Autres autoroutes	6,5%	(6,6%)	31	(+2)
Routes nationales	2,4%	(1,4%)	81	(+2)
Réseau national	3,7%	(3,6%)	167	(+6)
Circulation totale	3,4%	(2,1%)	487	(+15)

* Les taux 93/92 sont gonflés par les blocages routiers de 1992

Baisse des consommations unitaires

En se calant sur les évolutions à moyen terme du panel Sécodip*, on estimera la baisse des consommations unitaires des voitures à -1,6% (soit -1% pour l'essence, en raison des effets des primes, et -0,5% pour le gazole). Pour les autres véhicules, faute d'information récente, on prolongera les tendances antérieures (-0,6% par an).

(* Selon la Sécodip, on constate une baisse des consommations unitaires, ceci malgré la surconsommation des pots catalytiques. Cette rupture due à une augmentation des parcours sur autoroutes et à une baisse en ville, est contradictoire avec le bilan. Nous lisserons les consommations unitaires sur 2 ans.

Stabilité des livraisons de carburants et hausse des achats aux frontières

La baisse des livraisons* d'essence (-4,6% en sortie de raffineries, mais de -3,5% seulement pour les ventes, source CPDP) et la faible reprise du gazole (4,9%), après les hausses de la TIPP de l'été 1993 et de janvier 94, semblent confirmer la modération de la reprise de la circulation en 1994.

Elles montrent surtout une aggravation d'environ 600 000 tonnes du solde des achats et des ventes de carburants aux frontières, confirmant les plaintes des pompistes frontaliers, après les hausses de la TIPP de l'été 1993 et de janvier 1994.

L'ampleur de ce solde aux frontières reste cependant très incertaine, car on ne dispose d'aucune donnée statistique fiable sur ce sujet.

* Les stockages constatés parfois en décembre, avant la hausse de la TIPP semblent modérés et sont négligés (cad intégrés, soit au solde des échanges aux frontières, ou aux écarts entre livraisons et ventes).

Méthode d'établissement du bilan

La bilan de la circulation routière en France fait la synthèse des nombreuses données disponibles. Les méthodes, résultats et arbitrages détaillés sont exposés dans un "dossier" disponible au secrétariat de la CCTN, sur simple demande.

Cet exercice est réalisé depuis une dizaine d'années. Initialement, on cherchait à mieux rapprocher les données sur la circulation et les taux d'accidents. La circulation était alors estimée par recoupement de deux approches:

- par types de véhicules, à partir des parcs et des kilométrages annuels moyens,

- à partir des comptages sur les réseaux routiers
La première approche est plus précise car on connaît assez bien le parc et son évolution grâce aux vignettes, alors que les comptages ne couvrent que le réseau national.

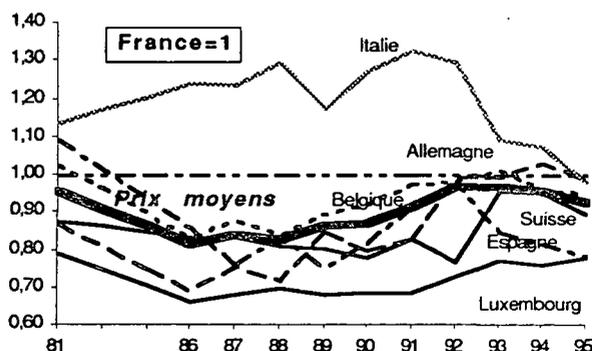
Cette estimation a ensuite été affinée lorsque, à l'initiative de l'Ademe, le panel Secodip a chiffré précisément la consommation unitaire des voitures, assurant ainsi la cohérence des données de circulation avec les livraisons de carburant.

Le bilan "parc-circulation-énergie" est ainsi équilibré par itérations successives pour les voitures, les utilitaires légers et les poids lourds, en séparant l'essence et le diésel, et ceci selon la double formule:

Pour les véhicules immatriculés en France:
 $Parc(F) \times Km \text{ annuel moyen (en France)} = Circulation$

Pour l'ensemble de véhicules roulant en France::
 $Circulation (F+véh.étrangers) \times Consommation unitaire = Ventes de carburant + achats aux frontières$

Graphique 2.6 Evolution du prix du super en Europe



Graphique 2.7 Evolution du prix du gazole en Europe

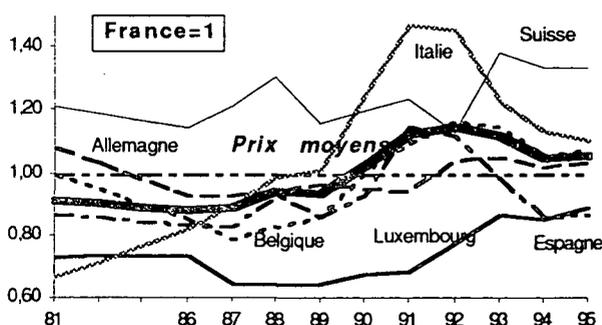


TABLEAU 2.9 Résumé du bilan provisoire du parc, de la circulation et des consommations de carburant

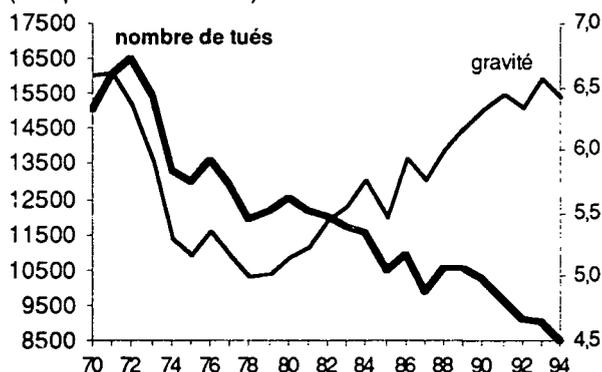
	Parc	Km par véhicule	Circulation	Consom. Unitaires	Achats carburants	Consommations
	%94 (%93)	%94 (%93)	%94 (%93)	%94 (%93)	%94 (%93)	94-93 Total 94
						n millions tonnes
voitures	1,8 (1,2)	1,6 (0,8)	3,4 (2,1)	-1,6 (-1,2)	1,8 (0,9)	0,50 27,7
dt essence	-1,5 (-1,8)	0,0 (-0,5)	-1,5 (-2,3)	-1,0 (-0,5)	-2,4 (-2,8)	-0,50 19,1
dt diésel	13,7 (13,8)	-0,5 (-1,5)	13,2 (12,1)	-0,5 (-0,5)	12,6 (11,5)	1,00 8,6
Véh.Util.légers	1,2 (0,7)	1,3 (0,9)	2,5 (1,7)		2,3 (1,6)	0,20 7,6
dt essence	-8,0 (-8,7)	-1,1 (0,3)	-9,0 (-8,5)	-0,6 (-0,1)	-9,5 (-8,6)	-0,20 1,7
dt diésel	7,6 (8,5)	0,0 (-2,0)	7,0 (6,3)	-0,6 (-0,5)	6,4 (5,8)	0,40 5,9
Poids Lourds >5t PTCA	-0,6 (-1,6)	5,4 (-3,0)	4,8 (-4,5)	-0,5 (-0,6)	4,3 (-5,1)	0,30 6,8
Véh étrangers et divers					1,9	0,10 6,5
solde étranger					117	-0,60 -1,2
Ventes					0,9 (0,7)	0,40 47,5

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1994

Une amélioration remise en cause en fin d'année

Malgré la progression soutenue de la circulation (+3,5% sur le réseau national), et après une stagnation en 1993, le nombre de tués a repris sa baisse en 1994, pour atteindre 8533 (-5,7%). Alors que la gravité des accidents, mesurée par le rapport du nombre de tués à celui des accidents corporels, avait sensiblement augmenté l'année précédente, elle a baissé sur l'ensemble de l'année 1994 (graphique 2.8). L'essentiel de l'amélioration des indicateurs de sécurité routière s'est produite

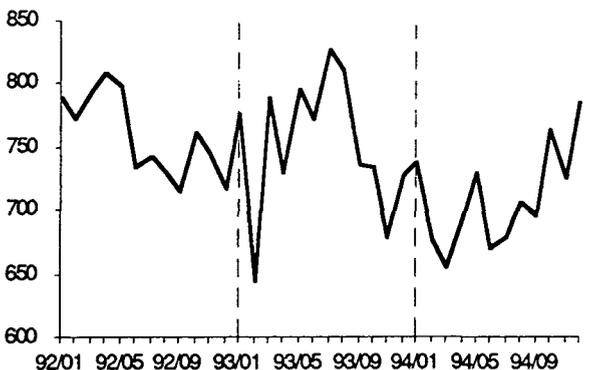
GRAPHIQUE 2.8
Evolution du nombre de tués et de la gravité des accidents (tués pour cent accidents)



Source : SETRA

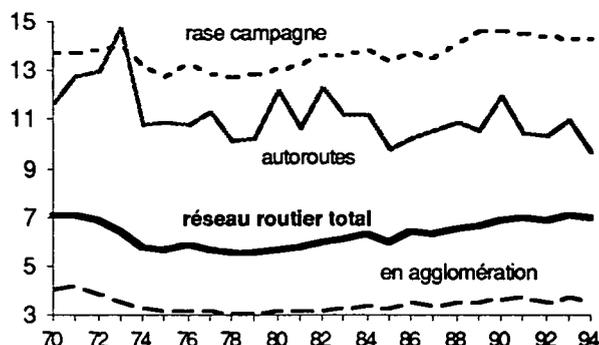
entre mai et août, période marquée par l'instauration de nouvelles mesures répressives. Mais la fin de l'année a été marquée par une dégradation sensible : le nombre d'accidents s'est stabilisé alors que le nombre de tués augmentait sensiblement (graphique 2.9). Aussi la gravité a-t-elle augmenté presque continuellement en 1994. La dégradation de fin d'année doit sans doute être reliée à la perspective d'une amnistie présidentielle.

GRAPHIQUE 2.9
Nombre de tués de la circulation routière CVS



Source : SETRA (correction CVS OEST)

GRAPHIQUE 2.10
Evolution de la gravité des accidents
nombre de tués pour cent accidents corporels

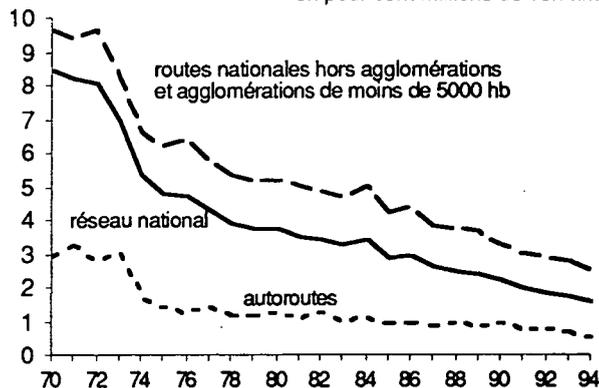


Moindre amélioration en rase campagne

Avec 40% du trafic, les départementales supportent plus de la moitié des tués. De plus, la baisse du nombre de tués a été plus faible sur ce réseau (-3%). Ainsi, la baisse a été deux fois plus forte en milieu urbain qu'en rase campagne, où se produisent 68% accidents mortels de la circulation et la gravité des accidents est deux fois plus élevée que la moyenne (graphique 2.10). Par contre, la baisse des tués a été très forte pour les autoroutes (-19%), malgré une augmentation de la vitesse moyenne. Selon le rapport des tués au trafic, les autoroutes apparaissent quatre fois plus sûres que le reste du réseau routier national (0,6 tués pour 100 millions de véhicules-kilomètres contre 2,6, graphique 2.11).

Rapportés aux parcs respectifs, les taux de tués des poids lourds et des voitures de tourisme sont proches (220 par million de véhicules), mais leurs trafics ne sont pas comparables, par véhicule. Ce ratio est près de quatre fois plus élevé pour les motocyclettes (818).

GRAPHIQUE 2.11
Rapport du nombre de tués à la circulation
en pour cent millions de véh-km



Note : Le trafic n'est mesuré que sur les routes nationales hors agglomérations de plus de 5000 habitants et les autoroutes. 31% des tués de la circulation sont recensés sur ce réseau national.

Comme la gravité des accidents est un peu plus faible pour cette catégorie d'usagers que pour les voitures de tourisme, la fréquence d'accidents est donc beaucoup plus élevée pour les motos.

Poursuite du renforcement de la répression

Deux nouvelles mesures répressives sont entrées en vigueur en 1994 : retrait d'un point pour non port de la ceinture ou du casque moto (en mai), et baisse à 0,7 g/l du taux d'alcoolémie soumis à contravention (juillet). Le renforcement de la répression est également illustré par l'invalidation de 2800 permis suite à la perte des 12 points, la hausse de 11% du nombre de dépistages d'alcoolémie (selon une étude de l'Inrets, 32% des responsables d'accidents ont des taux illégaux), et l'augmentation de 3,8% des heures de contrôle de vitesse (celle-ci représente 53% des infractions à l'origine des pertes de points de permis).

Mais la hausse quasi-générale des vitesses moyennes depuis 1992 rend fragile l'amélioration de la sécurité routière. De plus les comparaisons internationales sont plutôt défavorables à la France. Ainsi, la baisse du nombre de tués par million d'habitants a été plus forte entre 1983 et 1993 en Allemagne (à 123) et au Royaume-Uni (69) qu'en France (taux de 166 en 1993).

Chapitre 3

LA BRANCHE DES TRANSPORTS

La branche des transports a pleinement bénéficié de la reprise économique de 1994. Sa production a augmenté de 3,8 % en volume après une chute de 1,6 % lors de la récession de l'année précédente. Le redressement est particulièrement net dans le transport terrestre de marchandises, et se manifeste notamment par le redémarrage du fret ferroviaire qui est lié au développement du transport combiné. Tiré également par la demande internationale, le transport aérien enregistre une croissance exceptionnelle (+ 11,9 % en volume), mais les prix continuent de baisser du fait de l'amplification de la concurrence mondiale. Alors que la valeur ajoutée de la branche croît à un rythme comparable à celui de la production (3,9 % en volume), les effectifs tendent à stagner, voire à diminuer très légèrement. De ce fait, la productivité horaire du travail s'accroît fortement en 1994 (+ 4,0 %) après un recul de 1,8 % en 1993. L'effondrement sans précédent des investissements des grandes entreprises nationales de transport (- 33,6 %), en particulier dans le transport aérien où les difficultés s'accroissent, entraînent une chute de 12,4 % de la FBCF du transport.

LA PRODUCTION

La branche des transports enregistre en 1994 une forte reprise comme le reste de l'économie française. En effet, la production augmente de 3,8 % en volume après avoir connu une chute notable lors de la récession de l'année précédente (-1,6 %). Même si le redressement avait déjà commencé à la fin de 1993 pour la plupart des modes de transport, le mouvement conjoncturel a été plus important que prévu dans les premières estimations des comptes nationaux. La révision actuelle de ces derniers donne généralement des chiffres plus bas pour l'année 1993, qui connaît ainsi la crise la plus importante de l'après-

guerre. En conséquence, le caractère de plus en plus heurté des différentes phases du nouveau cycle économique qui se répercute depuis 1991 sur les transports (tableaux 3.1 et 3.2) rend difficile la perception d'une tendance moyenne.

Sur longue période, la production de la branche transport connaît une évolution calquée sur celle de l'économie nationale, avec toujours une certaine propension à l'accentuation du mouvement général de l'ensemble des branches marchandes (graphique 3.1). Ce phénomène d'amplification est cependant moins sensible depuis deux ans du fait de la hausse exceptionnelle de la production des services bancaires au sein des branches

TABLEAU 3.1

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

	1993 niveau	évolution en %			1994 niveau
		vol.	prix	valeur	
68 Tr. ferroviaire	43,8	2,6%	-0,6%	2,0%	44,6
691 Tr. rout. de m.	129,0	3,8%	0,8%	4,6%	134,9
692 Autres tr. ter.	67,3	0,7%	2,1%	2,9%	69,2
70 Nav. intérieure	1,7	-5,8%	-0,2%	-6,1%	1,6
71 Tr. maritime	21,7	-3,5%	0,2%	-3,2%	21,0
72 Tr. aériens	56,2	11,9%	-5,4%	5,8%	59,5
73-4 Act. annexes auxiliaires	122,5	3,5%	1,2%	4,8%	128,4
Ens transport	442,3	3,8%	0,1%	3,9%	459,3

Source : Insee (Comptes Nationaux)
Note : Evolution aux prix de l'année N-1.

TABLEAU 3.2

Evolution en volume de la production effective des branches de transport

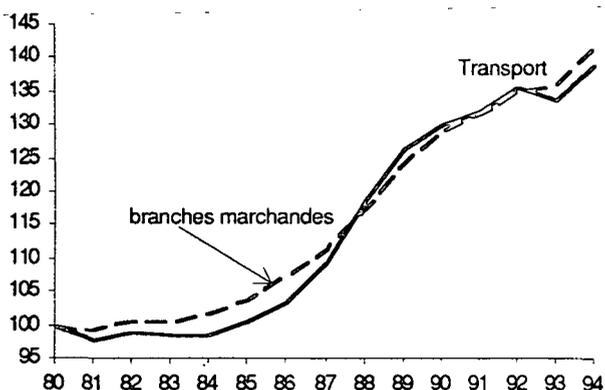
	1990	1991	1992	1993	1994
	%	%	%	%	%
68 Tr. ferroviaire	-1,5	-1,6	0,0	-8,2	2,6
691 Tr. rout. de m.	3,3	3,4	2,8	-2,5	3,8
692 Autres tr. ter.	2,4	1,6	1,4	-1,1	0,7
70 Nav. intérieure	3,8	3,2	1,5	-9,9	-5,8
71 Tr. maritime	4,5	15,3	-3,1	5,9	-3,5
72 Tr. aériens	3,9	-2,9	6,2	1,1	11,9
73-4 Act. annexes auxiliaires	3,4	0,5	3,8	-0,9	3,5
Total transport	2,8	1,5	2,7	-1,6	3,8
Branch. marchandes	3,7	1,7	2,5	1,4	4,4

Source : Insee (Comptes Nationaux)
Note : prix année N-1

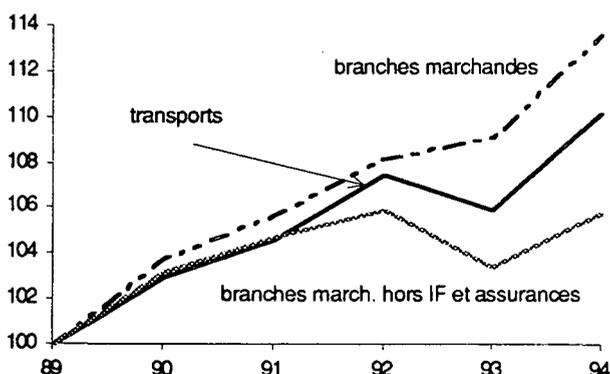
marchandes ⁽¹⁾). La production marchande globale s'accroît en effet de 4,4 % en 1994, alors que le PIB marchand n'augmente que de 2,5%. Hors services d'organismes financiers et d'assurance, l'évolution de celle-ci s'établit ainsi à 2,3% (graphique 3.1bis).

En francs courants, la progression de la production de la branche transport est proche des évolutions en volume avec respectivement -1,6% et +3,9% en 1993 et 1994. De fait, les prix moyens du transport n'ont pratiquement pas augmenté dans les deux dernières années (0,1% en 1994 et même 0,0% l'année précédente). Toutefois, cette moyenne recouvre des situations fort différentes selon les branches.

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



GRAPHIQUE 3.1 bis base 100 en 1989



Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix 1980

La reprise dans le secteur des transports est d'abord due au redémarrage des transports terrestres de marchandises, et en particulier de ceux qui sont liés au secteur international. Elle se manifeste non seulement du côté de la route (+ 3,8 % de progression en volume), qui joue toujours son rôle moteur habituel, mais aussi par le redressement spectaculaire du fret ferroviaire (+ 8,4 %), qui s'explique notamment par le développement du transport combiné. Cette évolution récente pourrait mar-

(1) la production des seuls services financiers facturés, qui avait augmenté de plus de 40% en 1993, en raison des importantes facturations opérées entre banques lors de la crise monétaire de l'été 1993, a encore crû de près de 20% en 1994.

quer un coup d'arrêt - provisoire du moins - au déclin tendanciel de la voie ferrée dans le domaine des marchandises depuis vingt ans.

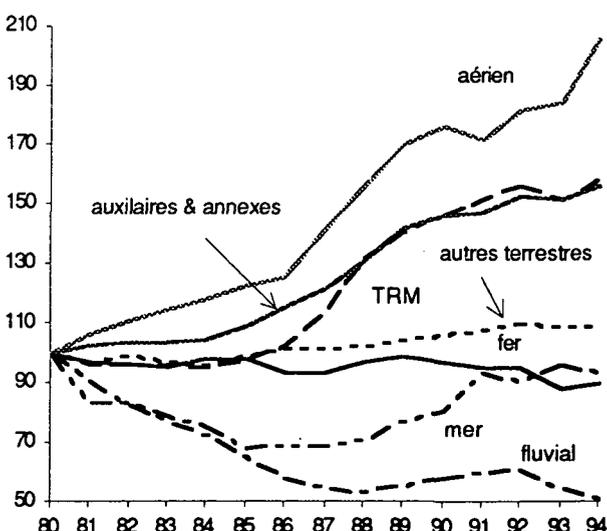
A l'inverse, les transports maritimes et fluviaux continuent de subir une dégradation sensible (respectivement -3,5 et -5,8 %), qui confirme ainsi leur effacement relatif au profit des autres modes de transport ou des autres pavillons.

En ce qui concerne les transports de voyageurs, moins sensibles à la conjoncture, la progression est beaucoup plus contrastée. Les transports ferroviaires et routiers de voyageurs parviennent à se redresser (respectivement + 0,3% et + 1,3 %), grâce en particulier à la forte reprise du trafic TGV (+ 7,9%) pour les premiers, alors que les transports collectifs urbains stagnent, en volume du moins puisque les tarifs continuent d'augmenter.

Seule la production du transport aérien, tirée par une croissance exceptionnelle du trafic international, enregistre une hausse remarquable (11,9% en volume, dont +17,8 % pour la compagnie Air France), mais dans un contexte de guerre commerciale mondiale toujours vive, et donc de baisse continue du prix moyen (-5,4 % en 1994 contre -4,2 % l'année précédente et -4,7 % en 1992).

Depuis 1980, l'évolution du partage modal, en termes de rythme de progression relative de la production en volume (graphique 3.2), accentue les principales tendances précédentes. Aux deux extrêmes, la croissance presque ininterrompue du transport aérien s'oppose au déclin régulier de la voie fluviale. A long terme, cependant, les modes ferroviaires et maritimes tendent à stagner légèrement malgré leurs fluctuations récentes. Quant au transport routier de marchandises, sa croissance tend à épouser celle de l'ensemble de la branche, dont elle constitue l'élément le plus important (près de

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



Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix 1980

30 % en valeur), au même titre que les activités annexes et auxiliaires qui lui sont fortement corrélées.

L'équilibre ressources-emplois du produit transport

L'essentiel des ressources en produit transport sont fournies par la production distribuée, qui s'accroît elle aussi de 3,8 % en volume (tableau 3.3). Mais la croissance un peu plus faible des importations (+ 2,3 %), dont l'évolution est souvent contra-cyclique, contribue à faire progresser légèrement moins vite les ressources globales (+3,7%).

De manière plus significative, les diverses composantes des emplois, qui expriment globalement la demande de services de transports générée par les besoins de l'économie nationale et internationale, mettent mieux en évidence les déterminants de la reprise en 1994. La contribution la plus importante est sans aucun doute apportée par les consommations intermédiaires ⁽²⁾, qui progressent globalement de 4,0% en volume, du fait même du poids de ces emplois qui représentent près des 2/3 de la demande globale. A cet égard, il est intéressant de noter que les branches les plus utilisatrices de services de transports sont souvent celles qui se sont révélées les plus dynamiques en 1994 ou ont le plus bénéficié de la reprise. Il s'agit, particulier des biens intermédiaires (acier, verre), des biens d'équipement (construction électrique et électronique professionnelle, automobiles), ainsi que des Postes et Télécommunications (tableau 3.4). On peut également constater que ce sont aussi en général celles qui ont été parmi les plus sensibles aux retournements conjoncturels des années précédentes.

Le rôle des exportations apparaît également très dynamique, avec une croissance en volume de 4,2%, alors qu'à l'inverse la consommation des ménages n'enregistre qu'une progression de 2,4%. Toutefois, dans l'équilibre ressources-emplois en francs courants, c'est la consommation des ménages qui représente le facteur dont

TABLEAU 3.3
Equilibre ressources-emplois du produit "transport"

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
Production distr.	1,5%	2,7%	-1,6%	3,8%	462,9
Importation CAF	-2,8%	3,1%	4,5%	2,3%	34,9
TVA gr/pdts	-4,4%	4,1%	-3,5%	4,7%	7,7
Ressources=Emplois	1,1%	2,7%	-1,2%	3,7%	505,5
Cons.intermédiaire	2,1%	3,1%	-1,8%	4,0%	325,9
Consommation des ménages	-1,5%	2,4%	-1,7%	2,4%	119,7
Exportation FAB	0,5%	1,5%	3,2%	4,2%	59,9

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

(2) pour une analyse détaillée des consommations intermédiaires et des coefficients techniques qui leur sont associés, se référer à l'annexe n°3.

la contribution augmente le plus (+3,8% en 1994 contre +3,4% pour l'ensemble des emplois en valeur), en raison du fait que le transport de voyageurs est le seul à afficher une hausse de prix moyen (+1,3%).

TABLEAU 3.4
Evolution du volume des consommations intermédiaires en produits du transport en %

	1992	1993	1994
acier (T07)	-3,0%	-10,4%	10,2%
verre (T10)	6,5%	-6,8%	8,2%
électricité-électronique (T15A)	4,6%	-1,1%	7,1%
biens ménagers (T15B)	4,8%	-4,0%	9,8%
automobile (T16)	6,8%	-12,3%	14,0%
PTT (T32)	3,1%	-3,1%	14,6%
total	8,4%	-1,8%	4,0%

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : prix N-1

La valeur ajoutée

La valeur ajoutée de la branche transport évolue toujours dans l'ensemble comme la production (+ 3,9 % en volume), mais avec un profil spécifique (tableau 3.5) qui tient compte de certains effets de structure ⁽³⁾. Néanmoins, l'amplitude des fluctuations annuelles en volume tend à s'accroître au fur et à mesure que les phases du cycle deviennent plus heurtées. Les périodes de ralentissement y sont en particulier plus marquées : - 0,6 % en 1991 et - 3,7 % en 1993, contre seulement +1,5 % et - 1,6 %, respectivement, pour la production effective. Lorsque l'on compare sur longue période le profil d'évolution de la valeur ajoutée du transport avec celui du PIB marchand (graphique 3.3), le phénomène d'amplification y apparaît encore plus nettement que dans le cas de la

TABLEAU 3.5
Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport

	1990	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	-4,2%	-2,7%	-1,5%	-9,0%	2,4%	30,3
691 Tr. rout. de m.	2,5%	1,7%	0,9%	-5,9%	3,1%	65,0
692 Autres tr. ter.	2,3%	0,4%	0,2%	-1,9%	0,3%	49,8
70 Nav. intérieur	6,5%	3,7%	0,4%	-4,6%	-7,6%	0,9
71 Tr. maritime	7,5%	14,9%	-3,3%	6,4%	-3,7%	2,4
72 Tr. aériens	1,4%	-8,8%	4,7%	-2,1%	25,5%	20,1
73-4 Act. annexes auxiliaires	2,8%	-0,7%	2,4%	-1,8%	3,0%	88,2
Ens transport	1,7%	-0,6%	1,2%	-3,7%	3,9%	256,6

Source : Insee (Comptes Nationaux)

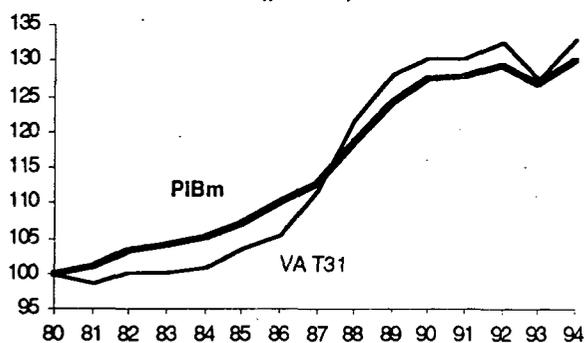
Note : évolution aux prix N-1, niveau en milliards de francs courants.

(3) on peut rappeler en particulier la tendance déjà constatée à la diminution lente mais régulière du taux de valeur ajoutée dans la branche transport. En volume, ce taux perd presque un point et demi dans les quatre dernières années, passant de 57,5 % en 1991 à 56,1 % en 1994.

production effective (graphique 3.1) en raison surtout des rythmes d'évolution légèrement différents des deux courbes globales. Mais c'est sans conteste dans les deux dernières années, où la conjoncture est la plus marquée, que celui-ci se manifeste le mieux, puisque la progression de la valeur ajoutée de la branche accentuée de l'ordre de 1,6 points environ les mouvements du PIB marchand ⁽⁴⁾.

L'analyse de la valeur ajoutée par modes confirme ces tendances récentes pour les branches dont les fluctuations ont été les plus fortes en 1994. Elle révèle surtout deux situations particulièrement contrastées : les modes fluviaux et maritimes qui se dégradent encore plus (respectivement -7,6% et -3,7% en volume), alors que la valeur ajoutée du transport aérien enregistre un bond spectaculaire (+25,5% en volume). Ce dernier point s'explique naturellement par la très forte progression du trafic en 1994, mais aussi par la faible hausse des consommations intermédiaires de cette branche qui augmentent deux fois moins vite que la production (+5,8% en volume), en raison notamment des compressions opérées par les compagnies nationales sur leurs charges. De ce fait, le taux de valeur ajoutée de l'aérien remonte brusquement en 1994 (le ratio en volume passe à 34,7% contre 32,8% en 1993).

GRAPHIQUE 3.3
Evolution de la valeur ajoutée du transport et du PIB marchand en volume (prix 80)



L'EMPLOI ET LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL

Les effectifs salariés du secteur

Tendanciellement, depuis 1980, les effectifs salariés du secteur des transports connaissent une évolution proche de celle de l'ensemble des salariés de l'économie (graphique 3.4). Il faut noter, toutefois, qu'au début des

(4) les taux de croissance sont de -3,8% pour la branche contre -2,1% pour le PIBm en 1993, et respectivement de +4,3% contre +2,7% en 1994 (en volume aux prix de 1980, comme dans le graphique).

années 1990, leur progression s'est révélée un peu plus forte de quelques dixièmes de points, suivant logiquement en cela les mouvements de la valeur ajoutée (tableau 3.6). C'est seulement à partir de 1993 qu'ils commencent à accompagner la chute de l'emploi national au même rythme (-0,7%), et en 1994 que la tendance s'inverse. L'emploi salarié dans les transports augmente ainsi à peine de 0,1% contre 0,5% pour l'ensemble.

GRAPHIQUE 3.4
Evolution des salariés du secteur des transports

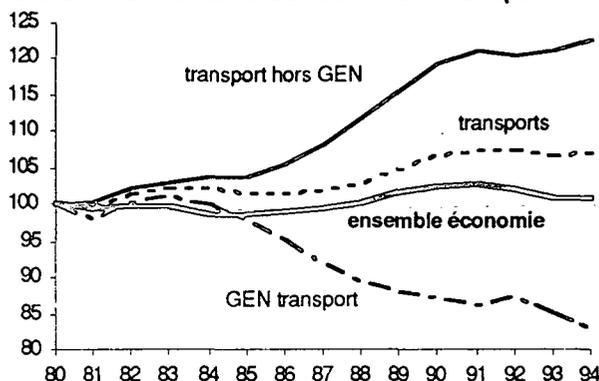


TABLEAU 3.6
Effectifs salariés des transports en milliers

	1990	1991	1992	1993	1994
GEN de Transport					
. SNCF	202,1	198,6	198,1	192,1	185,7
. RATP	38,3	38,5	38,4	38,2	38,5
. AIR FRANCE	32,2	32,0	37,1	34,9	34,1
. AIR INTER	10,1	9,9	10,0	10,1	9,9
total des GEN	282,7	279,0	283,6	275,3	268,2
en évolution	-0,8	-1,3	1,6	-2,9	-2,6
Hors Gen transp.	594,0	603,7	601,2	603,1	611,1
en évolution	3,1	1,6	-0,4	0,3	1,3
Total transport	876,7	882,7	884,8	878,4	879,3
en évolution	1,8	0,7	0,2	-0,7	0,1
Total Economie	19560	19652	19583	19446	19536
en évolution	1,5	0,5	-0,4	-0,7	0,5

Source : Insee (Comptes Nationaux)

La compression relative des effectifs salariés qui en est à l'origine, par rapport à un contexte de forte reprise, touche presque exclusivement les grandes entreprises nationales (GEN). Ces dernières mènent depuis une dizaine d'années des politiques de plus en plus rigoureuses (5) de réduction de leurs effectifs (-2,6% en 1994 après -2,9% en 1993). C'est en particulier le cas de la SNCF dont le nombre de salariés diminue d'environ 6.400 personnes en 1994 (soit -3,3%). A l'inverse, les effectifs salariés des autres entreprises de transport, notamment du transport routier de marchandises, continuent de progresser (+1,3%), témoignant en cela de leur plus grande sensibilité à l'évolution conjoncturelle.

(5) l'année 1992 est un peu particulière pour les GEN, puisque la SNCF a intégré près de 5.000 contractuels qui n'étaient pas comptés précédemment dans ses effectifs et qu'Air France a fusionné avec UTA, augmentant de ce fait le champ des GEN.

Les effectifs de la branche

L'approche par branches est plus restrictive et accentue vers le bas les évolutions des secteurs (tableau 3.7), de sorte que la variation de l'emploi dans la branche du transport devient légèrement négative en 1994 (- 0,4 %). Les effectifs salariés du transport diminuent depuis 1991 de plus de 4.500 personnes par an en moyenne, mais avec des fluctuations importantes qui suivent le profil conjoncturel, et dans une moindre mesure celui de la valeur ajoutée. Pour la seule année 1993, la branche transport a perdu près de 9.000 emplois salariés, et en 1994 environ 3.000.

TABLEAU 3.7
Evolution des salariés de la branche Transport

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	-2,3	-2,6	-2,8	-3,3	106,5
691 Tr. rout. de m.	1,6	1,1	-0,2	1,6	223,5
692 Autres tr. ter.	1,6	0,9	0,0	1,8	175,6
70 Nav. intérieure	0,0	0,0	0,0	-8,3	2,2
71 Tr. maritime	1,8	-1,2	-1,2	-12,0	14,7
72 Tr. aériens	-0,3	-0,2	-4,3	-2,0	58,6
73-4 Act. annexes auxiliaires	1,6	-1,1	-1,2	-1,3	195,2
Ens transport	0,9	-0,2	-1,1	-0,4	776,3

Source : Insee

Note : niveau en milliers

La branche ferroviaire réduit ses effectifs salariés de plus de 3.000 personnes par an depuis quatre ans, à un rythme qui s'accélère (il passe de - 2,3 % par an en 1991 à - 3,3 % en 1994). La baisse la plus spectaculaire porte sur la branche maritime dont les effectifs chutent de 12,0 % en 1994, ce qui représente 2.000 salariés (sur un total de 16.700 en 1993). La même remarque vaut pour le transport fluvial. Seul le transport routier de marchandises, qui enregistre une croissance moyenne de ses effectifs salariés de l'ordre de 1.800 personnes par an depuis 1990, ainsi que les autres transports terrestres peuvent afficher des taux d'évolution positifs en 1994 (respectivement + 1,6 % et + 1,8 %). La première de ces deux dernières branches subit évidemment des à-coups cycliques pour les raisons déjà évoquées précédemment.

La productivité du travail

Les effectifs totaux de la branche (salariés et non salariés) ont évolué en 1994 comme les seuls salariés (- 0,4 %), puisque ceux-ci en représentent l'écrasante majorité (soit 97,7 % en 1994). Cette très légère baisse n'a eu que peu d'effet sur le volume d'heures travaillées (- 0,1 % en 1994). Par contre, du fait de la forte hausse de la valeur ajoutée de la branche transport, la productivité horaire du travail a incorporé mécaniquement l'intégralité de celle-ci et a donc crû en 1994 de 4,0 %, alors qu'elle avait chuté de 1,8 % pendant la récession de 1993 (tableau 3.8). Sur cinq ans, les gains de productivité sont plus modestes (+0,4% en moyenne annuelle).

Par rapport à l'ensemble de l'économie ⁽⁶⁾ dont la productivité n'a progressé que de 2,6 % en 1994, en raison surtout de l'augmentation relativement moins forte de la valeur ajoutée globale (+ 2,5 %), celle du transport a donc connu une croissance supérieure de près d'un point et demi à la moyenne nationale.

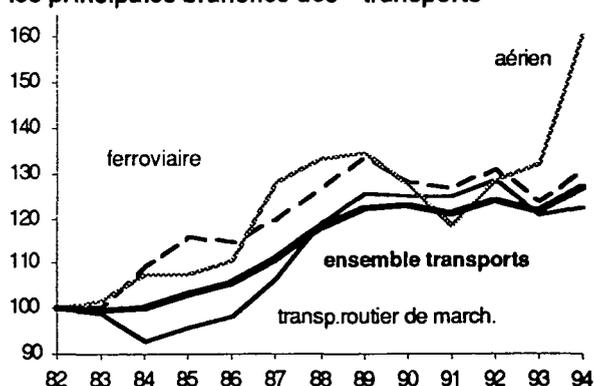
TABLEAU 3.8
Evolution de la productivité horaire du travail en %

	1990	1991	1992	1993	1994
Transport					
Valeur ajoutée	1,7%	-0,6%	1,2%	-3,7%	3,9%
Heures travaillées	1,5%	1,6%	-0,7%	-2,0%	-0,1%
Productivité horaire	0,2%	-2,1%	2,0%	-1,8%	4,0%
Ensemble					
Valeur ajoutée	2,5%	1,1%	1,3%	-1,3%	2,5%
Heures travaillées	0,3%	-0,1%	-1,2%	-2,4%	-0,1%
Productivité horaire	2,2%	1,1%	2,5%	1,1%	2,6%

Note : prix année N-1

La productivité horaire du travail dans les principales branches des transports évolue de manière particulière. Alors que sur le long terme (graphique 3.7) sa progression dans les plus importantes d'entre elles tend à converger vers le profil moyen du transport, deux ou trois branches suivent au contraire des mouvements contradictoires. On note en particulier une hausse exceptionnelle de la productivité dans le transport aérien, manifeste surtout en 1994 (+ 21,8 %), qui s'explique par le bond de sa valeur ajoutée (+ 19,3 %) analysé précédemment ⁽⁷⁾, mais aussi par des diminutions d'effectifs (- 2 %). Toutefois, sur les cinq dernières années, la croissance annuelle moyenne de cette productivité n'a été que de 4,2%. De même, la productivité du transport maritime s'accroît nettement en 1993 et 1994 (respectivement

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



Source : Insee, OEST

Note : prix 1980

(6) on rappelle que l'indicateur de «l'économie nationale» utilisé ici est la valeur ajoutée totale, qui couvre un champ plus large que celui du PIB marchand, mais que son évolution en diffère peu.

(7) dans les séries à long terme les données en volume sont mesurées aux prix de 1980, et de ce fait les chiffres à partir desquels est bâti ce graphique diffèrent quelque peu des présentations avec le système de prix de l'année précédente.

La branche des transports

+ 9,1 % et + 6,8 %), mais pour des raisons différentes : forte hausse de la valeur ajoutée associée à une stagnation de la durée du travail en 1993 et à l'opposé, diminution des effectifs beaucoup plus rapide que celle de la valeur ajoutée en 1994. De manière similaire, on peut constater en 1994 une forte chute de la productivité du transport fluvial (8,6 %), qui accompagne une baisse d'ampleur comparable de sa valeur ajoutée.

LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE

La FBCF par secteur

La FBCF des entreprises du secteur du transport a de nouveau fortement chuté en 1994, puisqu'elle diminue de 12,4 % en volume, soit le double du rythme de baisse de 1993 (- 6,0 %) et quasiment le même qu'en 1992 (- 11,8 %). Sur ces trois années (tableau 3.10), on assiste à un véritable effondrement de l'investissement dans les transports qui est passé de 96 Milliards de Francs courants en 1991 à moins de 73 Milliards en 1994.

C'est aux GEN qu'il faut imputer cet état de fait, puisque sur cette même période leur FBCF a diminué de 40 %, et leur poids relatif est passé de 38,3 % à 29,6 % du total de la FBCF du transport. Mais il faut noter cependant que, si le ralentissement de la FBCF des GEN est sensible dès 1991, sa véritable chute ne s'est produite que dans les deux dernières années et de manière accélérée, avec une diminution de plus d'un tiers en volume pour la seule année 1994, dans le même temps où les investissements des autres entreprises parviennent à augmenter légèrement (+ 2,1 %).

Par rapport à la situation traditionnelle antérieure où l'investissement des GEN, et en particulier de celles des transports, assurait une fonction contra-cyclique dans l'économie nationale et progressait de ce fait souvent à un rythme élevé, il n'y a plus depuis quelques années de relation entre celui-ci et la FBCF globale. Cette dernière croît même légèrement de 0,2 % en 1994. Les GEN conduisent désormais des politiques d'investissement en fonction de leurs propres objectifs ou contraintes. L'essentiel de la chute de 1994 peut être imputée, d'une

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

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	niveau
Transports	6,3%	-11,8%	-6,0%	-12,4%	72,8
dont :					
SQS-EI	6,1%	-12,6%	-6,5%	-12,6%	69,9
GEN	20,7%	0,9%	-15,5%	-33,6%	21,6
hors GEN	-1,6%	-21,3%	1,0%	2,1%	48,3
APU	11,3%	16,3%	7,0%	-7,2%	2,9
Branches marchandes	-1,1%	-4,6%	-7,1%	0,2%	1101,5

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

part, à l'achèvement des grands travaux d'infrastructure de la SNCF (lignes TGV, etc..) et, d'autre part, aux difficultés actuelles du transport aérien (désinvestissement massif d'Air France notamment).

La FBCF par produit

Cette évolution est confirmée par l'analyse de la FBCF par produits. La forte baisse de l'investissement dans le transport se répercute sur la demande de quelques biens de production particuliers (tableau 3.11). Sont touchés en priorité certains matériels de transport comme les équipements navals et surtout aéronautiques (- 58,3 % pour ces derniers), ou le bâtiment et génie civil (-20,2 %) qui concerne plutôt la SNCF, et enfin la construction mécanique (-10,7 %). Par contre les effets de la reprise se sont fait sentir sur les achats de matériels routiers qui augmentent de 5,4 % en 1994, ce qui traduit ainsi un effort d'équipement des entreprises de transport routier de marchandises qui tranche avec les baisses importantes des années précédentes.

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

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	MdF
Matériel de transport	3,6	-15,8	-8,7	-8,9	37,1
dont :					
mat. de transport routier	-4,9	-18,1	-13,7	5,4	22,6
mat. de transport ferré	1,4	14,0	-11,3	12,9	9,0
mat. naval	27,2	17,7	-30,1	-28,0	1,5
mat. aéronautique	29,0	-35,3	17,2	-58,3	4,0
BTP-Génie civil hors logem	8,4	0,7	-0,7	-20,2	21,6
Construction mécanique	8,0	-24,6	-0,4	-10,7	7,2
Autres	13,5	-10,5	-14,2	-4,6	6,9
Total	6,3	-11,8	-6,0	-12,4	72,8

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

TABLEAU 3.12
FBCF par secteur et produit du transport, en valeur milliards de francs

	GEN	hors GEN	SQS-EI	APU	total
Matériel de transport	5,9	30,4	36,2	0,9	37,1
dont :					
mat. de transport routier	0,8	20,9	21,7	0,9	22,6
mat. de transport ferré	7,6	1,4	9,0	0,0	9,0
mat. naval	0,2	1,3	1,5	0,0	1,5
mat. aéronautique	-2,8	6,8	4,0	0,0	4,0
BTP-Génie civil hors logem	13,4	6,3	19,7	1,9	21,6
Construction mécanique	0,2	7,0	7,2	0,0	7,2
Autres	2,1	4,6	6,8	0,1	6,9
Total	21,6	48,3	69,9	2,9	72,8

LES PRIX ET LES COÛTS

En 1994, les prix des transports se tassent et le prix de la valeur ajoutée de la branche transport diminue même légèrement. L'écart entre les prix du transport et ceux de l'ensemble de l'économie s'accroît.

Le ralentissement de la hausse des prix du transport de voyageurs s'inscrit, pour la SNCF, dans un contexte de reconquête de la demande ou pour les autres de concurrence avec alors, une tendance à la baisse.

Pour les gros transports de marchandises en longue distance, maritimes, ferroviaires, fluviaux ou routier (sauf pour l'international), les prix au mieux se stabilisent.

LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1994

L'écart de prix se creuse

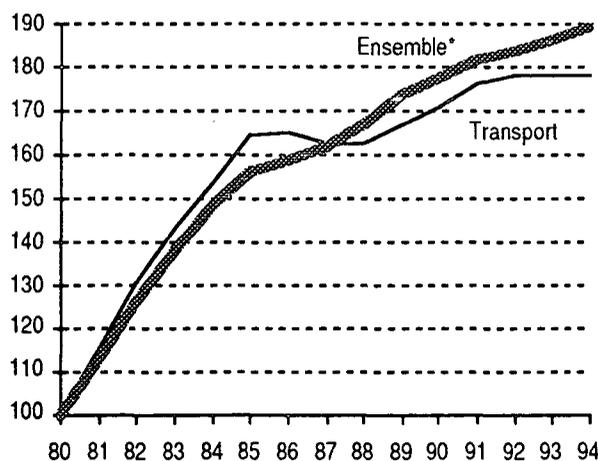
Pour la deuxième année consécutive, les prix de la branche transport sont stables et l'écart relatif avec les prix de l'ensemble de l'économie se creuse.

En 1994, les prix des consommations intermédiaires augmentent très modérément (0,6%), du fait, entre autres de la baisse des prix du pétrole.

De ces deux mouvements, il résulte une baisse des prix pour la valeur ajoutée, et ceci pour la deuxième année consécutive.

GRAPHIQUE 4. 1

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



Source : INSEE

* ensemble des branches marchandes.

TABLEAU 4. 1

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

	1990	1991	1992	1993	1994
Branche transport T31					
Consom. Intermediaires	1,5	3,1	-1,0	1,0	0,6
Valeur Ajoutée	2,9	3,3	2,7	-0,8	-0,3
Production	2,3	3,2	1,1	0,0	0,1
Branche énergie T05					
Production	5,4	0,4	-2,5	0,3	-0,1
Total des branches marchandes					
Production	2,3	2,4	1,1	1,3	1,8

Source : Insee

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

Plusieurs possibilités s'offrent au comptable national pour apprécier les évolutions des prix des transports :

On peut d'abord se référer aux tarifs, comme pour les transports de voyageurs inclus dans les indices de prix à la consommation de l'Insee.

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

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

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

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

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

PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

La hausse des prix voyageurs s'est ralentie très nettement en 1994, jusqu'à être légèrement inférieure à celle de l'indice général des prix à la consommation. L'ensemble des différents services de transport ont participé à ce ralentissement.

Les prix de l'aérien et du maritime, face à la concurrence, ont même baissé. Pour les autres, en particulier pour le ferroviaire, la modération des hausses de tarifs a été un des instruments utilisés avec un relatif succès pour enrayer la baisse de la demande enregistrée en 1993.

TABLEAU 4.2
Prix à la consommation des transports en %

	1990	1991	1992	1993	1994
Services de transports					
ensemble	**	4,5	4,2	3,9	1,5
Urbains et suburbains	4,8	5,0	5,5	6,0	4,1
Ferroviaires	3,1	3,6	3,4	2,9	0,8
Routiers interurbains	3,8	4,7	4,3	3,5	3,3
Taxis	**	5,3	5,1	4,2	2,5
Aériens	**	**	3,7*	1,7	-1,2
Maritimes	**	4,8	3,9	ns	-10,0
Prix à la consommation					
ensemble	3,4	3,2	2,4	2,1	1,7
Prix relatif des transports					
ligne 1 - ligne 8	**	1,3	1,8	1,7	-0,2

Source : Indice des prix à la consommation - Insee
 *L'indice aérien a fait l'objet d'une estimation sur 1990-1992.
 L'indice maritime est peu représentatif surtout en 1993 (il ne retrace pas la concurrence sur la Manche)
 ** Nouveaux indices base 100 en 1990 (voir encadré ci-contre), sans raccord possible de prix avec le passé.

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

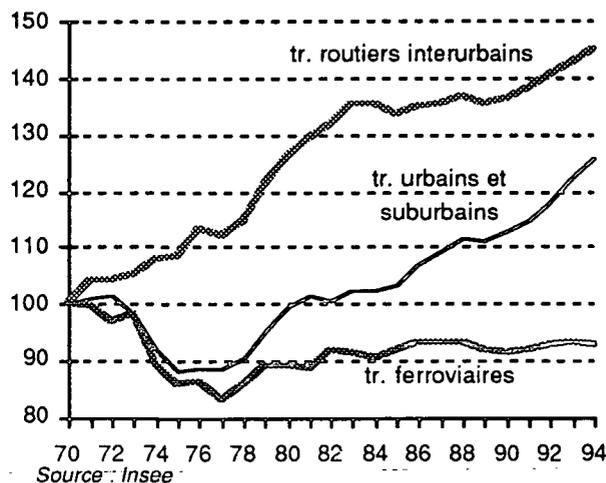
Avec le concours de la DGAC pour la typologie des tarifs et la répartition des trafics par origines-destinations, d'Air France et d'Air Inter pour la fréquentation des réseaux et la répartition des voyageurs par classes tarifaires, l'Insee a élaboré un indice des prix basé sur l'observation de 500 trajets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

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

Un tel indice diffère donc d'une recette tarifaire moyenne qui inclut des effets de réseau et qui sureprésente par rapport au budget des ménages, les trafics internationaux sur lesquels les baisses de prix ont été les plus fortes. L'Insee ne peut envisager une telle observation pour deux raisons:

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

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



Source : Insee

Le nouvel indice mensuel des prix à la consommation

Le nouvel indice à la consommation de l'INSEE, base 100 en 1990, suit maintenant tous les ménages et porte sur 265 postes publiés dans leur totalité (le précédent concernait "un ménage urbain dont le chef est ouvrier ou employé" et portait sur 296 postes partiellement diffusés).

Les prix des services de transports sont appréhendés au travers de 6 postes avec une pondération globale de 2,78% en 1994 (soit 0,74% pour le ferroviaire, 0,63% pour les transports urbains et suburbains, 0,48% pour le routier interurbain, 0,23% pour les taxis, 0,65% pour l'aérien et 0,05% pour le maritime).

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

PRIX DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Avec la reprise des trafics de 1994, le profil des prix se rétablit comparativement aux baisses souvent sensibles enregistrées en 1993. Cependant, sur les grands transports (en intérieur pour la route), on note encore tout juste une stabilisation.

TABLEAU 4.3
Prix de transports terrestres de marchandises en %

	1990	1991	1992	1993	1994
Transport routier de marchandises					
ensemble	3,9	0,6	1,6	0,7	0,8
dont zone longue	2,4	1,3	3,0	-1,8	1,8
Transports ferroviaires					
produit moyen	-1,0	-1,2	-0,5	-5,3	-0,4
prix implicite	0,0	-0,1	1,0	-1,9	1,0
Navigation intérieure					
produit moyen	0,0	-2,9	0,0	0,0	-0,6

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

TABLEAU 4.4
Prix du transport maritime base 100 en 1990

	1990	1991	1992	1993	1994
lignes régulières					
-ensemble	100,0	105,0	103,1	101,2	97,9
-dont conteneurs	100,0	106,8	100,9	97,0	86,7
Pétrole brut (navires de 75 à 150000 tonnes)					
- worldscale	100,0	97,8	70,2	70,6	86,9
vrac sec					
Baltic freight index	100,0	118,0	89,0	103,5	108,6
affrètement à temps	100,0	101,3	91,7	103,3	101,5
affrètement au voyage	100,0	103,5	97,8	99,2	100,9
prix des navires neufs (millions de \$ courants-indices)					
- pétroliers (*)	100,0	111,8	100,0	98,8	97,5
- vraquiers (**)	100,0	103,1	100,0	91,6	87,9
- port-conteneur (2500evp)	100,0	108,4	97,1	92,8	80,7

Sources: Lignes : Ministère des Transports Allemand (en DM)

Vrac sec: LLOYD'S Ship Manager et BIFFEX

Navires: Fearnleys, (*) 250 kTPL bruts - (**) 120 kTPL.

Les prix du transport maritime sont déprimés, le rebond de croissance ne résolvant qu'à très court terme le déséquilibre structurel offre/demande, du fait d'une réactivité très rapide de l'offre. Pour les trois grands types de trafic : trafic pétrolier, vrac sec et marchandises diverses, on note une contraction des taux de fret en 1994 par rapport à 1993.

Route : hausse des prix et gain de productivité

En 1994, sous l'impact de la progression du trafic, les prix et les indicateurs de productivité physique du transport routier de marchandises croissent, tandis que les coûts, augmentent modérément.

L'augmentation des prix (0,8%) est due d'abord à celle des transports en longue distance (1,8%) et internationaux (1,3%).

TABLEAU 4.5
Prix des transports routiers de marchandises en %

	1990	1991	1992	1993	1994
tout véhicule					
ensemble	3,9	0,6	1,6	0,7	0,8
intérieur	5,1	0,4	2,3	0,8	0,7
international	0,9	1,2	0,7	-2,2	1,3
<i>dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u</i>					
<i>ensemble</i>	<i>2,6</i>	<i>1,0</i>	<i>0,8</i>	<i>-0,3</i>	<i>0,9</i>
<i>intérieur</i>	<i>3,9</i>	<i>0,6</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>	<i>0,7</i>
<i>international</i>	<i>-0,1</i>	<i>2,1</i>	<i>0,5</i>	<i>-2,1</i>	<i>1,4</i>
zone longue tout véhicule					
ensemble	2,4	1,3	3,0	-1,8	1,8
intérieur	3,0	1,3	3,8	-1,4	1,9
international	1,4	1,3	1,1	-2,6	1,5
<i>dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u</i>					
<i>ensemble</i>	<i>0,9</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>	<i>-1,4</i>	<i>0,6</i>
<i>intérieur</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>2,3</i>	<i>-0,8</i>	<i>-0,1</i>
<i>international</i>	<i>0,5</i>	<i>2,1</i>	<i>0,7</i>	<i>-2,4</i>	<i>1,7</i>

Source : OEST

En intérieur, la progression des prix est de 0,7% quelle que soit la taille du véhicule. Cependant en longue distance, les prix des trafics par gros véhicules stagnent. Le profil trimestriel a été heurté : la vive remontée des prix des deuxième et troisième trimestres (en phase avec celle des trafics) s'est vue annulée par les baisses enregistrées en début et en fin d'année.

En international, les prix ont eu une bonne tenue surtout sur son marché privilégié (longue distance, gros véhicules) après il est vrai, une année 1993 difficile.

TABLEAU 4.6
Coûts des transports routiers de marchandise en %

	part dans l'ensemble	évolution en glissement en moyenne annuelle	
Coûts au kilomètre			
Carburant en citerne à la pompe	15	-0,3	5,0
Pneumatiques	3	0,0	0,0
Entretien et réparations	9	3,5	3,5
Péages	3	3,0	5,1
Coûts à la journée			
Salaires et charges	26	2,2	2,6
Frais de route	7	1,8	1,8
Assurances	4	2,6	3,0
Taxes	1	3,7	3,6
Achat tracteur	9	3,0	2,6
semi-remorque	2	0,0	0,0
Financement véhicules	5	3,5	-9,4
Coûts fixes	16	2,0	1,9
Ensemble des facteurs	100	1,8	2,1

Source : CNR

Champ : 40 tonnes tracteur-semiremorque savoyarde ou parois latérales souples coulissantes

*du 31/12/1993 au 31/12/1994

**au 31/12/1994

La progression des coûts a été modérée : 1,8% en glissement (2,1 en moyenne annuelle) selon le CNR (il s'agit en fait d'un suivi des prix des facteurs pour un transport banalisé de 40 tonnes). Les indices (en glissement) de la FNTR indiquent une évolution légèrement inférieure.

Sous l'impact de la baisse relative du dollar, les prix du carburant de fin d'année sont plus bas que ceux de début d'année, baisse supérieure à la pompe qu'en citerne. Cependant l'évolution, en moyenne annuelle, des prix du gazole, du fait principalement de l'augmentation de la TIPP, est de l'ordre de 5%.

La hausse des péages est estimée à 3% en glissement. La progression des salaires et charges et des coûts fixes, légèrement supérieure au prix de revient global, reste cependant limitée.

Conjointement à la progression des trafics, la productivité liée aux conditions d'utilisation des véhicules s'améliore aussi bien du point de vue des niveaux de chargement que de la part des distances parcourues en charge.

Indicateurs physiques de productivité TRM

Les indicateurs de productivité sont calculés à partir de l'enquête TRM (source identique aux indices de prix). Ils ne concernent donc que les véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile. On trouvera en annexe (chapitre 4) la définition exacte des ratios.

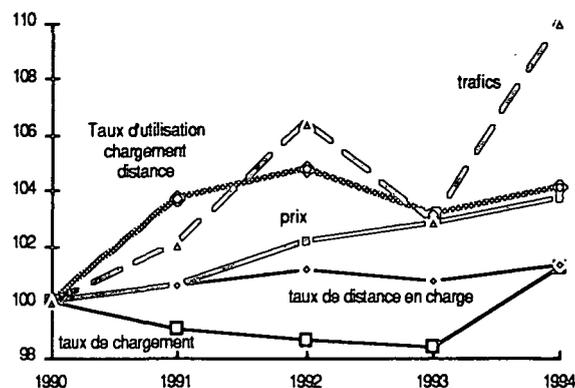
Le taux de chargement, quotient du tonnage transporté aux charges utiles de l'ensemble des véhicules, se redresse en 1994 après une baisse ininterrompue depuis 1990, suivant en cela sur toute la période, la tendance observée pour les tonnages transportés.

La progression mais moindre de deux autres ratios, taux de remplissage et taux de chargement en charge (quotient du tonnage transporté aux charges utiles des seuls véhicules roulant en charge) montre que les gains de productivité sont le fait de véhicules mieux remplis mais aussi d'une meilleure optimisation des tournées.

Ceci est corroboré par la part des kilomètres parcourus en charge, ratio à faibles fluctuations, qui atteint son plus haut niveau depuis 1990.

La progression du taux d'utilisation, qui intègre évolutions du trafic et des capacités de transport (distance totale x charge utile), ne suffit pas pour que ce ratio retrouve le niveau de 1992.

GRAPHIQUE 4.3
Indicateurs de productivité, de trafics et de prix
Base 100 en 1990



Source : OEST

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

Des avancées dans la connaissance des prix du transport routier de marchandise

Deux travaux effectués à partir de l'enquête TRM sur l'année 1993 apportent un éclairage supplémentaire sur la formation des prix du transport routier de marchandises. Le premier porte sur les différences en terme de niveau et de dispersion, d'un prix "sous-traitance" par rapport à un prix "chargeur" et le deuxième sur l'existence d'un effet propre "régional".

Pour les véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile avec un chargement de plus de 12,5 tonnes, les prix en sous-traitance (le donneur d'ordre est un "confrère", transporteur ou commissionnaire de transport) sont en général moins dispersés et de niveaux significativement plus faibles que si le client est un chargeur. Le résultat en niveau était attendu. Celui sur la dispersion suggère qu'un prix chargeur comporte des éléments créant de l'hétérogénéité telles des prestations logistiques ou commerciales, ou des conditions plus diversifiées lors des négociations tarifaires.

L'étude a porté sur 8 marchés : pour la carrosserie générale sur la zone longue internationale et les zones longues et courtes intérieures, pour les bennes et les citernes en zones longue et courte intérieures et pour les véhicules frigorifiques uniquement en zone longue intérieure.

Sur le transport frigorifique, le type de donneur d'ordre a le maximum d'influence sur les prix, tant du point de vue du niveau que de la dispersion. Sur une moyenne de prix de 58 centimes à la tonne-kilomètre, les prix en "sous-traitance", tendent à être 15 centimes moins cher qu'un prix chargeur et l'écart relatif des écart-types (différence des écart-types sous-traitance - chargeur rapportée à l'écart-type sous-traitance) est de -68%.

Pour la citerne, les écarts de prix et de dispersion selon le type de client sont de même ordre en longue qu'en courte distance si on les ramène à des moyennes de prix qui selon les zones retenues vont du simple au double (respectivement, les prix tendent à être inférieurs de -4 et de -8 centimes pour des moyennes de 41 et 74 centimes à la tonne-kilomètre et l'écart relatif des écart-types environne -36%).

En carrosserie générale, on observe des écarts de prix moyens plus marqués concernant la longue distance (en intérieur ou en international) qu'en zone courte, la dispersion étant de même ordre (l'écart relatif des écart-types environne -13%). Les prix en sous-traitance tendent à être inférieurs de 5 centimes en longue distance (moyenne : 38 centimes à la tonne-kilomètre) et de 8 centimes en courte distance (moyenne : 93 centimes à la tonne-kilomètre).

Enfin, sur la benne, la nature du donneur d'ordre a le minimum d'influence et encore seulement sur la longue distance (de l'ordre de -2 centimes pour une moyenne de 27 centimes à la tonne-kilomètre). Sur la zone courte, les écarts observés ne sont pas significatifs.

Les déséquilibres de flux interrégionaux expliquent l'essentiel des différences de prix entre les régions, toute chose égale par ailleurs (marché ou carrosserie, tonnage, kilométrage). En cas de déséquilibres de flux de marchandises, le prix du transport tend à être plus élevé lorsque les trafics aller et retour sont déséquilibrés (plus dense à l'aller). Le prix aller aurait donc une composante de risque de retour à vide ou de retour à un prix bradé du fait d'une concurrence accrue sur cet axe retour.

Ce résultat est vérifié sur les transports interrégionaux de plus de 200 km en charge effectués par véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile, sur l'ensemble des trafics mais aussi pour les différentes carrosseries.

Globalement, pour une moyenne de prix de 60 centimes, lorsque la région envoie plus qu'elle ne reçoit de l'ensemble des autres régions, le prix aller tend à être 3 centimes plus chers que le prix d'un retour dont l'origine du déplacement se situerait dans une région qui envoie moins qu'elle ne reçoit des autres régions.

Par carrosserie et par ordre d'importance, l'impact du déséquilibre est le plus fort pour les frigorifiques (9 centimes d'écart pour une moyenne de prix de 70 centimes). Viennent ensuite les citernes (3 centimes d'écart pour une moyenne de prix de 38 centimes), puis les carrosseries générales (4 centimes d'écart pour une moyenne de prix de 64 centimes). Enfin, l'impact est nul pour les bennes.

Référence : Note de synthèse n°92 juin 1995

Chapitre 5

LES ENTREPRISES

Après avoir accusé plus que les autres secteurs la récession de 1993, les transports ont bénéficié d'une reprise vigoureuse du trafic, et en conséquence, une amélioration des résultats de ses entreprises. Corrélativement, les créations d'entreprises ont repris leur progression, et les défaillances ont diminué. Pour le transport routier de marchandises, le rétablissement est particulièrement net, surtout pour les grosses entreprises. Comme les années précédentes, les sociétés d'autoroutes ont bénéficié d'une forte croissance des péages, et de leurs investissements. La reprise des trafics a permis à la SNCF d'enrayer le recul de sa production, et la maîtrise de ses coûts a stabilisé son EBE. Néanmoins, la fin des grands travaux TGV et le poids de son endettement expliquent la poursuite de la baisse de ses investissements. Pour le transport maritime, si la chute de la production est également enrayerée, la forte baisse des investissements ne laisse pas présager un redressement de la compétitivité du pavillon français. Par contre, la reprise particulièrement vive du trafic aérien, ainsi que les restructurations, a permis à Air France et Air Inter de redresser leurs comptes.

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT
hors Grandes Entreprises Nationales

Le transport routier de marchandises

La reprise du trafic routier de marchandises pour compte d'autrui (+6,5% après -3,2%), et la légère hausse des prix, ont induit une vive progression de la production du secteur (tableau 5.1). Le rebond est atténué au niveau de la valeur ajoutée, à cause de l'impact de la hausse de la TIPP sur les prix des carburants. Les rémunérations augmentent aussi un peu moins vite que la production, phénomène dit du cycle de productivité. D'après l'EAE provisoire ⁽¹⁾, l'investissement se serait redressé en 1994 moins que la production, d'où poursuite de la baisse du taux d'investissement (tableau 5.2). Cette assertion est soumise à caution, puisque depuis 1970, les accélérations de la croissance du secteur ont toujours été accompagnées d'une progression du taux d'investissement, conformément au modèle de l'accélérateur. De plus, les immatriculations de poids lourds neufs ont progressé de 18%. Si cette relative inertie du montant des investissements pourrait s'expliquer quand même par le niveau élevé des taux d'intérêt réels, l'ensemble des comptes 93 et 94 sont à considérer avec prudence, en raison du changement de nomenclature intervenu dans l'EAE en 1993. Ainsi, l'estimation de la baisse de l'EBE en 1993 paraît excessive. De toute manière, le degré d'incertitude augmente lorsque l'on descend dans les comptes. Seule l'évolution de la production est bien connue pour la dernière année.

⁽¹⁾ L'estimation provisoire des résultats du secteur TRM pour 1994 est basée sur l'exploitation de 417 questionnaires d'entreprises de plus de 5 salariés ayant répondu aux enquêtes EAE portant sur 1993 et 1994, à la date d'élaboration de ce rapport.

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

	1991 %	1992p %	1993p %	1994p %	1994p MdF
production	5,6	5,5	1,6	6,8	149,8
sous-traitance	4,8	6,7	-2,9	9,2	21,9
production hors sous-traitance	5,8	5,3	2,4	6,4	127,9
CI hors sous- traitance	7,3	4,9	4,6	7,2	72,7
valeur ajoutée	4,2	5,9	-1,0	5,5	55,2
rémunérations	5,6	7,3	1,5	5,1	40,2
EBE	-0,4	2,1	-10,1	6,8	11,5
charges finan.	-2,2	1,7	-4,8	-11,6	2,1
autofinancem.	79,1	2,8	-10,9	10,6	8,4
investissement	-10,4	-5,0	-11,3	3,9	7,7

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

	1990	1991	1992p	1993p	1994p
taux de VA	38,6	38,1	38,3	37,3	36,8
taux de marge	24,6	23,5	22,7	20,6	20,8
taux d'épargne	9,7	16,6	16,1	14,5	15,2
taux d'invest.	20,4	17,6	15,8	14,1	13,9
taux d'autofinan.	47,3	94,5	102,2	102,7	109,2

Source : Insee (SIS), OEST (1992 à 1994)

Note : taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée / production
taux de marge = excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée
taux d'épargne = autofinancement / valeur ajoutée
taux d'investissement = investissement / valeur ajoutée
taux d'autofinancement = épargne brute / investissement

Le transport maritime

Compte tenu des changements de nomenclatures (passage NAP- NA.7) il convient de prendre avec précaution les résultats 1993 par rapport à 1992. Ces données incluent la Compagnie Maritime d'Affrètement.

La production globale aurait reculé en 1993 de 0,1% et progressé de 1,5% hors sous traitance. Les trafics maritime de marchandises diverses ont pourtant sensiblement progressé cette année là sur l'international (autour de 34% en tonnes-mile, avec une légère baisse des frets). Il est vrai que le recul des vracs y est très sévère et y approche les 30 % mais les prix y sont bien moins élevés. Sur ce dernier segment, les frets pour les grands vracs secs se sont en partis redressés après l'effondrement de 1992. Ceux concernant les autres marchandises sèches du tramping ont bien démarré au tout début de l'année 1993 pour subir ensuite une forte chute au milieu de l'année, puis remonter.

Les consommations intermédiaires (en francs courants) ont progressé de 2% mais les rémunérations ont subi une baisse sensible (-6,5%). L'EBE qui s'était nettement dégradé en 1992 ralentit sa chute mais reste bas (200 M. F.) ce qui donne un taux de marge (EBE/VA) de l'ordre de 6%. Les charges financières progressent également de 22%, soit un taux de progression moins élevé qu'en 1992. On observe aussi une baisse sensible des investissements (-33%), qui avaient pratiquement doublé l'année précédente.

En 1994, la situation s'est fortement dégradée sur le pétrole brut où en raison de la baisse des frets les chiffres d'affaires reculent (alors que les frets des autres produits pétroliers ont été à la hausse). Sur les vracs secs, les taux de fret se sont globalement maintenus avec une forte hausse en fin d'année. Il en a été de même pour les marchandises diverses. Sur le TransManche, le chiffre d'affaires aurait peu progressé malgré la forte croissance des trafics en raison d'une guerre des prix qui s'est avivée avec l'ouverture du tunnel.

TABLEAU 5.3
Compte d'exploitation des sociétés de transport maritime

	1990	1991	1992p	1993p	1993p
	%	%	%	%	MdF
production	12,0	36,7	-10,4	-0,1	27,9
sous-traitance	23,3	21,4	8,8	-11,8	2,8
production hors sous-traitance	10,8	38,6	-12,4	1,5	25,1
CI hors sous-traitance	18,8	41,9	-10,5	2,6	21,9
valeur ajoutée	-16,0	21,8	-22,7	-6,5	3,2
rémunérations	3,4	17,2	-10,3	-6,5	3,4
EBE	-53,2	13,8	-73,7	-22,9	0,2
charges finan.	-17,3	14,9	36,7	21,8	1,5
épargne brute	-62,9	88,4	ns	ns	-1,4
investissements	24,7	8,1	91,8	-32,2	4,9

Source : Insee (SIS), OEST (EAE, pour 1992 et 1993)
Note : Ce tableau ne porte que sur les SQS.

Les transports en commun urbains de province en 1993

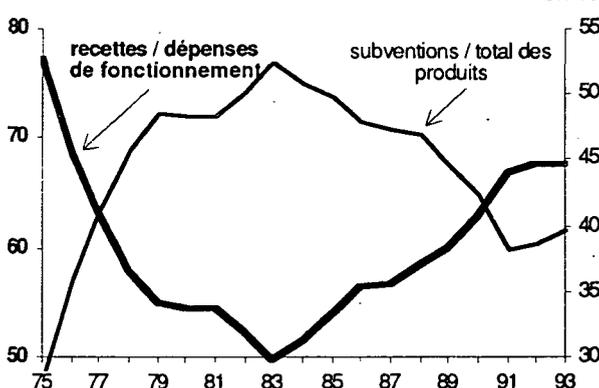
La hausse des recettes des réseaux de transport collectif urbain de province en 1993 (tableau 5.4) s'explique à la fois par le redressement de la fréquentation de ces réseaux (chapitre trafic) et la hausse des prix. En effet, l'indice des prix de l'ensemble des transports urbains, y compris RATP, a augmenté de 6% en 1993. Cette progression sensible de l'usage des transports collectifs en province contraste avec le plafonnement en région parisienne en 1993, où une baisse des trafics ferroviaires de banlieue est observée.

Malgré cette évolution favorable du produit du trafic, le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes n'a plus augmenté en 1992-1993, après une hausse continue depuis 1984 (graphique 5.1). Vu la croissance relativement faible des charges salariales, ceci peut s'expliquer par un recours accru à la sous-traitance.

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

	1990	1991	1992	1993	1993
	%	%	%	%	MdF
recettes	10,1	14,1	2,6	5,8	6,5
subventions	0,7	-3,6	3,1	10,4	4,3
total produit	5,8	6,8	2,2	7,6	10,9
charge foncti. et rémunération	5,0	7,4	1,2	5,8	9,6
autres charges	4,8	6,1	0,1	4,3	5,9
total charges	9,2	2,5	11,8	25,6	1,2
	5,4	6,8	2,2	7,6	10,9

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



Source : Certu
Champ : Réseaux de transport collectif urbain de province.
Note : Le nombre (variable) de réseaux répondant à l'enquête du Certu n'a été que de 144 en 1993, après 156 en 1992. Un redressement de ces non-réponses n'est effectué que pour les très gros réseaux. Les résultats portant sur l'année 1994 ne seront disponibles qu'en novembre 1995.

Démographie des entreprises de transport

Après trois années de baisse, les créations d'entreprises de transport se sont redressées (tableau 5.5). Seuls les secteurs des transports maritime et aérien sont restés à l'écart de cette reprise. Parallèlement, les défaillances ont fortement décliné, dans tous les secteurs des transports à l'exception des transports fluviaux.

TABLEAU 5.5
Démographie des entreprises de transport

	1991	1992	1993	1994
Créations	11371	11212	10036	10658
évol. (%)	-9,3	-1,4	-10,5	6,2
Nombre	83430	83541	83652	...
évol. (%)	3,1	0,1	0,1	...
Défaillances	2310	2398	2617	2381
évol. (%)	8,6	3,8	9,1	-9,0

dont transport routier de marchandises :

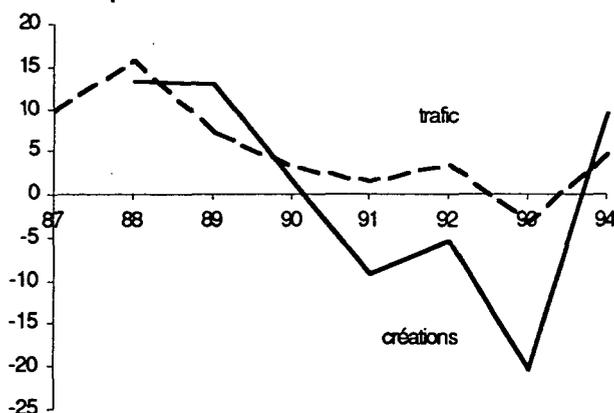
	1991	1992	1993	1994
Créations	7190	6816	5441	5954
évol. (%)	-9,3	-5,2	-20,2	9,4
Nombre	38968	39138	39309	...
évol. (%)	3,3	0,4	0,4	...
Défaillances	1676	1667	1837	1673
évol. (%)	10,2	-0,5	10,2	-8,9

Source : Insee

Note : Le nombre d'entreprises est mesuré au 31 décembre. Les défaillances de 1994 portent sur les 12 mois de l'année.

Pour le transport routier de marchandises, l'évolution des créations s'explique bien par celle des trafics. En effet, la croissance des créations suit celle des trafics, avec un décalage éventuel d'un an et en l'amplifiant (graphique 5.2). Conformément à ce schéma, la reprise des créations du secteur en 1994 a excédé celle des trafics. Mais

GRAPHIQUE 5.2
Croissance du trafic et des créations d'entreprises de transport routier de marchandises en %



comme l'année précédente, la part des reprises est élevée : près de 30% contre 20% dans les années 1988-1990. Ceci reflète d'une part l'importance des cessations d'entreprises du secteur: 4,7% du stock en 1993 (tableau 5.6), d'autre part peut-être une certaine prudence des créateurs d'entreprises. En effet, les entreprises créées suite à une reprise sont plus résistantes que les autres : 58% survivent à cinq ans, contre 48% des créations pures (Insee Première n°312).

TABLEAU 5.6
Ratios démographiques du secteur "transports" %

	1991	1992	1993	1994
Créations	14,0	13,4	12,0	12,7
Défaillance	2,9	2,9	3,1	2,8
dont entreprises TRM :				
Créations	19,1	17,5	13,9	15,1
Défaillances	4,4	4,3	4,7	4,3

Source : Insee

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

Méthodologie

Les données présentées ici portent sur les entreprises localisées en France et dans les Dom-Tom, dont l'activité principale relève des transports (NAP T31) hors routage (NAP 7410) et y compris remontées mécaniques (NAP 8611). Pour 1993 et 1994, les entreprises classées pour la nouvelle nomenclature NAF dans les postes 60 à 63 ont été reventilées en nomenclature NAP, sur les postes 68 à 74, en fonction du nombre d'entreprises. Les évolutions 1993/1992 sont donc à considérer avec précaution.

Les créations d'entreprises comprennent les reprises d'entreprises (changement de propriétaire), soit 29% en 1994. Elles incluent aussi les réactivations économiques.

Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales (Bodacc) pendant l'année concernée. Contrairement aux rapports précédents, elles sont comptabilisées (pour toutes les années) à la date de jugement, plus proche de l'événement économique. Un décalage d'un à trois mois intervient en effet entre le jugement et sa publication. Il reste que si 93% des entreprises en redressement judiciaire subissent finalement une liquidation, la majorité des disparitions ne font pas l'objet d'une procédure devant le tribunal de commerce.

Le stock est estimé à partir du répertoire Sirene géré par l'Insee, qui contient toutes les entreprises du secteur des transports. Pour l'analyse démographique, seules les entreprises ordinaires et actives sont retenues. Toute entreprise en cessation d'activité doit déclarer cet événement au système CFE (Centres de Formalités des Entreprises), mais, ce n'est pas toujours effectif. Au 1er janvier 1991, le taux de faux actifs du secteur "Transports et communications" est estimé à 13%. Ce ratio est fonction de la taille de l'entreprise et atteint 18% pour les entreprises sans salarié. Pour tenir compte de ce fait, la base de dénombrement de l'Insee associe à chaque entreprise un nombre compris entre 0 et 1 qui mesure sa probabilité d'existence réelle, calculée par grand secteur d'activité, tranche de taille, forme juridique et région du siège social de l'entreprise. Son cumul donne l'estimation du nombre d'entreprises. En raison d'une remise en cause de la méthodologie utilisée, l'Insee n'a pas publié ces estimations de stocks en date du 1er janvier 1994. Dans les tableaux ci-joint, on s'est contenté d'une extrapolation linéaire. Dans tous les cas, l'évolution du stock est sujette à caution.

LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES

Des résultats en hausse tant en recettes qu'en dépenses

La croissance du trafic en 1994 sur le réseau de plus de 3 ans, dit réseau stable, a été en moyenne de 3,3%. Ce résultat global recouvre des évolutions assez contrastées selon les types de véhicules et selon les réseaux :

- le trafic poids lourds (PL) a progressé de 6,3% alors que celui des véhicules légers (VL) ne s'est accru que de 3,7% ;

- les augmentations les plus fortes (3,9 à 5,2%) ont été enregistrées sur les réseaux gérés par l'AREA (Rhône-Alpes), la SAPN (Paris-Normandie), et les ASF (Autoroutes du Sud de la France), les plus faibles (moins de 3%) sur les réseaux de l'ESCOTA (Estérel-Côte d'Azur) et de la SANEF (Nord et Est de la France).

Les recettes de péages ont, quant à elles, augmenté de 7,9% pour s'établir à 23 Milliards de F. sous l'effet :

- de la hausse moyenne des tarifs de 2,2% intervenue en juin 1994 (après une hausse de 3% au 1er septembre 1993) ;

- et de l'accroissement de 5,7% des distances parcourues sur l'ensemble du réseau.

Les consommations intermédiaires (hors frais financiers) ont augmenté plus vite que les recettes (+10% en moyenne, y compris les grosses réparations), aussi la progression de la valeur ajoutée a été moindre que les années précédentes (+7,5% en 1994 contre +10% en

moyenne entre 1991 et 1993).

Comme par ailleurs les frais de personnel ont progressé au même rythme que la valeur ajoutée alors que les impôts et taxes acquittés par les sociétés ont connu une augmentation d'autant plus forte que leur montant avait très sensiblement diminué l'année précédente (+31,6% en 1994 contre -20% en 1993), l'excédent brut d'exploitation (EBE) ne s'accroît que de 4,2% contre 13,4% en moyenne les années précédentes.

Maintien de l'effort d'investissement

Du fait de la réduction des frais financiers (6,9 MdF en 1994 contre 7,9 MdF en 1993), le produit brut s'est maintenu à un niveau élevé (8,4 MdF).

Le renforcement de la capacité d'autofinancement des sociétés qui en est résulté a favorisé la réalisation de leurs programmes d'investissements : les dépenses correspondantes se sont accrues de 2 MdF, passant de 12,1 à 14,1 milliards entre 1993 et 1994.

Cet effort conforme à la décision prise par le gouvernement en 1993 d'accélérer le rythme de lancement de nouvelles sections d'autoroutes a eu pour contrepartie une nouvelle augmentation de l'endettement à long terme des sociétés qui dépasse à présent 100 MdF.

Les nouvelles entités constituées en application de la réforme du système de financement du secteur ont certes remboursé par anticipation près de 5 MdF d'emprunts contractés auprès d'ADF, mais elles ont été autorisées, pour ce faire, à emprunter 3,5 MdF.

TABLEAU 5.7

Comptes des sociétés d'autoroutes (en % et en MdF)

	92/91	93/92	94/93	1994
	%	%	%	MdF
Péages (TTC)	12	9	8	23,6
achats (TTC)	5	-2	10	3,2
dont grosses rép	4	-7	10	1,4
Val. ajoutée	13	11	8	20,4
f. personnel	12	6	6	2,7
taxes (yc TVA)	19	-21	31	2,5
EBE	12	18	5	15,3
fr. financiers	6	10	-3	6,9
Produit brut	21	26	13	8,4
Investismt	4	15	17	14,1
Produit/Invest	16	10	-3	0,6
Bilan				
dette LT	5	8	8	100,0
dt avances ADF	-24	-2	-86	0,8

Source: Direction des Routes

Note : ADF = Autoroutes de France

Les premières conséquences de la réforme du secteur

La réforme du secteur autoroutier concédé, entreprise au début de 1994, a été pratiquement achevée dans le courant de l'année.

On sait qu'elle a pour objectif de permettre le lancement en dix ans, au lieu de quinze, des 2600 kilomètres de sections d'autoroutes inscrites au schéma directeur routier national de 1992, ce qui correspond au lancement de 140 MdF de travaux entre 1994 et 2003.

Le principe de la réforme consiste, pour l'essentiel, à rattacher les sociétés financièrement les plus fragiles, à celles qui ont une assise financière solide.

C'est ainsi que se sont constitués trois pôles autour de la SAPRR, d'ASF et de la SANEF : chaque pôle, financièrement intégré et autonome, devant « permettre d'assurer la nécessaire pérennité entre les axes déjà rentables et ceux qui sont construits prioritairement pour l'aménagement du territoire ».

Outre le remboursement anticipé des avances de l'Etat pour un montant de 5 MdF, cette réforme a notamment eu pour effet de permettre au mécanisme d'avances de trésorerie intra-groupe de fonctionner dès 1994.

LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

Les comptes de la SNCF

L'activité de la SNCF redémarre en 1994.

Après un recul de 7%, en francs courants, en 1993, la production de la SNCF ne baisse quasiment plus cette année (-0,8%). Et ce léger repli n'est dû qu'à la poursuite de la chute de la production immobilisée, au même rythme que l'année précédente (environ -15%), chute qui accompagne le repli de l'investissement. Par contre, le produit des trafics, se redresse sensiblement (+2% contre -5,2% en 1993).

Surtout dans le fret

C'est dans le secteur du fret que la reprise est la plus nette avec un accroissement des recettes de 7,7% succédant à une baisse de 14,2%. Cette amélioration résulte d'un effet volume (+6,7% après -12%) et d'un effet prix (+1% après -1,9%). La concurrence de la route a été moins vive en 1994: les prix du TRM en zone longue se sont élevés de 1,3% en 1994 après avoir baissé de 2,2% l'année précédente.

TABLEAU 5.8
Evolution des comptes de la SNCF

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	MdF
production	2,2	5,0	-7,0	-0,8	60,2
CI	6,1	9,3	-3,8	-2,0	20,4
VA brute	0,5	3,0	-8,6	-0,1	39,8
sub. - impôts	-12,9 (*)	3,3	2,1	-1,1	14,7
rémunérations	2,9	4,0	0,4	-0,5	43,8
EBE	-17,5	0,2	-25,6	0,1	10,7
intérêts versés	10,3	14,0	12,6	7,5	16,7
épargne brute	-64,1	-70,8	ns	ns	-5,8
FBCF	18,3	10,2	-19,5	-15,9	20,4

TABLEAU 5.9
Principaux ratios de la SNCF en %

	1990	1991	1992	1993	1994
taux de VA	69,3	68,1	66,8	65,7	66,1
taux de marge	41,1	33,7	32,8	26,7	26,8
taux d'épargne	15,4	5,5	1,6	-12,2	-14,7
intérêts v./EBE	63,4	84,8	96,4	145,9	156,7
taux d'invest.	54,9	64,6	69,1	60,9	51,3
taux d'autofin.	28,1	8,5	2,3	-20,1	-28,6

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Note : Le mode d'enregistrement en comptabilité budgétaire peut induire des décalages comptables importants, par rapport à la comptabilité d'entreprises (voir encadrés dans les rapports 90 et 91). (*) voir rapport 1991 page 30 (concours exceptionnel).

Les trafics de fret ferroviaire, mesurés en tonne-kilomètres, se sont accrus de 8,2% en 1994 après une baisse 9,2% en 1993 qui faisait suite à un repli des trafics de 3% en 1991-1992. Ainsi, le niveau des trafics de 1994 reste notablement inférieur à celui de 1990.

Ce redressement a bénéficié de la reprise de l'activité industrielle et de celle de notre commerce extérieur. Le trafic national s'accroît de 3,9 % notamment dans les biens intermédiaires, les matériaux de construction, la métallurgie et la chimie, et dans les biens manufacturés surtout l'automobile. En international, tous les flux sont beaucoup mieux orientés, +4,5% pour les exportations, +18,6% pour les importations et +21,8% pour le transit qui se fait essentiellement en combiné.

Cette hausse profite à tous les types d'acheminement. Le wagon isolé progresse de +3,9% en 1994, et représente encore aujourd'hui 28% du fret de la SNCF. C'est le segment du marché ferroviaire qui avait connu, les années antérieures, les baisses les plus marquées et qui représente le trafic le mieux rémunéré. L'activité du train entier se redresse aussi de +5,8%, elle pèse pour 50%. Mais c'est surtout le transport combiné qui explose (+21%). Il représente, à ce jour, 22% du total des trafics fret de la SNCF.

Sur ce dernier segment, c'est aussi l'international qui est le mieux orienté, +25% pour l'importation, +24% pour l'exportation et +26% pour le transit. Cette croissance forte est à mettre au crédit des importations venant d'Allemagne (+55%) ou d'Italie (+132%), des exportations à destination de l'Italie ou des flux de transit provenant d'Europe du nord.

Ce développement du combiné dans les flux internationaux est à mettre au crédit, en plus de la reprise de la demande, de plusieurs facteurs d'offre: l'ouverture d'Eurotunnel, une politique plus active et mieux structurée de la SNCF (développement des points nodaux pour le combiné) et des mesures d'encouragement au combiné engagées un peu partout en Europe.

Du côté des voyageurs, le rebond a été moins marqué. Les trafics ne s'accroissent que de 0,6% après une baisse de 7,2% en 1993. Certes les trafics TGV sont repartis à la hausse (8,7%), grâce à une politique commerciale plus agressive et à une offre nouvelle importante - montée en régime du TGV Nord, ouverture d'Eurostar, contournement de Paris permettant l'ouverture de liaisons nouvelles province-province, contournement de Lyon induisant un gain d'une demi-heure sur Marseille. Par contre, sur les autres grandes lignes, les trafics reculent (-2,6%), comme sur les services régionaux (-3,8%) et sur l'île de France (-3,8%).

Mais surtout, phénomène nouveau, la recette unitaire se réduit de 2,3% sur le réseau principal et cela malgré la relance observée au second semestre de la fréquentation des 1^{er} classe sur les TGV. Les diverses mesures de politique commerciale (suppression du calendrier tricolore TGV, extension de l'offre Joker, promotion de la 1^{ère} classe) prises par la SNCF ont certes permis d'enrayer la baisse des trafics mais n'ont pu empêcher le repli des recettes commerciales du réseau principal (-1,1%).

La SNCF a mieux maîtrisé ses coûts d'exploitation en 1994

Alors que la production globale de la SNCF s'est accrue en volume de 2,4%, en terme d'Unité-kilomètre équivalente de trafic ⁽¹⁾, ses charges d'exploitation, consommations intermédiaires et frais de personnels baissent, en valeur.

Les consommations intermédiaires se réduisent de 2% du fait essentiellement de la baisse de la production immobilisée. Pour les autres consommations, la croissance reste positive (+1,7%). Le coût unitaire de ces consommations intermédiaires, baisse de 0,7% contre +2,7% en 1993 alors que leur prix augmentent de plus de 2%. Notamment les dépenses d'énergie de traction sont stables (+0,4%). Cette évolution modérée des charges illustre d'une part une volonté de la SNCF de maîtrise de ses coûts mais aussi l'inertie des ces dépenses due à d'importants coûts fixes.

Les frais de personnels, qui représentent les deux tiers des coûts d'exploitation, ont légèrement baissé (-0,5%). D'une part, la réduction des effectifs prolonge la tendance des dix dernières années, -3,3% en 1994 et -2,7% en moyenne annuelle pour la période 1983-1993. D'autre part le salaire moyen augmente de 2,9% dont 1,6% est imputable au glissement vieillesse et technicité. Cette réduction des effectifs traduit des gains de productivité qui se montent à 5,9% en 1994 après avoir été négatifs l'année antérieure. Sur la période 1985-1994, ils se sont accrus de 2,2% par an. Au total le coût salarial par unité produite se réduit de 2,8%.

Enfin les impôts liés à la production s'accroissent de 9,8%, en 1994, dont +16,8% pour la taxe professionnelle du fait d'une modification des règles de calcul de l'assiette.

Au total, l'ensemble des charges d'exploitation baissent de 0,6%.

L'analyse fonctionnelle des charges révèle que ce sont les domaines du fret et du transport que les coûts sont le mieux maîtrisés.

Comme les subventions d'exploitation augmentent de 0,6%, au total l'excédent brut d'exploitation se stabilise, après avoir chuté de 26% en 1993 et le taux de marge reste stationnaire ⁽²⁾. La stabilisation de l'EBE est en partie due au trafic induit par des investissements passés en lignes nouvelles à grande vitesse. Ceux-ci ont en contrepartie contribué à accroître les charges financières très lourdes que doit supporter l'entreprise.

Mais les charges financières restent écrasantes

En 1994, la SNCF poursuit la réduction de son effort d'investissement, -15,9% cette année et -32% en deux ans. Les dépenses d'infrastructures, pour le réseau TGV, chutent de 46,5% avec la fin des travaux sur le TGV nord

⁽¹⁾ Unité de mesure du volume total du trafic de la SNCF, ou chaque catégorie élémentaire d'activité est traduite en unité commune à l'aide de coefficients d'équivalence.

⁽²⁾ Si on reprend l'évolution des subventions d'exploitation telle qu'elle apparaît dans "Le Compte de l'exercice 1994" de la SNCF, soit +5,4%, l'EBE augmenterait de 7,7%.

et pour les contournements de Lyon et Paris. Seul le projet Méditerranée est en cours. L'investissement en matériel roulant recule de 12,4%. Avec le projet Eole, les dépenses en région parisienne restent stables. Le taux d'investissement reste malgré tout assez élevé, de l'ordre de 50%. Il se montait à 43% en 1989.

Cette baisse de l'investissement et la réduction du taux de charge moyen de la dette à long terme de 8,75% à 7,99% n'ont pu empêcher une hausse de 7,5% des frais financiers, du fait de la dette passée et des résultats négatifs des années antérieures. Aussi les frais financiers dépassent de 56,7% l'excédent brut d'exploitation et l'épargne qui était déjà négative le devient plus encore. Dans ces conditions le financement de la FBCF se fait totalement et même au delà, par l'emprunt.

La dette totale s'accroît de 10% et se monte à 155 MdF hors service annexe de la dette.

Séparation des Comptes

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

La SNCF a retenu, après étude, trois modes de ventilation :

... affectation directe de montants isolables en comptabilité, imputation, au compte de gestion de l'infrastructure, des charges financières générées par les déficits du compte conventionnel d'infrastructure depuis 1991 (les déficits antérieurs étant sortis du compte de l'entreprise à la création du service annexe de la dette).

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

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

Sous ces hypothèses, le résultat du gérant de l'infrastructure est de -8,6 milliards (-7,3 milliards en 1993) contre +0,4 pour celui du transporteur (-0,4 l'année précédente).

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

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

La RATP

Grâce à la stabilisation de son trafic ferroviaire, et aux hausses tarifaires, la RATP est parvenu à accélérer la croissance de sa production (tableau 5.10). Mais la hausse encore plus forte des consommations intermédiaires et des rémunérations a induit une poursuite de la baisse sensible de l'EBE, et donc du taux de marge (tableau 5.11).

Par ailleurs, la RATP a poursuivi son effort d'équipement (ligne Météor) avec un taux d'investissement de plus de 60%, proche de celui de la SNCF sur la période 1991-1993. Mais la baisse de son taux d'autofinancement a entraîné une hausse de l'endettement, et donc du poids des frais financiers, qui consomment les trois quarts de l'excédent brut d'exploitation.

TABLEAU 5.10
Evolution des comptes de la RATP

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	MdF
production	4,4	3,7	2,2	3,4	11,6
CI	14,1	-4,3	3,7	5,3	2,9
VA brute	1,3	6,6	1,7	2,8	8,6
sub. - impôts	5,4	7,1	-1,3	4,3	5,2
rémunérations	3,3	4,0	1,6	5,1	11,5
EBE	0,5	20,6	-4,1	-4,3	2,4
intérêts versés	-6,0	7,2	2,1	2,9	1,8
épargne brute	-3,2	69,3	-23,7	-20,4	0,6
FBCF	6,7	16,9	26,8	6,4	5,4

TABLEAU 5.11
Principaux ratios de la RATP en %

	1990	1991	1992	1993	1994
taux de VA	75,7	73,5	75,5	75,1	74,7
taux de marge	27,9	27,7	31,3	29,6	27,5
taux d'épargne	7,4	7,1	11,3	8,5	6,5
intérêts v./EBE	79,2	74,1	65,8	70,0	75,3
taux d'invest.	42,4	44,6	48,9	61,0	63,1
taux d'autofi.	17,5	15,9	23,1	13,9	10,4

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

Air Inter

En 1994, les comptes ont évolué favorablement. La production progresse de 5% alors que les trafics ont augmenté de 3,1%. En raison d'une gestion plus rigoureuse, les consommations intermédiaires diminuent de 3,6% malgré cette croissance des trafics. Les salaires en valeur ont progressé de 3,9%.

L'EBE progresse de 600 millions F (+ 49%) par rapport à 1993 et le taux de marge (29,5%) dépasse légèrement celui de 1989. Les intérêts versés par la compagnie sont en baisse de 35 millions de F, mais les intérêts reçus ont diminué du double. La FBCF quant à elle, a quasiment stagné (+1,5%). L'épargne brute a pu ainsi progresser de 58%.

Néanmoins, la compagnie manifeste actuellement un profond malaise, dans un contexte de restructuration des activités du groupe Air France sur l'Europe et d'ouverture de ses lignes les plus rentables à la concurrence : outre AOM présente sur Paris Nice depuis 1990, la ligne Paris - Marseille à été ouverte à cette même compagnie ainsi qu'à TAT en 1995 ; Orly - Toulouse l'est à TAT et Air Liberté et il en sera de même avec les mêmes compagnies sur Orly - Bordeaux avant la fin de l'année. Dans ce contexte, 1995 risque d'être une année moins favorable.

TABLEAU 5.12
Evolution des comptes d'Air Inter

	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	MdF
production	9,3	7,0	-0,3	4,9	11,9
CI	5,2	3,7	-0,5	-3,6	5,8
VA brute	14,5	10,9	-0,1	14,3	6,2
sub. - impôts	15,9	42,2	12,4	9,7	-0,5
rémunérations	4,3	7,4	3,0	3,4	3,9
EBE	56,9	13,6	-11,7	49,3	1,8
intérêts versés	31,6	19,4	15,3	-14,5	0,2
épargne brute	55,6	14,4	-22,8	57,7	1,5
FBCF	23,9	-75,1	86,9	1,5	0,8

TABLEAU 5.13
Principaux ratios d'Air Inter en %

	1990	1991	1992	1993	1994
taux de VA	43,6	45,7	47,3	47,5	51,7
taux de marge	18,2	24,9	25,5	22,6	29,5
taux d'épargne	16,6	22,6	23,3	18,0	24,9
intérêts v./EBE	17,2	14,4	15,1	19,8	11,3
taux d'invest.	33,1	35,8	8,0	15,0	13,4
taux d'autofi.	50,4	63,2	290,1	119,8	186,2

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Air France

Après des années difficiles et particulièrement en 1993, Air France a pu amorcer un redressement en 1994 à partir d'un tournant stratégique. En voulant également regagner sa clientèle, la compagnie a mis en place, durant le premier tiers de l'année, une nouvelle politique commerciale destinée à augmenter le taux de remplissage de ses avions. Celle-ci a été réajustée et modulée dans un second temps. L'objectif de remplissage des avions a été atteint puisque les trafics ont augmenté de 15% en un an (soit +8% en moyenne annuelle par rapport à 1992), le coefficient de remplissage moyen augmentant de trois points pour atteindre 73%. La recette unitaire a néanmoins fortement chuté (environ -10%) et la production n'a pu ainsi progresser que de 2,8%.

Le point essentiel reste que la compagnie a effectué d'importants gains de productivité : la politique de resserrement des coûts et l'abandon de certaines dessertes s'est traduite malgré la forte croissance du trafic par une baisse de 6,3% des consommations intermédiaires, (baisse légèrement aidée par celle du prix des carburants de 6,5%, qui ne représentent que 16% des consommations intermédiaires) ; le taux de valeur ajoutée progresse donc de presque 6 points. Enfin, les réductions d'effectifs (de 2,3%) et la modération salariale ont entraîné une baisse des salaires et charges sociales de 4,5%.

TABLEAU 5.14
Evolution des comptes d'Air France

	1991	1992	1993*	1994*	1994*
	%	%	%	%	MdF
production	1,5	18,3	-6,4	2,8	40,6
CI	-2,8	15,1	-0,8	-6,3	23,5
VA brute	9,4	23,5	-14,7	18,7	17,1
sub. - impôts	-8,0	40,3	-5,9	4,4	-0,6
rémunérations	0,2	24,4	-0,1	-4,5	11,8
EBE	58,7	18,4	-63,6	231,4	4,6
intérêts versés	28,9	19,7	5,8	-5,0	2,3
épargne brute	ns	ns	ns	ns	0,4
FBCF	79,2	-16,8	-25,3	-186,7	-3,5

TABLEAU 5.15
Principaux ratios d'Air France en %

	1990	1991	1992	1993*	1994*
taux de VA	35,6	38,3	40,0	36,4	42,1
taux de marge	16,3	23,7	22,7	9,7	27,0
taux d'épargne	-7,5	-0,7	-0,6	-20,7	2,2
intérêts v./EBE	72,2	58,6	59,3	172,5	49,4
taux d'invest.	29,0	47,5	32,0	28,0	-20,5
taux d'autofi.	-25,8	-1,5	-1,7	-73,8	-11,0

Source : Insee (Comptes Nationaux)

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

Ainsi l'EBE en progression de 3,2 Md F retrouve à peu près le niveau de 1989 (autour de 4,6 Md F) sans pour autant atteindre le maximum de l'année 1988 (6 Md F). Le taux de marge se redresse donc fortement (27%) tout en restant inférieur à celui de 1989 (32%).

Néanmoins la dette accumulée a continué de peser lourdement : Malgré la première partie de la recapitalisation autorisée par la Commission de Bruxelles, les intérêts versés par la compagnie représentent près de 2,3 Md F et ont relativement peu diminué (-5%). Deux phénomènes expliquent cette situation : a) les emprunts de la compagnie avaient fortement progressé en 1993 faisant totalement sentir leurs effets sur l'année suivante, b) l'instruction par Bruxelles de la demande de recapitalisation a nécessité un certain délai, ainsi que la mise en oeuvre de l'autorisation donnée.

La dette totale d'Air France qui atteignait les 38 Md F fin 1993 (bilan au 31/12) a été sensiblement réduite, pour redescendre sous la barre des 28 Md F.

Enfin la continuation du ralentissement des investissements et surtout les cessions d'actifs (notamment la cession d'avions) se traduisent par une FBCF négative de 3,5 Md F ; il en résulte une capacité de financement de 3,4 Md F (chiffre brut en comptabilité nationale) qui a surtout servi à couvrir la dotation aux amortissements (voir dernière remarque de l'encadré).

Si le redressement s'est amorcé, la compagnie n'est pas encore sortie d'affaire ; si elle ne perd plus d'argent dans son exploitation elle ne pourra plus faire croître ses trafics dans un premier temps au même rythme que les autres compagnies internationales.

Comptabilité d'entreprise et Comptabilité Nationale

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

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

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

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

Rappelons enfin que les soldes de la Comptabilité Nationale sont bruts (capacité de financement, etc) et ceux du Plan Comptable nets.

LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

Après un recul en 1993, la consommation des ménages a repris en 1994 (1,6%). Les achats de véhicules ont bénéficié d'une croissance très forte, tirée par les mesures gouvernementales. Les autres postes de consommation ont également progressé, si bien que la part consacrée aux transports dans la consommation des ménages se rétablit pour avoisiner 16,4% en francs courants.

LA CONSOMMATION DES MENAGES

L'année 1994 efface le recul de 1993

La consommation totale des ménages a progressé de +1,6% en volume en 1994. Cette reprise contraste avec la faible augmentation de 1993 (+0,1%). Alors que dans la consommation, le poste des transports avait connu une forte chute en 1993 (-4,5%), il se présente, cette année, parmi les plus dynamiques (+4,7%). La part de budget consacrée par les ménages à ce poste qui ne cessait de diminuer, retrouve un niveau identique à celui de 1991 avoisinant 16,4% en valeur. Ce poste contraste avec les dépenses de santé qui ont décéléré (+3%), alors qu'elles avaient fortement crues l'année précédente (+5,3%). Avec une augmentation proche de 4,2%, les dépenses de logements renforcent encore leur place prépondérante dans le budget des ménages (21,3% en valeur).

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

	1991d	1992r	1993r	1994p	1994p
	%	%	%	%	niveau
Achats de véhicule	-10,7	2,6	-13,9	12,4	160,3
Dép. d'utilisation	1,1	1,5	-0,7	2,4	394,5
Tr. collectifs	-2,4	1,7	-2,9	2,1	94,5
Ens. transport	-2,7	1,8	-4,5	4,7	649,3
Cons. finale	1,2	1,2	0,1	1,6	4433,1

Source : Insee

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

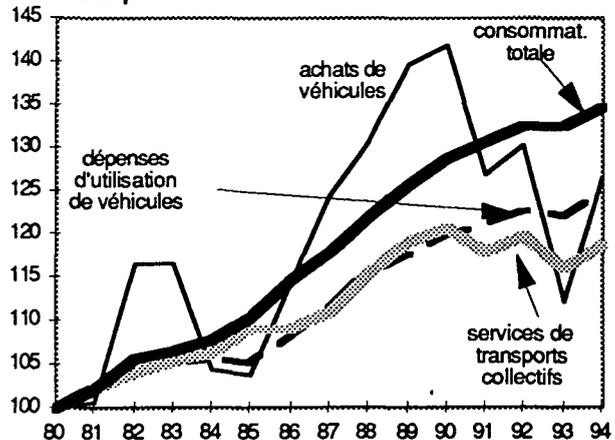
L'évolution en volume est mesurée aux prix de l'année précédente (N-1). Le niveau est aux prix courants.

Après une mauvaise année 1993, les ménages ont augmenté le volume de leur consommation de transports en 1994 de 4,7% (tableau 6.1). Cette reprise est due, pour une grande part, au rebond des achats d'automobiles et dans une moindre mesure, aux dépenses d'utilisation des véhicules et à celles consacrées aux transports collectifs, dépenses qui ont augmenté légèrement plus vite que l'ensemble de la consommation des ménages. Néanmoins, sur l'ensemble de la période 1980-1994, alors que la consommation totale a augmenté de 35%, la croissance de la consommation de transports n'a pas dépassé 25% (graphique 6.1).

Les achats de voitures: grand rebond en 1994

Après une forte baisse en 1993, les immatriculations de véhicules neufs ont progressé de 14,6% en 1994, frôlant

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



Note : Volume en prix de 1980.

la barre des deux millions, niveau qui reste néanmoins bien inférieur à celui de 1990 (tableau 6.2). Cette forte croissance est imputable à deux phénomènes: les mesures gouvernementales (la prime à la casse pour les véhicules de plus de 10 ans, la possibilité pour les salariés d'utiliser des fonds de participation, et une aide fiscale sur les véhicules de société) et les baisses de prix concédées par les constructeurs. En 1994, les ventes de véhicules d'occasion ne se sont pas redressées (-0,3%), si bien que le rapport du nombre des immatriculations d'occasion aux neuves se détériore pour passer de 2,5 en 1993 à 2,2. En francs courants, les dépenses d'achats d'automobiles ont augmenté de 14,5%. En 1994, le développement des véhicules diesel continue par rapport aux autres motorisations. Ils ont représenté presque la moitié des immatriculations neuves de l'année. Le quart du parc total des voitures particulières est maintenant équipé de moteurs diesel.

TABLEAU 6.2
Immatriculations neuves de voitures particulières et commerciales en milliers

	1990	1991	1992	1993	1994
marq. françaises	1405	1213	1260	1038	1207
évolution (%)	-0,2	-13,6	3,9	-17,7	16,4
part (%)	60,8	59,7	59,8	60,3	61,2
marq. étrangères	904	818	846	684	766
évolution (%)	4,3	-9,5	3,4	-19,2	12,0
part (%)	39,2	40,3	40,2	39,7	38,8
Total	2309	2031	2106	1721	1973
évolution (%)	1,5	-12,0	3,7	-18,3	14,6

Source : CCFA

Pour la troisième année consécutive, l'évolution des immatriculations neuves de marques françaises est plus favorable que celle des étrangères. Ce succès illustre la prédominance des constructeurs français sur le marché des petits modèles qui ont bénéficié à plein de la prime gouvernementale au premier semestre.

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Le volume des dépenses d'utilisation des voitures particulières a recommencé à croître en 1994 (tableau 6.3). Le prix des carburants achetés par les ménages a augmenté de 4,1% en 1994. Cela résulte de la hausse

TABLEAU 6.3
Evolution du volume des dépenses d'utilisation

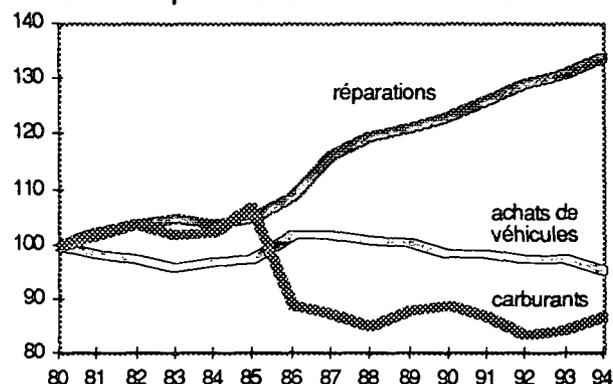
	1991d %	1992r %	1993r %	1994p %	1994p niveau
Pneus, réparations	1,1	1,0	-1,9	4,3	190,5
Carburants	0,5	1,2	-0,1	0,1	153,2
Péages, locations,...	3,4	3,0	2,7	1,6	31,6
Assurances	3,2	5,2	1,3	4,1	19,2
Ensemble	1,1	1,5	-0,7	2,4	394,5

Source : Insee

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

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

GRAPHIQUE 6.2
Evolution des prix relatifs base 100 en 1980

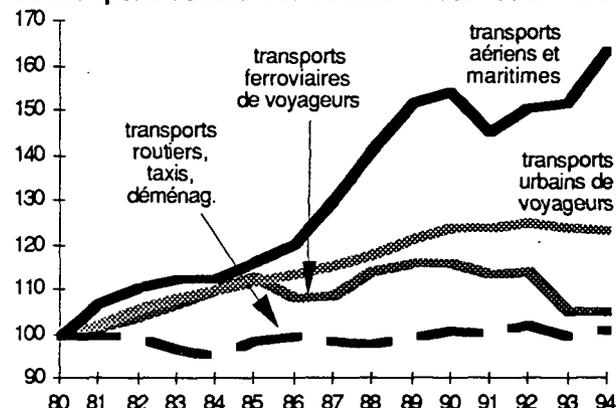


Note : Le prix relatif d'un poste de dépense est le rapport du prix de ce poste sur celui de l'ensemble de la consommation des ménages.

de la TIPP du début de l'année qui s'est élevée à 3,6% pour le super sans plomb, 2,3% pour le plombé et 4% pour le gazole. Durant le premier semestre, l'augmentation des prix à la pompe a, dans une moindre mesure, été tirée par la flambée des cours du brut (suite à la montée des coûts de l'extraction du Brent et à la crise nigériane). Néanmoins, l'évolution des prix n'a pas eu d'incidence grave sur la consommation de carburants dont le volume est resté stable (0,1%).

Le volume des réparations et pièces détachées utilisées par les ménages a fortement augmenté avec le vieillissement du parc (l'âge moyen passe de 6,6 à 6,8 ans) et le renforcement des normes des contrôles techniques. Après une année 1993 déjà favorable (environ 4%), la consommation de pneus a bénéficié d'une croissance supérieure à 8,5% et d'une baisse de prix proche de 4%. Depuis 1980, le prix des réparations (y compris pièces détachées) a augmenté de 30% plus vite que celui de l'ensemble de la consommation des ménages (graphique 6.2). Par contre, le prix relatif des achats décroît depuis 1987. Il a notamment bénéficié de la baisse du taux de TVA de 33% en 1987 à 18,6% en avril 1992. En raison du relèvement de la TIPP, le prix des carburants a augmenté plus vite en 1993 et 1994 que l'indice des prix à la consommation. Mais le prix relatif des carburants par rapport à l'ensemble de la consommation des ménages reste de 15% inférieur à celui de 1980.

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



Les dépenses de transports collectifs

Le volume des dépenses de transports collectifs a augmenté de plus de 2% en 1994, ne compensant pas totalement le fort recul de l'année précédente (tableau 6.4).

Après une mauvaise année 1993, la consommation des ménages en transport ferroviaire recommence à croître légèrement en volume; l'augmentation des prix ayant été, cette année, la plus modérée depuis 1988.

La consommation des ménages en services de transports a fortement augmenté dans l'aérien et le maritime (graphique 6.3). Sous l'effet de la baisse des prix (4,6% en 1994) induite par forte concurrence entre les compagnies aériennes (1).

Depuis deux ans, le volume de la consommation de transports collectifs urbains s'amenuise en volume. Mais la hausse des prix qui s'élève à environ 4% par an depuis 1990, explique la croissance en valeur.

Le prix relatif des dépenses d'utilisation des véhicules par rapport à l'ensemble de la consommation a augmenté de 8% entre 1980 et 1994 (graphique 6.4), dépassant ainsi celui des transports collectifs. Favorisés par l'augmentation de la TIPP, les transports publics bénéficient à plein d'une concurrence accrue dans l'aérien et de la modération tarifaire dans le ferroviaire.

TABLEAU 6.4
Evolution du volume de la consommation de transport collectif

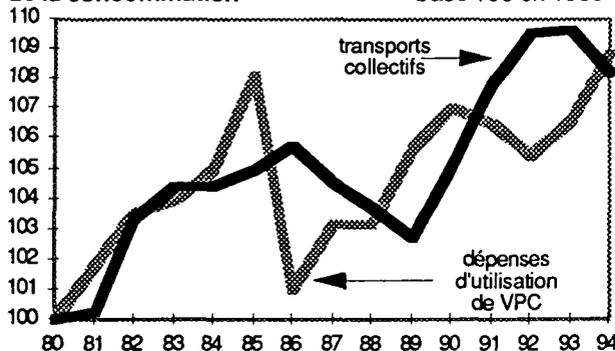
	1991d	1992r	1993r	1994p	1994p
	%	%	%	%	niveau
tr. ferroviaires	-2,3	0,4	-7,9	0,3	27,5
tr. urbains	0,0	1,0	-1,0	-0,5	18,5
autres (taxi, dém.)	-0,7	1,7	-1,9	1,3	25,4
tr. aériens, marit.	-5,9	3,8	0,9	7,3	23,1
Ensemble	-2,4	1,7	-2,9	2,1	94,5

Source : Insee

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

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

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



Source : Insee

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

Les coefficients budgétaires

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

Malgré une légère remontée par rapport à l'année précédente, la part des dépenses des ménages consacrée au transport reste, en 1994, sous la barre des 14% en volume (tableau 6.5). En raison de l'évolution plus rapide des prix des transports par rapport à l'ensemble de la consommation des ménages, le coefficient en valeur a augmenté et retrouvé son niveau de 1992 (tableau 6.6).

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

	1980	1990	1991d	1992r	1993r	1994p
Achats de véhicules	4,0	4,4	3,9	4,0	3,4	3,8
Dépenses d'utilisation	8,8	8,2	8,2	8,2	8,1	8,2
carburants	4,4	4,1	4,1	4,1	4,0	4,0
pneus, réparations	3,6	3,3	3,3	3,2	3,2	3,3
autres dépenses	0,9	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9
Service de tr. collectif	2,2	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0
tr. ferroviaire	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
autres transports terrestres	1,1	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
maritime aérien	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	15,1	14,7	14,1	14,2	13,5	13,9

Note : prix de 1980

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

	1980	1990	1991d	1992r	1993r	1994p
Achats de véhicules	4,0	4,4	3,8	3,9	3,3	3,6
Dépenses d'utilisation	8,8	8,8	8,7	8,6	8,7	8,9
carburants	4,4	3,6	3,5	3,4	3,4	3,5
pneus, réparations	3,6	4,0	4,0	4,1	4,1	4,3
autres dépenses	0,9	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1
Service de tr. collectif	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1
tr. ferroviaire	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	0,6
autres transports terrestres	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5
Ensemble	15,1	15,3	14,7	14,7	14,1	14,6

Source : Insee

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

LA MOBILITE DES MENAGES

Mobilité des ménages en province

Les principales caractéristiques de la mobilité varient peu dans le court terme: aussi ne s'étonnera-t-on pas de constater que les résultats de l'enquête réalisée en 1993 par la SOFRES pour le compte de l'ADEME, CERTU, UTP et du GART soient très voisins de ceux des années précédentes.

Cette enquête révèle une très grande disparité dans la

TABLEAU 6.7
Fréquence d'utilisation des transports collectifs urbains de province suivant l'utilisation d'un véhicule particulier en %

Fréquence d'utilisation des TCU	Fréquence d'utilisation Voiture particulière				
	Tous les jours	2, 3 jr. par semaine	2, 3 fois par mois	moins souvent	jamais
Tous les jours	3,9	14,3	19,7	19,3	27,3
2,3 jr. par semaine	5,4	17,8	22,9	23,4	25,4
2,3 fois par mois	8,5	15	16,6	26,7	14,6
moins souvent	10,4	10,9	9,4	11,4	7,4
jamais	71,8	41,7	31,3	19,3	24,6

Source: Enquête SOFRES - CERTU - UTP - ADEME - GART sur la mobilité des ménages dans les villes de province

fréquence moyenne d'utilisation des différents modes: si près d'une personne sur deux utilise la voiture chaque jour, le pourcentage n'est que de 33% pour la marche à pied (hors trajets terminaux liés à un autre mode) et 11,5% pour les transports collectifs.

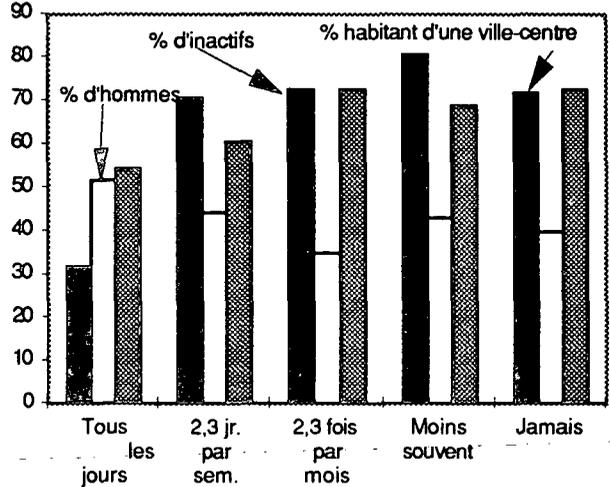
82% des habitants de la périphérie des agglomérations utilisent au moins deux fois par semaine une voiture particulière contre 70% des habitants des villes-centres; 79% des hommes ayant répondu à l'enquête ont déclaré y avoir recours contre 71% des femmes; les utilisateurs réguliers de la voiture particulière sont plutôt des actifs (86% du total des actifs contre 65% de celui des inactifs), ils représentent 85% des personnes âgées de 25 à 49 ans contre 74% des 15-24 ans et 65% des plus de 50 ans.

Le profil des usagers réguliers des transports en commun (au moins deux fois par semaine) est presque symétrique du précédent. 28% d'entre eux habitent les villes-centres des grandes agglomérations et 19% la périphérie; 29% des femmes déclarent recourir fréquemment à ces moyens de locomotion contre 20% des hommes; les usagers des transports en commun représentent 42% des 15-24 ans et 33% des personnes classées parmi les inactifs (étudiants, retraités, chômeurs, femmes au foyer,...) contre 16% des actifs.

On constate que, globalement, la population des plus de quinze ans se répartit selon l'usage des transports collectifs en trois groupes: environ 25% utilisent les transports en commun au moins deux ou trois jours par semaine, 22,5% au plus 2 ou 3 jours par mois et un peu moins de 53% ne les utilisent jamais.

A l'intérieur de ces trois groupes les pratiques de déplacements à pied et en voiture sont également assez contrastées.

GRAPHIQUE 6.5
Répartition selon la fréquence d'utilisation d'un véhicule particulier des inactifs, des hommes et des habitants d'une ville centre en %



Source: Enquête SOFRES - CERTU - UTP - ADEME - GART sur la mobilité des ménages dans les villes de province

Ainsi, les utilisateurs fréquents des transports collectifs (au moins 2 ou 3 jours par semaine) utilisent moins la voiture que les utilisateurs occasionnels (au plus 2 ou 3 fois par mois) ou que les non-utilisateurs.

La proportion des personnes pratiquant la marche à pied au moins deux ou trois fois par semaine représente 55,8% de la population totale enquêtée, mais 72,2% des usagers fréquents des transports collectifs. De la même manière, les personnes qui ne pratiquent pas la marche à pied sont nombreuses à délaisser les transports en commun.

Mobilité et motorisation du ménage

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

TABLEAU 6.9
Motorisation des ménages et mobilité en Ile de France déplacements par jour et par personne

	mobilité			VP par ménages
	à pied	motorisée	totale	
Paris	1,65	2,01	3,66	0,57
Petite couronne	1,23	2,15	3,37	0,94
Grande couronn	0,91	2,58	3,49	1,25
Ile de France	1,18	2,3	3,49	0,96

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

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

Taux d'équipement des ménages

Après deux années de stabilité, le taux d'équipement des ménages en voiture individuelle a augmenté en 1994 (tableau 6.11). Le marché automobile est arrivé en phase de maturité depuis plusieurs années. La croissance du parc se fait donc essentiellement au travers de l'accroissement du nombre des ménages et du multi-équipement.

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

	1990	1991	1992	1993	1994
Ensemble (%)	75,5	77,3	77,4	77,1	78,5
dont: 1 auto	50,6	50,8	51,0	51,9	50,6
2 autos ou +	24,9	26,5	26,4	25,2	27,9
Parc (milliers)	22373	22754	22923	23199	23634

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

Un équilibre centre-périphérie qui se modifie

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

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

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

Cependant, l'idée générale d'agglomération dont la population serait en augmentation avec croissance en banlieue, décroissance dans la commune centre, comme en Ile de France, n'est vraie que pour le quart des principales agglomérations de province entre 1982 et 1990.

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

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

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

LE TOURISME

Légère amélioration de l'activité touristique

D'après la Direction du Tourisme, les résultats définitifs de l'année 1994 font apparaître une forte reprise de la mobilité touristique des Français par rapport à l'année 1993, tant au niveau des déplacements professionnels (+8%) que des déplacements personnels (+6%).

L'amélioration du marché des déplacements d'affaires, perceptible dès le dernier trimestre 1993, résulte d'une reprise de la croissance et d'un début d'assainissement de la santé des entreprises. Ainsi, l'année 1994 aura permis de renouer avec un volume de séjours professionnels quasiment équivalent à celui de 1992.

Du côté des déplacements personnels, la pause constatée en 1993 aura été de courte durée, 1994 marquant un retour à la normale. Ce sont les séjours d'agrément pur, par opposition aux séjours motivés par des raisons familiales, qui ont constitué le principal moteur de cette croissance (+9% par rapport à 1993), et tout particulièrement les séjours de courte durée (inférieurs à 4 nuits). Dans le secteur des voyages, 1994 aura été marquée par la poursuite des mouvements de concentration tant dans la distribution que chez les voyageurs et par des résultats financiers en légère hausse par rapport à 1993 : +1,8% au total, dont +4,3% pour la billetterie et -1,4% pour les voyages à forfait.

Les évolutions concernant les trafics de voyageurs sont commentées au chapitre 2 du présent rapport, on n'y reviendra pas, sinon pour rappeler que les transports ont connu une embellie en 1994 grâce à la reprise du trafic aérien et à la stabilisation du trafic ferroviaire.

Toutes ces évolutions ont été accompagnées d'une décelération des prix dans le secteur du tourisme qui a contribué à atténuer l'impact négatif des dévaluations des monnaies des principaux pays concurrents par rapport au Franc.

Le solde du poste «voyages» de la balance des paiements se situe à un niveau très voisin de celui atteint en 1993, cette stabilité globale recouvrant des mouvements divergeants quant à la ventilation géographique des recettes générées par les étrangers:

- les recettes en provenance des nationalités européennes sont en légère baisse,
- celles générées par les touristes «lointains», particulièrement asiatiques, sont en hausse,
- les recettes en dollars enregistrent, quant à elles, une relative stabilité.

Depuis 1990 la France est le premier pays récepteur de touristes dans le monde devant de peu l'Espagne, son concurrent direct. Aussi a-t-il paru intéressant de reprendre ici des éléments du tableau de bord des marchés étrangers publié par la direction du Tourisme. Ce document présente notamment les résultats d'une enquête réalisée par European Travel Monitor sur le comportement des Européens âgés de plus de 15 ans pendant leurs voyages à l'étranger en 1993.

On en a extrait un tableau comparant les motifs des séjours à l'étranger des ressortissants de six pays européens:

TABLEAU 6.12
Motifs des séjours par destination en 1993 en %

	Toutes destinations		France	
	séj. d'aff.	séj. person.	séj. d'aff.	séj. person.
Allemagne	8	92	13	87
Belgique	6	94	6	94
Espagne	22	78	26	74
Italie	14	86	12	88
Pays-Bas	7	93	5	95
Royaume-Uni	14	86	20	80

Source: Direction du Tourisme / European Travel Monitor

Recoupées avec d'autres informations spécifiques à chaque pays, ces données permettent de définir les principales motivations des séjours d'affaires ou touristiques de nos voisins en France et dans les autres pays européens.

Les séjours d'affaires internationaux des Allemands sont proportionnellement plus nombreux en France qu'ailleurs (13% contre 8%). Les Allemands séjournant en France correspondent à un profil de touristes davantage attirés par des séjours à dominante culturelle. Ce fait, joint à l'importance des voyages d'affaires, explique au moins

pour partie que la caractéristique la plus notable du tourisme allemand en France soit la prépondérance des séjours dans les villes (30%, soit deux fois plus que dans d'autres pays étrangers).

La part de marché de la France dans le tourisme international belge est élevée: 32%. Dans notre pays, les Belges affectionnent plus volontiers la campagne et la montagne que la moyenne des Européens. Quant aux voyages d'affaires, ils sont proportionnellement aussi nombreux en France que dans les autres pays (6%).

Les Espagnols se caractérisent par l'importance des voyages d'affaires: 22% des séjours à l'étranger quelle que soit la destination et 26% en France. En ce qui concerne les séjours personnels, la destination France se distingue de ses concurrentes par une position très favorable sur le segment des sports d'hiver.

Lorsqu'ils séjournent hors de leurs frontières les Italiens préfèrent pratiquer un tourisme itinérant à dominante culturelle: cette formule attire 40% d'entre eux contre 20% pour la moyenne des Européens. Les voyages d'affaires des Italiens en France représentent une part pratiquement équivalente à celle des autres pays (12% dans notre pays contre 14% ailleurs).

Le tourisme international des Néerlandais se caractérise par l'importance des séjours personnels; la destination France (20% des séjours) n'y échappe pas. La montagne est l'espace le plus fréquenté par les touristes hollandais se rendant à l'étranger, mais la France paraît moins bien placée sur ce segment de marché que les autres pays du massif alpin. Les séjours internationaux des touristes hollandais présentent en outre deux caractéristiques atypiques: ils sont, d'une part, beaucoup plus longs que la moyenne des Européens (13 jours contre 7,5); ils occasionnent, d'autre part, une dépense journalière faible: les Néerlandais privilégient la formule locative (21% contre une moyenne européenne de 11%) et le camping (21% contre 6%).

Le poids du tourisme d'affaires dans l'ensemble des séjours des Britanniques est plus élevé en France qu'ailleurs (20% contre 14% en moyenne). Dans notre pays, ces touristes se répartissent à part équivalente entre la mer, la campagne, la ville et les circuits. La France se distingue de ce point de vue des autres pays où le tourisme britannique se caractérise plutôt par la fréquence des séjours à la mer.

Ajoutons que le même document de la Direction du Tourisme contient également des indications sur les habitudes touristiques des ressortissants des USA. On en retiendra notamment que l'Europe arrivait en 1993 au premier rang des régions du monde visitées par des touristes américains (hors Canada et Mexique): sur un total de 17,1 millions de séjours «long courrier», 7,7 millions soit 45% ont été effectués sur le Vieux Continent, dont 1,7 million en France (10%).

Chapitre 7

LES ECHANGES EXTÉRIEURS

Après le creux de 1993, l'année 1994 manifeste une nette reprise des échanges avec nos partenaires de l'UEE. Mais nos exportations de céréales, notamment à l'extérieur de la Communauté, ont fortement ralenti. Il en résulte une forte progression des échanges routiers et un recul des exportations maritimes. Le rail qui avait beaucoup reculé en 1993, ne récupère qu'une partie du trafic perdu ; cela se manifeste à l'importation sur les produits métallurgiques en nette croissance et les produits chimiques.

Le solde des échanges de services de transport se redresse et récupère une partie des pertes subies en 1993 grâce au fret aérien, par contre le maritime semble ne pas avoir pu amorcer le même mouvement.

Enfin la dépense nationale de transport maritime liée à l'acheminement sur lignes régulières de notre commerce extérieure est estimée à 13,8 Md F en 1993. Un quart des tonnages correspondants transitent par les ports étrangers, ceci dans chaque sens.

EVOLUTION DE L'ENSEMBLE DES MODES

L'année 1994 a été la seconde année d'application de la nouvelle procédure statistique liée à la disparition des frontières intracommunautaires.

1993 avait été une année de fort recul de l'activité économique et la baisse observée des volumes a dû être légèrement accentuée par la mise en place du nouveau dispositif sans pour autant influencer nettement les soldes. Cette année doit donc être considérée, du point de vue des niveaux des importations comme des exportations, comme une année de rupture des séries, ceci d'autant plus que des changements de définition pour les variables modales ont été faites à cette occasion.

La reprise de l'activité en 1994 et des modalités de recueil bien rodées ont dû aussi accentuer le mouvement inverse observé cette année (notamment à l'importation).

TABLEAU 7.1
Evolutions annuelles des tonnages du commerce extérieur (en %)

		90/85	91/90	92/91	93*/92	94/93
Imports	CEE	1,7	3,4	-2,0	ns	12,1
	Autres	4,5	3,2	-1,8	ns	5,1
	Total	3,4	3,3	-1,9	ns	7,6
Exports	CEE	3,6	0,9	3,5	ns	5,0
	Autres	-0,4	-0,8	0,8	ns	-11,1
	Total	2,2	0,4	2,7	ns	-0,4

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

* Rupture de série en 1993 avec la modification du mode de recueil des données pour l'intra-CEE notamment.

Les tonnages échangés tous sens confondus, ont progressé de 4,1% (soit 10,1% pour les valeurs); mais ces évolutions sont contrastées selon le sens : les tonnages importés sont vigoureusement repartis (7,6, soit 9,5% en valeur, alors que les exportations ont stagné en tonnage (-0,4%) mais ont crû de 10,3% en valeur.

La part de l'UEE dans la croissance totale de 20 millions de tonnes des importations en 1994 est de 58% ; les chapitres surtout concernés pour la Communauté sont les suivants : les produits pétroliers (+10%, soit la plus forte croissance absolue), les produits métallurgiques (+21%), les produits manufacturés (+14%) et enfin les denrées alimentaires (+13,5%). Les croissances des importations extracommunautaires ont surtout concerné les minerais(+23%) et les matériaux de construction (en nette progression). Notons la poursuite de la baisse des charbons (-10%), après l'important recul de 1993. Électricité de France a de moins en moins besoin de l'appoint des centrales thermiques à charbon en raison d'une production principalement nucléaire avec des centrales hydrauliques jouant les seconds rôles.

TABLEAU 7.2
Evolutions annuelles des tonnages du commerce extérieur (imports + Exports) par mode (en%)

	1990	1991	1992	1993*	1994
Mer	2,7	2,8	-1,1	ns	0,5
Fer	0,8	-2,1	-0,9	ns	6,1
Air	4,2	-5,6	2,2	ns	5,3
Route	4,3	3,2	1,1	ns	9,7
Fluvial	-2,3	-4,2	0,3	ns	3,1
Total	3,1	2,2	-0,4	ns	4,6

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

* Idem tableau ci-contre

A l'exportation, le fait majeur reste le net recul des céréales (-16,4% globalement, soit un recul de 6,3 M. t.). Il touche surtout l'extérieur de la Communauté (-36%) qui représente une forte part des expéditions. Ces céréales représentent à elles seules 81% de la baisse sur cette zone. A l'inverse les autres flux vers l'UEE progressent et compensent ces pertes extracommunautaires, notamment avec les matériaux de construction (+2,5 M. t.), les produits chimiques et les produits manufacturés avec un peu plus de 1 M tonnes chacun, (soit + 9% pour ces derniers).

Les conséquences modales et globales de cette situation à l'exportation sont importantes par rapport à l'année précédente.

Le mode maritime s'il se maintient ne suit pas la tendance moyenne puisqu'il recule ainsi fortement à l'exportation (-12,5%, soit -7,9 M. tonnes dont 90% portent sur les céréales).

La croissance des tonnages échangés avec l'UEE profite donc à la route et au rail. La route progresse ainsi de 9 à 10% dans chaque sens alors qu'elle avait peu diminué l'année précédente (ces évolutions sont fortes par rapport à celles de l'enquête TRM qui porte sur les trafics des transporteurs résidents).

Le rail rattrape à l'importation une partie de ses pertes de 1993 notamment sur les produits métallurgiques, mais sa progression à l'exportation reste faible en partie à cause des baisses céréalières touchant également dans une moindre mesure l'UEE.

Par pays membre de l'UEE (voir tableau 7.4), les tonnages importés ont fortement augmenté avec l'Espagne, l'Italie (18,5% chacun), le Royaume-Uni (13%) et le reste de l'UEE (+55%, mais pour un faible volume). Si les importations en provenance d'Allemagne retrouvent le niveau de 1992 (inférieur à celui de 1990), cela n'est pas le cas de l'Italie.

Les croissances les plus fortes des exportations sont espagnoles (16%), et belges (9,5%), mais on constate des reculs avec le Reste de l'UEE (-9%) et les Pays-Bas

TABLEAU 7.4
Evolution des tonnages avec les pays membres de l'UEE
Niveau 1994 (M. T.) et indices

	indices 100 en 1985				niveau
	1991	1992	1993	1994	1994
Benelux	123	123	107	114	78
imports	129	127	107	116	42
exports	116	118	106	112	36
Allemagne	112	112	108	115	54
imports	115	112	108	117	23
exports	111	113	108	113	31
RU Irlande	83	86	98	107	33
imports	74	73	84	95	20
exports	106	117	130	135	12
Italie	124	124	107	116	29
imports	133	131	112	133	11
exports	119	121	105	108	19
Espagne	192	192	190	222	22
imports	151	147	143	169	9
exports	239	245	246	285	13
Reste CEE	92	102	92	102	9
imports	71	65	47	73	4
exports	124	157	160	146	5
Total	116	117	109	118	224
imports	112	110	101	114	109
exports	120	124	118	123	115

Source : OEST-Douanes (SITRAM)

* Pour des raisons d'homogénéité du champ l'ex RDA a été incluse dans l'UEE en 1985 (réunification allemande fin 1989). De même, en raison de fortes ruptures des séries routières en 1993, avec les Iles britanniques, ces flux ont été reclassés dans le mode maritime (même si certains transitent par la Belgique).

(-2%). Notons enfin qu'en valeur, ces évolutions ne sont pas respectées notamment pour nos exportations vers l'Italie et les Iles britanniques (respectivement +15 et +20% en valeur, taux bien supérieurs à ceux des tonnages). Les valeurs unitaires moyennes progressent sensiblement toujours en raison de la moindre part des céréales.

TABLEAU 7.3
Evolutions des répartitions modales pour les échanges avec l'UEE

	Tonnages : millions T					Valeurs : Md F.				
	1990	1991	1992	1993*	1994	1990	1991	1992	1993*	1994
Imports	104	108	106	97	109	782	776	743	652	742
route	55%	55%	56%	56%	56%	72%	73%	73%	75%	75%
mer	26%	27%	27%	29%	29%	15%	16%	17%	17%	16%
fer	9%	8%	8%	6%	7%	7%	6%	5%	4%	5%
V.N.	6%	5%	5%	3%	4%	1%	1%	1%	0%	0%
air	0%	0%	0%	0%	0%	3%	2%	3%	3%	3%
Autres	4%	4%	5%	5%	5%	2%	2%	2%	1%	1%
Exports	111	112	116	110	115	797	853	858	733	827
route	45%	48%	48%	49%	52%	64%	63%	64%	65%	65%
mer	24%	22%	23%	25%	23%	17%	15%	16%	17%	16%
fer	15%	15%	14%	12%	12%	7%	7%	6%	6%	6%
V.N.	14%	13%	13%	11%	10%	2%	1%	1%	1%	1%
air	0%	0%	0%	0%	0%	4%	4%	4%	3%	4%
Autres	2%	2%	3%	2%	3%	7%	10%	9%	8%	8%

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

* Voir remarque du tableau 7.1

LES ECHANGES EXTERIEURS DE SERVICES DE TRANSPORT

Le solde des échanges de services de transport qui s'était fortement dégradé en 1993 (-1,2 Md F) en raison du recul du maritime et de l'aérien s'est plutôt redressé en 1994 (+0,4 Md F). Ce redressement est principalement dû à l'aérien en raison de la forte progression de 0,6 Md de F de son solde (1993 avait vu le centre fret de Roissy perturbé lors du conflit d'Air France); notons que cela traduit à la fois le succès des campagnes d'Air France destinées à remplir ses avions ainsi que celui du fret.

TABEAU 7.5
Solde des échanges de services de transport, hors services annexes
FAB-FAB, milliards de francs

	1990	1991	1992r	1993r	1994p
ferroviaire	1,4	1,7	1,7	1,6	1,6
routier	-1,0	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2
fluvial	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3
maritime	-1,6	-1,8	-2,8	-3,3	-3,4
aérien	-0,5	0,4	0,7	0,1	0,7
Tous modes	-2,1	-0,3	-0,8	-2,0	-1,6

Source : Insee-OEST

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

LE TRANSPORT ROUTIER

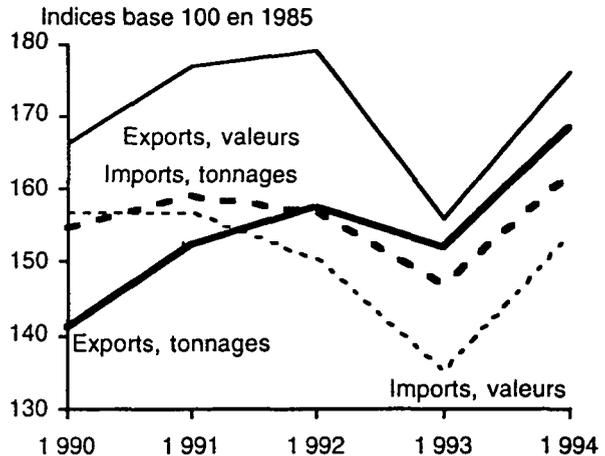
Evolution du volume transporté

Les échanges routiers qui ont subi fin 1992 le recul de l'activité, mouvement amplifié en 1993, se sont nettement développés en 1994. Les tonnages exportés dépassent largement ceux de 1992 (graphique 7.1) pour l'UEE. Les importations qui avaient reculé encore plus vivement ont suivi cette année le rythme de croissance des exportations.

L'Espagne reste un partenaire très dynamique (+19,3% en 1994 (après +4,3% en 93) notamment pour nos importations (+24%). Sauf en Allemagne, où les tonnages tous sens n'ont augmenté que de 7%, les croissances atteignent ou dépassent souvent 10%.

Les importations d'Italie et les exportations vers la Belgique et le Luxembourg approchent chacune les 15% alors que les mouvements symétriques dépassent juste 6%. Les échanges extracommunautaires évoluent fortement (+18%) mais de façon contrastée selon le sens (importations : +28%, exportations se limitant à +6,5%).

GRAPHIQUE 7.1
Evolution du commerce extérieur avec l'UEE par la route



Source : OEST-Douanes (SITRAM)

Par produit, les principales évolutions à l'importation concernent les engrais (doublement), les produits métallurgiques (23%), les produits chimiques (14,5%) et les produits manufacturés (13%). A l'exportation, elles s'observent pour les matériaux de construction (15,5%) et la plupart des produits importants progressent d'environ 10%.

La part modale routière dans les échanges avec les pays de l'UEE, progresse globalement d'un point comme en 1993. Cette évolution est surtout provoquée par les exportations (+2,5 points), surtout la Belgique (5 points) et l'Allemagne (2 points), l'Italie et les Pays-Bas. Néanmoins, cette part modale pour les importations recule

TABEAU 7.6
Evolution de la part modale routière dans notre commerce extérieur avec l'UEE selon les pays

Pays	année	Part de la route en %				
		1985	1991	1992	1993*	1994
Benelux		46,0	57,7	57,6	58,8	60,6
imports		49,9	64,4	63,3	64,8	64,8
exports		41,5	49,2	50,7	51,9	55,6
Allemagne		49,2	62,9	63,3	66,2	67,0
imports		53,9	70,1	71,1	76,3	74,9
exports		45,7	57,4	57,6	58,9	61,0
Italie		42,6	51,5	51,7	57,9	58,5
imports		59,7	63,5	64,1	70,6	68,0
exports		34,5	45,2	45,3	51,4	53,1
Espagne		63,3	69,9	72,9	74,5	76,0
imports		58,8	67,0	72,5	78,0	82,0
exports		68,5	72,0	73,3	72,1	71,9
Reste CEE		16,4	33,0	30,9	36,0	36,5
imports		13,5	34,0	36,4	47,1	35,2
exports		20,7	32,1	27,4	31,0	37,5
Total		38,4	51,5	51,5	52,5	53,6
imports		39,0	55,2	55,5	56,5	55,6
exports		37,9	47,9	47,9	49,0	51,6

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

d'environ 1 point, Italie et Allemagne (respectivement 2,5 et 1,5 points malgré la forte progression de l'Espagne (+4 points))

Les échanges de services de transport routier

Après la nette décroissance de 1993 (-5%), la Dépense Nationale de Transport Routier International a progressé de 3,2 Md F cette année (+ 10,5%) ; elle résulte directement des progressions décrites et d'une légère hausse des prix courants sur l'international de 1,4 %. Elle dépasse donc de 4,5% environ le niveau de 1992.

Nous avons fait une hypothèse conservatoire sur la part de notre pavillon en l'absence d'information sûre sur son évolution en 1994.

TABLEAU 7.7
Dépense Nationale de Transport Routier International, par pavillon en milliards de francs

	1990	1991	1992	1993	1994
France	15,6	16,7	17,2	16,1	17,8
Etranger	15,0	14,8	14,9	14,3	15,8
Ensemble	30,6	31,6	32,1	30,4	33,6
Evolution en %	6,2	3,1	1,7	-5,2	10,5

Source : OEST

Les ventes de services de transport auraient ainsi progressé sensiblement au même rythme que les achats; le solde des échanges de services de transport reste constant car le trafic tiers suit l'évolution générale.

TABLEAU 7.8
Echanges de service de transport routier FAB-FAB, en milliards de francs

	1990	1991	1992r	1993r	1994p
Export de services	6,6	7,1	7,2	6,8	7,5
Import de services	8,3	8,2	8,2	7,9	8,7
Solde	-1,8	-1,1	-1,0	-1,1	-1,2
Trafic tiers	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0
Solde global	-1,0	-0,3	-0,1	-0,2	-0,2

Source : OEST

LE TRANSPORT MARITIME

Compte tenu du net recul des exportations céréalières ce mode de transport suit des évolutions opposées selon le sens, soit +4,5% à l'importation et -12,4% à l'exportation. Ces évolutions sont elles mêmes contrastées selon la zone: les importations augmentent de 12% avec l'UEE et de 2,8% avec les autres zones ; pour les exportations ces taux sont respectivement de -4,2 et -18,7%

TABLEAU 7.9
Evolution du commerce extérieur avec l'UEE acheminé par mer

	1985	1991	1992	1993*	1994*
Tonnage Import.	31,4	29,3	28,9	28,3	31,6
(Mt) Export.	21,4	24,4	26,6	27,9	26,7
Total	52,8	53,6	55,5	56,2	58,4
Evolut. Import.	-1,2	-1,3	-2,2	12,0	
(%/an) Export.	2,2	9,0	5,1	-4,2	
Total	0,3	3,4	1,3	3,9	
Valeur Import.	112,5	123,2	123,8	109,5	120,3
(MF) Export.	106,5	131,1	137,1	124,9	135,4
Total	219	254	261	234	256
Evolut. Import.	1,5	0,5	-11,5	9,8	
(%/an) Export.	3,5	4,5	-8,9	8,4	
Total	2,5	2,6	-10,1	9,1	

Source : OEST-Douanes (SITRAM) *Voir note tableau 7.1. De plus, pour des raisons de comparabilité les trafics avec la Grande Bretagne par route ont été inclus dans le mode mer ceci pour toutes les années du tableau.

Nos échanges maritimes avec l'UEE ont surtout augmenté pour nos importations d'Italie (+31%), du Royaume-Uni et l'Irlande(+11%); par contre les reculs importants apparaissent avec l'ensemble des petits pays (Grèce, Portugal et Danemark) tant à l'importation (-7%) qu'à l'exportation(-19%). Les produits ici concernés dans l'intracommunautaire par de notables fluctuations sont :
- à l'importation, les produits manufacturés (+14%), les matériaux de construction et les engrais .
- à l'exportation les céréales (-23%), les matériaux de construction (+46%) et les produits manufacturés (+8%)

Pour les échanges maritimes avec les pays extérieurs à l'UEE, les principales variations touchent
- à l'importation, les denrées alimentaires (+14%), le charbon (-10%), les minerais (+27%) et les engrais (+12%)
- à l'exportation, surtout les céréales (-38%), puis les denrées alimentaires, les produits raffinés (autour de -10% chacun) et les produits métallurgiques (-19%). Seuls les matériaux de construction progressent de 7%.

TABLEAU 7.10
Evolution du commerce extérieur, hors UEE, acheminé par mer

	1985	1991	1992	1993**	1994**
Tonnage Import.	122,2	148,5	143,7	131,9	135,6
(Mt) Export.	31,8	28,9	30,1	36,1	29,3
Total	154	177	174	168	165
Evolut. Import.	3,3	-3,2	-8,2	2,8	
(%/an) Export.	-1,6	4,0	19,9	-18,7	
Total	2,4	-2,0	-3,4	-1,8	
Valeur Import.	249,9	217,5	189,2	176,2	183,0
(MF) Export.	199,2	157,8	148,9	180,7	181,8
Total	449	375	338	357	365
Evolut. Import.	-2,3	-13,0	-6,9	3,9	
(%/an) Export.	-3,8	-5,7	21,4	0,6	
Total	-2,9	-9,9	5,6	2,2	

Source : OEST-Douanes (SITRAM)
** nouvelle définition modale (frontière communautaire).

Le solde négatif des échanges de services de transport maritime qui s'était aggravé de 0,5 Md F en 1993 évolue peu en 1994, les ventes et les achats diminuant chacun de 300 millions F. Parmi les premières, les recettes nettes en devises dues aux trafics tiers de notre armement sont de l'ordre de 4 Md F (Balance des Paiements).

TABLEAU 7.11

Echanges de services de transport maritime MdF

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Exportations	12,5	12,5	13,2	11,3	11,8	11,5
Importations	14,3	14,1	15,1	14,0	15,2	14,9
Solde	-1,7	-1,6	-1,8	-2,8	-3,3	-3,4

Source : Insee (Comptes nationaux)

Notes:

- a) Les trafics maritimes ne prennent pas en compte ici les trafics détournés vers des ports étrangers (voir encadré ci-dessous)
- b) Une partie importante des trafics et du chiffre d'affaires de l'armement français concerne les trafics tiers. (voir ci-contre)

Les problèmes statistiques liés au transport maritime

Après les difficultés rencontrées ces dernières années et mentionnées dans les précédents rapports, la Direction de la Flotte de Commerce, a entrepris un programme d'études sur les indicateurs du transport maritime. La première étape a été d'estimer la Dépense nationale de transport maritime de notre commerce extérieur sur les **seules lignes régulières** en 1993 à partir notamment des données portuaires (y compris belges) ; celles-ci donnent une bonne information sur les conditionnements or elle est indispensable pour le partage tramping, ligne régulière.

Notons que la part de ces tonnages (ligne régulière) qui est détournée vers un port étranger atteint 25% dans chaque sens.

TABLEAU 7.12

Dépense nationale de ligne régulière en 1993

	Millions de T.	Md F 93
TransManche	17,3	2,3
Europe hors TransManche	3,0	0,7
Hors Europe	15,8	10,8
Total	36,1	13,8

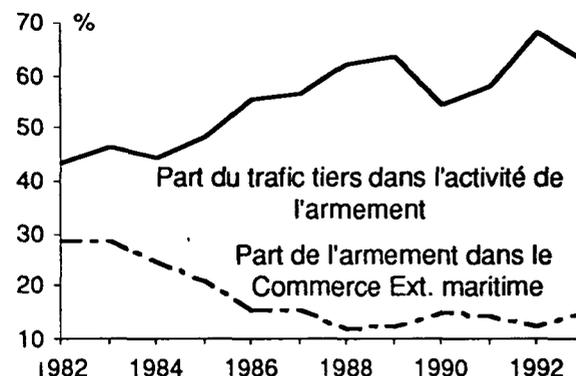
Source : Direction de la Flotte de Commerce.

Rappelons pour mémoire quelques spécificités du secteur:

- la notion de pavillon perd beaucoup de sa signification avec les pays de libre immatriculation
- la difficulté de recueillir des données fiables sur les prix maritimes (seuls l'Allemagne et les Etats Unis ont adopté des dispositions à cette fin)
- le développement de l'intégration de la chaîne de transport surtout pour les conteneurs (service porte à porte) qui inclut des services non pris en compte ci-dessus et que les opérateurs prennent en compte dans la maîtrise de leur marché, à savoir :
 - a) le passage portuaire (environ 10 MdF de CA en 1985 pour les ports français), qui lui même se décompose en plusieurs prestations distinctes.
 - b) l'acheminement portuaire (environ 7 MdF en métropole), i.e. le transport de la marchandise entre l'expéditeur ou le destinataire et le port maritime.

GRAPHIQUE 7.2

Evolutions relatives de deux activités de l'armement (en % des tonnages)



Source : C.C.A.F. et OEST (Sitram)

En tonnages la part du trafic tiers dans l'activité de l'armement a nettement progressé depuis 1982 mais sa contribution au Commerce Extérieur a nettement décliné jusqu'en 1988 pour se stabiliser ensuite autour de 15%. En valeur, cette dernière part est néanmoins plus importante car se concentrant sur les marchandises diverses de prix unitaire plus élevé.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Après une très mauvaise année 1993, le rail, avec une croissance globale de 16%, ne reprend qu'une partie du terrain perdu et ceci presque uniquement à l'importation avec l'UEE (+23% soit 7,3 M. T., contre 9 M. T. en 1991). A l'exportation la croissance globale n'est que de 1,1% (+3,7% avec l'UEE, mais -9% avec les autres pays).

TABLEAU 7.13

Evolution des échanges ferrés avec la CEE.

		1985	1991	1992	1993	1994
Tonnage (Mt)	Import.	14,8	9,0	8,1	5,9	7,3
	Export.	18,9	16,6	16,1	13,7	14,2
	Total	33,6	25,7	24,2	19,6	21,5
Evolut. (%/an)	Import.		-7,9	-10,1	-26,8	22,7
	Export.		-2,1	-3,5	-14,9	3,7
	Total		-4,4	-5,8	-18,9	9,4
Valeur (MF)	Import.	50,8	50,2	36,6	28,5	33,4
	Export.	46,2	56,0	53,3	41,5	50,4
	Total	97	106	90	70	84
Evolut. (%/an)	Import.		-0,2	-27,1	-22,3	17,4
	Export.		3,3	-4,8	-22,0	21,2
	Total		1,5	-15,3	-22,1	19,7

Source : OEST - Douanes (SITRAM)

TABLEAU 7.14
Les échanges de service de transport ferroviaire
 FAB-FAB, en milliards de francs

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Exportations						
voyageurs	1,56	1,46	1,52	1,46	1,36	1,36
marchandises	0,85	0,89	1,08	1,05	1,01	0,97
Total	2,41	2,34	2,61	2,51	2,37	2,32
Importations						
voyageurs	0,72	0,76	0,67	0,59	0,47	0,57
marchandises	0,22	0,19	0,25	0,27	0,28	0,14
Total	0,94	0,95	0,92	0,85	0,75	0,71
Solde	1,47	1,39	1,69	1,65	1,62	1,61

Source : Insee - OEST

Cette croissance des importations est concentrée sur le Benelux et l'Allemagne et concerne surtout les produits métallurgiques, les produits chimiques et un peu de charbon.

Le solde positif des échanges de service de transport ferroviaire reste stable depuis quatre ans ; cette stabilité en 1994, résulte simultanément de la baisse des achats de transport de marchandises et de la remontée des achats de services voyageurs au niveau de 1992.

LE TRANSPORT AÉRIEN

D'après les données douanières, les tonnages aériens auraient globalement progressé de 5%. Ce serait surtout les exportations (+10%) et encore plus fortement les zones extérieures à l'UEE (+19%). Le taux global n'est en tout cas pas compatible avec celui d'Aéroports de Paris dont le tonnage fret a progressé de 15,5% (après le blocage des pistes de Roissy en 1993 lié au conflit d'Air France) même si Paris, Bruxelles, Amsterdam et Francfort sont partiellement en concurrence.

TABLEAU 7.15
Echanges de service de transport aérien
 FAB-FAB, en milliards de francs

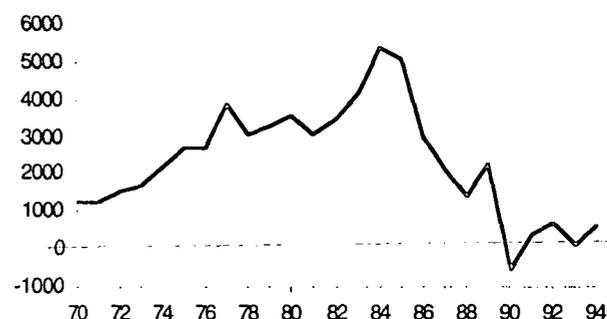
	1989	1990	1991	1992r	1993r	1994p
Exportations						
Passagers	13,8	13,3	13,5	14,2	13,9	13,6
Fret (yc traf.tiers)	5,1	5,1	4,6	4,8	4,5	5,3
Location d'avion	0,4	0,4	0,8	0,6	0,7	0,7
Total	19,3	18,7	18,9	19,6	19,1	19,6
Importations						
Passagers	13,9	16,0	15,9	15,4	15,4	15,1
Fret	2,0	1,9	0,8	1,7	1,6	1,9
Location d'avion	1,1	1,4	1,7	1,8	2,0	2,0
Total	17,0	19,3	18,5	18,8	18,9	18,9
Solde	2,3	-0,5	0,4	0,7	0,1	0,7

Source : Insee

Contrairement aux années précédentes nous avons oté le spatial (centre de tir de Guyane) qui sont des importations car hors du territoire métropolitain. Il ne s'agit pas à proprement parler de transport aérien classique.

Les données 1993 ont fortement été révisées, lors de la dernière campagne des comptes de l'INSEE, tant pour les passagers que pour le fret. Le solde s'était néanmoins fortement dégradé cette année là (-0,6 Md F.). En 1994, ce solde retrouve le niveau de 1992 grâce au progrès importants des ventes de services fret (+0,8 Md F.). Par contre le niveau des locations d'avions (importations) reste très élevé (2 Md F.).

GRAPHIQUE 7.3
Solde des échanges de services de transport aérien
 en millions de francs



Source : Insee (hors spatial)

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

Chapitre 8

L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Si les budgets des transports terrestres et de la mer sont en hausse, les autres postes du budget du Ministère des Transports pour 1995 seront plutôt revus à la baisse. En 1994, les recettes des administrations générées par les transports progressent de manière importante (+10,5%). Cela résulte essentiellement de la hausse de la TIPP intervenue au début de l'année. La croissance des dépenses des administrations pour les transports continuent de se ralentir aussi bien pour l'État (+1,3% en 1994 contre 2,6% en 1993) que pour les collectivités locales (2,6% contre 6,8%), mais reste, malgré tout, positive en volume.

Les administrations publiques (APU), État (APUC) et collectivités locales (APUL) jouent un rôle important dans les transports. L'État, à travers son budget, investit dans le réseau routier national et subventionne les grands gestionnaires d'infrastructures. Il tire aussi d'importantes recettes de l'activité transport, principalement de la TIPP. Les collectivités locales interviennent plus massivement au niveau des dépenses, plus de 123 MdF sur les 205 MdF que les APU consacrent au domaine.

LE BUDGET DES TRANSPORTS EN 1995

Les crédits destinés aux transports dans la loi de finances initiale de l'année 1995 (LFI 95) s'accroissent de 1,7%. Alors que le budget des transports terrestres et celui de la mer augmentent, les crédits consacrés aux autres domaines baissent en termes de moyens de paiement. La prise en compte d'autres sources de financement amènerait à nuancer ces évolutions.

Pour la Direction des Routes, les crédits de paiement, comparés à ceux de la LFI 94 reculent de 6,6%. Mais si on prend en compte le remboursement d'Autoroute de France et les crédits du Fonds d'Investissement des Transports Terrestres (FITT) et ceux du compte d'affectation spéciale de l'Île de France, les moyens de paiement réels s'accroissent de plus de 20%.

Le programme d'investissement est en hausse de plus de 30%. 70% des crédits sont destinés aux contrats État-Régions du XI^{ème} plan et à l'accélération d'opérations significatives pour l'aménagement du territoire, route des estuaires, route Centre-Europe-Atlantique, liaison Lyon-Toulouse. Par ailleurs, 1,66 MdF seront consacrés au programme de désenclavement du Massif Central (A20 Vierzon-Brive et A75 Clermont-Béziers). Les crédits d'entretien du réseau augmentent de 5,1%. L'accent sera mis sur l'entretien préventif. Le taux de couverture des besoins dans ce domaine sera maintenu à 100% pour les voies rapides urbaines et porté de 69 à 74% pour le reste du réseau renforcé. Les crédits consacrés à la résorption des points noirs progressent de 31%.

Les crédits de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière sont stables. Ils concernent des actions d'informations, de sensibilisation et de formation des conducteurs. L'effort en matière d'exploitation routière sera poursuivie avec Sirius en Île de France, Marius à Marseille, Coraly en Rhône-Alpes, Erato à Toulouse et Aliénor en Aquitaine.

Le budget de la Direction des Transports Terrestres s'accroît de 2,8% en moyens de paiement. Les crédits destinés à la SNCF, y compris ceux destinés à la caisse de retraite des cheminots, augmentent de 3%, 13,7 MdF pour les charges de retraites soit +4,3%, 4,3 MdF au titre du service de la dette (+1,5%) et 12,2 MdF correspondant aux charges d'infrastructures (2,8%). A cela s'ajoute 6,1 MdF au titre des missions de service public et des tarifs sociaux et 0,15 MdF pour la modernisation du réseau ferré.

Les concours au fonctionnement des transports collectifs en Île de France sont en hausse sensible (+7,3% soit 5,6 MdF) pour compenser une baisse conjoncturelle du versement transport. En matière d'investissement, aux crédits du budget 1995 (606 MF) s'ajoutent les crédits du FARIF. Ces crédits permettent la poursuite des projets de la SNCF (RER D et Éole) et ceux de la RATP (Météor et tramway du Val de Seine).

Les aides à l'investissement dans les transports urbains de province augmenteront de 37% (578 MF).

Les crédits destinés à la voie d'eau se montent à 135 MF (-7,5%) dont 94 pour VNF.

Enfin il faut signaler la création par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire d'un fond d'investissement pour le transport terrestre intégré dans un compte d'affectation spéciale de 2 MdF dont 650MF destinés à la route, 224 MF pour le combiné, 109MF pour les voies navigables et 1007 MF pour les autres transports terrestres, alimenté par des taxes sur les péages et la production d'électricité de la CNR.

Le budget du transport aérien, pour sa part inscrite au budget général, se monte à 1,99 MdF auxquels s'ajoutent 650MF de crédits de recherche amont inscrits au budget de la Défense; l'essentiel est destiné au développement des programmes de l'aéronautique civile. Mais on doit lui adjoindre le budget annexe de l'aviation civile (soit plus de 8MdF en 1995) financé à plus de 60% par les redevances de routes et les services terminaux. Ce budget annexe est quasiment stable (+0,8%) après des années de forte croissance. Les tarifs des redevances de navigation aérienne accusent des baisses de 1% (route) et de -6,7% (services terminaux). En investissement, l'effort de modernisation des équipements de la navigation aérienne sera poursuivi afin d'améliorer la sécurité et la régularité des vols.

Les crédits destinés à la mer s'accroissent de 11,8%. La subvention de l'État à l'Établissement National des Invalides de la Marine (ENIM) représentent plus de 70% de ces crédits. Ils permettront cette année une réduction des

TABLEAU 8.1

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

	1991	1992	1993	1994	1995
Mer	6,4	6,7	6,3	5,7	6,4
Sécurité Routière	0,8	0,8	0,8	0,5	0,5
Routes	8,0	8,1	8,2	7,6	7,1
Transport terrestre	43,0	44,5	40,5	43,0	44,2
Aviation civile	6,0	9,7	2,6	2,4	2
Ensemble (mds)	64,2	69,6	58,4	59,2	60,2
en évol. n/n-1(%)	6,6	8,4	-16,1	1,4	1,7
Budget général	1280	1322	1367	1427	1454
en évol. n/n-1(%)	4,9	3,3	3,4	4,4	1,9
Part transports dans le budget(%)	5,0	5,3	4,3	4,1	4,1

Source : Note bleue - Projet de Loi de Finances

cotisations sociales des marins de commerce et des pêcheurs. A cela, il convient d'ajouter des concours à l'investissement des armateurs de commerce (150MF d'autorisations de programmes) et à la consolidation et la modernisation des entreprises maritimes en particulier pour les lignes régulières (90MF). Le budget de la Direction des Ports et de la Navigation Maritimes diminue de 1,2% en 1995 (+1,3% pour le fonctionnement et -5,3% pour les investissements). Les crédits destinés aux ports (642 MF soit 84% du budget) sont en légère hausse (+0,9%). Ils sont destinés, d'une part à l'entretien, à l'exploitation et aux grosses réparations et d'autre part, aux besoins prioritaires d'équipement nouveaux de capacité et de modernisation, notamment dans le cadre des contrats de plan Etat-Région (Rouen, Nantes et Marseille). Ces crédits permettront d'améliorer la compétitivité des ports face à la concurrence internationale que renforcera la loi portant réforme de la domanialité.

RECETTES DE L' ADMINISTRATION LIÉES À L'ACTIVITÉ TRANSPORT

Les recettes des administrations liées aux transports ⁽¹⁾ dont le rythme de croissance s'était ralenti sur la période 1990-1992 (+2,6% par an de 1990 à 1992 contre 6,5% par an sur la période 1985-1990) bénéficient d'un certain dynamisme pour les années 1993 et 1994 (+8,6% en moyenne annuelle). (tableau 8.2). Si les recettes s'accroissent de nouveau en 1994 (+12,5%), c'est essentiellement le fait de l'augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), + 9,9% en moyenne par an en 1993 et 1994 contre seulement 1,7% par an de 1990 à 1992 et plus de 7% par an pour la période 1985-90. En effet, depuis deux ans, la TIPP a augmenté à trois reprises: en juillet et août 1993 (augmentation de 28 cts par litres), puis en janvier 1994. Cette dernière a particulièrement touché le gazole (+4,0%) et le super sans plomb (+3,6%), tandis que la taxe sur le super plombé, traditionnellement plus fiscalisé, n'a été augmentée que de +2,3%. En outre, l'augmentation des recettes des APU générées par les carburants est, dans une moindre mesure tirée par la progression des volumes consommés: pour 1994, le volume de gazole consommé a

⁽¹⁾ Les recettes de TVA (environ 100 milliards uniquement pour la route dont 15% sur la TIPP) ne sont pas prises en compte car il ne s'agit pas d'un impôt spécifique aux transports.

TABLEAU 8.2

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

	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Route (*)	24,7	27,0	28,1	28,6	29,5	30,6
Voie navigable	0,1	0,1	0,5	0,6	0,6	0,6
Aviation civile	2,6	3,2	3,8	4,8	4,8	6,0
Taxe sur les hydr	102,4	105,0	107,0	108,6	116,4	131,0
Total	129,7	135,3	139,4	142,5	151,2	168,2
Vers. transport	12,8	13,3	14,7	16,0	17,0	17,5

Source : Insee, CPDP, CERTU

Note : (*) Pour 1994, certains postes ont été estimés par l'OEST

progressé de 7,3% et engendre des recettes supérieures à la perte issue du recul de la consommation d'essence (-2,7%).

Les recettes liées au parc automobile, notamment les taxes sur les assurances, les timbres fiscaux sur les cartes grises et les vignettes, collectés au profit des APU, augmentent de +3,8% en 1994. Après une année morose, l'augmentation des ventes d'automobiles a stimulé les recettes de cartes grises, tandis que l'augmentation du parc a entraîné celle des vignettes.

La croissance du versement transport, levé par les autorités organisatrices des transports urbains, qui avait été très élevée entre 1990 et 1992, a diminué; en 1994, il n'aurait augmenté que d'environ 3%. Les recettes de l'aviation civile, qui alimentent le budget annexe correspondant, subissent les effets du ralentissement des trafics après les fortes augmentations passées (+15% de

GRAPHIQUE 8.1

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

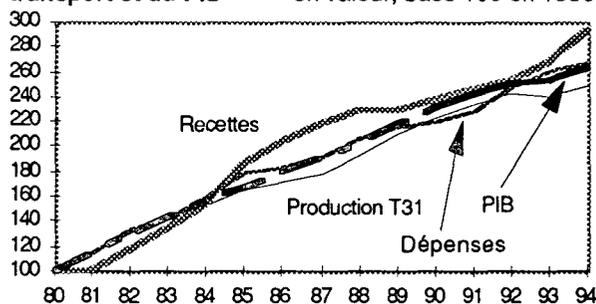


TABLEAU 8.3

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

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
SNCF						
Subv. d'explo.	19,3	20,5	18,1	16,0	16,5	17,0
Comp. réduc. tarif.	5,6	5,6	6,8	7,0	6,8	7,3
Ch. de retraite	12,1	13,8	15,1	15,0	14,5	14,4
Total	37,0	39,9	40,0	38,0	37,9	38,6
RATP						
Subv. d'explo.	6,1	5,5	5,2	5,5	5,9	5,9
Comp. réduc. tarif.	2,4	2,5	2,8	2,8	3,2	3,1
Total	8,6	8,0	8,0	8,3	9,1	9,0

Source : Insee, Direction de la Comptabilité Publique

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

1985 à 1992). Enfin celles des voies navigables s'accroissent de 1,6%.

Jusqu'en 1992, les recettes et les dépenses que les administrations consacrent aux transports, évoluaient de concert (de +8,4% et +8% par an de 1980 à 1992). A partir de 1993 et encore en 1994, le parallélisme est rompu; les recettes augmentent fortement, alors que les dépenses progressent au rythme de la production de la branche transport (*graphique 8.1*).

DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

L'effort financier des APU pour les transports, mesuré par la part de leurs dépenses transport dans le PIB marchand, n'a pas faibli de 1985 à 1992, restant autour de 3,3%. Alors qu'en 1993, l'augmentation des dépenses transports des APU s'était chiffrée à 2,6%, elle se monte à 2% en 1994. Une partie de ces dépenses (42%) est destinée aux transports collectifs urbains et au rail. La SNCF et la RATP en reçoivent la plus grosse part, sous forme de transferts qui se montaient en 1993 à 47,6 milliards (*tableau 8.3*). En 1993, les versements reçus par la société ferroviaire au titre des subventions d'exploitation et des compensations pour réduction tarifaire ont augmenté de 1,8%, tandis que ceux dévolus à la RATP ont diminué de 1%.

A ces transferts, il faut ajouter la contribution de l'État au régime de retraite de la SNCF, 14 milliards en 1993, et depuis 1991, la prise en charge par l'État d'une partie de la dette de la SNCF (38 milliards de francs) qui transfère aux pouvoirs publics les charges de remboursement y afférant. Les conventions des comptes nationaux ont conduit à classer ce remboursement en "Versement au service annexe de la dette". Celui-ci s'élevait en 1993 à 4,3 milliards de francs. Il faudrait aussi intégrer le compte spécial du trésor, institué en 1993 et abondé par les recettes des privatisations, d'un montant de 1,8 milliards en 1993, qui s'est traduit par une dotation en capital à la SNCF. Enfin les deux sociétés nationales bénéficient, en 1993 de subventions d'investissement pour 4,3 milliards de francs.

ANALYSE FONCTIONNELLE DES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS

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

En 1994, les administrations publiques ont consacré 205 milliards de francs aux transports, soit 8,2% de leurs dépenses contre 10% au début des années 70. Leur effort pour ce secteur, après avoir été stable sur la période 1970-1977, avait chuté jusqu'en 1986. Il s'est légèrement redressé jusqu'en 1991, pour fléchir en 1992 et 1993, baisse qui semble s'infléchir en 1994. Cela a d'abord résulté pour partie d'un certain désengagement de l'État ⁽²⁾ à l'occasion des lois de décentralisation

⁽²⁾ Durant les deux dernières décennies le partage des rôles entre État et collectivités locales s'est modifié avec le déclassement de routes nationales et surtout les lois de décentralisation, biaisant les comparaisons sur longue période. A cela s'ajoute l'effet de la globalisation des subventions qui a entraîné mécaniquement, à la fin des années 70, une baisse des dépenses de transport de l'État.

TABLEAU 8.4

La part des transports dans l'ensemble des dépenses des administrations de 1980 à 1994 en %

	part des transports dans les dépenses de			
	fonction. des APUC	investi. des APUC	fonction. des APUL	investi. des APUL
1980	5,7	16,8	13,7	22,2
1985	5,0	13,3	14,7	23,6
1993	4,0	15,9	13,6	21,1
1994	3,6	17,3	14,8	23,5

Source : Insee, OEST

TABLEAU 8.5

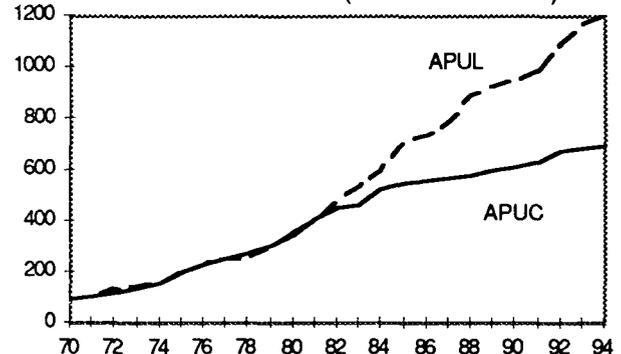
Le partage entre APUC et APUL des dépenses pour les transports de 1980 à 1994 en %

	dépens. APU dans trans. (en milliards)	part des APUC fonct. invest. (en %)		part des APUL fonct. invest. (en %)	
		fonct.	invest.	fonct.	invest.
1980	76,8	41,6	11,4	27,2	19,8
1985	135,6	40,5	7,3	32,1	20,1
1993	200,7	28,0	12,3	35,4	24,3
1994	204,9	27,9	12,2	36,3	23,7

Source : Insee, OEST

GRAPHIQUE 8.2

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



(*graphique 8.2*). Alors que depuis 1988, les dépenses des APUC et des APUL évoluent parallèlement, cette année, l'effort des collectivités locales devient plus fort que celui administrations centrales. Les autres dépenses se sont accrues de 6,4% par an de 1989 à 1993 contre 4,7% pour celles destinées aux transports.

Les dépenses des APUC

Pour l'État, la part des dépenses d'investissement est modeste (31%) (*graphique 8.3*) et surtout destinée à la route (16%). Ces dépenses qui avaient décliné de 1980 à 1985, ont connu dans la deuxième moitié de la décennie une croissance sensible avec le programme autoroutier. (*tableau 8.6*).

Dans les dépenses de fonctionnement, la part du fer prédomine (35%). On y trouve les subventions d'exploitation de la SNCF et les charges de retraites des chemins. Ce type de dépense connaît une croissance faible depuis 1985 (+1,3% par an). Les autres postes de dépenses pour l'État sont les subventions destinées à la RATP (5,6%) ainsi que les dépenses de fonctionnement pour la route (13%), pour le transport aérien (8,4%) ou pour le maritime (3,6%). Une part importante de ces

dépenses est constituée de frais de personnel, 70% pour la route comme pour l'aviation civile et 35% pour le transport maritime, où la part des subventions d'exploitation prédomine.

Seules les dépenses de fonctionnement des transports aériens connaissent une croissance continue, +8,6% de 1980 à 1985, +10,1% de 1985 à 1990 et +11,3% de 1990

TABLEAU 8.6

Evolution, en francs courants des dépenses de transport des APU, de 1980 à 1994 en %

	des APUC			des APUL		
	1980 à 1985	1985 à 1990	1990 à 1994	1980 à 1985	1985 à 1990	1990 à 1994
Dépenses de fonct.						
-pour la route	6,5	0,7	0,5	15,3	7,9	5,7
-pour le ferroviaire	12,7	0,8	-2,6	n.s	n.s	n.s
- pour le maritime	15,2	-5,9	3,2	n.s	n.s	n.s
-pour l'aérien	8,6	10,1	11,3	n.s	n.s	n.s
-pour les tr. coll. urb	15,8	-0,6	1,4	16,5	-6,0	-9,9
- autres	10,9	-0,1	-20,8	20,1	7,9	5,7
total	11,5	1,0	-0,3	15,8	5,8	6,5
Dépenses d'invest.						
-pour la route	3,7	13,1	2,2	9,1	12,6	5,4
-pour les tr. coll. urb	n.s	5,4	18,7	24,4	-2,9	7,7
- autres	-0,5	-0,8	3,5	22,8	8,0	4,9
total	2,6	7,6	14,9	12,3	7,5	5,6
Total transports	9,8	2,1	3,3	14,4	6,5	6,1

à 1994. Tous les autres postes de dépenses de fonctionnement connaissent des évolutions inférieures à l'inflation.

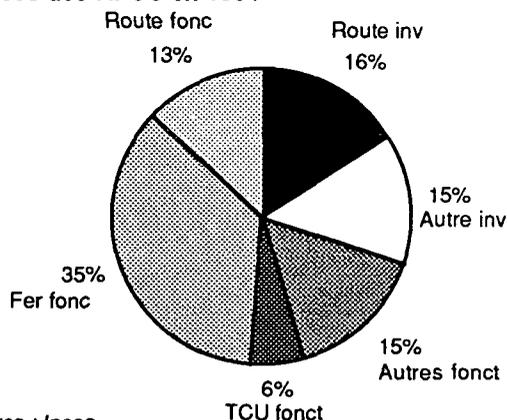
Entre 1990 et 1994, la croissance des investissements de l'Etat en transports collectifs urbains s'élève à 18,7%, elle résulte de sa participation à des grands travaux initiés par la RATP (Météor).

Les dépenses des APUL

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

GRAPHIQUE 8.3

Part des principales fonctions dans le total des dépenses des APUC en 1994



Source : Insee

contribuent au développement économique. Enfin les grandes agglomérations de province confrontées au problème de la congestion urbaine, se sont fortement engagées dans les transports collectifs.

L'investissement représente 39% de leurs dépenses pour les transports (graphique 8.4) et couvre 66% des investissements des APU dans ce domaine. Il s'est accru de 5,6% l'an de 1990 à 1994, marquant ainsi un certain ralentissement par rapport à la période 1985-1990 (7,5%). Cela concerne pour l'essentiel deux domaines, les routes et les TCU. Pour les routes, les départements et les régions interviennent pour le réseau interurbain à hauteur de 29 milliards dont 11 pour les régions (pour l'année 1992). L'augmentation de l'importance relative des régions dans le financement du réseau routier constitue un changement important par rapport aux années précédentes. Les investissements pour la voirie urbaine sont réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux, pour un montant de 15 milliards.

Les TCU sont le deuxième domaine où les APUL investissent. Les dépenses s'étaient fortement accrues de 1980 à 1985 pour fléchir ensuite. On assiste, à partir de 1990, à un redémarrage dans ce secteur (+7,7% en moyenne de 1990 à 1994).

Cet effort est piloté par l'autorité organisatrice qui peut être une commune ou un regroupement intercommunal. Les dépenses de fonctionnement concernent les mêmes domaines, la part des TCU étant, relativement à l'investissement, plus importante. Les recettes versées par les usagers ne couvrant que 60% des dépenses d'exploitation, les autorités organisatrices voient leurs dépenses correspondantes augmenter de 6% de 1985 à 1990 et de 9,9% de 1990 à 1994.

TABLEAU 8.7

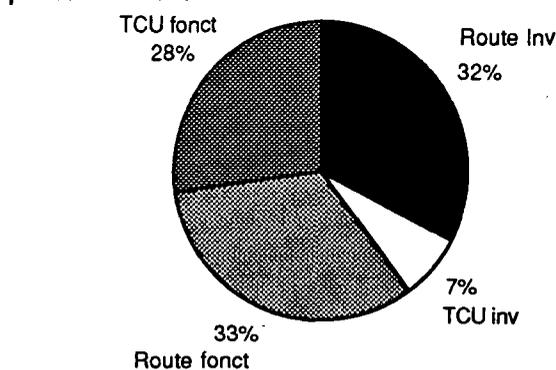
Les dépenses de transport des APUL selon le type de collectivité en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991	1992
Départements	31,7	33,4	33,6	31,8	33,1
Communes de - 10000 ha	10,0	10,1	10,9	12,1	12,5
Communes de +10000 ha	21,2	21,4	21,4	24,2	25,2
Regroup de coll. loc	18,2	18,2	16,4	17,5	19,2
Régions	4,1	4,8	7,0	8,0	14,3
STP	6,1	6,9	7,6	8,0	8,0
Total	91,3	94,8	96,9	101,6	112,3

Source : Direction de la Comptabilité Publique, OEST

GRAPHIQUE 8.4

Part des principales fonctions dans le total des dépenses des APUL en 1994



Source : OEST