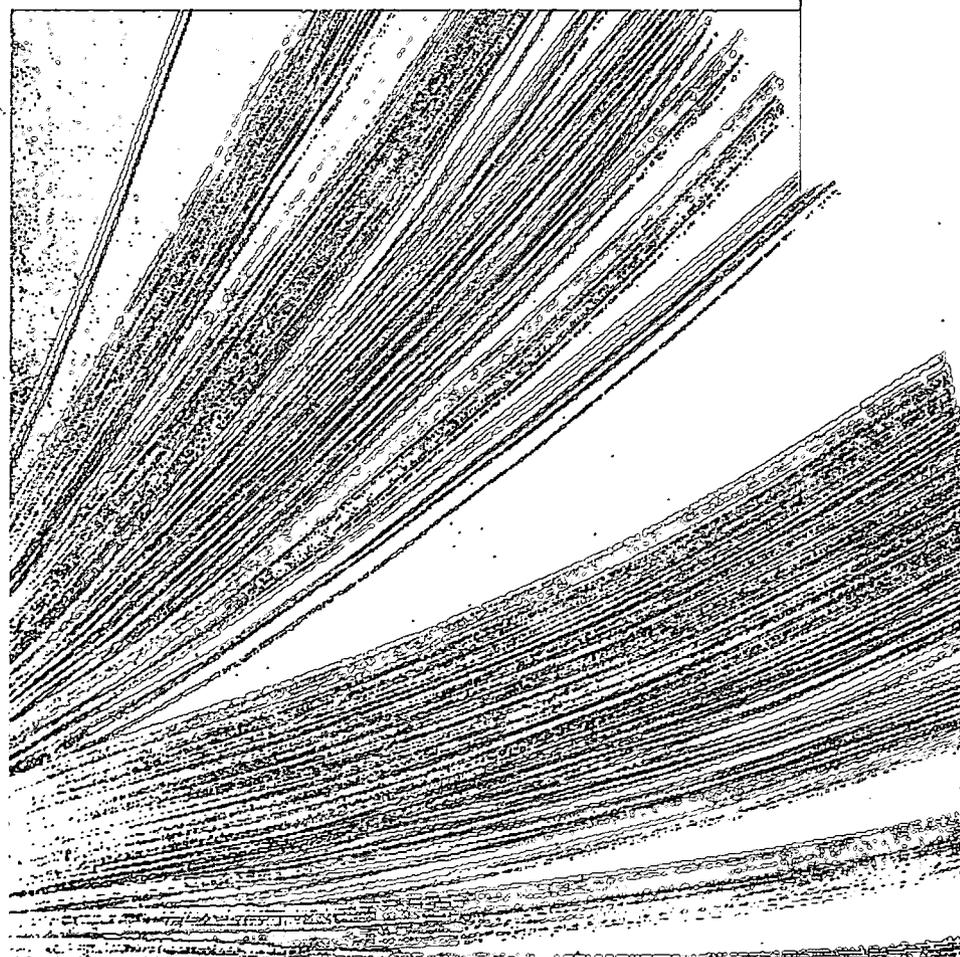


ÉCONOMIE  
GÉNÉRALE

LES TRANSPORTS  
EN 1995

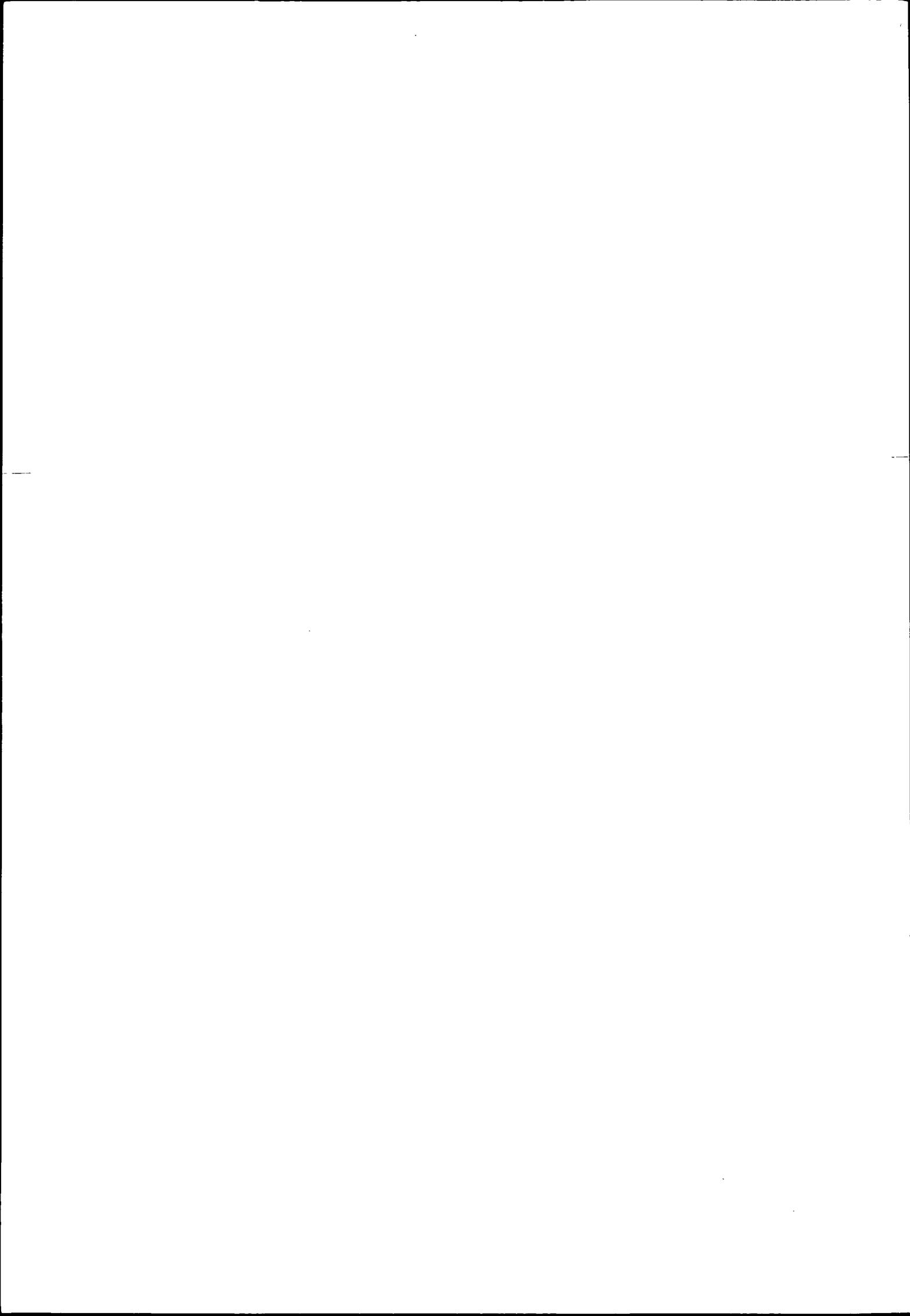
INSEE RÉSULTATS



MELT  
DAEI-SES



INSEE



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère de l'Économie  
et des Finances

Institut national  
de la statistique  
et des études  
économiques

Direction générale  
18, boulevard Adolphe Pinard  
75675 Paris cedex 14  
Téléphone: 41 17 50 50  
Télex 204924 F INSEE

Directeur de la publication  
Paul Champsaur

DIFFUSION/ABONNEMENTS  
ET VENTES

Voir en fin de volume

Mise en page

Secrétaire de fabrication

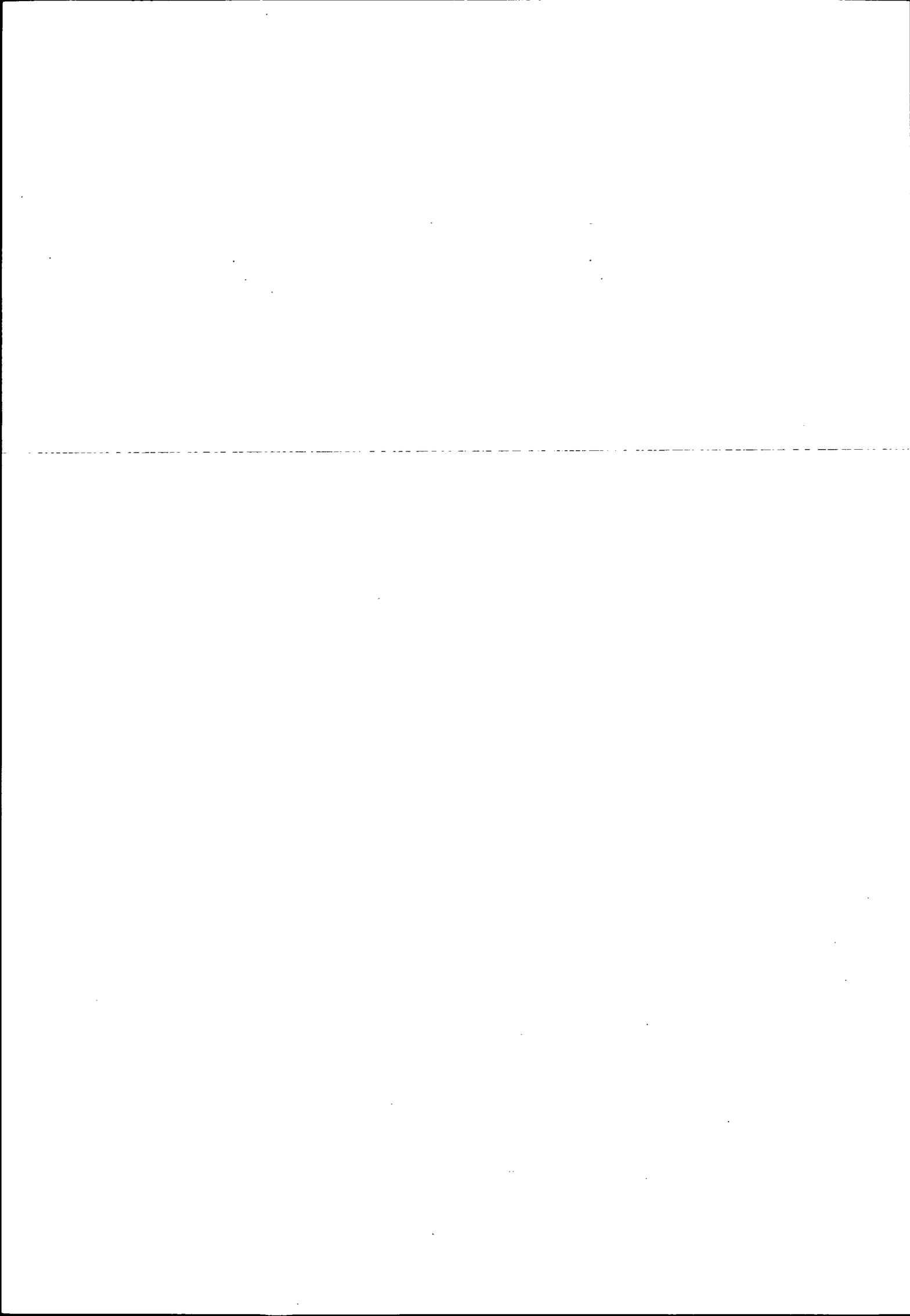
Impression  
Imprimerie nationale

© Insee 1996  
ISSN 0998-4712  
ISBN 2-11-066 469X

# LES TRANSPORTS EN 1995

## SOMMAIRE

Encadré introductif .....	5
<b>PREMIERE PARTIE : LE RAPPORT</b>	<b>7</b>
Résumé .....	9
1. L'environnement économique .....	11
2. Les trafics et les transports .....	17
3. La branche des transports .....	33
4. Les prix et les coûts .....	41
5. Les entreprises .....	45
6. Les ménages et les transports .....	53
7. Les échanges extérieurs .....	59
8. L'État et les Collectivités Locales .....	63
9. Les infrastructures .....	67
10. Les données sociales et le marché du travail .....	75
11. Les transports en Europe .....	81
<b>DEUXIEME PARTIE : LES DOSSIERS</b>	<b>89</b>
1. Le compte satellite .....	91
<b>TROISIEME PARTIE : LES ANNEXES</b>	<b>99</b>
0. Les nomenclatures d'activité .....	101
1. L'environnement économique .....	105
2. Les trafics et les transports .....	107
3. La branche des transports .....	118
4. Les prix et les coûts .....	134
5. Les entreprises .....	138
6. Les ménages et les transports .....	156
7. Les échanges extérieurs .....	159
8. L'Etat et les Collectivités Locales .....	160
9. Les infrastructures .....	170
<i>Bibliographie</i> .....	171
<i>Sigles et abréviations</i> .....	172
<i>Index</i> .....	174
<i>Remarques des membres de la Commission</i> .....	179



## 33<sup>ème</sup> rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

*La Commission des Comptes des Transports de la Nation s'est réunie le 26 juin 1996 sous la présidence de Monsieur Christian Brossier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1995.*

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

*Chapitres:*

- 1 - L'environnement économique*
- 2 - Les trafics et les transports*
- 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 :*

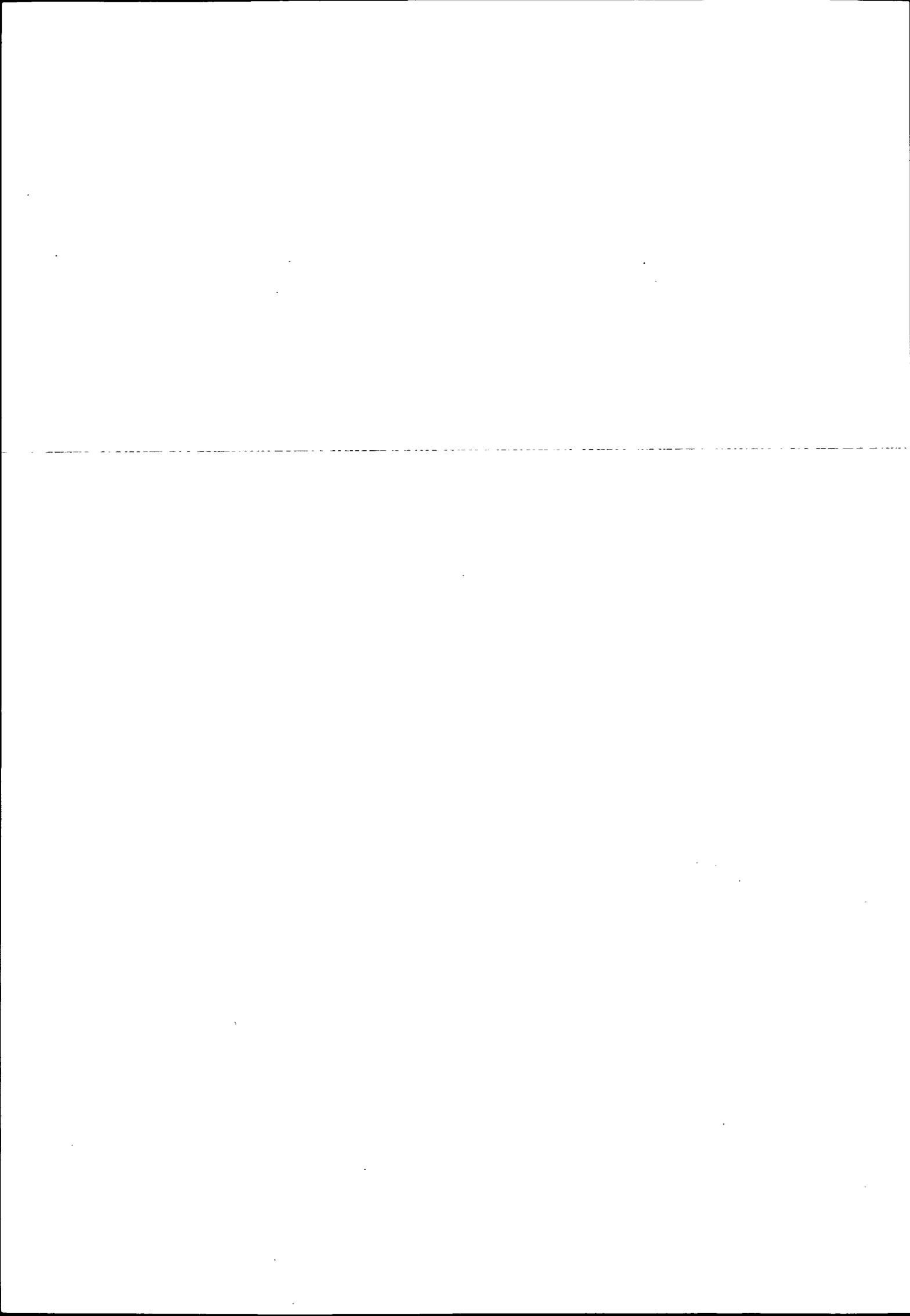
- 1 - Le compte satellite*

*La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1995) ainsi que les évolutions des années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1995 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1995 - 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 1995 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 Michel Amar.*

*Le Secrétariat, assuré par Monsieur Jean-François Vacher, assisté de Messieurs Philippe Huault, Georges Foldès et François Lebrun, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction du rapport. L'Insee ( avec Mesdames Cougard et Lemaire), et le SES (avec Messieurs Girault, Duhautois, Curtet, Minvielle, Decure et Mesdames Legoff, Lemarquis, Boulif et Pipari ) 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.*

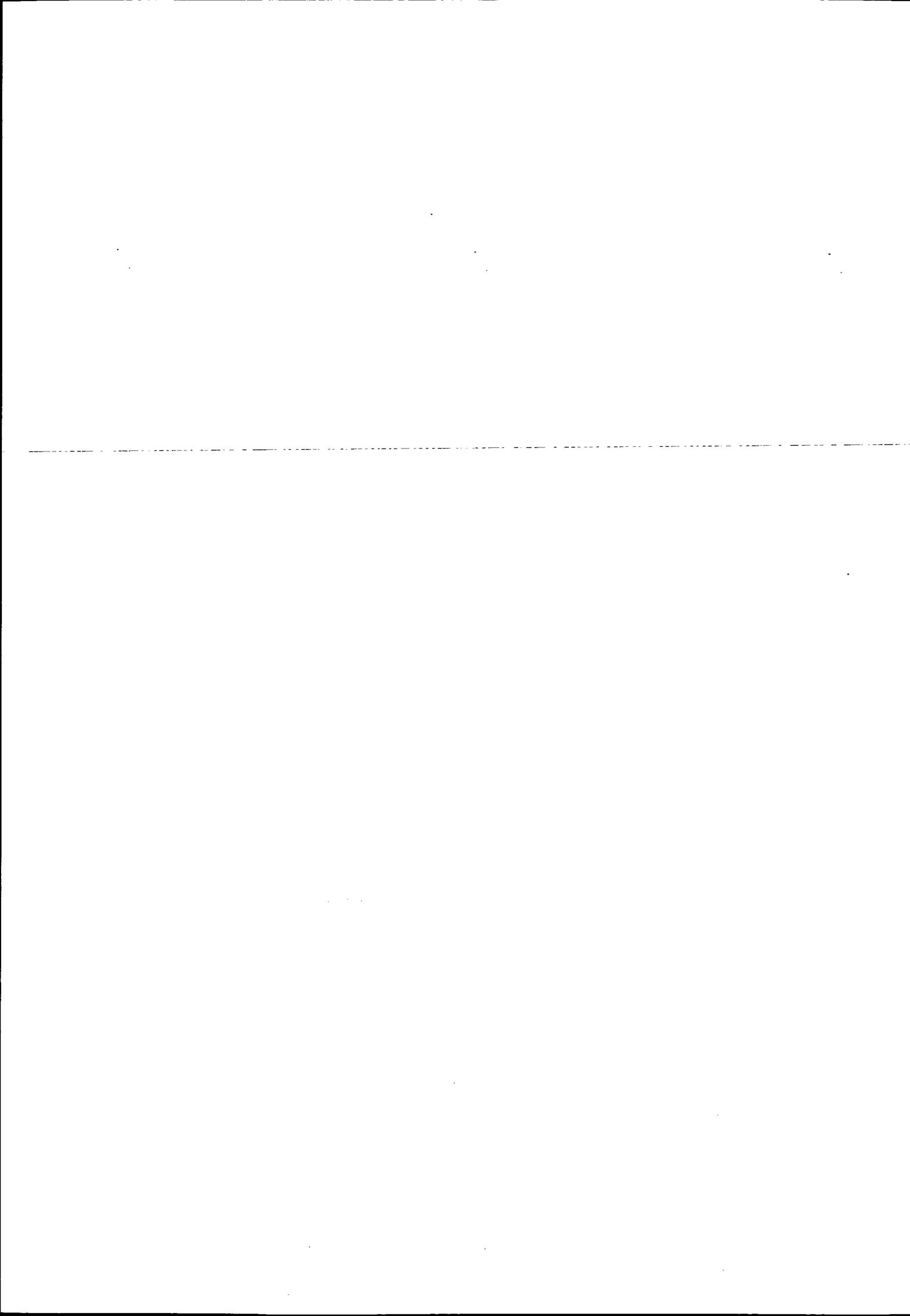


---

**PREMIERE PARTIE**

**Le rapport**

---



## RÉSUMÉ

### Un environnement économique dégradé au dernier trimestre

A l'instar de celle de ses partenaires européens, la croissance de l'économie française se ralentit sensiblement en 1995. Le produit intérieur brut augmente de 2,1 % en volume, mais le profil conjoncturel s'affaisse dans la deuxième partie de l'année. Au dernier trimestre, le PIB a même décliné de 0,4%. La demande extérieure reste forte et le redressement de l'investissement des entreprises se poursuit (+ 4,3 %). Par contre, la consommation des ménages qui était assez dynamique au premier semestre s'est affaiblie en fin d'année, dans un contexte d'attente amplifiée par les grèves dans les transports. La production industrielle reste globalement soutenue en dépit d'évolutions sectorielles divergentes, et subit les effets de l'appréciation relative du franc sur la compétitivité-prix..

Bien que les effectifs salariés aient augmenté, le taux de chômage ne parvient pas à se stabiliser durablement. Les revenus des ménages continuent de progresser (+ 2,5 % en pouvoir d'achat), et le taux d'épargne s'élève à 14,3 %. Malgré la poursuite de la dégradation des comptes sociaux, le déficit public (404 MdF) diminue légèrement et représente désormais 5 % du PIB.

### Production de la branche transport: un ralentissement sensible

Dans ce contexte, la production de la branche transport a progressé de manière moins soutenue que l'année précédente : 2,4% en volume, contre 4,3% en 1994. La poursuite d'une vive concurrence internationale et intermodale s'est traduite par une baisse des prix de 0,5%. De ce fait, le ralentissement de la croissance de la production est encore plus marqué en francs courants (+1,9% contre +4% en 1994). L'emploi dans la branche augmente globalement de 1,2%, en particulier dans le TRM (+3,5%) et chez les auxiliaires et services annexes de transport (+2,3%). Par contre, les effectifs salariés régressent dans les grandes entreprises nationales (-1,9%).

### Une bonne année pour le TRM

La croissance des transports de marchandises, entraînée sur les 9 premiers mois de l'année par l'activité industrielle et la demande extérieure, a dépassé en 1995 celle du PIB. Cette évolution a principalement profité à la route, dont la part modale (mesurée en t-km) s'est accrue de 2 points. Aussi, la production de la branche du TRM s'accroît-elle de 8,3% en volume. Ce dynamisme reflète l'augmentation des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui (+9% pour les t-km) alors que l'activité du compte propre était moins bien orientée (+ 5,3%). Par contre, l'évolution en valeur de la production de la branche est un peu moins favorable (+6,5%), du fait d'une baisse des prix particulièrement marquée en zone courte. Néanmoins, les prix s'accroissent légèrement en zone longue intérieure par gros véhicule (+1%).

L'emploi dans le TRM, dynamisé par la demande et par l'entrée en vigueur du " contrat de progrès ", est en hausse (+ 3,5%). Du fait des efforts de rationalisation liés à cet accord, la productivité du travail augmente et des économies sont réalisées sur les consommations intermédiaires. Au total, le taux de marge des entreprises du TRM se redresse.

### Une fin d'année noire pour la SNCF

La production, en volume, de la branche ferroviaire décroît de 3,9% en 1995, pour l'ensemble voyageur et marchandises. Pourtant, l'année avait bien commencé. Pour le premier semestre, la croissance du fret était de 9,9% (en t-Km) et celle des transports de voyageurs s'élevait à 6,8% (en voy-Km) pour le réseau principal, et à près de 10% pour le réseau TGV. Mais le ralentissement général de l'activité, le climat créé par la vague d'attentats de l'été et surtout le mouvement social de fin d'année ont infléchi fortement ces tendances. Finalement, le transport de marchandises recule de 1,9% et celui de voyageurs de 5,9%. Les prix du fret baissent sensiblement alors que ceux de l'activité voyageurs croissent comme le niveau moyen des prix à la consommation. De ce fait, la production de la SNCF recule de 2,9% en francs courants, et ses charges d'exploitation s'alourdissent, avec une hausse des consommations intermédiaires de 7,8% et une stagnation des frais de personnels (-0,1%). Comme, de plus, les frais financiers augmentent de plus de 8%, la situation financière de l'entreprise nationale se dégrade sensiblement. L'effort d'investissement, bien qu'en réduction (-5,4%), reste important en niveau, et est totalement financé par emprunt. La dette de la société passe de 136,8 MdF à 155,7 MdF.

### Situation contrastée dans l'aérien

Le volume de la production de la branche du transport aérien recule de 0,7%, bien que les mouvements d'avions se soient accrus de 7,6%, notamment sur les liaisons intérieures du fait de l'ouverture de ce marché à la concurrence. Les trafics aéroportuaires, mesurés en passagers, et les transports de voyageurs, mesurés en pkt, n'augmentent que de 1% en dépit d'une baisse des prix de 0,8%. Sur l'intérieur, malgré l'augmentation de l'offre et la concurrence par les prix, les transports baissent de 1,2%. A l'international la croissance de 3% des transports n'est due qu'à l'allongement des distances parcourues. Ce tassement de l'activité est induit par la conjonction de plusieurs facteurs généraux : morosité des ménages, inflexion dans la demande touristique; ou très spécifiques: interruption des liaisons avec l'Algérie, concurrence d'Eurostar sur Paris-Londres, vague d'attentats de l'été. Air France poursuit son redressement. Si sa production est en repli (-1,6%), la baisse des prix est stabilisée et les coûts d'exploitation reculent fortement. L'EBE augmente de 24,3% et les frais financiers chutent de 24% grâce à la politique de désendettement de la compagnie. Son épargne retrouve le niveau de 1989. Pour Air France Europe (anciennement Air Inter), la situation est maintenant très différente. Confrontée à la concurrence de nouveaux acteurs, son activité, mesurée en pkt, recule de 6,2%. Les rémunérations sont réduites de 4,6%, les consommations intermédiaires augmentent de 5,2% et au total l'EBE est divisé par deux.

### Dans le maritime, un bilan mitigé

Le volume de la production de la branche du transport maritime recule de 1,3%. Les trafics portuaires baissent de 2,2%, en raison notamment de l'évolution défavorable des tonnages de produits raffinés. Par contre, les importations et exportations de marchandises diverses s'accroissent, malgré la montée en régime du Shuttle qui affecte le trafic transmanche. Si les prix baissent sur les lignes régulières, ceux des transports de vrac augmentent du fait d'un accroissement de la demande sur l'Extrême Orient. Au total, la situation des entreprises du secteur amorce une légère amélioration.

### Amélioration du solde des échanges de services de transport

Depuis deux ans, le solde des échanges de transport est positif, grâce surtout à l'aérien, avec la diminution du recours à la location d'avions étrangers, à laquelle s'ajoutent une croissance des exportations et une baisse des importations de services de transport de passagers. De plus, le chemin de fer et le transport maritime évoluent favorablement et le transport routier stabilise son solde.

### La mobilité des ménages s'infléchit

L'année 1995 se caractérise par un ralentissement de croissance de la mobilité des personnes (+0,9% en 1995 contre +2,2% en moyenne pour les cinq années précédentes). Ceci résulte d'abord d'une inflexion de la circulation des voitures particulières qui assurent 85% de cette mobilité (+2% cette année contre +3,4% en 1994). A cela s'ajoutent les replis déjà évoqués des transports aériens et ferroviaires de voyageurs et celui des transports collectifs urbains, qui ont particulièrement souffert des grèves de fin d'année.

Dans ces conditions, la consommation des ménages en transport (dont 86% pour l'automobile et 14% pour les divers transports collectifs) n'augmente que de 0,7% contre 1,4% pour leur consommation totale. Si les dépenses d'utilisation des véhicules s'accroissent fortement, du fait notamment du niveau élevé des réparations, les achats de véhicules en revanche ont sensiblement reculé, l'efficacité des primes gouvernementales s'estompant. Les dépenses en transports collectifs ont accusé le coup des grèves de la fin de l'année. Au total, les dépenses relatives aux transports ont représenté, en francs courants, 14,6% de la consommation totale des ménages.

### Maintien global de l'effort public et stabilité des dépenses d'infrastructures

En 1995, les recettes des administrations engendrées par les transports n'ont augmenté que de 1,2% contre 8,6% les deux années précédentes, du fait surtout du ralentissement de la TIPP. La croissance de l'ensemble des dépenses publiques consacrées aux transports reste néanmoins forte : 2% pour l'Etat et 3,3% pour les collectivités locales. Toutefois, celles destinées à l'investissements baissent respectivement de 2,5% et de 0,3% .

Le volume global des dépenses d'infrastructure est comparable à celui de 1994. Le secteur autoroutier reste dynamique mais les investissements diminuent sur le réseau non concédé, de l'Etat et des collectivités locales. La réduction des dépenses consacrées aux lignes nouvelles TGV est contrebalancée par l'accroissement des travaux réalisés sur le reste du réseau principal SNCF. Les dépenses destinées aux transports collectifs urbains progressent légèrement, la pause concernant les réseaux de province étant compensée par la poursuite des programmes engagés en Ile-de-France (SNCF et surtout RATP).

## Chapitre 1

## L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

A l'instar de celle de ses partenaires européens, la croissance de l'économie française se ralentit sensiblement en 1995. Le produit intérieur brut augmente de 2,1 % en volume, mais le profil conjoncturel s'affaïsse dans la deuxième partie de l'année. La demande extérieure reste forte et le redressement de l'investissement des entreprises se poursuit (+ 4,3 %). Par contre, la consommation des ménages qui était assez dynamique au premier semestre s'est affaiblie en fin d'année, dans un contexte d'attentisme amplifié par les grèves. La production industrielle reste globalement soutenue en dépit d'évolutions sectorielles divergentes, et subit les effets de l'appréciation relative du franc.

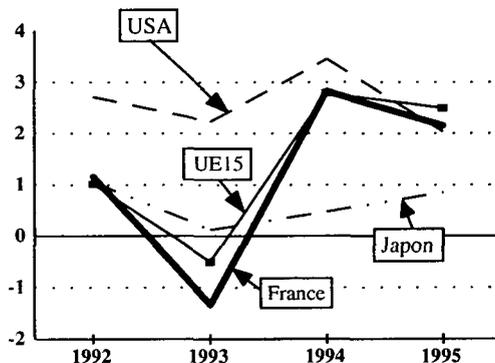
Bien que les effectifs salariés aient augmenté, le taux de chômage ne parvient pas à se stabiliser durablement. Les revenus des ménages continuent de progresser, et le pouvoir d'achat s'améliore (+ 2,5 %), alors que le taux d'épargne atteint un niveau élevé (14,3 %). Le déficit public (404 MdF) diminue légèrement et représente désormais 5 % du PIB, tandis que la dégradation des comptes sociaux se poursuit.

## Le ralentissement de la croissance mondiale

Plus décevante que mauvaise, l'année 1995 aura été marquée par un ralentissement de la croissance : de 1,0% en 1993, l'augmentation du PIB dans l'ensemble des pays de l'OCDE a atteint 2,7% en 1994 avant de revenir à 1,9% l'an dernier.

## GRAPHIQUE 1.1

Croissance du PIB : USA, Japon, France et U.E.



Source : OCDE et Comptes nationaux (% annuels à prix constants)

La moindre progression de l'activité enregistrée aux États-Unis, qui succède à une année 1994 particulièrement dynamique, est imputable à divers facteurs parmi lesquels on peut citer la politique monétaire restrictive de la Réserve fédérale et les conséquences de la crise du peso mexicain sur les exportations.

En Asie, le Japon ne parvient toujours pas à renouer avec la croissance, en dépit des signes de reprise qui s'étaient manifestés en 1994. La vive appréciation du yen qui s'est poursuivie tout au long du printemps 1995 s'est non seulement traduite par un affaiblissement de la demande à l'exportation, mais aussi par une aggravation du climat

financier qui a pesé sur la demande intérieure en entamant la confiance des entreprises et des ménages.

Le ralentissement de la croissance dans l'ensemble de l'Union Européenne est relativement limité : 2,5% en 1995 contre 2,8% l'année précédente et résulte d'évolutions très contrastées selon les Etats membres. Si l'on se limite à l'analyse de la situation de nos principaux partenaires commerciaux, on constate en effet que ce mouvement de freinage affecte l'Allemagne et le Royaume-Uni alors que l'Italie et l'Espagne enregistrent au contraire des taux de croissance supérieurs à ceux de 1994.

L'appréciation rapide du Deutschemark et les fortes hausses de salaires ont contribué à la dégradation de la compétitivité internationale de l'Allemagne, notamment en ce qui concerne les exportations de biens industriels. Au Royaume-Uni, l'expansion des exportations qui avait été l'élément moteur de la croissance en 1994 s'est notablement ralentie en 1995 sans que la demande intérieure prenne le relais.

Par contraste, la croissance des économies italienne et espagnole a été stimulée par la forte dépréciation de la lire et de la peseta.

## TABLEAU 1.1 Comptes des pays de l'OCDE en 1995

(% annuels)	USA	Japon	RFA	R.Uni
PIB	2,0	0,9	1,9	2,4
FBCF	5,4	0,8	1,5	-0,7
Consom. privée	2,4	1,6	1,7	2,3
Consom. publique	-0,3	2,0	2,1	0,9
Export	8,3	5,0	3,8	5,7
Import	8,0	13,5	2,7	3,1

Source : OCDE (comptes annuels à prix constants)

**ECONOMIE FRANCAISE**

Avec un taux de progression du PIB en volume de 2,1 %, la croissance de l'économie française en 1995 (1) est en léger recul par rapport celle de l'année précédente (2,6 %). Elle reste néanmoins proche de la moyenne de celle des autres pays européens et subit également les effets du ralentissement de la conjoncture mondiale. Le profil infra-annuel est par contre entièrement différent. Dès le début de l'année, en effet, l'activité générale a commencé à montrer des signes de faiblesse, puis le phénomène s'est nettement accéléré lors du deuxième semestre. La dégradation du climat de confiance des ménages puis le développement des mouvements sociaux de fin d'année ont amplifié le processus de tassement conjoncturel. Au dernier trimestre, le PIB a même enregistré, pour la première fois depuis 1993, un taux de croissance négatif (- 0,4 %) (2).

**TABLEAU 1.2**  
**Evolution des ressources et des emplois (en %)**

	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
PIB	0,8	1,0	-1,3	2,6	2,1
Importations	2,8	1,3	-3,4	6,9	5,0
Exportations	4,2	5,0	-1,2	6,5	5,4
Conso. ménages	1,2	1,3	0,1	1,4	1,7
Conso. APU	2,7	3,3	3,4	1,1	0,7
Var. Stocks(en % PIB)	0,4	-0,2	-1,5	-0,1	0,2
FBCF Totale	-0,1	-3,2	-6,9	1,0	2,8
dont entreprises	-0,1	-2,1	-8,4	1,3	4,3

Source : Comptes de la Nation (volume aux prix n-1)

Alors qu'en 1994 les variations de stocks avaient fortement contribué à la croissance, celles-ci jouent un rôle tout à fait secondaire en 1995. En raison de la faiblesse des anticipations, du niveau élevé des taux d'intérêt à court terme et de l'appréciation du franc, une certaine prudence s'est manifestée dans la gestion des stocks.

**Une dynamique extérieure encore forte en début d'année**

Malgré le rôle toujours privilégié du commerce extérieur qui se traduit en 1995 par une augmentation en moyenne annuelle de 5,4 % en volume des exportations (dont 11,7 % pour les seuls biens d'équipement professionnels), la demande extérieure se ralentit sensiblement en cours d'année. La croissance des exportations devient

(1) D'une manière générale, et sauf indication contraire, les chiffres de croissance sont exprimés en volume aux prix de l'année précédente, selon la présentation usuelle des Comptes de la Nation (annuels). Notons que le taux de croissance du PIB aux prix de 1980 est légèrement supérieur (2,2 %) en raison des modifications de structure des prix depuis 1980.

(2) Comptes trimestriels - volume aux prix de 1980

même négative à partir du second semestre, avec des progressions respectivement de - 1,4 % et - 1 % aux deux derniers trimestres (3). Ce phénomène s'explique principalement par la dégradation de la conjoncture dans les autres pays européens, combinée aux effets négatifs de l'appréciation relative du franc par rapport aux monnaies de nos principaux partenaires (baisse de compétitivité-prix des produits français).

Malgré tout, le ralentissement des importations de biens étant un peu plus marqué (+ 6,2 % en volume contre + 8,1 % en 1994), en particulier dans le domaine des biens intermédiaires et des automobiles, le solde de la balance commerciale double pratiquement en valeur, puisqu'il passe de 26,5 MdF en 1994 à 48,4 MdF en 1995 (4). Cela résulte du tassement de la demande intérieure, mais aussi d'un effet positif de l'appréciation du franc qui a permis d'améliorer les termes de l'échange.

Par contre, l'excédent touristique se dégrade pour la deuxième fois depuis 1988, en raison de l'évolution des changes et du climat de fin d'année (attentats, réactions à la politique nucléaire française, grèves) qui semble avoir eu un fort effet dissuasif.

**Evolution industrielle contrastée**

Dans l'ensemble, la production manufacturière se maintient à un niveau très moyen, mais avec des situations fort différentes selon les branches.

C'est le secteur des biens intermédiaires qui a été le plus touché par le mouvement de repli, alors qu'il avait joué un rôle moteur dans la reprise de l'année précédente (+ 2,5 % en volume contre 6,5 % en 1994). Il a subi les effets du retournement des prix des matières premières importées et de la limitation des stocks.

L'industrie automobile croît également à un rythme plus faible qu'en 1994, mais son activité se maintient à un niveau assez élevé (+ 4,4 % en volume). Toutefois, alors qu'elle avait bénéficié au premier semestre d'une demande intérieure encore stimulée en juin par les derniers effets de la " prime à la casse ", ce secteur ne joue plus de rôle d'entraînement dans la deuxième partie de l'année,

**TABLEAU 1.3**  
**Prix du pétrole à l'importation**

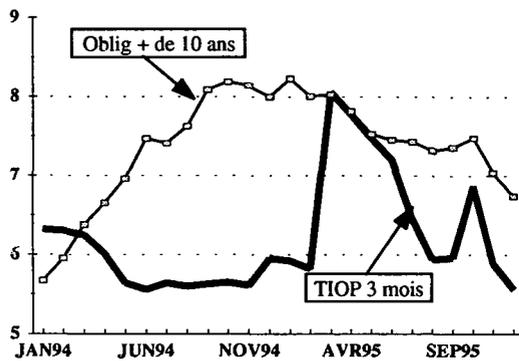
	1992	1993	1994	1995
Dollar (en FF)	5,29	5,66	5,29	4,99
Baril (en \$)	18,7	16,3	15,7	17,0
Tonne importée (en FF)	722,8	672,4	645,0	633,8

Source : CPDP - Douanes

(3) Cf. note précédente.

(4) Solde des échanges de biens CAF/FAB.

GRAPHIQUE 1.2  
Evolution des taux d'intérêt nominaux



Source : Insee - Banque de France

malgré la mise en place de la «prime qualité» à partir d'octobre. Il subit notamment une perte de compétitivité liée au taux de change défavorable qui avantage plutôt les marques étrangères.

Le secteur du BTP stagne et connaît à partir de l'été un net repli, en raison du recul des mises en chantier de logements et de la chute des investissements des collectivités locales.

A l'opposé, la production de biens d'équipement professionnel, qui bénéficie de la reprise de l'investissement productif tant en France qu'à l'étranger, enregistre un taux de croissance particulièrement fort (+ 5,3 % en 1995 contre + 2,6 % l'année précédente).

#### Légère amélioration des résultats des entreprises

Malgré une très faible diminution de leur taux de marge, qui passe de 32 % à 31,9 %, du fait surtout de la dégradation des résultats des grandes entreprises nationales (SNCF et Air Inter), les sociétés<sup>(5)</sup> voient leur comptes d'exploitation s'améliorer globalement en 1995. Leur excédent brut d'exploitation augmente en effet de 3,0 % en valeur en 1995 (contre 2,5 % l'année précédente). Leurs charges courantes ont été notamment allégées par la réduction du coût des services financiers facturés, en dépit de taux d'intérêt à court terme encore élevés. A l'inverse, les salaires versés ont progressé de 3,6 % en francs courants, en raison notamment des embauches de début d'année.

#### Forte croissance de l'investissement productif

La poursuite du désendettement des sociétés non financières et l'accroissement de leur épargne, combinés aux

perspectives encore favorables du premier semestre, ont permis d'enregistrer une forte reprise de l'investissement productif en 1995. La FBCF des entreprises augmente de 4,3 % en volume, alors qu'elle ne s'était accrue que de 1,3 % en 1994 après plusieurs années de baisse. Elle est particulièrement élevée pour certains produits comme les biens d'équipement professionnels (+ 6,9 % en volume) et surtout les matériels de transport (+ 10 %). La progression est toutefois quasiment nulle pour les grandes entreprises nationales (+ 0,2 % en francs courants contre + 5,6 % pour les autres sociétés), qui pâtissent toujours de leurs contraintes financières.

Le profil de l'année est plus chahuté, puisque l'investissement recule fortement au printemps pour se rétablir lentement en fin de période.

#### Redressement du revenu des ménages

En moyenne annuelle, l'ensemble des salaires nets de cotisations sociales s'accroît sensiblement (+ 3,6 % en valeur contre + 2,3 % en 1994), mais cette évolution repose essentiellement sur les deux premiers trimestres de 1995. La progression moyenne du revenu disponible des ménages a été la plus élevée depuis 1991 (+ 4,4 % en valeur), mais son rythme s'infléchit nettement à l'automne du fait de l'affaiblissement général de la croissance. Le pouvoir d'achat des ménages enregistre de même une croissance significative en 1995 (+ 2,5 % contre + 0,8 % l'année précédente). La hausse des prix de détail a été modérée sur l'ensemble de l'année, malgré l'augmentation de deux points du taux normal de TVA intervenue à l'été, qui n'a eu que peu d'effets notables sur le niveau général des prix.

#### Une consommation en ralentissement

En dépit de l'évolution favorable de leurs revenus, les ménages ont observé un comportement d'attente dans leur consommation, qui représente l'autre grand volet de la demande intérieure. Si elle a progressé de manière sensible pendant le premier semestre (avec une tendance annuelle de 1,7 % en volume), elle devient languissante à partir de l'automne, et même diminue légèrement pendant la deuxième moitié de l'année. Il en résulte un taux d'épargne élevé de 14,3 %, qui a surtout permis d'augmenter le patrimoine financier des ménages.

Cette situation reflète une certaine crise de confiance des agents économiques, favorisée par les incertitudes du contexte général : changements de politique économique, vague d'attentats à l'automne dans les transports, projets de réformes de la sécurité sociale et du secteur public, et enfin grèves de fin d'année dans les transports publics.

(5) Sociétés et entreprises individuelles (SQS-EI)

### Dégradation de l'emploi

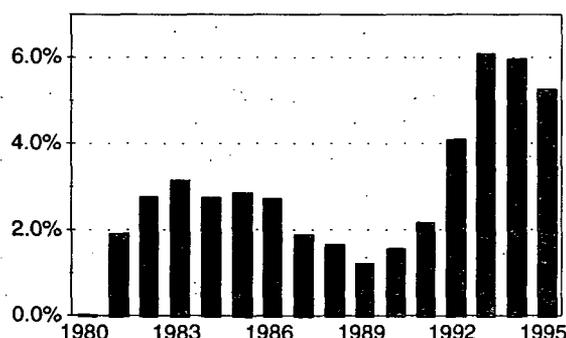
Le comportement des ménages a été également influencé par la situation de l'emploi qui se dégrade brutalement au second semestre, en particulier dans le secteur manufacturier. Même si l'emploi intérieur salarié augmente de 1,6 %, le taux de chômage (au sens du BIT), qui avait baissé régulièrement au premier semestre (de 11,9 % en janvier jusqu'à 11,5 % en juillet-août), progresse à nouveau à partir de l'automne pour atteindre 11,7 % en décembre 1995.

### Des déficits publics en légère diminution

Le besoin de financement des administrations publiques se réduit légèrement, passant de 441 MdF courants l'année passée à 404 MdF en 1995. Le ratio de déficit public s'établit à 5,2 % du PIB. Toutefois, si l'on prend en compte les critères de Maastricht, qui se réfèrent à la norme commune du Système Européen de Comptes<sup>(6)</sup>, celui-ci descend à 5,0 %. La réduction du déficit résulte surtout des annulations de crédits dans le budget de l'Etat et la réduction des investissements des collectivités locales en année électorale. D'autre part, les recettes fiscales brutes de l'Etat continuent de progresser à un rythme élevé (+ 6 %), grâce notamment au relèvement du taux de TVA. Par contre, les dépenses sociales, en particulier celles de l'assurance-maladie, s'accroissent et contribuent à l'aggravation du déficit du régime général de la sécurité sociale.

GRAPHIQUE 1.3

**Besoin de financement des administrations publiques (APU) en % du PIB**



Source : Comptes nationaux

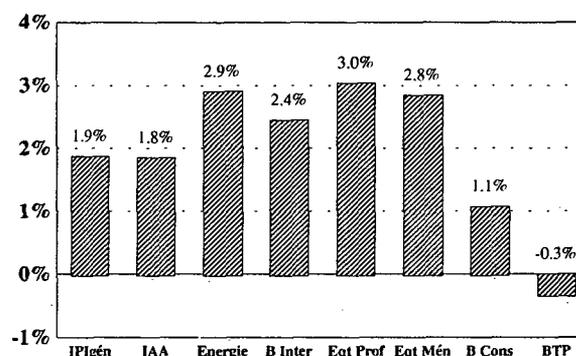
(6) Le Système Européen de Comptes (SEC) est la version européenne du SCN 93 des Nations Unies.

## ACTIVITES SECTORIELLES ET TRANSPORTS

En 1995, la production industrielle<sup>(7)</sup> a augmenté à un rythme soutenu, bien qu'un peu inférieur à celui de l'année précédente. L'indice général de la production industrielle enregistre une progression de 1,9 % en moyenne annuelle, contre 2,8 % en 1994. Par contre le profil annuel de l'activité industrielle suit une évolution générale comparable à celle de la production nationale : poursuite de la croissance au premier semestre, puis retournement de tendance en juillet et baisse sensible sur la fin de l'année.

GRAPHIQUE 1.4

**Evolution de la production industrielle (U02-U07)**



Source : INSEE (Indice de la Production Industrielle)

Dans l'agriculture, la production céréalière augmente de façon modérée sur l'ensemble de l'année, mais c'est surtout la production des oléagineux qui bénéficie des mises en jachère résultant de l'application des dispositions de la PAC. Les exportations de produits agricoles et agro-alimentaires, qui jouent un rôle important sur la demande de transports, sont en progression par rapport à 1994, année qui avait connu un recul important, et devraient augmenter de près de 7 % en valeur en 1995.

Parallèlement, la production des industries agro-alimentaires augmente modérément (+ 1,8 %), mais à un rythme légèrement supérieur à celui de l'année précédente (+ 1,5 % en 1994).

Pour sa part, la branche de l'énergie progresse fortement (+ 2,9 %), malgré un net recul en fin d'année (- 1,6 % en décembre). Cette évolution est plutôt le fait de la distribution d'électricité et surtout de gaz (+ 8,1 %), alors que la production de charbon régresse toujours. Les importations de produits énergétiques baissent de près de 6 %.

(7) Les évolutions de la production de l'industrie dans cette partie sont celles de l'Indice de la Production Industrielle (IPI) de l'INSEE.

La croissance sensible de la production de biens intermédiaires (+ 2,4 %), secteur important pour les trafics terrestres de marchandises, recouvre en fait une évolution très négative sur l'année (- 13 % en glissement), qui s'explique par un véritable effondrement à partir de l'été et les difficultés de transports de fin d'année. Cette hausse concerne surtout le verre (+ 5,5 %) et les métaux non ferreux (+ 4,2 %), alors que les produits sidérurgiques, les matériaux de construction (- 0,4 %), et les produits de la chimie organique stagnent ou diminuent légèrement.

C'est la branche des biens d'équipement professionnel qui enregistre avec + 3 % la plus forte augmentation de production en 1995, en contraste avec le recul de l'année précédente. Cette croissance est régulière et soutenue, en particulier dans le domaine du machinisme agricole (+ 12,8 %).

A l'inverse, la branche des matériels de transport est l'une de celles qui connaissent les plus fortes baisses. La production de matériel ferroviaire roulant et autres matériels de transports diminue de près de 30 %. Par contre, la production de véhicules automobiles s'accroît de 3,4 %.

La production de biens de consommation courante qui évoluait favorablement en début d'année, chute de manière sensible à partir de l'automne et recule même de plus de 10 % en données brutes en décembre. Néanmoins, sa croissance moyenne reste positive avec + 1,1 %, grâce en particulier à des produits comme le matériel électronique ménager (+ 22,4 %).

Dans le Bâtiment Génie Civil et Agricole, la croissance devient négative avec un taux de - 0,3 %. Cette quasi-stagnation du BTP est à mettre en relation avec la faiblesse de l'investissement immobilier.

Dans le secteur tertiaire, le bilan touristique est décevant, surtout en fin d'année, où notamment la fréquentation touristique étrangère a été grandement découragée par les attentats et la dégradation de l'image internationale de la France à la suite des essais nucléaires. Les grèves de fin d'année ont probablement aggravé cette situation, ne serait-ce que par la diminution de la mobilité des personnes qu'elles ont induites. Parallèlement, les agences de voyages ont enregistré une baisse sensible de leur activité en 1995.

**LES TRANSPORTS ESTIMÉS**

**Fléchissement de la croissance du transport de référence**

*Pour mieux comprendre l'évolution des transports de marchandises induite par l'activité industrielle, le SES estime un transport théorique, qualifié de potentiel ou d'estimé, à partir de la production de chaque branche. En comparant pour chaque mode, les transports estimés avec les transports effectivement réalisés, on peut avoir une première interprétation des transferts modaux.*

Alors que l'année 1994 était marquée par le fort redressement du transport réalisé (+6,1%), ainsi que du transport potentiel (+4,1%), un certain repli est constaté pour 1995 : la croissance du transport réalisé est de 5,0% contre 1,9% pour le transport estimé. Le cycle d'évolution des années 1994 et 1995 s'apparente à celui constaté entre 1987 et 1989, durant lequel les transports réalisés amplifient la tendance des transports potentiels.

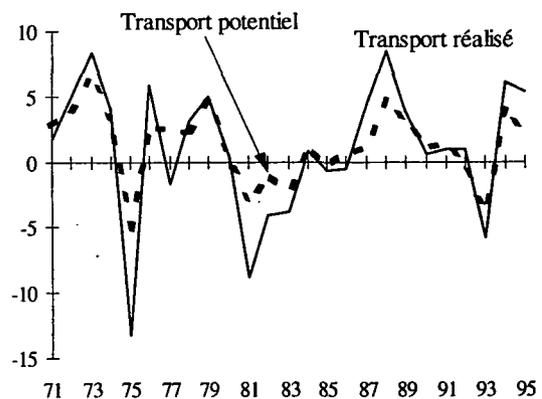
Le fléchissement de la croissance des transports réalisés est moins sensible que celui du potentiel transporté. Cela s'explique par la vigueur des transports réalisés en produits alimentaires (+6,4%), en matériels de transports (+25,3%) et en machines (+9,6%) en 1995, alors que la production de ces produits est restée plus en retrait (respectivement +1,7%, +4,7% et +7,2). Il faut remarquer que les transports de matériaux de construction qui représentent 16% des biens transportés baissent de 1,7%.

Les évolutions du partage modal s'écartent peu de celles des années antérieures. Si le début de l'année était plutôt favorable au fret SNCF, sa croissance s'est sensiblement réduite lors du second semestre. Le recul est particulièrement fort sur les pondéreux (-6%), sur les matériaux de construction (-2,9%) et les biens agro-alimentaires (-6,2%). Le transport routier de marchandises reste dominant, et le transport par les voies navigables est en reprise.

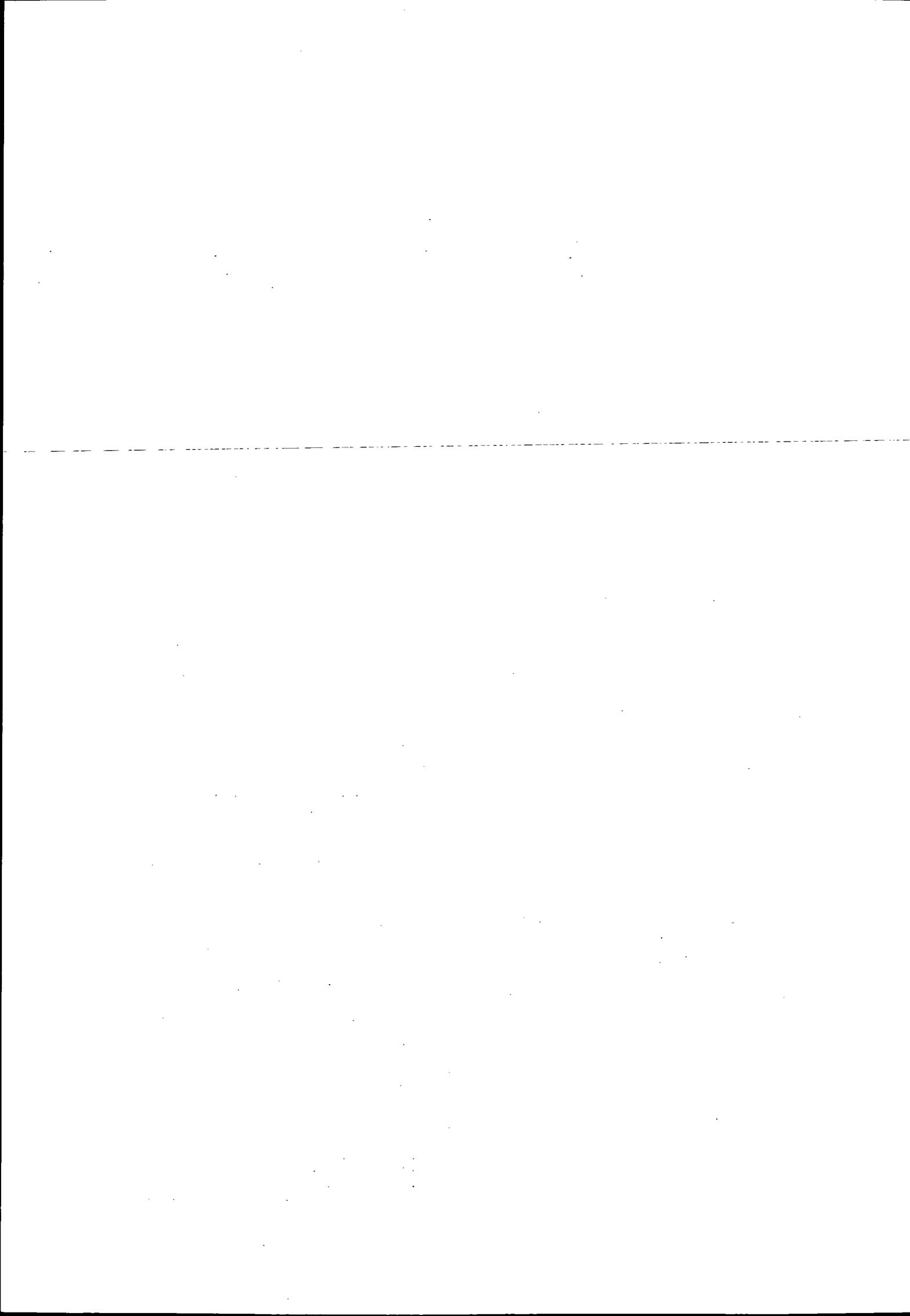
Pour la route et le fluvial, les transports réalisés dépassent les estimations du potentiel transportable. Le phénomène est inverse pour le ferroviaire :

- Voies navigables : 4,6% réalisé pour 1,1% estimé,
- Fer : -1,7% réalisé pour 1,5% estimé,
- Route : 7,3% réalisé pour 2,1% estimé.

**GRAPHIQUE 1.6 Transports potentiels et réalisés**



*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).*



## LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

La croissance des transports de marchandises a dépassé en 1995 celle du PIB. Cette évolution globale a principalement profité à la route dont la part dans le total des transports intérieurs s'est accrue de 2 points au détriment des transports ferroviaires qui ont connu un retournement conjoncturel au cours de la deuxième partie de l'année. On relève par ailleurs une stabilisation des transports de marchandises par voie fluviale et une nouvelle baisse de l'activité des ports maritimes.

Le retournement conjoncturel du deuxième semestre 1995 a été particulièrement marqué en matière de transports collectifs de voyageurs dont toutes les composantes sauf le mode aérien enregistrent des baisses sensibles par rapport à l'année précédente. Comme de coutume, les flux résultant de l'usage de la voiture particulière ont augmenté plus vite que les autres modes de transport de voyageurs, permettant au résultat global de l'année d'enregistrer une hausse de près de 1% par rapport à 1994.

### ÉVOLUTION GLOBALE

Depuis le début de la décennie 90, le transport de marchandises suit le profil de l'évolution du PIB marchand (graphique 2.1). Mais sur longue période, la croissance annuelle moyenne de ces flux n'a été que de 1,3%, contre 2,5% pour le volume du PIB marchand et 2,9% pour le transport de voyageurs. De plus, son évolution est plus heurtée. Sur la période 1970-1994, la fluctuation du transport a été trois fois supérieure à celle du PIB marchand en volume<sup>(1)</sup>. Ainsi depuis deux années consécutives, la reprise a été plus vigoureuse pour le transport de marchandises que pour l'ensemble de l'activité économique marchande (tableau 2.1).

TABLEAU 2.1  
Evolution globale des trafics intérieurs en %

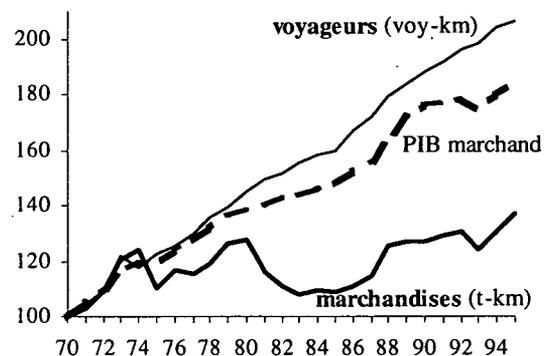
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Voyageurs (voy-km)	2,4	1,9	2,5	1,2	3,0	0,9
Marchandises (t-km)	-0,2	2,0	1,1	-4,9	5,1	5,0
PIB marchand (F 1980)	2,7	0,4	0,9	-2,0	2,9	2,2

Source : DAEI / SES, Insee

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

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

GRAPHIQUE 2.1  
Evolution des transports intérieurs base 100 en 1970



#### Terminologie des transports: quelques définitions.

Afin d'harmoniser les termes utilisés dans le domaine des transports, ce rapport adoptera désormais la terminologie définie au niveau international, par le groupe de travail CE-GEMT-CEE-ONU.

le **transport** désigne un flux de marchandises ou de voyageurs, déplacés sur une distance donnée. Dans le cas de marchandises, il se mesure en tonnes-kilomètres (t-km). Le transport de voyageurs s'exprime en voyageurs-kilomètres (voy-km).

le **trafic** désigne la circulation des véhicules qui se mesure en véhicules-kilomètres (véh-km), quelle que soit la finalité du transport.

Dans les rapports antérieurs, comme d'ailleurs dans de nombreuses publications, le terme "trafic" recouvrait ce que nous qualifierons désormais de "transport".

Dans la plus grande partie de ce chapitre, les transports sont mesurés uniquement sur le territoire français. Il s'agit du **transport intérieur**.

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

La différence entre le transport intérieur et le transport national est donc la partie française des transports internationaux arrivant ou partant de France, ainsi que le transit.

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 transport routier ventilé par produit ou entre compte propre et compte d'autrui.

## LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

Tous modes confondus, la croissance des transports intérieurs de marchandises reste forte en 1995 (+4,4%). Cette croissance est principalement tirée par le transport routier de marchandises. Après une croissance élevée en 1994, les transports ferroviaires accusent une baisse de 1,7% (tableau 2.2).

La bonne reprise des transports est expliquée par la vigueur des transports de produits agro-alimentaires, de matériels de transports et de produits manufacturés. Ils représentent 55% des transports effectués et contribuent pour environ 90% à la croissance des transports de marchandises en 1995 (graphique 2.2).

Les transports internationaux tendaient traditionnellement à être plus fluctuants que l'ensemble des transports de marchandises (tableau 2.3). Ce n'est pas le cas en 1995. La tendance de long terme se caractérise par une part de plus en plus forte de l'international. Ainsi, de 1970 à 1995, pour les seuls transports effectués par des véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile, la part de l'international dans le transport total est passée de 12 à 24%.

TABLEAU 2.2

Evolution des transports terrestres intérieurs de marchandises

en %, niveau (colonne de droite) en Md t-km

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
<b>Tr. ferroviaire</b>	-0,6	-2,4	-9,5	8,1	-1,7	46,4
dont transit	2,8	7,0	-4,6	21,7	4,3	7,6
<b>Transport routier</b>	2,5	2,2	-2,1	6,0	6,3	221,0
1 - pavillon français	2,4	2,0	-3,4	5,3	7,3	175,3
1.1 cmpt d'autrui (CU>3t.)	1,5	3,4	-3,2	6,5	9,0	121,9
1.2 cmpt propre (CU>3t.)	4,0	-0,7	-6,2	3,9	5,3	36,6
1.3 Tr. CU<3t.	3,0	-1,6	2,3	1,6	1,1	15,5
1.4 Transit	21,5	6,6	-1,5	-6,6	-11,6	1,4
2 - pavillon étranger	3,0	2,9	3,1	8,3	2,6	45,7
2.1 transit pavillon étr.	5,1	3,9	10,4	7,2	2,5	29,2
2.2 Autres pavillon étr.	0,1	1,5	-8,1	10,4	2,6	16,5
<b>Navig. intérieure</b>	-4,6	1,1	-13,9	-5,8	4,6	5,9
<b>Oléoducs</b>	10,7	3,1	-0,4	-4,8	0,1	22,2
<b>Ens. modes terrestres</b>	2,4	1,4	-3,5	5,1	4,4	295,4

Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES

Notes : La comparaison avec d'autres sources (SETRA, EAE) incite à penser que les résultats de l'enquête TRM sont sous-estimés d'environ 20%. Les séries présentées dans le tableau ci-dessus incorporent cette correction. Ce traitement spécifique est, en effet, nécessaire pour la justesse du calcul du partage modal, ainsi que pour la cohérence des données de transports avec celles du compte satellite.

Les transports intérieurs sont définis comme les transports ayant eu lieu sur le territoire français. A noter que le transit routier présenté ici ne concerne que les véhicules de plus de 3 tonnes de PTCU immatriculés en France.

D'autre part, le transit rhénan est exclu de la navigation intérieure. L'évolution tous modes confondus ne tient pas compte des trafics maritimes et aériens.

TABLEAU 2.3

Transports intérieurs nationaux et internationaux

en Md t-km

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	niveau
<b>Ensemble</b>	2,4	1,4	-3,5	5,1	4,4	295,4
national (1)	2,7	0,5	-3,9	3,2	5,1	200,1
international (2)	1,6	3,6	-2,7	9,2	3,1	95,3
dont :						
<b>Fer</b>	-0,6	-2,4	-9,5	8,1	-1,7	46,4
national	-1,1	-4,6	-9,6	3,9	-5,4	24,3
international	0,0	0,7	-9,3	13,3	2,8	22,0
<b>Route</b>	2,5	2,2	-2,1	6,0	6,3	221,0
national	2,3	1,3	-2,8	4,8	7,9	150,5
international	2,8	4,5	-0,4	8,4	2,9	70,5

Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES

Note : (1) On a supposé que les transports générés par les véhicules de moins de 3t. de PTCU appartiennent dans leur intégralité à cette catégorie.

(2) Les transports internationaux regroupent les imports, les exports et le transit.

### LE TRANSPORT ROUTIER

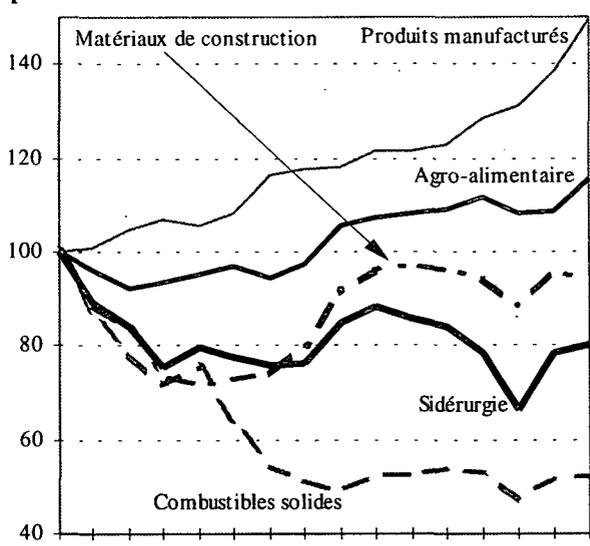
Sur longue période, le partage modal se fait de plus en plus favorable pour la route. Une exception cependant, l'année 1994 pour laquelle la part de la route a souffert de la baisse des transports de minerais et de produits manufacturés (23,5% des transports routiers effectués). Au contraire, le redressement est net en 1995, année pour laquelle les transports routiers progressent pour l'ensemble des produits à l'exception des produits pétroliers, chimiques et du papier; ces produits ne représentant que 6,9% des transports effectués. La part de la route augmente ainsi, de deux points par rapport à 1994. L'essentiel des gains dont a bénéficié les transports routiers s'est fait au détriment des transports ferroviaires.

Pour la seconde année consécutive, la progression des transports pour le compte d'autrui se fait plus forte que

GRAPHIQUE 2.2

Evolution du transport de marchandises par produit transporté

base 100 en 1980

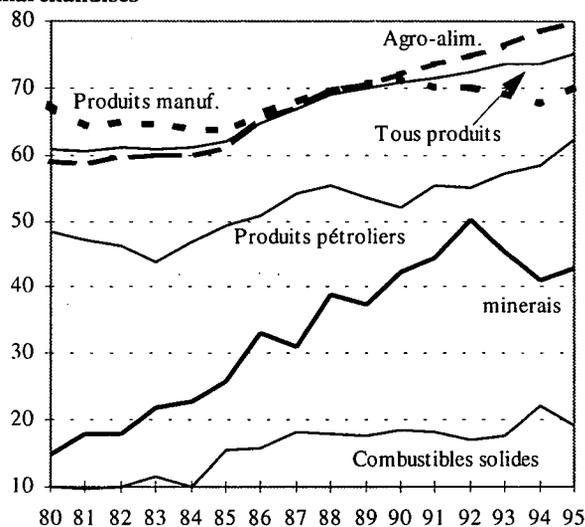


Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES.

pour le compte propre: +9% contre +5,3% en 1995. Cette croissance plus rapide du compte d'autrui est constatée depuis la déréglementation des transports routiers: le rythme de croissance annuel moyen entre 1986 et 1995 s'élève à 5,3% pour le compte d'autrui contre 1,2% pour le compte propre. Ce dernier retrouve cette année, son niveau de 1992. Cela traduit chez les chargeurs, notamment industriels, une tendance à externaliser la fonction transport.

GRAPHIQUE 2.3

Part de la route par produit dans le transport terrestre de marchandises



**LE TRANSPORT FLUVIAL**

Alors qu'elle diminue graduellement depuis le milieu des années 70, la part modale des transports fluviaux stagne en 1995. Le fluvial s'est maintenu grâce à une augmentation de 8,4% du transport de produits agro-alimentaire et à la stagnation des matériaux de construction qui constituent son principal marché. Comme pour les deux autres modes, le recul se fait plus fort sur les produits pétroliers par rapport à 1994.

**LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

Le redressement, observé en 1994 sur le fret ferroviaire, s'est poursuivi au premier semestre 1995 (+9,9% par rapport à la période correspondante de l'année antérieure contre seulement +7,7% pour le TRM), tout particulièrement pour l'international (+17,9%) et le combiné (+20,9%). Le retournement conjoncturel a été, dès juillet, plus marqué pour le transport ferroviaire que pour le TRM puisqu'à neuf mois la croissance n'était plus que de 7,8%. Cela est dû au repli des biens intermédiaires, notamment celui des matériaux de construction. Avec le mouvement de grève qui a duré du 20 novembre au 20 décembre environ, son score final se situe à -1,9%. Comme la SNCF estime à environ 7 points l'impact de ces événements sur son activité, on peut estimer à 5 à 6%

le résultat auquel elle serait arrivée sans cela, soit une performance malgré tout inférieure à l'évolution des transports du routier pour compte d'autrui et en zone longue (+10,2%).

La SNCF réalise de bonne performance dans le transport d'automobile (+ 6%) et les produits manufacturés (+4,7%). Par contre, pour les matières premières et les biens intermédiaires le repli est très marqué (-11% pour les produits pétroliers, -6% pour les matériaux de construction et la chimie de base). A l'international, dont les transports s'accroissent malgré tout de 2,8%, la SNCF a profité de la montée en régime du tunnel sous la manche qui a représenté en 1995 2 à 3% de ce type de trafic.

Si le résultat pour le combiné est resté positif, malgré la grève (+3,7%), par contre, pour les trains entiers et les wagons isolés, la baisse est marquée.

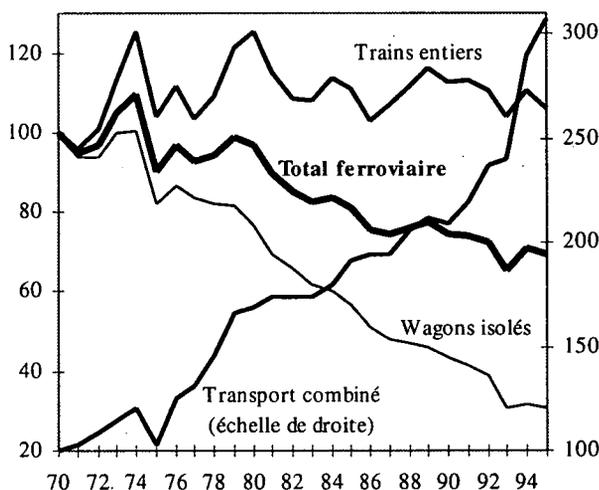
TABLEAU 2.4  
Evolution du fret ferroviaire en 1995

	1er semestre 95/ 1er semestre 94	9 mois 95/ 9 mois 94	95/ 94
Total SNCF	9,8	7,9	-1,7
Intérieur	3,3	2,6	-5,4
International	17,7	14,4	2,8
Trains entiers	5,8	4,9	-3,9
Wagons isolés	8,6	5,7	-3,8
Combiné	20,9	17,7	6,2
TRM Compte d'autrui	7,7	8,8	9,5

Source: SNCF

GRAPHIQUE 2.4

Evolution des différents transports ferroviaires de marchandises  
base 100 en 1970



**LES PORTS**

Malgré la reprise de l'activité en 1994, l'activité globale des 19 principaux ports français (6 ports autonomes et 13 ports d'intérêt national) avait décliné de 0,3%. En 1995, malgré un maintien de l'indice de la production indus-

trielle au premier semestre et un bon niveau de la valeur des échanges extérieurs, l'activité de ces mêmes ports français a baissé de 2,2% en 1995 (soit -0,9% en entrées et -5,5% en sorties) soit un total de 290 millions de tonnes. Les 6 ports autonomes, qui représentent 80% de ce total, ont vu leurs tonnages diminuer de 1,5% (-0,4% en entrées et -5% en sorties). Faute d'autres données sur les ports d'intérêt national nous n'examinerons plus finement que les seuls ports autonomes métropolitains (voir chapitre 11, l'activité des ports européens).

Les baisses y sont essentiellement dues à celles des produits raffinés (-18,7%) notamment à Marseille (-31%); le pétrole brut importé ne diminuant que de 0,7%.

Parmi les vracs solides, le charbon reste stable autour de 10 Mt, depuis la forte baisse de 1993. Les minerais font de même autour de 20 Mt depuis 2 ans. Les sorties de céréales malgré une légère croissance (2,6%) sont loin d'avoir retrouvé les niveaux des années antérieures à

1994 où elles avaient fortement diminué (-30,5%).

Les marchandises diverses progressent de 5,4% surtout à l'importation, 9,7%, contre 2,6% à l'exportation, avec une bonne progression des trafics conteneurs (autour de 10% dans chaque sens). Par contre les trafics Ro/Ro (navires transbordeurs) sont en baisse de -3% (dont -5% en sortie). Cela est dû à la concurrence du tunnel sous la Manche. Les tonnages de Dunkerque sur ce segment diminuent de 15,4%. Cette même quantité pour Calais (qui n'est pas un port autonome) a baissé de 12%, après avoir augmenté de 21% en 1994.

Les grèves de décembre n'ont pas beaucoup touché les dockers, par contre des personnels administratifs de certains ports ont participé aux mouvements sociaux à Nantes et Bordeaux. Enfin le Havre estime à 5 000 conteneurs le transport perdu par la paralysie du trafic ferré.

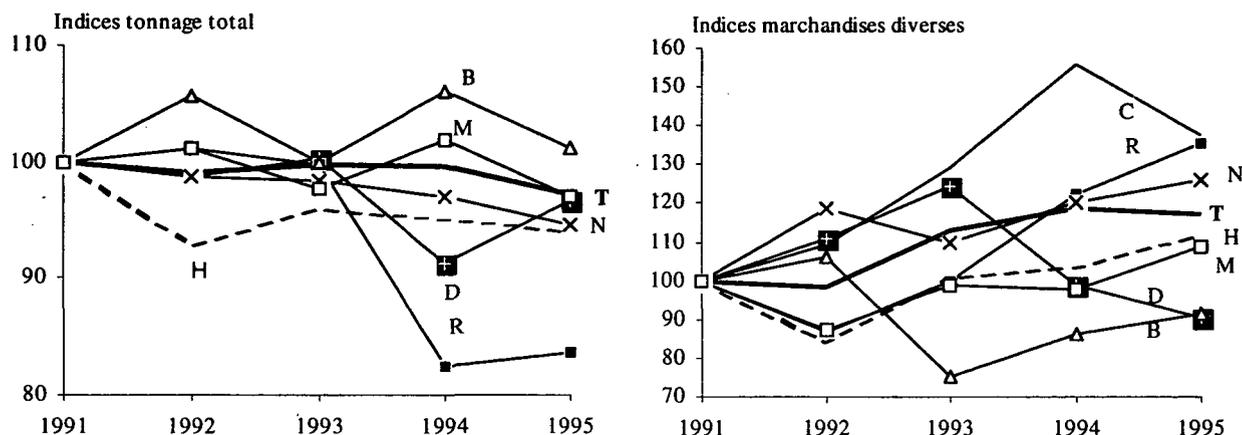
Cette évolution moyenne masque aussi des situations

TABLEAU 2.5: Activité des ports

	1995			Variations 95/94 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
<b>Ports autonomes</b>						
<b>TOTAL</b>	177,3	54,9	232,2	-0,4%	-5,0%	-1,5%
<b>VRACS LIQUIDES</b>	120,8	18,6	139,3	-2,7%	-15,0%	-4,6%
Pétrole brut	93,2	1,1	94,3	-0,7%	-36,1%	-1,3%
Produits raffinés	15,0	12,8	27,8	-17,9%	-19,7%	-18,7%
Autres	12,6	4,7	17,2	4,4%	11,3%	6,2%
<b>VRACS SOLIDES</b>	40,7	14,1	54,8	3,2%	-1,3%	2,0%
Céréales	0,0	10,5	10,5	-76,2%	2,6%	1,2%
Charbon	10,6	0,2	10,8	6,5%	-70,7%	1,5%
Minerais	20,2	0,0	20,2	5,6%	-45,3%	5,4%
Autres	9,8	3,4	13,2	-3,1%	1,6%	-1,9%
<b>MARCH. DIVERSES</b>	15,8	22,3	38,1	9,7%	2,6%	5,4%
Conteneurs	6,9	10,0	16,9	11,2%	9,2%	10,0%
Ro/Ro	5,7	7,3	13,0	-0,1%	-5,2%	-3,0%
Autres	3,2	5,0	8,2	28,7%	2,2%	11,1%
<b>Calais (surtout Ro/Ro)</b>	10,6	11,9	22,5	-10,7%	-12,3%	-11,6%
<b>Autres ports (12 P.L.N.)</b>	23,2	12,3	35,5	0,5%	-0,4%	0,2%
<b>TOTAL (19 ports)</b>	211,1	79,1	290,2	-0,9%	-5,5%	-2,2%

Source DPNM.

GRAPHIQUE 2.5: Les tonnages portuaires base 100 en 1991



Source DPNM.

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

plus contrastées pour chacun des ports :

Les tonnages de Marseille reculent de 4,9%. Cette baisse s'observe dans chaque sens, elle est provoqué par une chute de 31% des produits raffinés (-40% en entrée et -23% en sortie). Les entrées de charbon diminuent également de 2,7%. Par contre les marchandises diverses ont progressé sensiblement (11,5%), les conteneurs augmentant aussi de 12% dans chaque sens.

Les tonnages du Havre reculent légèrement (-1,1%) en raison surtout de la baisse des expéditions de produits raffinés (-38%). Les marchandises diverses progressent de 8,3% avec une augmentation des conteneurs autour de 10% dans chaque sens.

Rouen enregistre une faible progression globale (1,6%) qui est le résultat d'une baisse de 15% des produits raffinés, d'une hausse de 11,2% des sorties de céréales (qui est loin de compenser la chute de 35% en 1994) et d'une bonne progression des marchandises diverses (10,8%) notamment à l'entrée.

Dunkerque, malgré les pertes sur le Ro/Ro déjà évoquées, a rattrapé globalement les 2/3 du recul de 9% observé en 1994 ; il retrouve le niveau de 1993 pour les vrac liquides importés et les sorties de produits raffinés progressent. Les entrées de minerais augmentent de 10,5%.

Les tonnages de Nantes-St Nazaire reculent de 2,5% en raison de la forte baisse des produits raffinés (-25%) non compensée par une croissance de 17,5% des entrées de gaz énergétiques. Les marchandises diverses progressent de 4,9% (+10% à l'entrée et -1% à la sortie).

Enfin les tonnages de Bordeaux régressent de 4,5% avec le recul de 15% des sorties de céréales. Néanmoins les autres marchandises diverses augmentent de près de 6% à cause de la progression de leurs entrées.

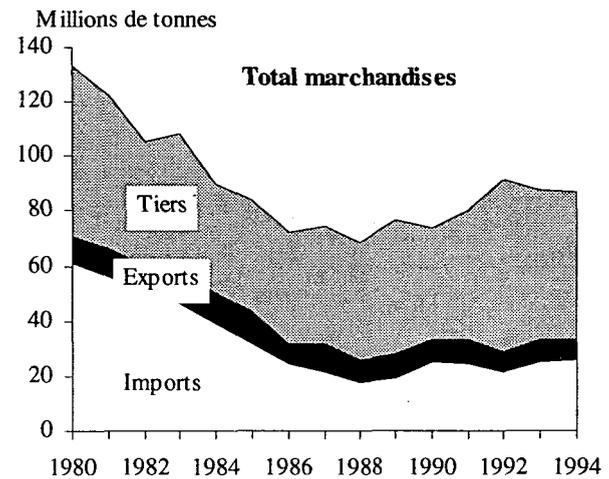
### LE TRANSPORT MARITIME

En dehors des trafics portuaires déjà décrits, nous ne disposons pour les trafics maritimes proprement dits que des résultats de l'enquête effectuée par le CCAF auprès de ses membres **sur l'année 1994** (les résultats de 1995 n'étant pas encore disponibles).

Après le creux de 1988, les tonnages transportés ont tendanciellement progressé jusqu'en 1992. Ils restent globalement stables sur les deux dernières années. Ce sont, les hydrocarbures qui impriment cette évolution d'ensemble aussi bien pour les importations que pour le trafic tiers (où ce dernier représente en 1994 près de 70% du total des hydrocarbures).

Pour les autres vrac, qui représentent environ un quart des tonnages totaux, les évolutions sont beaucoup plus heurtées depuis cinq ans, car ces tonnages oscillent entre 17 et un peu plus de 23 millions de tonnes (M.t.). En 1994, ils remontent à 21 M.t., le creux de 1993 à 17 étant surtout dû à la faiblesse de nos importations de charbon mais aussi de minerai de fer. Là aussi la part des tonnages entre pays tiers reste importante avec 64% du total de ces vrac retrouvant ainsi les niveaux des années 1991 et 1992.

GRAPHIQUE 2.6 : Evolution de l'activité de l'armement français (hors cabotage national)



Source : CCAF

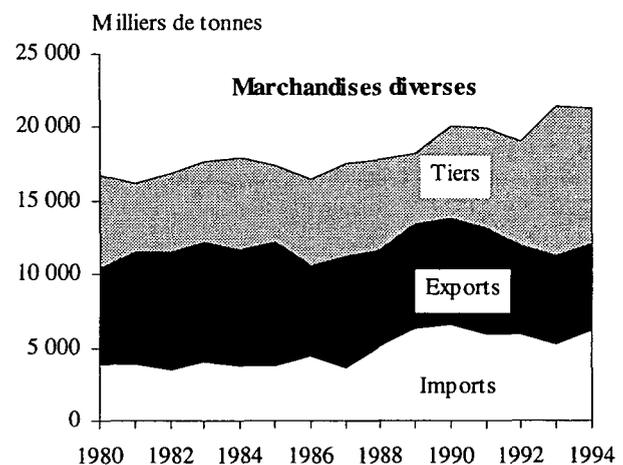
Les tonnages de marchandises diverses poursuivent leur progression tendancielle depuis 1986. Néanmoins les importations de ces marchandises se stabilisent autour du niveau de 1989, les exportations ont sensiblement reculé en 1992 et se maintiennent à ce niveau. Par contre le trafic tiers poursuit sa progression tendancielle et atteint maintenant presque 44% du total des tonnages de marchandises, après un pic exceptionnel à 47% en 1993. La faiblesse observée sur les exportations en 1994 concernent surtout le roulage qui a baissé de 15% (l'activité du tunnel ne faisait que débiter), alors que les conteneurs y progressent de 18,5%.

Pour 1995 les éléments disponibles sont les suivants :

### Éléments d'appréciation sur les transports de marchandises maritime en 1995.

Les besoins en approvisionnement d'**hydrocarbures** (brut et raffinés) sont revenus au niveau de 1993 (+1%) Les échanges de produits raffinés diminuent de 10%,

GRAPHIQUE 2.7: Evolution des tonnages de marchandises diverses transportés par l'armement français.



Source : CCAF

surtout à l'importation et au cabotage national. L'approvisionnement en gaz naturel progresse de 5% avec une remontée du trafic avec l'Algérie.

Les armateurs français, établis sur le marché international de ces produits ont probablement bénéficié en 1995 de la hausse des frets sur les transports par navires de tailles extrêmes (< 50 000 et > 160 000 TPL). Il convient de signaler le très fort déclin du cabotage reliant raffineries et dépôts.

Sur le marché des **vraics secs**, le commerce extérieur des céréales, du charbon et des minerais, reprend. Il est resté bon pour les engrais, les produits chimiques et les produits métallurgiques.

Pour les **marchandises diverses**, l'amélioration des chargements sur la plupart des dessertes n'a pas conduit à la restauration des taux de fret pour le "tout venant". Le conventionnel spécialisé (chimie, fers et aciers, réfrigérés) a néanmoins bénéficié d'une meilleure tendance.

**Passages maritimes** (à partir de la France)

**Corse.** Les trafics passagers et des véhicules accompagnés qui étaient restés stables l'année précédente ont reculé de plus de 10% en 1995. Cela est net particulièrement pour la période estivale.

**International Méditerranée.**

En raison de la situation algérienne, l'abandon de la liaison par transbordeurs pendant 10 mois entraîne une chute de 90% de l'activité pour la compagnie française. Avec la Tunisie, le trafic passagers recule de 3%, celui des véhicules accompagnés restant stable.

Les trafics Corse-Italie seraient en recul : -9% pour les compagnies italiennes, -7 à -8% pour les compagnies françaises. La dépréciation de la lire par rapport au franc ne serait que faiblement responsable de la baisse des trafics des opérateurs français pour les liaisons avec la Corse d'une part et l'Italie d'autre part, puisque la baisse domine partout.

**International Manche.**

1995 aura été la seconde année d'une forte hausse du transport TransManche (tunnel + maritime) soit de 15% (voir chapitre Europe, les flux TransManche). L'offre s'est nettement étendue et la structure des liaisons a été remaniée (baisse de 2,5% du nombre de traversées maritimes).

Le recul des passagers maritimes a été de 7,5% mais le niveau de 1995 reste légèrement supérieur à celui de 1993. Les trafics maritimes d'autocars restent stables, les navettes Eurotunnel pour les autocars n'ont en effet fonctionné qu'au début de l'été. Tout ceci se produisant dans le cadre d'un marché global en hausse.

Les transports de marchandises par navires rouliers reculent de 9%, le maritime garde plus de 76% (sur l'ensemble de l'année) du trafic des camions TransManche passant par la France.

La progression des navettes tourisme représente deux fois la perte des liaisons maritimes.

L'aire d'influence du tunnel est large et ne se limite pas au

détroit, et elle a contraint les compagnies maritimes à restructurer les liaisons et à les déplacer vers l'Ouest : le nombre de passagers des ports du détroit recule (Calais et Dunkerque : -7%, Boulogne : -37%), mais aussi à Dieppe (-17%), Caen (-12%). Les ports de l'Ouest (Roscoff, St Malo et Cherbourg) ont un nombre de passagers qui se maintient. Seul ceux du Havre progressent de 8%. Les baisses de prix sembleraient être du même ordre de grandeur qu'en 1994, de 7 à 15 %, en tenant compte de la baisse de la livre sterling.

**LE COMMERCE EXTERIEUR**

*On s'abstiendra cette année de fournir des données sur les tonnages échangés par mode en raison de la détérioration de la qualité de cette information dans les sources douanières depuis la mise en place de la déclaration d'échange de biens (DEB). Cette détérioration est particulièrement marquée dans les échanges réalisés avec la Grande-Bretagne. Le SES étudie actuellement la possibilité de redresser certaines de ces informations dans la base de données SITRAM.*

Le tonnage total de notre commerce extérieur a peu varié en 1995 soit +0,9% contre +4,9% l'année antérieure. A l'inverse, la progression est bonne en valeur, soit +8,3% (dans chaque sens).

A l'importation, les tonnages progressent de 0,3%, l'effet structure, soit la variation de la répartition par catégorie de marchandises (en 10 postes) et par zone (Union Européenne et reste), représente à lui seul presque 70% de l'écart entre les accroissements de la valeur et du volume ; les prix n'ayant augmenté apparemment que de 2,1% dans cette partition. Les tonnages de produits manufacturés à l'importation augmentent ainsi de 9,1% alors que ceux des produits pétroliers reculent de 2,5%. Signalons la nette croissance des engrais (+11,2%) et une progression de 7,2% des produits métallurgiques.

A l'exportation les tonnages croissent de 1,9% ; les effets

**TABEAU 2.6: Evolution annuelle des tonnages du Commerce Extérieur (en %)**

	90/85	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
<b>Total</b>						
U.E. (12)	2,6	2,1	0,8	-6,7	8,3	3,4
Autres	3,3	2,3	-1,3	-4,6	1,1	-1,6
Total	3,0	2,2	-0,3	-5,6	4,6	0,9
<b>Imports</b>						
U.E. (12)	1,7	3,4	-2,0	ns	12,1	2,9
Autres	4,5	3,2	-1,8	ns	5,1	-1,3
Total	3,4	3,3	-1,9	ns	7,6	0,3
<b>Exports</b>						
U.E. (12)	3,6	0,9	3,5	ns	5,0	3,9
Autres	-0,4	-0,8	0,8	ns	-11,1	-2,7
Total	2,2	0,4	2,7	ns	-0,4	1,9

Source : Douanes.

structures et prix se partagent à égalité le différentiel des croissances entre valeur et quantité. Là aussi, les tonnages des produits manufacturés progressent sensiblement (+6,8%). Les croissances des tonnages de produits agricoles et alimentaires atteignent également 4 à 5%.

Les tonnages échangés avec nos partenaires de l'Union Européenne (hors les trois nouveaux pays arrivés au 1/1/1995) progressent de 3,4%. Les importations en provenance de ces 11 pays représentent 39% des tonnages totaux et 57% des valeurs totales. Ces deux grandeurs, dans ce sous ensemble, progressent respectivement de 2,9 et 10,8% (contre 12,1 et 13,8% en 1994). Les croissances atteignent 10% pour les produits manufacturés. Nos exportations vers ces mêmes pays (soit 71% tonnages totaux et 58,5 des valeurs totales) ont également légèrement réduit leur croissance (+ 3,9%, en tonnages), les tonnages de produits manufacturés progressent de 7,7%

L'évolution des échanges avec les autres pays se caractérisent par une baisse de 1,6% des tonnages (-1,3% en entrées -2,7% en sorties), une croissance de 6,9% des

valeurs (soit +5% et +8,7% pour les deux mêmes sens respectifs) et une croissance des tonnages de produits manufacturés (+5,8% et +4,6%) qui expliquent l'essentiel de la croissance des valeurs.

Pour compenser partiellement la perte d'information sur les modes, nous présentons en annexe (voir tableaux A2.18 et A2.19), les tonnages et les valeurs des marchandises par NST à l'importation puis à l'exportation entre précisant pour chacune des ces quantités les parts concernant l'Union Européenne, tout ceci sur la période 1992 à 1995. Il convient ici de ne pas oublier ici la modification intervenue dans le mode de recueil des données en 1993.

TABLEAU 2.7: Evolution annuelle des tonnages du Commerce Extérieur avec les pays de l'U.E. (en %)

pays sens	indice par année (indice 100 en 1985)						niveau 1995
	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	
<b>Allemagne</b>	<b>110</b>	<b>112</b>	<b>112</b>	<b>108</b>	<b>115</b>	<b>116</b>	<b>55,0</b>
imports	117	115	112	108	117	118	23,5
exports	104	111	113	108	113	115	31,5
<b>Benelux</b>	<b>129</b>	<b>132</b>	<b>132</b>	<b>111</b>	<b>121</b>	<b>123</b>	<b>54,2</b>
imports	141	149	145	120	131	128	27,8
exports	118	116	119	102	112	117	26,4
<b>RU, Irlande</b>	<b>79</b>	<b>83</b>	<b>124</b>	<b>107</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>36,2</b>
imports	63	74	73	84	95	109	23,5
exports	115	106	117	130	135	137	12,7
<b>Italie</b>	<b>126</b>	<b>124</b>	<b>124</b>	<b>107</b>	<b>116</b>	<b>116</b>	<b>29,5</b>
imports	152	133	131	112	133	129	10,5
exports	114	119	121	105	108	111	19,0
<b>Pays-Bas</b>	<b>114</b>	<b>107</b>	<b>107</b>	<b>98</b>	<b>101</b>	<b>112</b>	<b>26,5</b>
imports	95	101	101	87	93	103	15,0
exports	146	117	117	117	114	126	11,5
<b>Espagne</b>	<b>170</b>	<b>192</b>	<b>117</b>	<b>109</b>	<b>118</b>	<b>122</b>	<b>22,4</b>
imports	136	151	147	143	169	170	8,9
exports	209	239	245	246	285	301	13,5
<b>Reste (12)</b>	<b>79</b>	<b>92</b>	<b>102</b>	<b>92</b>	<b>102</b>	<b>95</b>	<b>8,0</b>
imports	69	71	65	47	73	62	3,1
exports	95	124	157	160	146	145	4,9
<b>Total (12)</b>	<b>114</b>	<b>116</b>	<b>117</b>	<b>109</b>	<b>118</b>	<b>122</b>	<b>231,8</b>
imports	109	112	110	101	114	117	112,3
exports	119	120	124	118	123	128	119,5

Source : Douanes.

\* Remarque. Signalons la rupture de série de 1993 en raison d'un changement du mode de recueil (Intrastat) pour l'intra communautaire qui a aussi des répercussions sur le mode à la frontière pour les autres échanges dont la définition devient le mode à la frontière communautaire.

## LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

A l'exception des transports aériens, les transports collectifs de voyageurs ont sensiblement baissé en 1995 (tableau 2.9). C'est au second semestre de l'année qu'a commencé ce retournement avec comme point d'orgue les grèves de la fin de l'année. Comme de coutume, le trafic de voitures particulières a augmenté plus rapidement que l'ensemble des trafics de voyageurs. Depuis 1970, cela a été le cas 18 années sur 25. Néanmoins, la croissance annuelle qui se monte à 2% retrouve un niveau proche des années les moins favorables (1993).

TABLEAU 2.9

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

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	niveau
Véh. particulier	2,3	3,0	2,1	3,4	2,0	664,3
Autobus, -cars	3,9	-2,6	0,5	1,5	-4,9	40,5
dont RATP	-1,1	2,4	2,2	0,9	-11,1	2,0
Tr. ferroviaires	-2,2	1,1	-6,1	0,5	-6,5	64,5
dont SNCF	-2,1	1,0	-7,0	0,6	-5,7	55,6
TGV	19,8	6,1	-0,2	8,3	4,5	21,4
RATP	-3,0	1,4	-2,0	0,0	-11,5	8,3
Tr. aériens	-0,3	2,8	1,1	2,8	1,1	12,3
<b>Ensemble</b>	<b>1,9</b>	<b>2,5</b>	<b>1,2</b>	<b>3,0</b>	<b>0,9</b>	<b>781,6</b>

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

### LES AUTOBUS ET AUTOCARS

Le recul des transports routiers de voyageurs est important en 1995 (-4,9%). Il est généralisé à l'ensemble des activités à l'exception des transports interurbains (+4,9%). Le transport urbain chute fortement du fait des grèves de la fin de l'année (encadré). Le transport occasionnel (-7%) qui représente environ la moitié du transport routier de voyageur a chuté plus fortement que le transport régulier (-1,9%). Il est constitué à 90% de transports touristiques.

### LE TRANSPORT FERROVIAIRE

On observe depuis 1990 un repli de la tendance du transport de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF. De 1982 à 1990, cette activité s'est accrue de 1,3% l'an - la montée en régime du TGV et la bonne tenue des trains express régionaux compensant le recul des trains traditionnels. Mais, de 1990 à 1994, l'accélération du repli des trains rapides nationaux (-9,9% l'an) a pesé sur l'activité voyageur de la SNCF malgré la poursuite de la croissance des trafics TGV (+8,3%).

Le transport de voyageur de la SNCF est en repli de 5,7% en 1995. Ce mauvais résultat est, d'abord, à imputer à la

TABLEAU 2.11

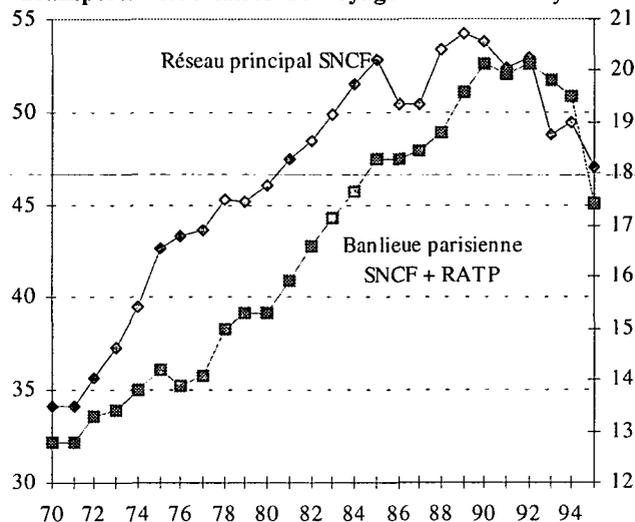
Evolution du transport ferroviaire de voyageurs en 1995

	Evolution des transp. voy	
	10 mois sur 10 mois	12 mois sur 12 mois
SNCF réseau principal	2,2	-5,0
TGV	13,5	4,6
Autres Grandes lignes	-5,7	-11,7
SNCF Ile de France	-1,1	-10,5

Source: SNCF

GRAPHIQUE 2.10

Transports ferroviaires de voyageurs en Md voy-km



grève de la fin d'année dont l'impact est estimé par la SNCF à 7 points. Même sans cela, la croissance n'aurait été que légèrement positive. Le transport ferroviaire de voyageur a subi l'inflexion de la consommation des ménages du second semestre ainsi que la vague d'attentats de l'été qui a pesé aussi bien en Ile de France que pour les TGV. Enfin, alors que la demande avait été dopé en 1994 par une baisse de la recette unitaire, cette année cette dernière s'accroît comme l'inflation.

Pour ce qui est de l'Ile de France, -10,6% sur l'année et -1% sur 10 mois, le repli est sévère. Cette poursuite de la tendance à la baisse, en banlieue, qui s'accélère en début 1996, est à imputer soit aux augmentations de prix soit aux problèmes de sécurité. On observe le même mouvement pour les services régionaux (-10,7%).

Pour les grandes lignes, le recul sur l'ensemble de l'année est de 4%. Dans cette ensemble, les trains classiques, les Train Rapides Nationaux poursuivent leur recul (-11,6%) contre -7% par an sur la période 1990-1994. Le trafic TGV, qui a profité d'une amélioration de l'offre (poursuite de la montée en puissance de l'Eurostar et mise en service de l'interconnexion Est-Ile de France) augmente lui de 4,5%, cette croissance étant permise par l'accroissement de l'offre. Mais pour les TGV Atlantique et Sud-est il y a baisse de 2,7% du nombre des voyageurs-kilomètres.

## LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS DE PROVINCE

En 1995, l'usage des transports collectifs urbains aurait diminué; environ -0,9% d'après les premières informations dont nous disposons. Le nombre de voyages s'est réduit pour la plupart des réseaux. Depuis 1990, la fréquentation des réseaux de transports collectifs plafonne. Le ressaut de 1993 est essentiellement imputable aux réseaux en site propre. De 1986 à 1993, la croissance des voyages effectués sur ces sites propres a été de 52%.

TABLEAU 2.12

La fréquentation des réseaux de transport collectif de province

	1990	1991	1992	1993	1994
Voyages/habitant					
<b>ensemble</b>	<b>89</b>	<b>89</b>	<b>88</b>	<b>90</b>	<b>91</b>
> 300 000 hb	110	111	108	111	112
Nombre de voyages (millions)					
<b>ensemble</b>	<b>1663</b>	<b>1676</b>	<b>1652</b>	<b>1686</b>	<b>1701</b>
> 300 000 hb	949	958	930	959	966
Longueur des lignes, en km/hab					
<b>ensemble</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>26</b>
> 300 000 hb	30	31	31	32	32

Source : DTT/Certu

Note : Ce tableau porte sur un nombre variable de réseaux de transport en commun de province (162 en 1994).

## LE TRANSPORT AÉRIEN

### L'activité des aéroports\*

Le nombre de passagers des 19 principaux aéroports (représentant 89% du trafic de tous les aéroports métropolitains en 1994) a progressé de 1,1% en 1995, alors que le nombre de mouvements d'appareils commerciaux correspondants a augmenté de 7,6%. L'ouverture à la concurrence notamment sur les lignes intérieures françaises les plus importantes explique largement ce phénomène. Paris voit son activité reculer de 0,5% (-0,7% pour l'international et -0,2% pour l'intérieur). Le nombre de passagers internationaux de Paris, qui avait bien progressé l'année précédente, ont surtout baissé au cours du second semestre soit -3,9% contre +2,8% pour le premier, par rapport aux mêmes périodes de 1994. La première explication tient évidemment à la forte baisse des flux aériens Paris Londres au profit de l'Eurostar (presque 700 milliers de passagers); ce phénomène n'est pas spécifique au second semestre même si l'Eurostar est monté en charge tout au long de l'année. Une seconde explication réside dans le fait que les vols d'ADP vers l'Algérie ont été interrompus pendant le second semestre de l'année ce qui a entraîné une baisse des 2/3 de ces trafics. La troisième est le cumul de trois facteurs ayant

\* Voir chapitre 11 l'activité des aéroports des principales villes européennes.

TABLEAU 2.13: Evolution des flux aéroportuaires (passagers) des principaux aéroports

	passagers 95/94 (%)	niv. 195 milliers	Mouvements 95/94 (%)
<b>Aéroports de Paris</b>	-0,5%	55 051	5,7%
Nice	-1,0%	6 143	0,3%
Marseille	5,7%	5 107	16,7%
Lyon	4,1%	4 433	7,0%
Toulouse	13,3%	3 827	27,9%
Bordeaux	3,6%	2 516	11,7%
Mulhouse	10,0%	2 376	9,8%
<b>Total grands prov.</b>	4,9%	24 401	10,5%
<b>Total 12 moyens</b>	0,9%	9 912	8,4%
<b>Total</b>	1,1%	89 321	7,6%

Sources : DGAC, ADP

touché le tourisme et les relations d'affaires dans cette seconde moitié de l'année à savoir :

- Les attentats qui ont frappé notamment la capitale en relation avec la situation algérienne.

- La campagne d'essais nucléaires dans le Pacifique qui a eu des conséquences sur l'image de notre pays et a entraîné une baisse des trafics d'Air France vers cette région du Monde en fin d'année

- Et enfin les conflits sociaux de novembre et décembre. Les trafics internationaux d'ADP ont tous eu des croissances négatives sur chacun des six derniers mois par rapport à ceux de l'année précédente. Les passagers intérieurs d'A.D.P. (qui représentent 83% des passagers intérieurs) n'ont pas progressé (-0,2%) et oscillent depuis 2 ans autour de 1,5 millions. Là aussi les événements de décembre ont aussi eu leur part puisque si au cours de la première semaine de grève à la SNCF, l'aérien a bénéficié de quelques reports, la poursuite de la grève étendue également aux transports parisiens a joué un rôle fortement dissuasif sur la demande.

Le trafic fret d'A.D.P. n'a progressé que de 1,8% malgré un bon premier semestre (+7,6%), traduisant bien le ralentissement économique de la fin de l'année. Les grèves de décembre ont aussi leur rôle avec une baisse de 11% en décembre par rapport à l'année précédente. Mais depuis août, ces trafics étaient déjà en léger recul. En province, le nombre de passagers des 5 grands aéroports régionaux (hors Mulhouse) a globalement progressé de 5,5% mais la situation reste contrastée et reflète l'ouverture à la concurrence des lignes Paris Marseille et Paris Toulouse. Le nombre de mouvements (atterrissages ou décollages) progresse 2 à 3 fois plus vite que les flux de passagers sur ces 2 liaisons; mais même à Toulouse, l'accroissement de la demande n'excède pas 14%. A l'inverse, Nice stagne en raison de la forte part touristique dans l'activité de cet aéroport. Outre les facteurs précédemment évoqués, la modération de la consommation des ménages a aussi pesé sur ce créneau touristique.

**Activité aérienne intramétropole et internationale.**

La DGAC, afin de s'adapter aux conditions nouvelles du transport aérien dans notre pays et sur l'international, élabore un panorama synthétique du transport aérien (toutes compagnies) concernant la métropole.

Le transport à l'intérieur de la métropole aurait reculé de 1,2% en 1995 par rapport à l'année antérieure, malgré une ouverture à la concurrence sur les grandes lignes intérieures. Le fret non postal a aussi fortement reculé (-9%) seul le fret postal progresse de 7%.

Sur les autres liaisons, le nombre de passagers stagne pour les raisons évoquées ci dessus, mais le trajet moyen s'allonge pour les destinations autres que les DOM-TOM. Il en résulte un croissance de 3% des distances parcourues par ces passagers. Le nombre de vols progresse comme les parcours. Les tonnages de fret non postal progressent de 1,8% et la poste de 2,6%.

Le nombre de passagers d'ADP sur l'International et les DOM-TOM (soit 55% des flux-métropolitains identiques) reculent de 2,7% avec l'Union Européenne, de 20,6% avec l'Afrique du Nord, pour les raisons évoquées ci-dessus, et augmentent de plus de 6% pour le reste de l'Afrique, le Moyen Orient et la zone Asie-Pacifique.

**Activité d'Air France et d'Air Inter**

Dans cette phase de redressement, entamée depuis 1994, le groupe Air France a enregistré des pertes de parts de marché. Le recul a été sensible surtout au début de l'année et la situation s'est redressée tout au long de l'année 1995. Les grèves de décembre n'ont pas affecté cette nouvelle tendance même si la compagnie escomptait initialement des niveaux encore plus importants.

A l'inverse, Air Inter a subi fortement la concurrence d'autres compagnies sur les lignes les plus rentables notamment de la part d'Air Liberté sur Toulouse. Cette dernière a récupéré une sensible part du marché sur cette liaison. Le transport total de passagers d'Air Inter baisse ainsi globalement de 6,2% (soit un taux beaucoup plus important que celui du nombre de passagers d'Aéroports de Paris pour les vols intérieurs) et la tendance est à la baisse constante sur l'année. Ce repli a néanmoins été amplifié par les conflits de décembre d'une part et ceux liés à la réorganisation du groupe Air France d'autre part (la compagnie Air Inter est devenue Air France Europe au 1er janvier dernier).

TABLEAU 2.14 : L'activité du Groupe Air France

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	%	Md PKT
Air France	1,1	-7,7	8,7	1,3	15,0	-1,2	49,6
Air Inter	4,0	-0,3	5,9	0,6	3,1	-6,2	9,2
<b>Total</b>	<b>1,6</b>	<b>-6,5</b>	<b>8,2</b>	<b>1,2</b>	<b>12,9</b>	<b>-2,0</b>	<b>58,8</b>

Source : DGAC

Note : Ce tableau porte sur le trafic total, y compris trajets internationaux, contrairement aux autres données figurant dans ce chapitre.

TABLEAU 2.15 : Quelques agrégats du transport aérien concernant la métropole.

	1995	95/94
<b>Intramétropole</b>		
Passagers (milliers)	21 608,5	-1,2%
PKT (millions)	11 937,4	-1,2%
Nb de vol (milliers)	334,3	6,4%
Fret (milliers de tonnes)	90,6	-9,3%
Poste	100,6	6,9%
<b>Autres : Métropole-(DOM-TOM et International)</b>		
Passagers (milliers)	66 089,8	0,1%
PKT (millions)	125 493,8	3,1%
Nb de vol (milliers)	1 034,6	3,4%
Fret (milliers de tonnes)	1 124,9	1,8%
Poste	133,7	2,6%
<b>Total métropole</b>		
Passagers (milliers)	87 698,3	0,1%
PKT (millions)	137 431,2	3,1%
Nb de vol (milliers)	1 368,9	3,4%
Fret (milliers de tonnes)	1 215,5	1,8%
Poste	234,3	2,6%

Source : DGAC.

### L'IMPACT DES MOUVEMENTS SOCIAUX SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

Au mois de décembre 1995, des mouvements sociaux ont paralysé les activités de transport de la SNCF et des transports publics urbains, entraînant un report partiel vers les autres modes. En ce qui concerne les marchandises, le transport routier de marchandises a récupéré une partie du fret longue distance SNCF. Quant aux voyageurs, l'arrêt momentané des transports collectifs a poussé l'usager à utiliser la voiture particulière, aussi bien sur les trajets domicile-travail qu'interurbains. Au début du conflit, les compagnies aériennes intérieures ont également bénéficié d'un report modal. A noter que de nombreux voyageurs ont, les semaines passant, attendu que le conflit s'arrête et renoncé à leurs voyages.

A la SNCF, la paralysie fut immédiate et permanente du 24 novembre au 18 décembre, à l'exception de l'Eurostar bloqué par intermittence. Pour la RATP, l'arrêt fut plus progressif, mais total entre le 29 novembre et le 11 décembre, hormis chez certains conducteurs d'autobus. Pour ces deux entreprises nationales, la baisse des transports de voyageurs en Ile-de-France est de 50% sur les deux derniers mois de l'année et de -40% sur le réseau national SNCF. La SNCF aurait ainsi perdu 7% de recettes annuelles.

Les entreprises du transport routier de marchandises ont vraisemblablement peu souffert des conflits, mis à part l'impact indirect des problèmes de courrier et communication sur leur gestion courante. Le report modal dû à la grève s'est effectué en faveur du compte d'autrui et de l'intérieur. Aucun impact sur le compte propre et l'international n'a pu être mis en évidence. En effet, le compte propre dépend de l'activité productive de l'entreprise, et le transport international est lié à la demande étrangère adressée à la France, c'est à dire à l'activité économique dans l'union européenne.

Le transport aérien n'a pas échappé au conflit ou à ses conséquences. Alors que la première semaine du conflit, l'aérien s'était imposée comme une alternative pour les trajets interurbains, par la suite, la difficulté d'accès aux aéroports a découragé les voyageurs.

Les transports collectifs étant paralysés, le moyen de substitution le plus utilisé a, sans conteste, été l'automobile et les autocars dont l'activité n'a néanmoins pas progressé en fin d'année. Sur l'ensemble du réseau national, la circulation s'est faite plus forte au mois de décembre lorsque la fin du conflit semblait lointaine. Au total, le trafic a augmenté de 3% sur les autoroutes concédées, révélateur du transfert non négligeable du ferroviaire vers la route.

Pour les déplacements urbains, outre la voiture, beaucoup d'autorités organisatrices de transport collectifs ont proposé aux usagers des moyens de substitution. C'est en particulier le cas en Ile-de-France, où le Syndicat des Transports Parisiens a instauré des services d'autocars et de bateau-bus. De plus, nombre de parisiens ont eu recours à des modes non-mécaniques (marche à pied et bicyclette). Du reste, la voiture a été le mode de substitution le plus courant: on a enregistré une forte hausse des embouteillages durant les deux premières semaines. Néanmoins, l'augmentation de la circulation quotidienne en Ile-de-France est restée faible (+2%). Il faut y voir une compensation entre l'augmentation des parcours domicile-travail et la diminution des autres motifs de parcours en automobile.

## BILAN DE LA CIRCULATION

*L'année 1995 se caractérise par un net ralentissement de la circulation globale, dont la progression n'est que de 1,8 % contre 3,3 % l'année précédente. L'infléchissement du trafic touche tous les types de véhicules, mais concerne surtout les réseaux locaux et urbains. Le parc augmente très modérément, et la tendance au renouvellement se poursuit mais à un rythme plus faible. Les livraisons de carburants progressent toujours lentement, tandis que les achats aux frontières connaissent un certain rebond.*

Pour établir le bilan de la circulation de 1995 on a privilégié une cohérence d'ensemble entre les différents composants statistiques, compte tenu du caractère parfois contradictoire de certaines sources. Cette approche en termes d'équilibre global fait apparaître les principales évolutions suivantes :

### La progression du parc de véhicules se tasse

L'ensemble du parc de véhicules voit sa progression se ralentir en 1995, à l'opposé du mouvement enregistré l'année précédente. En glissement annuel (de janvier à janvier) la baisse du rythme est très forte, puisqu'elle passe de 2 % en 1994 à 0,8 % en 1995. Toutefois, la croissance annuelle moyenne qui est retenue ici tend à atténuer un peu l'évolution générale qui atteint + 1,4 % (soit 423 000 véhicules). Le processus de vieillissement du parc se poursuit néanmoins.

En effet, malgré la poursuite de l'incitation au retrait des vieux véhicules jusqu'au mois de juin, les immatriculations de voitures particulières neuves ont sensiblement baissé en 1995, en particulier pour le diesel (- 4,5 %).

**TABLEAU 2.16 : Circulation par réseaux**

	1994	1995	94/93	95/94
	Md de véhic-km		%	
Autoroutes concédées	52.2	53.9	4.2%	3.4%
Autres autoroutes	30.4	32.2	6.2%	5.8%
<b>Total autoroutes</b>	<b>82.6</b>	<b>86.1</b>	<b>4.9%</b>	<b>4.3%</b>
routes nationales	81.8	82.9	2.4%	1.4%
<b>Réseau national</b>	<b>164.3</b>	<b>169.0</b>	<b>3.7%</b>	<b>2.8%</b>
autres routes	193.3	196.0	3.6%	1.4%
réseau local urbain	129.6	130.9	2.5%	1.0%
<b>TOTAL</b>	<b>487.0</b>	<b>496.0</b>	<b>3.3%</b>	<b>1.8%</b>

Sources : SETRA, USAP, DAEI/SES

Par contre, les immatriculations de véhicules utilitaires augmentent fortement, notamment pour les poids lourds neufs (+ 27,2 %).

La tendance à la diésélisation du parc se maintient, surtout pour les voitures particulières, mais à un rythme un peu plus faible qu'en 1994.

### Faible croissance du kilométrage unitaire

Le parcours moyen des véhicules a sensiblement ralenti en 1995. Tant pour les voitures particulières que pour les véhicules utilitaires légers, la progression n'est que de 0,6 %, soit un chiffre proche des estimations tirées du panel SECODIP. L'évolution du kilométrage unitaire est même assez nettement négative pour les véhicules à essence, ce qui semble indiquer une moindre utilisation des vieux véhicules.

### Net ralentissement de la croissance de la circulation globale

L'équilibrage global du bilan donne des chiffres de croissance de la circulation en nette baisse par rapport à l'année précédente, comme cela avait déjà été noté dans le rapport intérimaire. La progression de la circulation totale passe d'un rythme moyen avoisinant 3 % par an depuis la fin des années 80 à 1,8 % en 1995.

La conjonction des deux principales tendances observées sur l'année, ralentissement sensible de la croissance du parc et stagnation des livraisons de carburants, qui vont toutes deux dans le même sens, ne peuvent qu'induire mécaniquement, et globalement, une diminution significative du rythme de progression de la circulation.

Même si l'on tient compte du mouvement de réduction de la consommation moyenne de carburants, lié au renouvellement du parc et aux effets de la diésélisation, qui peuvent jouer en sens inverse, la tendance de l'année ne peut être véritablement affectée par des évolutions structurelles, qui restent lentes par définition.

On note en particulier une forte baisse de la circulation des véhicules légers à essence, et une importante diminution de la progression du trafic routier de marchandises (+ 1,8 % en véhicules-Km contre près de + 8 % en tonnes-Km), confirmée par les premiers résultats de l'enquête TRM. De plus, le trafic des véhicules légers étrangers (- 1 %) diminue en valeur absolue, en raison de la diminution de la fréquentation touristique.

L'explication de ce ralentissement général est sans doute à rechercher dans l'évolution de la conjoncture économique, ainsi que dans les modifications du comportement des ménages, au cours de l'année 1995.

TABLEAU 2.17.1 : Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en évolution

TAUX D'EVOLUTION 1995/1994	Parc (%)		Parcours moyen (%)		Circulation (%)		Consom. unitaire	Consom. totale	
	95/94	94/93	95/94	94/93	95/94	94/93	%	%	
	<b>Voitures Particulières</b>	<b>1,5%</b>	<b>1,8%</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,6%</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,4%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>1,1%</b>
essence	-1,8%	-1,5%	-1,7%	0,0%	-3,5%	-1,5%	-0,3%	-3,8%	
diesel	11,8%	13,7%	-0,1%	-0,5%	11,7%	13,2%	0,2%	11,9%	
<b>Véh. Util. légers</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,2%</b>	<b>0,6%</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,9%</b>	<b>2,5%</b>	<b>-1,4%</b>	<b>0,5%</b>	
essence	-6,3%	-8,0%	-1,1%	-0,1%	-7,3%	-9,0%	-1,4%	-8,6%	
diesel	5,8%	7,6%	-0,8%	0,5%	5,0%	7,0%	-1,7%	3,2%	
<b>Poids Lourds et véh. &gt; 5t PTCA</b>	<b>0,8%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,5%</b>	<b>4,7%</b>	<b>1,4%</b>	<b>4,4%</b>	<b>0,1%</b>	<b>1,4%</b>	
<b>Total Véhicules</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,5%</b>	<b>1,6%</b>	<b>2,0%</b>	<b>3,3%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>1,1%</b>	
Véh. divers & étrangers					0,4%	3,8%	-0,2%	0,9%	
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1,4%</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,4%</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,8%</b>	<b>3,3%</b>	<b>-0,8%</b>	<b>1,0%</b>	
<i>N.B. les taux en italiques sont ceux du bilan CCTN pour 1994/93</i>								<b>Achats aux frontières</b>	14,5%
								<b>Livraisons totales (CPDP)</b>	<b>0,9%</b>

#### Différenciation de la circulation selon les réseaux

Les données de trafic sur le réseau national, et autoroutier en particulier, restent encore très élevées conformément aux tendances passées (de l'ordre de 3% par an) mais s'opposent semble-t-il à la stagnation des circulations urbaine et locale, que confirme certaines sources partielles (Ile de France).

#### Légère baisse des consommations unitaires

Les consommations unitaires baissent légèrement en moyenne (- 0,8 %), mais plus fortement pour les véhicules utilitaires légers, où la poursuite du renouvellement du parc entraîne une amélioration des performances techniques des moteurs. Dans le cas des voitures particulières, les effets sont plus atténués.

#### Faible progression des livraisons de carburants

L'augmentation moyenne des livraisons de carburant n'a été en 1995 que de 0,9 % selon le CPDP. Mais cette dernière résulte d'évolutions très marquées, et en sens opposé, des ventes d'essence (- 4,4 %), et de gazole(+ 5,4 %). Ce mouvement est assez semblable à celui de l'année précédente, mais traduit un léger ralentissement en termes de ventes proprement dites.

Les achats aux frontières qu'on peut en déduire s'élèvent à environ 1,3 millions de m3, en forte progression par rapport au chiffre de 1994, ce qui s'explique assez bien par le différentiel de prix avec les pays voisins (super en particulier).

TABLEAU 2.17.2 : Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en niveau

1995	Parc	Parcours moyen	Circulation	Consom. unitaire	Achats de carburants	Equilibrage carburants
	M. véh.	km/véh.	Md véh.km	litre/100km	1000 m3	1000 m3
<b>Voitures Particulières</b>	<b>25,0</b>	<b>14 364</b>	<b>359,1</b>	<b>7,8</b>	<b>27 961</b>	<b>Cons. Tot.</b>
dt essence	18,4	11 774	216,4	8,5	18 334	49 112
dt diesel	6,6	21 552	142,7	6,7	9 627	<b>Achats/front.</b>
<b>Véh. Util. légers</b>	<b>4,6</b>	<b>17 059</b>	<b>77,7</b>	<b>9,8</b>	<b>7 623</b>	<b>-1 319</b>
dt essence	1,6	11 347	17,7	9,0	1 587	<b>Ventes</b>
dt diesel	3,0	20 035	60,0	10,1	6 036	47 793
<b>Poids Lourds et véh. &gt; 5t</b>	<b>0,6</b>	<b>37 456</b>	<b>22,9</b>	<b>34,5</b>	<b>7 915</b>	<b>Ecart</b>
<b>Total Véhicules</b>	<b>30,2</b>	<b>15 240</b>	<b>459,7</b>	<b>9,5</b>	<b>43 499</b>	<b>Ventes-Livr.</b>
Véh. divers & étrangers			36,2	35,4	5 613	163
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>30,2</b>	<b>16 441</b>	<b>496,0</b>	<b>9,9</b>	<b>49 112</b>	<b>Livraisons</b>
						<b>47 956</b>
<b>Essence</b>			239,6	<b>Essence</b>	22 519	<b>20 646</b>
<b>Gazole</b>			256,4	<b>Gazole</b>	26 593	<b>27 310</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>			496,0	<b>TOTAL CPDP</b>	49 112	<b>47 956</b>

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 font l'objet de perfectionnements successifs qui seront exposés dans un dossier détaillé publié ultérieurement.

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 SÉCODIP 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 diesel, et ceci selon la double formule:

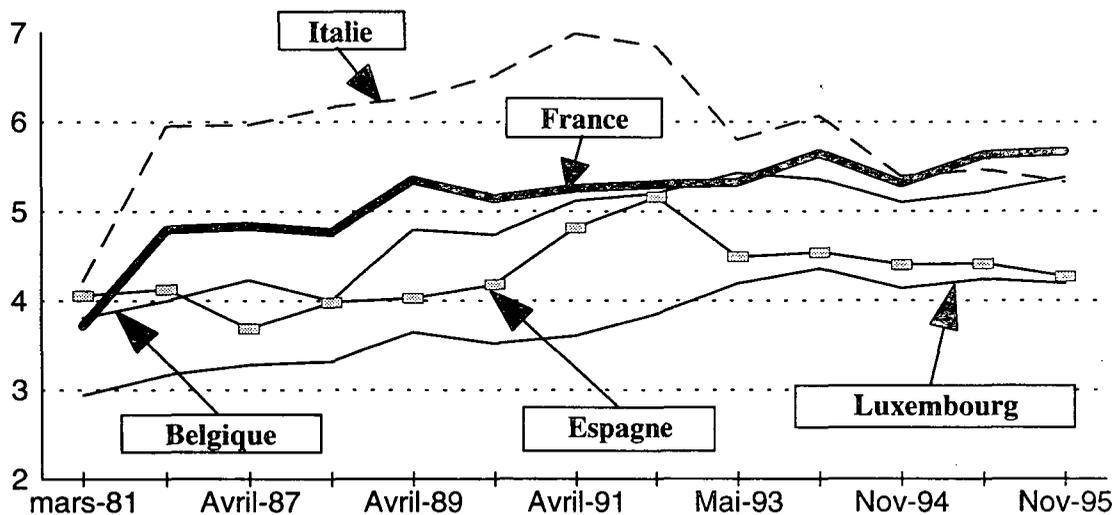
Pour les véhicules immatriculés en France:

$$\text{Parc}(F) \times \text{Km annuel moyen(en France)} = \text{Circulation}$$

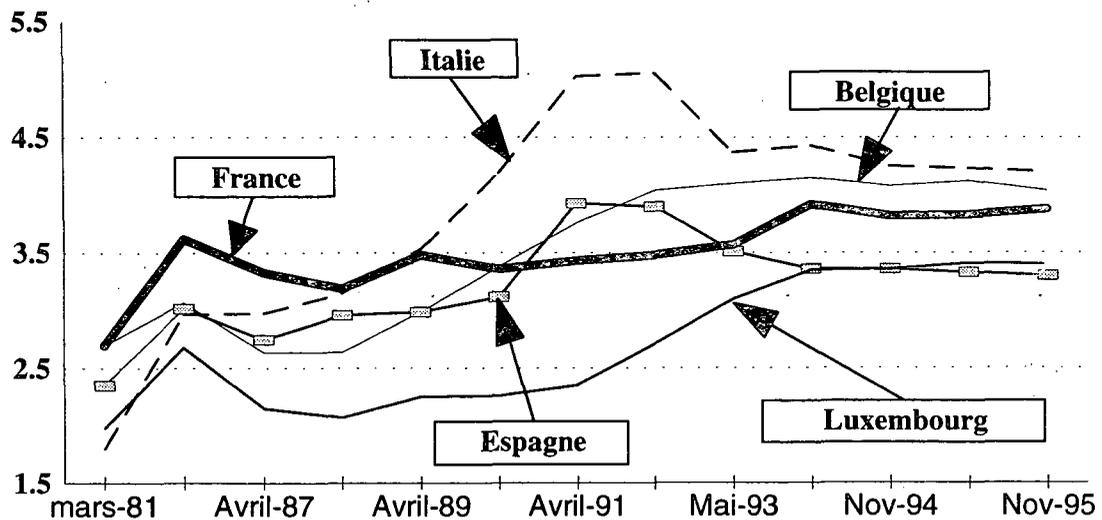
Pour l'ensemble de véhicules roulant en France:

$$\text{Circulation} (F + \text{véh. étrangers}) \times \text{Consommation unitaire} = \text{Ventes de carburant} + \text{achats aux frontières}$$

Graphique 2.9 : Evolution du prix du Super en Europe (en Francs) - Eurosuper sans plomb à partir de nov. 94



Graphique 2.10 : Evolution du prix du Gazole en Europe (en Francs)



Source : CPDP (taux de change courants)

## LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE EN 1995 : DES RÉSULTATS CONTRASTÉS

Contrastés, les résultats de l'année 1995 l'auront été à plus d'un titre :

Au plan global d'abord puisque la légère progression enregistrée du nombre des accidents corporels (132 949, soit une hausse de 0,2% par rapport à 1994) n'a pas eu de conséquences en termes de gravité : si l'on a bien enregistré une augmentation du nombre des blessés légers (+1,3% avec 142 146 cas), celui des décès comme celui des blessés graves ont au contraire diminué pour s'établir, respectivement, à 8 412 (121 vies épargnées) et à 39 257 (-3,1% par rapport à 1994). Il est important d'observer que le nombre des tués diminue régulièrement depuis maintenant six ans. Ces résultats doivent néanmoins être relativisés, surtout si l'on se réfère aux pays voisins : la France se situe en effet au dixième rang sur les quinze Etats membres de l'Union européenne pour le nombre de tués rapporté à la population et en huitième position pour le même nombre de tués rapporté au parc de véhicules.

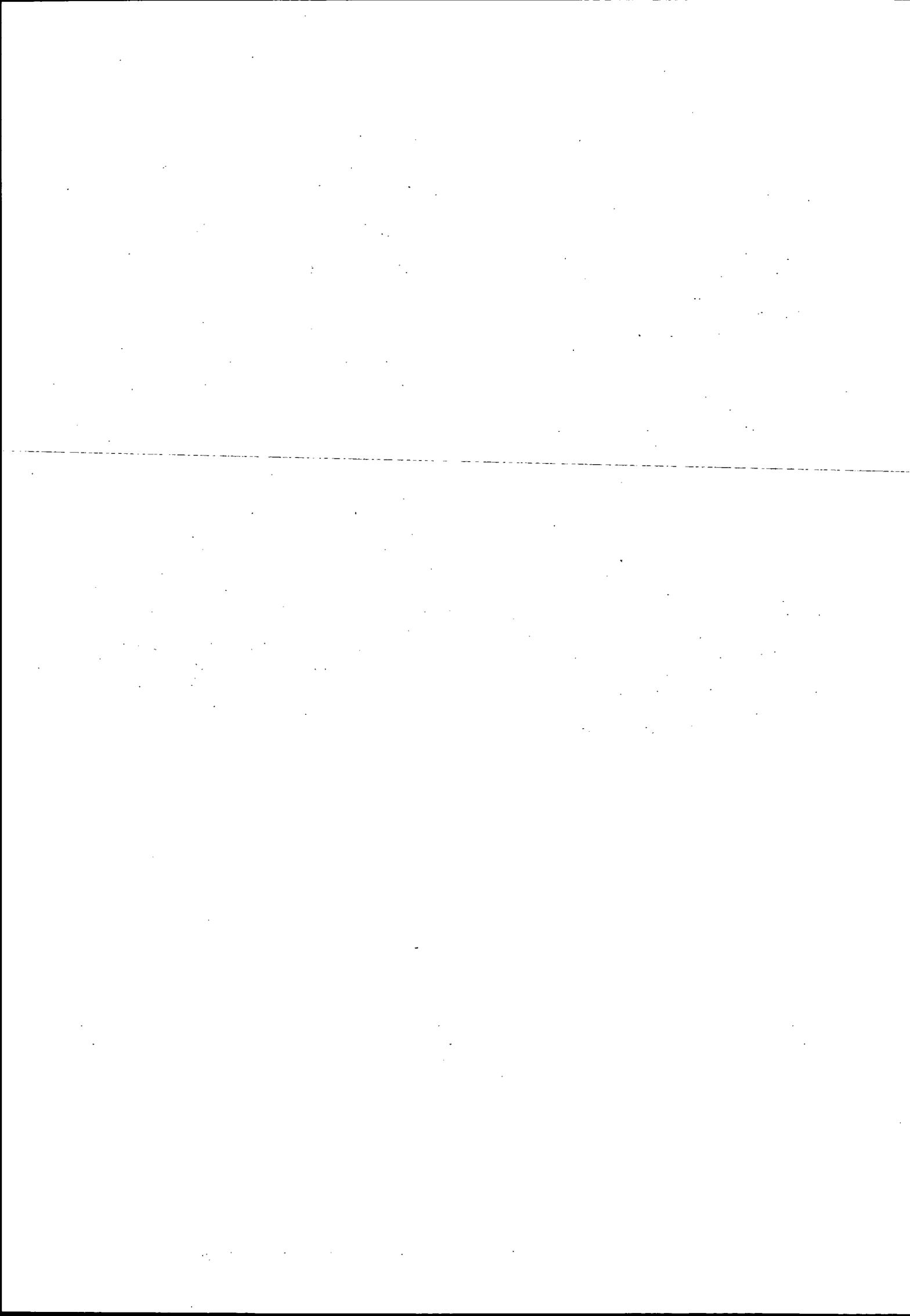
Le contraste apparaît également dans les profils d'évolution infra-annuels : à une augmentation de 3,3% du nombre des tués au cours des sept premiers mois de l'année a succédé durant les cinq mois suivants une diminution de 7,2%. La dégradation s'explique principalement par la perspective de l'amnistie présidentielle, alors que l'amélioration qui lui a succédé est vraisemblablement imputable à l'effet d'annonce (puis à la mise en application le 15 septembre) de l'abaissement du seuil

d'alcoolémie toléré dans le sang, ainsi qu'aux campagnes de sensibilisation qui ont accompagné cette mesure.

Contraste encore du point de vue des réseaux sur lesquels les accidents ont été constatés : si le nombre de tués sur autoroutes de liaison, routes nationales et départementales diminue (respectivement : - 5,5%, - 3,8% et - 2,5%), il n'en est pas de même pour les autoroutes de dégagement ni pour le réseau communal (respectivement, +8,1% et + 6,8% de tués).

Contraste enfin en ce qui concerne les catégories d'usagers impliquées dans des accidents de la circulation avec une poursuite de la baisse du nombre de tués chez les motocyclistes et les piétons (- 4,4% et - 8,8%), une stabilisation chez les cyclomotoristes, mais une augmentation très sensible parmi les cyclistes (+ 16,5%) qui ne peut pas être imputée aux grèves de fin d'année puisque cette détérioration est circonscrite aux huit premiers mois de 1995 et résulte principalement d'accidents intervenus sur le réseau départemental et rural.

Les profils d'évolution infra-annuelle concernant les automobiles et les poids lourds correspondent aux tendances générales, avec un contraste entre une première partie de l'année marquée par une forte dégradation et une seconde partie par une nette amélioration. Si les automobilistes ont été particulièrement sensibles aux perspectives de l'amnistie puis à l'abaissement du taux d'alcoolémie c'est principalement par l'augmentation de la circulation des poids lourds au cours du premier semestre que l'on explique la détérioration constatée durant les huit premiers mois de l'année pour ce type de véhicules.



## LA BRANCHE DES TRANSPORTS

L'année 1995 a été une année contrastée. La production de la branche transports a progressé de façon moins soutenue qu'au cours de l'année précédente : +2,4% en volume, contre +4,3% en 1994. La poursuite d'une vive concurrence internationale et intermodale s'est traduit par une diminution globale des prix. En dépit des mouvements de grève dans les transports publics, la situation de la branche apparaît satisfaisante, grâce à la forte progression du transport routier de marchandises (+8,3% en volume) et, dans une moindre mesure, à la bonne tenue des activités annexes et auxiliaires de transport (+2,8%). Le transport aérien a souffert des conséquences de la guerre des prix, qui se sont traduites par la modification des parts de marché intérieur au profit de nouveaux transporteurs. Toutefois, la valeur ajoutée, les effectifs salariés et la productivité horaire du travail de la branche ont évolué favorablement (respectivement +2,6%, +1,2% et +2,2%). Les investissements ont même repris en 1995 (+4,7%) après deux années de fort recul, essentiellement grâce aux efforts du secteur privé et de la RATP.

### LA PRODUCTION

#### La production de la branche transport

Après la crise de 1993 et la vive reprise de 1994, la branche transport a de nouveau enregistré en 1995 une croissance de sa production. Elle augmente de 2,4% en volume<sup>(1)</sup>, contre 4,3% l'année précédente (tableaux 3.1 et 3.2). Cependant, contrairement à la situation très favorable de 1994, le rythme d'évolution de la production des transports a été moins rapide que celui de l'ensemble des branches marchandes, qui a atteint 3,2% en volume.

TABLEAU 3.1  
Partage volume-prix de la production effective des branches du transport en 1995  
(niveaux en MF et % d'évolution)

	1994 niveau	évolution en %			1995 niveau
		Volume	Prix	Valeur	
Ferroviaire	44 283	-3,9%	0,2%	-3,8%	42 615
TRM	136 578	8,3%	-1,7%	6,5%	145 491
Autres Terr.	69 390	-2,4%	1,4%	-1,0%	68 668
Fluvial	1 677	4,7%	-2,1%	2,5%	1 719
Maritime	21 220	-1,3%	-0,2%	-1,5%	20 895
Aérien	60 409	-0,7%	-1,1%	-1,8%	59 348
Annex/Auxil.	127 999	2,8%	-0,1%	2,7%	131 405
TRANSPT	461 556	2,4%	-0,5%	1,9%	470 141

Source : Comptes nationaux

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

La très bonne orientation que l'on observait au premier semestre dans le prolongement de la reprise de 1994 - notamment pour le transport ferroviaire - a été freinée par la désaffection de clientèle qui a fait suite, dès l'été, aux attentats dans les transports parisiens et aux perturbations sociales qui ont affecté en fin d'année les grandes compagnies aériennes. La situation des transports s'est ensuite particulièrement dégradée en décembre, lors des mouvements sociaux qui ont affecté la SNCF et la RATP.

TABLEAU 3.2  
Evolution de la production des branches  
(volume aux prix n-1 - en %)

	1991 %	1992 %	1993 %	1994 %	1995 %
Ferroviaire	-1,6	0,0	-8,2	2,3	-3,9
TRM	3,4	2,8	-2,5	5,2	8,3
Autres Terr.	1,6	1,5	-1,2	0,8	-2,4
Fluvial	3,2	1,6	-10,0	-4,3	4,7
Maritime	15,3	-3,4	5,6	-1,9	-1,3
Aérien	-2,9	6,8	1,3	12,8	-0,7
Annex/Auxil	0,5	4,3	-0,8	3,4	2,8
TRANSPT	1,5	2,9	-1,6	4,3	2,4
BR MARCH.	1,7	2,7	1,1	2,1	3,2

Source : Comptes nationaux

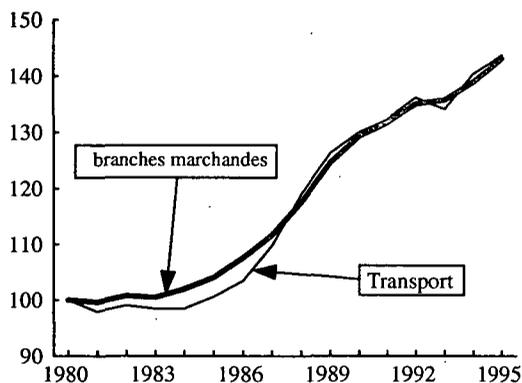
L'évolution du transport s'écarte davantage de celle de l'ensemble des branches marchandes au cours des années récentes (tableau 3.2). La branche transport suit en effet depuis 1993 une évolution plus heurtée que celle des secteurs marchands de l'économie : baisse en 1993 (-1,6%) alors que ces derniers poursuivaient leur progression, hausse plus marquée que chez ceux-ci en 1994 (+4,3%) et croissance au contraire plus modérée en 1995. Mais ce constat apparent résulte en fait pour une

## La branche des transports

grande part de la forte progression des services financiers au sein des branches marchandes <sup>(2)</sup>. Hors services bancaires et d'assurances, l'évolution de la production marchande globale correspond exactement à la croissance en volume de la branche transport, soit +2,4% (graphique 3.1 bis).

Depuis 1989, les taux de croissance moyens des branches du transport évoluent cependant de façon contrastée (graphique 3.2). Par ailleurs, on peut noter que, pour la première fois depuis plus de 10 ans, la production de transport de voyageurs n'a pas augmenté.

**GRAPHIQUE 3.1**  
Évolution comparée de la production du transport et de celle des branches marchandes  
(Volume prix 80 - Base 1980 = 100)



Source : Comptes nationaux

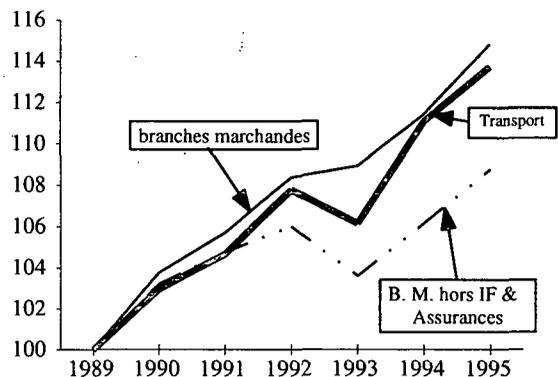
Le transport routier de marchandises a maintenu un rythme de progression soutenu, sauf en 1993. Il progresse en effet pour la seconde année consécutive (+8,3%, après +5,2% en 1994), profitant de son avantage relatif par rapport au ferroviaire.

La branche ferroviaire, qui suit une tendance nettement déclinante depuis 1989, à l'exception notable de l'année 1994, enregistre en effet en 1995 une baisse de 3,9% en volume. Cette diminution s'explique d'abord par le recul du fret intérieur, en dépit de la forte croissance du transport combiné (5,8%).

Le transport de voyageurs a également chuté de 4,1% malgré les bons résultats du TGV (+4,5%), la montée en puissance d'EUROSTAR et la mise en place de l'interconnexion Est de l'Ile-de-France.

(2) La production des services financiers facturés a augmenté de 41,5% en 1993 en raison des importantes transactions entre banques lors de la crise monétaire de l'été 1993, puis encore de 5% en 1994, et de 10% en 1995.

**GRAPHIQUE 3.1bis**  
Production des branches marchandes hors services financiers et d'assurances  
(Volume prix 80 - Base 1989 = 100)



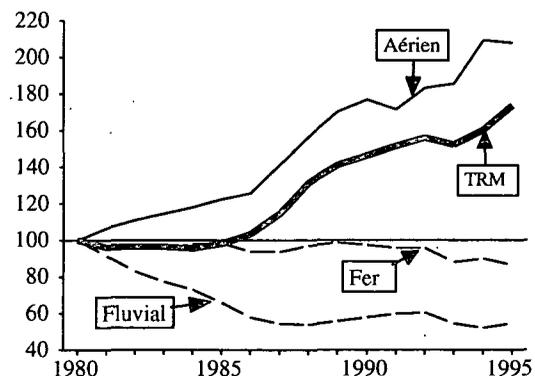
Source : Comptes nationaux

Les "autres transports terrestres" n'ont pas, quant à eux, tiré profit de la reprise (-2,4% contre +0,8%). On enregistre en effet un fort repli des transports collectifs urbains (-10,9%), à la suite des grèves en Ile-de-France.

De plus, les transports routiers de voyageurs n'ont pas bénéficié de reports substantiels de trafics car les usagers ont eu davantage recours à l'utilisation de leur véhicule particulier.

Le transport aérien, qui tirait jusque-là la croissance globale grâce à la vive progression du nombre de passagers transportés sur les lignes internationales, enregistre également un ralentissement en 1995, malgré la bonne fréquentation des aéroports de province (+4,3%).

**GRAPHIQUE 3.2**  
Évolution de la production effective des principales branches du transport depuis 1980  
(Indices de volume prix 80 et Base 1980 = 100)



Source : Comptes nationaux

La conjoncture semble meilleure au contraire pour le transport fluvial (+4,7% contre -4,3%), et relativement stable pour le transport maritime, malgré une diminution de 2% environ du tonnage transitant par les ports.

En francs courants, force est de constater toutefois que la progression du transport a été sérieusement ralentie au cours des années récentes, puisqu'elle n'est plus que de 1,9% contre 4,8% en 1991 et 4,1% en 1992 et 1994. Ceci s'explique en partie par la baisse du taux de croissance du prix moyen du transport, qui passe de +1,1% en 1992 à -0,5% en 1995 (tableau 3.1), du fait de la concurrence accrue entre modes (TGV et aérien en particulier). Une baisse de plus grande ampleur a cependant pu être évitée grâce à la hausse des tarifs des transports terrestres de voyageurs (+1,4%).

### L'équilibre ressources-emplois du produit transport

Du fait de la diminution de la demande des ménages (- 2,5 %), la part la plus significative (65%) de la demande globale en services de transport est constituée des consommations intermédiaires: 335 milliards de francs, en progression de 4,4% (tableau 3.3).

TABLEAU 3.3  
Equilibre Ressources-Emplois du produit "Transport" en % d'évolution et niveau 1995 (volume à prix n-1, et valeur en MF courants)

	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	valeur
Pr. Distribuée	2,9	-1,6	4,3	2,4	473 550
Import CAF	2,9	3,3	-6,1	0,0	31 733
TVA	4,1	-3,4	2,5	0,6	7 863
Total R=E	2,9	-1,3	3,5	2,2	513 146
Cons. Interm	3,4	-1,8	4,0	4,4	334 884
Cons. Ménages	2,4	-1,7	1,6	-2,5	117 996
Export FAB	1,3	3,0	4,5	-0,2	60 266

Source : Comptes nationaux

Les branches les plus utilisatrices de services de transport (tableau 3.4) sont aussi celles qui se sont montrées les plus dynamiques en 1995, ou celles qui ont le plus fortement bénéficié de la reprise : biens intermédiaires (verre, acier), biens d'équipement (électronique professionnelle, biens ménagers), postes et télécommunications. Elles sont aussi parmi les branches les plus sensibles aux retournements conjoncturels (automobile...).

Le coefficient technique global, qui représente la part de la consommation intermédiaire en services de transport dans la production effective de l'ensemble des branches marchandes, a peu évolué en volume de 1988

à 1992, puis a chuté en 1993 et s'est redressé à nouveau en 1994 et 1995. Mais sur longue période, ce coefficient ne dépasse jamais 3% (cf. en annexe la note plus complète concernant les coefficients techniques).

TABLEAU 3.4  
Evolution des consommations intermédiaires en services de transport (volume aux prix n-1 en % et valeur en MdF)

	1993	1994	1995	valeur
Acier (T07)	-10,2%	9,6%	2,4%	3,4
Verre (T10)	-5,9%	9,1%	12,8%	1,5
Electricité-électron.(T15A)	-0,8%	7,2%	5,9%	11,9
Biens ménagers (T15B)	-3,6%	9,0%	13,7%	1,9
Automobile (T16)	-12,6%	14,5%	4,8%	5,6
Postes et télécom (T32)	1,7%	2,9%	2,0%	3,0

Source : Comptes nationaux

### La valeur ajoutée

On note au cours de la période récente des fluctuations annuelles en volume de la valeur ajoutée<sup>(3)</sup>, correspondant, avec une certaine amplification des mouvements, aux phases de retournements conjoncturels les plus significatives. Les périodes de ralentissement y sont en particulier plus marquées: -0,6% en 1991 et -2,9% en 1993, contre +1,5% et - 1,6% seulement pour la production effective de la branche.

TABLEAU 3.5  
Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport en % et en niveau 1995 (volume aux prix n-1 et valeur en MF courants)

	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	valeur
Ferroviaire	-1,2	-8,6	1,8	-4,1	28 798
TRM	1,0	-4,9	5,8	9,3	69 605
Autres Terr.	0,5	-1,9	0,3	-2,0	49 638
Fluvial	-1,5	-4,6	-5,9	4,9	885
Maritime	-10,7	4,6	-9,6	-1,1	1 701
Aérien	6,3	0,3	18,4	1,3	19 775
Annex/Auxil	3,3	-0,7	3,0	2,9	91 483
TRANSPT	1,7	-2,9	4,0	2,6	261 885

Source : Comptes nationaux

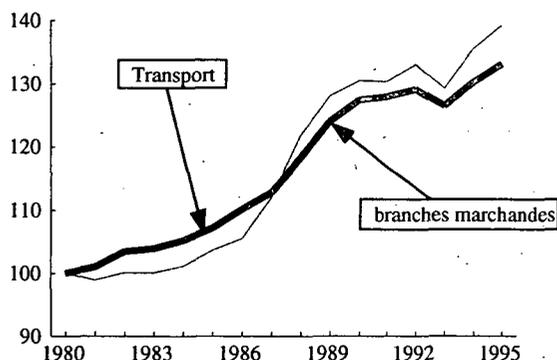
(3) On assiste à une lente diminution du taux de valeur ajoutée dans la branche transport (moins un point en volume au cours des années récentes, passant de 56,9% en 1992 à 55,9% en 1995). Ceci traduit davantage l'importance croissante des consommations intermédiaires effectuées auprès d'autres branches de l'économie, notamment énergie et services marchands, et de l'intraconsommation de la branche qu'une moindre performance de cette dernière.

En revanche, lorsque l'économie a amorcé une tendance à la reprise, la valeur ajoutée globale de la branche n'a pas toujours entièrement intégré cette croissance: +1,7% en 1992 et +4,0% en 1994, contre +2,9% et +4,3% pour la production.

Ce phénomène d'amplification est très évident lorsque l'on compare sur longue période l'évolution de la valeur ajoutée du transport à celle du PIB marchand (graphique 3.3). On peut en effet constater à partir de 1987 une accélération plus forte de la croissance de la valeur ajoutée du transport que celle du PIB marchand, à l'inverse de ce qui se passait au cours des années antérieures. Ceci est apparu encore plus nettement en 1994, puisque l'écart entre la progression de la valeur ajoutée de la branche et celle des activités marchandes a été d'environ 2 points.

**GRAPHIQUE 3.3**  
Evolution comparée de la valeur ajoutée du transport et du PIB marchand

(Volume prix 80 - Base 1980 = 100)



Sources : Comptes nationaux

L'année 1995 se distingue cependant des précédentes. On note en effet une progression de 2,6% de la valeur ajoutée, contre +2,4% pour la production, ce qui ne correspond finalement qu'à un demi-point d'écart par rapport à l'évolution constatée pour la valeur ajoutée des branches marchandes (4).

L'analyse de ces fluctuations par mode (tableau 3.5) fait apparaître l'importance du mode routier (en particulier dans les branches S69-1, S69-2 et certaines activités auxiliaires) qui représente plus de la moitié de la valeur ajoutée globale du transport.

A l'opposé, le transport maritime et fluvial, qui ne représentent ensemble que 0,9% du total en valeur, contribuent néanmoins pour 4,8% à la production de l'ensemble des branches.

(4) Les taux de croissance sont de +4,8% pour la branche, contre +2,9% pour le PIB en 1994, et de +2,7%, contre +2,2%, respectivement en 1995 (en volume aux prix de 1980, comme dans le graphique 3.1).

Avec 7,6% de la valeur ajoutée, le transport aérien n'occupe qu'une position intermédiaire au sein du transport, sa part atteignant 12,6% de la production globale de la branche. Cette distorsion se traduit par une nouvelle dégradation du taux de valeur ajoutée de l'aérien (de 34,2% en 1994 à 33,1%), que reflète la détérioration des résultats d'Air France.

La situation s'avère encore plus critique pour le transport maritime : il a perdu 10 points de valeur ajoutée en 1992 et à nouveau en 1994, sans rattrapage les années suivantes.

## L'EMPLOI ET LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL

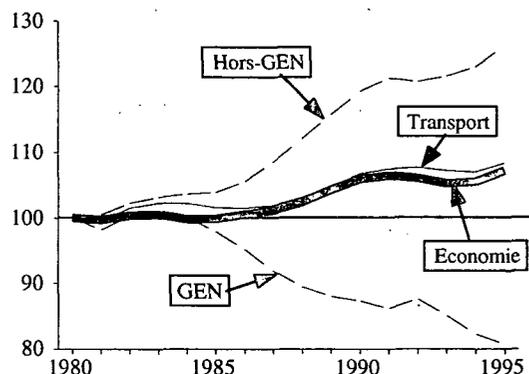
### Les effectifs salariés du secteur

L'évolution des effectifs salariés du secteur des transports suit la même tendance sur longue période (base 100 en 1980) que celle des salariés de l'ensemble des activités économiques. On note toutefois une progression toujours légèrement supérieure de la part du transport - sauf en 1981 -, en particulier au cours des années 1982 à 1985 et après 1990 (graphique 3.4).

Globalement, le secteur des transports n'a occupé cependant que 4.700 salariés de plus au cours des quatre dernières années, soit une contribution de 2,4% à l'accroissement global des effectifs salariés.

Les effectifs du transport connaissent en effet un rythme d'évolution moins rapide en valeur absolue que celui observé au sein de l'économie (-0,2% en 1994 et +1,3% en 1995, contre +0,2% et +1,6% respectivement pour tous les secteurs).

**GRAPHIQUE 3.4**  
Evolution des effectifs salariés du secteur des transports (Base 1980 = 100)



Sources : Comptes nationaux

Cette nouvelle orientation est apparue en 1993, année au cours de laquelle le transport a accusé une chute de son emploi salarié de 0,5% (tableau 3.6). Elle est imputable uniquement aux grandes entreprises nationales qui ont mené ces dernières années une vigoureuse politique de compression de leurs personnels (-2,9% en 1993, -3,3% en 1994, -1,9% en 1995).

TABLEAU 3.6  
Effectifs salariés du secteur des transports  
(en milliers et en % d'évolution)

	1992	1993	1994	1995
SNCF	198,1	192,1	185,7	181,1
RATP	38,4	38,2	37,9	38,3
AIR FRANCE	37,1	34,9	32,6	32,4
AIR INTER	10,0	10,1	10,0	9,3
TOTAL GEN	283,6	275,3	266,2	261,1
% évolution	1,6%	-2,9%	-3,3%	-1,9%
HORS GEN	601,1	605,1	612,1	628,3
% évolution	-0,4%	0,7%	1,2%	2,6%
TOT TRANSP	884,7	880,4	878,3	889,4
% évolution	0,2%	-0,5%	-0,2%	1,3%
ENSEMBLE ECO.	19 583	19 421	19 469	19 777
% évolution	-0,4%	-0,8%	0,2%	1,6%

Source : Comptes nationaux

Les GEN ont ainsi encore perdu 5.100 emplois salariés, après une réduction massive de 8.300 salariés en 1993 et de 9.100 en 1994. C'est surtout le cas de la SNCF, qui a vu le nombre de ses salariés chuter de 17.000 en quatre années (soit une réduction de 2,5%, après -3,3% en 1994), et du Groupe Air France.

Ce dernier a perdu 5.500 personnes, avec en particulier une réduction d'effectifs atteignant 6,6% du total des salariés en 1994 pour la compagnie Air France et 7% en 1995 pour Air Inter. Seule la RATP a fait exception à cette règle, puisque ses effectifs salariés ont augmenté de 1,1%.

Les effectifs des autres entreprises de transport ont, à l'inverse, continué leur progression en 1995 (+2,6%). Le transport routier a ainsi employé 8.900 salariés supplémentaires, dont 7.800 pour le seul transport routier de marchandises. Les activités auxiliaires de transport ont contribué, quant à elles, à l'augmentation globale des effectifs salariés du secteur, à hauteur de 4.500 emplois.

#### Les effectifs de la branche

L'approche par branche concerne globalement près de 786.000 emplois salariés contre 889.400 pour le secteur. Après une période de régression des effectifs

salariés de la branche transport depuis 1992, on observe en 1995 une augmentation de l'emploi de 1,2% (tableau 3.7). Celle-ci a permis un gain de 9.400 salariés, après des pertes en 1993 et 1994 de respectivement -8.900 et -2.800 personnes.

L'analyse par mode (tableau 3.7) fait apparaître des évolutions plus favorables qu'au cours de l'année précédente : décélération du déclin des effectifs du transport ferroviaire, fluvial, maritime et aérien, accentuation de la croissance (+3,5%) dans le transport routier de marchandises et dans les branches annexes et auxiliaires du transport (+2,3%). En revanche, on observe un ralentissement de la croissance de l'emploi dans les autres transports terrestres.

Lorsque l'on prend en compte les effectifs non salariés (environ 64.000 personnes en 1995), qui sont concentrés pour l'essentiel dans le transport routier de marchandises, les effectifs totaux des transports ont augmenté de 1,1%, contre +1,2% pour l'ensemble de l'économie.

TABLEAU 3.7  
Evolution des effectifs salariés de la branche transport  
(en % d'évolution et en milliers)

	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	milliers
Ferroviaire	-2,6	-2,8	-3,3	-2,5	103,8
TRM	1,1	-0,2	1,6	3,5	231,4
Autres Terr.	0,9	0,0	1,8	0,6	176,7
Fluvial	0,0	0,0	-8,3	-4,5	2,1
Maritime	-1,2	-1,2	-12,0	-2,7	14,3
Aérien	-0,2	-4,3	-2,0	-1,4	57,8
Annex/Auxil.	-1,1	-1,2	-1,3	2,3	199,8
TRANSP	-0,2	-1,1	-0,4	1,2	785,9

Source : Comptes nationaux

La branche emploie ainsi 850.000 personnes, les salariés en représentant l'écrasante majorité (92,5%).

#### La productivité du travail

Compte tenu des délais d'ajustement de l'emploi, les fluctuations annuelles de la productivité horaire apparente du travail<sup>(5)</sup> sont fortes depuis 1990, en raison du caractère heurté de la conjoncture des transports. Sur les quatre dernières années, elle s'accroît de 1,8 % en moyenne (tableau 3.8).

(5) Les évolutions mentionnées dans ce paragraphe retracent celles du ratio établi, pour l'ensemble des branches du transport, entre la progression de la valeur ajoutée globale en volume aux prix de l'année précédente et celle du nombre total d'heures travaillées au cours des années correspondantes.

**TABLEAU 3.8**  
**Evolution de la productivité horaire du travail**  
 (Millions d'heures travaillées et volume aux prix n-1)

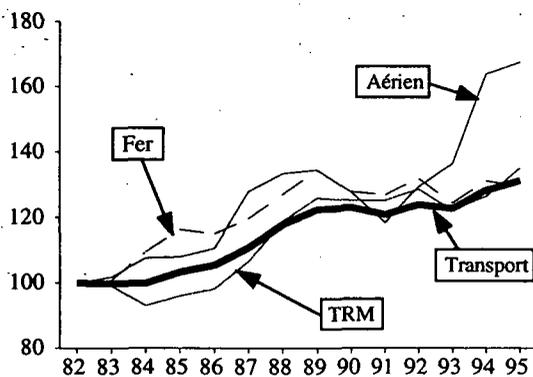
	1991	1992	1993	1994	1995
<b>TRANSPORTS</b>					
Val ajoutée	-0,6%	1,7%	-2,9%	4,0%	2,6%
Heures travaillées	1,6%	-0,5%	-1,9%	0,3%	0,4%
Productivité	-2,1%	2,2%	-1,0%	3,7%	2,2%
<b>ENSEMBLE</b>					
Val ajoutée	1,1%	1,1%	-1,2%	2,6%	2,2%
Heures travaillées	-0,1%	-1,4%	-2,1%	-0,3%	0,9%
Productivité	1,1%	2,6%	0,9%	2,9%	1,2%

Source : Comptes nationaux

La croissance de la productivité de la branche est même devenue supérieure de près d'un point à celle de l'ensemble de l'économie <sup>(6)</sup> au cours de ces deux années.

Sur longue période (graphique 3.5), on constate une hausse quasi continue de la productivité du travail (en volume aux prix de 1980) dans la branche transport, sauf au cours des années de récession (1991 et 1993).

**GRAPHIQUE 3.5**  
**Productivité des principales branches du transport**  
 (Base 1980=100)



Sources : Comptes nationaux - DAEI/SES

Ce fut le cas pour l'aérien jusqu'en 1989, puis à nouveau après la guerre du Golfe et surtout en 1994, grâce à l'excellente performance de la branche en termes de valeur ajoutée, et aux réductions d'effectifs déjà évoquées. La productivité du travail a également suivi un trend de croissance régulier dans le transport routier de marchandises, à l'exception des périodes 1983-1984 et 1993-1994.

(6) 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 son évolution en diffère peu.

En ce qui concerne la productivité du transport maritime, elle s'est nettement améliorée au cours des trois dernières années (respectivement de +7,7%, +6,4% et +3,8%). C'est la branche ferroviaire qui a été encore ici la plus fortement touchée : sa productivité horaire du travail stagne depuis 1990 avec la dégradation de la valeur ajoutée.

## LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE

### La FBCF par secteur

Après deux années de baisse importante, les investissements des entreprises de transport, mesurés par le montant de leur FBCF, ont connu en 1995 une hausse significative de 4,7% en volume pour l'ensemble des secteurs, hausse supérieure d'un point à celle observée globalement pour les branches marchandes de l'économie (tableau 3.9).

Le montant de ces investissements a cependant diminué de 14,7 milliards de francs en quatre ans (-15,1%), passant de 96,9 milliards en 1992 à 82,2 milliards de francs. Il ne représente plus désormais que 7,2% de la FBCF marchande et 6% de la FBCF de l'ensemble de l'économie, contre 8,3% et 7% respectivement en 1992.

Cette situation est imputable aux grandes entreprises nationales, qui, après avoir tiré l'essentiel de la croissance jusqu'en 1991, ont considérablement diminué dès 1992 leur effort d'équipement. Sur la période, leur FBCF a chuté de 30,5% en volume, et son poids relatif au sein de la FBCF du transport n'est plus que de 31,2%, contre 38,1% en 1992.

Les grandes entreprises nationales ont cependant, globalement, témoigné d'un nouvel intérêt pour l'investissement (+4,9%), accompagnant ainsi le mouvement engagé dès 1994 par les autres entreprises et qui avait contribué à redresser quelque peu la tendance observée pour l'ensemble des «SQS-EI».

La situation n'est cependant pas la même au sein de toutes les entreprises. La SNCF a réduit ses investissements de 5,4% en francs courants en 1995, surtout parce que son réseau TGV et EUROSTAR requiert désormais un moindre effort d'investissement. Sa FBCF représente toutefois 19,3 milliards de francs, soit 53% de la valeur ajoutée de l'entreprise et 33% de sa production. De son côté, Air France a opéré d'importantes cessions d'actifs. C'est donc à la RATP que revient tout le mérite de la reprise de l'investissement des GEN du transport, avec un montant de 5,7 milliards de francs (soit +13,8%), affecté pour l'essentiel aux nouvelles infrastructures du réseau «METEOR».

Les administrations publiques (APU) ont, pour leur part, poursuivi leur effort d'investissement, à un rythme ralenti toutefois par rapport à celui pratiqué au début des années 1990; mais leur impact reste limité étant donné leur faible poids.

TABLEAU 3.9.

- **FBCF du transport par secteur et dans l'ensemble des branches marchandes**  
(volume en % aux prix n-1 et valeur en MF)

	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	Valeur
TRANSPORTS	0,8	-13,7	-10,9	4,7	83 480
1) SQS-EI	0,4	-14,1	-11,4	4,9	80 324
* GEN	0,1	-15,4	-25,9	4,9	26 005
* HORS GEN	0,6	-13,3	-2,2	4,8	54 319
2) APU	16,0	2,6	1,1	1,4	3 156
TOT BR MARCH	-4,3	-8,1	1,4	3,7	1 154 779

Source : Comptes nationaux

Malgré tout et à l'exception de l'année 1994, la branche des transports a connu en termes d'investissements une évolution plus favorable que celle de l'ensemble des branches marchandes, dont la FBCF s'est dégradée de 1,9% en valeur depuis 1992.

### La FBCF par produit

Les investissements en «matériel de transport» qui dominent largement (ils représentent 50,9% du total de la FBCF de la branche transport) se sont nettement améliorés, avec une hausse en volume de 12% (tableau 3.10).

Cela est dû surtout aux investissements en matériel aéronautique (+71,6%), essentiellement de la part des

TABLEAU 3.10

**FBCF du transport par produits**  
(volume en % aux prix n-1 et valeur en MF)

	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	Valeur
MAT TRANSPTS	-11,8	-11,1	-11,8	12,0	42 682
* routier	-15,7	-21,4	0,3	5,6	22 228
* ferré	16,8	-6,5	-1,9	-15,6	7 428
* naval	19,7	-29,4	-20,1	-1,5	1 593
* aéronautique	-26,1	18,8	-40,4	71,6	11 433
BGCA HL	30,8	-10,8	-10,8	-0,8	28 408
CONST MECA.	-13,3	-23,9	-12,4	-2,6	6 180
AUTRES	1,9	-25,9	-5,1	-6,0	6 210
TOTAL	0,8	-13,7	-10,9	4,7	83 480

Source : Comptes nationaux

entreprises privées, et à la reprise de l'investissement en matériel routier par les SQS-EI hors-GEN (+5,6%), reprise déjà amorcée en 1994. Ce dernier phénomène s'inscrit dans la phase haute du cycle d'investissement du transport routier de marchandises qui perdure jusqu'au début de l'année 1994.

En ce qui concerne la FBCF en matériel naval, dont le caractère cyclique est encore une fois vérifié, on note une nette amélioration de la tendance, après deux années de fort recul. On observe une évolution comparable pour le Bâtiment Génie civil et agricole (BGCA), où la FBCF est assurée à 42% par les GEN, et pour la construction mécanique, qui est l'apanage presque exclusif des SQS-EI hors-GEN (tableau 3.11).

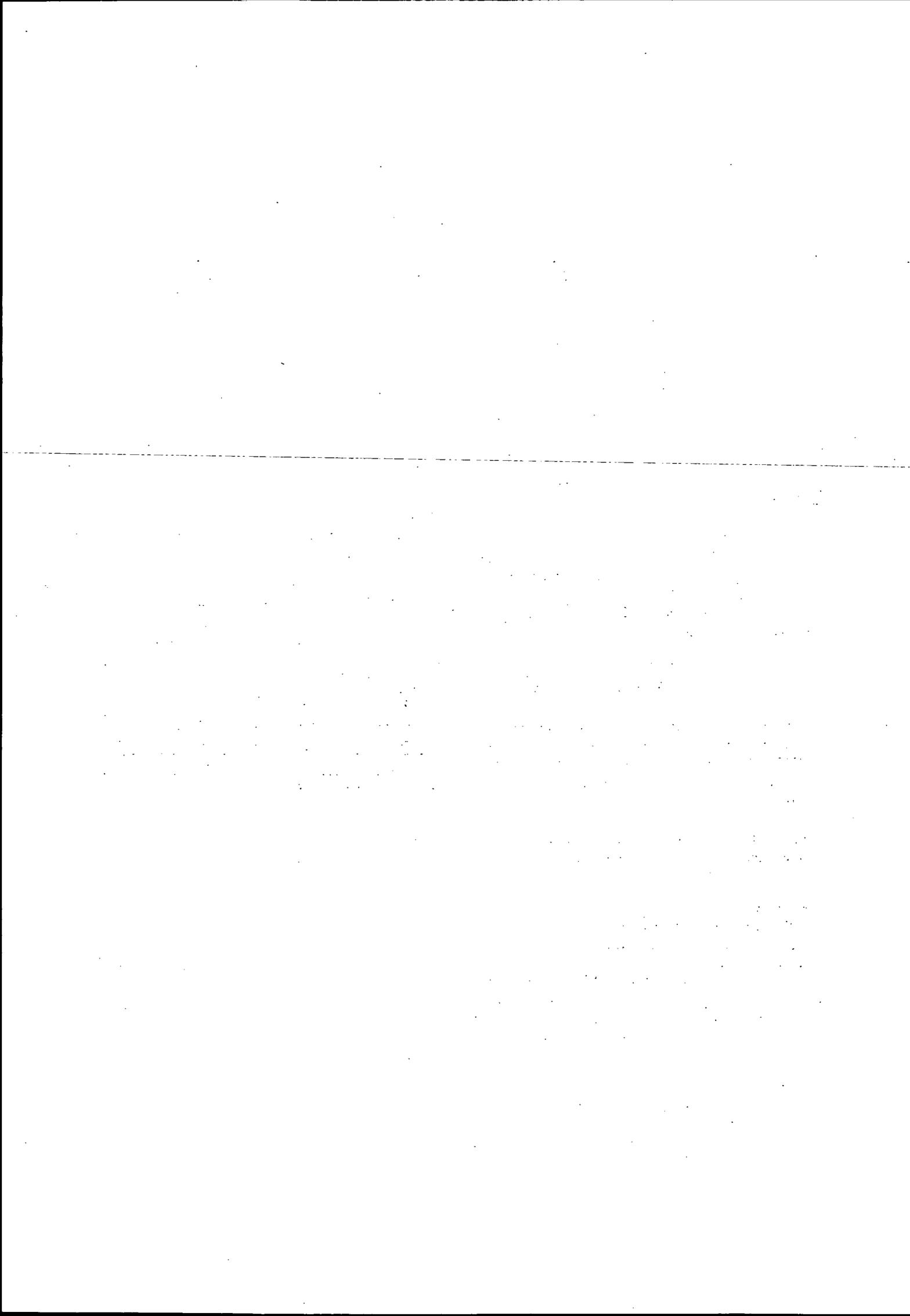
La situation apparaît en revanche très préoccupante pour la FBCF en matériel de transport ferroviaire (-15,6%), où le poids de la SNCF est déterminant.

TABLEAU 3.11

**FBCF du transport par secteurs et produits en 1995**  
(valeur en Milliards de F)

	GEN	H-GEN	SQS-EI	APU	TOTAL
MAT TRANSPTS	11,2	30,6	41,8	0,9	42,7
* routier	1,1	20,3	21,4	0,9	22,2
* ferré	7,9	-0,5	7,4	0,0	7,4
* naval	0,2	1,4	1,6	0,0	1,6
* aéronautique	2,0	9,4	11,4	0,0	11,4
BGCA HL	12,0	14,3	26,3	2,1	28,4
CONST MECA.	0,4	5,8	6,2	0,0	6,2
AUTRES	2,4	3,6	6,0	0,2	6,2
TOTAL	26,0	54,3	80,3	3,2	83,5

Source : Comptes nationaux



## LES PRIX ET LES COUTS

*En 1995, les prix de la production de la branche transport diminuent pour la deuxième année consécutive, ce qui contribue à l'augmentation de l'écart avec les prix de l'ensemble des branches marchandes. Le recul des prix de la valeur ajoutée est même un peu plus accentué.*

*Dans l'ensemble, les prix du transport de voyageurs augmentent un peu plus qu'en 1994, mais dans certains secteurs où la concurrence joue un rôle important, ceux-ci diminuent : c'est le cas en valeur absolue du transport maritime, et en valeur relative du transport aérien.*

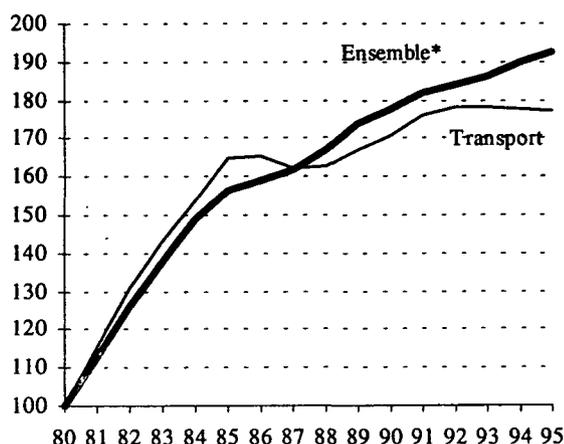
*Pour les marchandises, la tendance est à la baisse dans tous les secteurs, conséquence d'une concurrence qui s'accroît.*

### LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1995

Les prix de la branche transport diminuent progressivement depuis 1991, pour atteindre -0,5 % en 1995. L'écart relatif entre ces derniers et les prix de l'ensemble de l'économie continue de se creuser en 1995 (cf. graphique 4.1).

Les prix des consommations intermédiaires se sont stabilisés en 1995, du fait notamment de la stabilisation de ceux de l'énergie. La résultante automatique des mouvements précédents est la baisse des prix de la valeur ajoutée (-0,9 %), qui pèse sur les comptes des entreprises.

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 %

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Branche transport T31</b>					
Consom. Intermediaires	3,1	-0,4	0,8	0,8	0,0
Valeur Ajoutée	3,3	2,2	-0,7	-1,0	-0,9
Production	3,2	1,1	0,0	-0,2	-0,5
<b>Branche énergie T05</b>					
Production	0,4	-4	0,2	1,1	0,0
<b>Total des branches marchandes</b>					
Production	2,4	1,2	1,2	1,8	1,4

Source : Insee

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

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

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

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

Aussi depuis 1983, le SES 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**

Après un net ralentissement en 1994, les prix voyageurs ont augmenté de 2,2 % en 1995, taux supérieur à l'indice général des prix. L'augmentation des prix des transports collectifs urbains reste élevée (3,9 % contre 4,1 %), l'objectif de l'administration organisatrice étant toujours d'améliorer le ratio " recette payée par l'utilisateur / coût d'exploitation". L'augmentation de la demande de transport en 1995 devrait avoir joué un rôle important dans les prix du transport ferroviaire (+1,8%) et aérien (+0,8%). Pour le fer, après une année exceptionnellement modérée, la hausse des prix est proche de celle de l'inflation ; les prix de l'aérien restant inférieur. La concurrence qui règne dans le secteur y contribue fortement.

TABLEAU 4.2

Prix à la consommation des transports en %

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Services de transports</b>					
ensemble	4,5	4,2	3,9	1,5	2,2
Urbains et suburbains	5,0	5,5	6,0	4,1	3,9
Ferroviaires	3,6	3,4	2,9	0,8	1,8
Routiers interurbains	4,7	4,3	3,5	3,3	2,7
Taxis	5,3	5,1	4,2	2,5	2,4
Aériens	3,7*	3,7*	1,7	-1,2	0,8
Maritimes	4,8	3,9	ns	-10,0	-1,7
<b>Prix à la consommation</b>					
ensemble	3,2	2,4	2,1	1,7	1,7
<b>Ecart entre prix des transports et prix à la consommation</b>					
ligne 1 - ligne 8	1,3	1,8	1,7	-0,2	0,5

Source : Indice des prix à la consommation - Insee

\*L'indice aérien a fait l'objet d'une estimation sur 1990-1992. 3,7% en est la moyenne annuelle.

L'indice maritime est peu représentatif surtout en 1993 (il ne retrace pas la concurrence sur la Manche).

**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 origine-destination, 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.

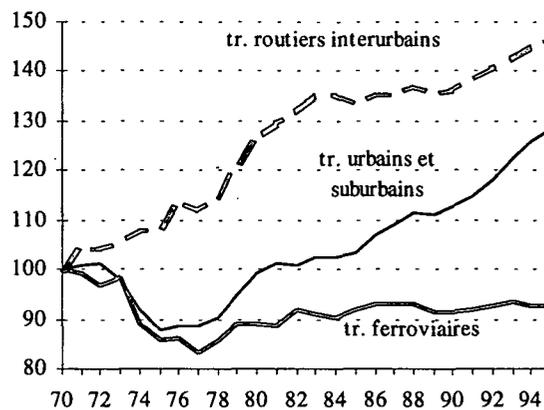
Un tel indice diffère donc d'une recette tarifaire moyenne qui inclut des effets de réseau et qui représente par rapport au budget des ménages, les trafics internationaux sur lesquels les baisses de prix ont été les plus fortes. L'Insee ne peut envisager une telle observation pour deux raisons:

- 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 supermarché et l'épicier).

- cela demanderait des moyens d'observation coûteux (enquêtes détaillées sur les budgets des ménages).

GRAPHIQUE 4.2

Evolution de l'écart entre les prix des transports collectifs et les prix à la consommation base 100 en 1970



Source : Insee

**L'indice mensuel des prix à la consommation**

L'indice à la consommation de l'INSEE, base 100 en 1990, suit tous les ménages et porte sur 265 postes publiés dans leur totalité.

Les prix des services de transports sont appréhendés au travers de 6 postes avec une pondération globale de 2,64% en 1995 (soit 0,69% pour le ferroviaire, 0,62% pour les transports urbains et suburbains, 0,49% pour le routier interurbain, 0,22% pour les taxis, 0,58% pour l'aérien et 0,04% pour le maritime).

**PRIX DES TRANSPORTS  
DE MARCHANDISES**

Les prix du transport de marchandises se sont dégradés en 1995, conséquence d'une concurrence qui s'accroît. Cependant, sur certains marchés particulièrement porteurs tel le transport maritime de vrac sec ou le transport routier en longue distance intérieure par gros véhicules, les prix ont progressé.

TABLEAU 4.3

Prix de transports terrestres de marchandises en%

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Transport routier de marchandises</b>					
ensemble	0,6	1,6	0,7	0,8	-3,4
dont zone longue	1,3	3,0	-1,8	1,8	-0,6
<b>Transports ferroviaires</b>					
produit moyen	-1,2	-0,5	-5,3	-0,4	-4,4
prix implicite	-0,1	1,0	-1,9	1,0	-3,2
<b>Navigation intérieure</b>					
produit moyen	-2,9	0,0	0,0	-0,6	-2,9

Source : SES, SNCF, Voies Navigables de France

TABLEAU 4.4

## Prix du transport maritime base 100 en 1991

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>lignes régulières</b>					
-ensemble	100,0	96,4	98,3	97,2	93,9
-dont conteneurs	100,0	94,5	97,8	95,2	92,3
<b>Pétrole brut (navires de 75 à 150000 tonnes)</b>					
- worldscale	100,0	71,8	72,2	88,8	96,3
<b>vrac sec</b>					
Baltic freight index	100,0	75,5	87,8	92,2	123,9
affrètement à temps	100,0	90,6	102,0	100,2	111,4
affrètement au voyage	100,0	94,4	95,8	97,5	110,0
<b>prix des navires neufs (millions de \$ courants-indices)</b>					
- pétroliers (*)	100,0	104,8	85,5	74,2	87,6
- vraquiers (**)	100,0	94,4	87,9	85,1	86,0
- port-conteneur (2500evp)	100,0	90,8	88,6	86,3	88,3

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 de lignes régulières continuent de baisser en 1995 (-3,4 %). La mise en réseau des activités des grandes entreprises maritimes, bénéficiant ainsi d'économies d'échelle, a contribué à la baisse des prix.

Il semble que la demande supplémentaire provenant de Chine (fer, acier, céréales), qui avait déjà augmenté à la fin de l'année 1994, ainsi que l'allongement de la distance moyenne de l'approvisionnement céréalier des pays de l'extrême-orient (l'Australie faisant défaut) sont les facteurs majeurs, par réduction des cales disponibles, de l'augmentation des prix enregistrés en ce qui concerne le transport de vrac sec.

## Route : baisse des prix mais gain de productivité

Malgré la bonne tenue du transport de TRM, les prix baissent de 3,4 points pour l'ensemble des transports de marchandises par véhicules de plus de 3 tonnes de charge utile.

TABLEAU 4.5

## Prix des transports routiers de marchandises en %

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>tout véhicule</b>					
<b>ensemble</b>	<b>0,6</b>	<b>1,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,8</b>	<b>-3,4</b>
intérieur	0,4	2,3	0,8	0,7	-4,1
international	1,2	0,7	-2,2	1,3	-0,4
<b>dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u</b>					
<b>ensemble</b>	<b>1,0</b>	<b>0,8</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,9</b>	<b>-1,5</b>
intérieur	0,6	1,0	0,4	0,7	-1,7
international	2,1	0,5	-2,1	1,4	-0,8
<b>zone longue tout véhicule</b>					
<b>ensemble</b>	<b>1,3</b>	<b>3,0</b>	<b>-1,8</b>	<b>1,8</b>	<b>-0,6</b>
intérieur	1,3	3,8	-1,4	1,9	-0,6
international	1,3	1,1	-2,6	1,5	-0,8
<b>dont véhicules de plus de 17 tonnes de c.u</b>					
<b>ensemble</b>	<b>1,5</b>	<b>1,7</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,2</b>
intérieur	1,1	2,3	-0,8	-0,1	1,0
international	2,1	0,7	-2,4	1,7	-1,2

Source : SES

La progression continue des indicateurs de productivité physique de l'utilisation des véhicules (taux de chargement, taux de distance en charge) pourraient expliquer pour partie cette baisse.

La baisse des prix est d'abord provoquée par celle des déplacements à moins de 200km tandis que les prix sur la longue distance se stabilisent sauf en intérieur pour les gros véhicules où ils progressent de 1 point.

Sur la courte distance, si les transports mesurés en tonne-kilomètre augmentent de 5,7 points (soit légèrement moins qu'en 1994 et 2,6 points de moins qu'en longue distance), le tonnage transporté stagne. Il semble que le dynamisme modéré des transports sur cette distance ait entraîné un ajustement des prix à la baisse.

L'examen de l'évolution des prix sur des marchés plus pointus indiquent une baisse sur la quasi-totalité d'entre eux. Parmi les plus importants du point de vue des montants de chiffre d'affaires, on note à la baisse le transport de matériaux de construction en carrosserie générale, des produits agricoles ou manufacturés ou encore ceux déclarés en "traction".

En longue distance, les prix ont mieux résisté. Sur l'intérieur, trois éléments sont favorables : l'entrée en vigueur du contrat de progrès au 1er octobre 1995, une très bonne tenue des transports de TRM et en fin d'année une situation de demande imprévisible et urgente suite à la paralysie du fret ferroviaire en novembre-décembre. Sur l'international, la croissance modérée des flux (3,2% en tkm) et le cadre strictement national de l'accord social du 23 novembre 1994 ainsi que la concurrence des pays à monnaie faible pèsent sur les prix à la baisse.

TABLEAU 4.6

## Coûts des transports routiers de marchandise en %

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

Source : CNR

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

\*du 31/12/1994 au 31/12/1995 (sans prise en compte de surcoût éventuel suite à l'application des accords sociaux contractuels du 23 novembre 1994). \*\*au 31/12/1995.

Sans prise en compte de surcoûts éventuels résultant de la mise en oeuvre des accords sociaux au 1er octobre 1995, le CNR indique une progression des coûts de 1,7% (plus précisément il s'agit d'une évolution des prix des facteurs pour un transport banalisé de 40 tonnes).

Dans cette hypothèse, la progression des salaires et charges et des coûts fixes, est supérieure au prix de revient total mais reste cependant modérée.

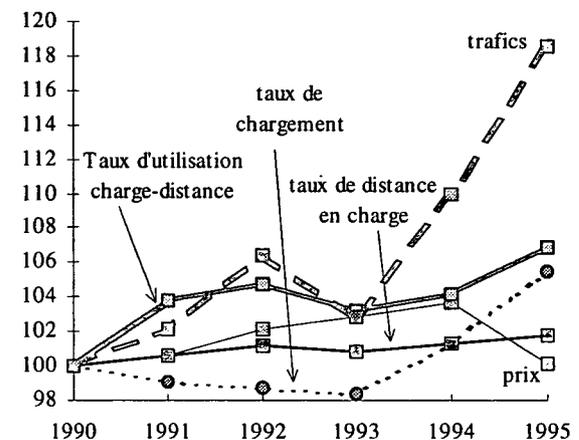
L'augmentation de la TIPP en fin d'année 1995 (plus élevée en citerne qu'à la pompe) et la baisse relative du dollar répartie sur l'ensemble de l'année expliquent la hausse du coût du carburant calculée en glissement mais sa baisse en moyenne annuelle. La baisse du taux de base bancaire sur le dernier trimestre est à l'origine de celle du prix du financement des véhicules en glissement.

Des organismes professionnels (FNTR, CNR, CLTI) ont effectué des études pour évaluer l'impact de l'accord social sur les coûts pour les entreprises concernées (rémunération sur la base d'un temps de service de 240 heures mensuel pour les conducteurs grands routiers). Ils arrivent à une moyenne de surcoût de 10%, surcoût qui s'applique uniquement aux frais de personnel d'une sous-population de salariés et qui se situe dans une fourchette de 5 à 15% selon l'importance des écarts à résorber entre la réalité antérieure de l'entreprise et ce qui est préconisé dans le contrat social.

Avec la hausse des trafics, les gains de productivité liés à l'utilisation des véhicules sont plus élevés en 1995 qu'en 1994. Les taux, aussi bien ceux mesurant des niveaux de chargement que de distance en charge, atteignent les plus hauts niveaux depuis 1990.

Les gains de productivité ont été moins élevés pour les transports à moins de 200 km corroborant le moindre dynamisme du trafic sur ce type de distance. On observe même une diminution de 1 point du taux d'utilisation charge-distance, taux qui intègre évolution des flux de marchandises (en tkm) et capacités de transport (distance totale x charge utile) alors que la hausse est de 6 points en longue distance.

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



Source : SES

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

**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.

## LES ENTREPRISES

*L'augmentation de près de 7% de la production des entreprises de transports routiers de marchandises a facilité la mise en œuvre du contrat de progrès qui s'est traduit par un recours accru à la sous-traitance, ainsi que par un effort significatif de rationalisation du processus de production.*

*Pour les grandes entreprises, la situation de la SNCF s'aggrave comme celle d'Air Inter, alors que Air France parvient à redresser ses comptes.*

*Les résultats des sociétés d'autoroutes en 1995 auront été profondément marqués par la mise en œuvre de la réforme du secteur, ainsi que par la création de la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les sociétés concessionnaires. Le maintien d'un rythme élevé de progression des investissements est une conséquence directe de la décision d'accélérer la réalisation du programme autoroutier.*

### LES ENTREPRISES DE TRANSPORT hors Grandes Entreprises Nationales

#### Le transport routier de marchandises

La croissance des transports des entreprises du TRM (exprimés en t-km) s'est poursuivie à un rythme plus élevé en 1995 (+9%) par rapport à 1994 (+6,5%). De manière simultanée, les prix se sont réduits fortement pour la zone courte (-5,4%) et restés stables pour la zone longue (+1,0%); aboutissant à un recul de -3,4% pour l'ensemble de l'activité. Mises en regard, ces deux évolutions concourent à faire augmenter la production du secteur de 6,4%.

Face au défi que constitue la mise en œuvre du contrat de progrès, les entreprises ont réagi de plusieurs façons:

- le développement de la sous-traitance s'est poursuivi en 1995 (+9,1% après 28,6% en 1994). Ce mouvement s'est déjà observé en période de haute conjoncture (1986-1990);

- elles ont cherché à rationaliser leur processus de production. Pour la zone longue <sup>(1)</sup>, le taux de retour à vide s'est réduit et le taux de chargement s'est accru. Alors que les transports de marchandises exprimés en tonnes-kilomètres ont augmenté de 9%, les trafics exprimés en véhicules-kilomètres (+3,7%) n'ont que très faiblement augmenté. Du fait de cette meilleure utilisation des véhicules les coûts unitaires des consommations intermédiaires et le coût salarial unitaire ont baissé respectivement de -4,7% et de -3,1%.

Dans ces conditions, les consommations intermédiaires

<sup>(1)</sup> Les indicateurs de productivité s'améliorent (cf. chapitre 4).

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

	1991	1992	1993p	1994p	1995p	1995p
	%	%	%	%	%	MdF
production	5,6	6,2	5,4	11,1	6,4	173,3
sous-traitance	4,8	-1,0	11,6	28,6	9,1	30,1
production hors						
sous-traitance	5,8	7,5	4,5	8,1	5,8	143,2
CI hors sous-	7,3	7,4	6,6	8,9	4,5	80,5
traitance						
valeur ajoutée	4,2	7,3	1,7	7,0	7,6	62,7
rémunérations	5,6	8,7	3,8	8,0	5,9	45,3
EBE	-0,4	3,3	-6,9	2,9	15,8	13,4
charges finan.	-2,2	0,1	-2,8	-10,5	1,2	2,2
autofinancem.	79,1	4,8	-6,8	5,3	20,6	10,3
investissement	-10,4	2,3	-9,1	9,7	8,0	9,7

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

	1990	1991	1992	1993p	1994p	1995p
taux de VA	38,6	38,1	38,5	37,2	35,8	36,2
taux de marge	24,6	23,5	22,6	20,7	19,9	21,4
taux d'épargne	9,7	16,6	16,2	14,9	14,6	16,4
taux d'invest.	20,4	17,6	16,8	15,0	15,4	15,4
taux d'autofinanc.	47,3	94,5	96,9	99,3	95,3	106,4

Source : Insee (SIS - cf. annexe), DAEI/SES (1993 à 1995).

L'estimation provisoire des résultats du secteur TRM pour 1995 est basée sur l'exploitation de 924 questionnaires d'entreprises de plus de 5 salariés ayant répondu aux enquêtes EAE portant sur 1994 et 1995, à la date d'élaboration de ce rapport.

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 = autofinancement / investissement

n'augmentent que de 4,5% et les rémunérations évoluent légèrement moins rapidement que la production. Entre 1994 et 1995, le salaire par tête aurait augmenté d'environ 2% et les effectifs de 3,5%, si bien que la masse salariale totale aurait cru de 5,9%. De surcroît, il est à noter que les charges sociales augmentent à un rythme moindre (5,4%) que celui des salaires.

Au total, l'excédent brut d'exploitation progresse très fortement (+15,8%). Depuis 1990, le taux de marge évoluait à la baisse: d'abord un effritement léger jusqu'en 1992, puis un fort recul de 1993. En 1994, alors que la reprise de l'activité était forte, il ne s'est pas rétabli. Cette année, il regagne 1,5 points; toutefois, ce rétablissement reste modéré puisqu'il ne comble qu'un tiers des pertes constatées depuis 1990.

La croissance des investissements reste forte comme en 1994; en effet, les immatriculations de poids lourds neufs ont, cette année, très fortement progressé (+27%). Mais contrairement à 1994, les investissements ont augmenté plus vite que la production. Caractéristique d'une période de reprise, le taux d'investissement a recommencé d'augmenter modérément depuis 1994, sans toutefois, retrouver les niveaux atteints avant la crise de 1993.

La mise en cohérence des comptes 93 et 94 est 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 sur les soldes augmente lorsque l'on descend de la valeur ajoutée jusqu'à l'épargne. Seule l'évolution de la production est bien connue pour la dernière année.

## Le transport maritime

En 1994, la production du secteur maritime a progressé de 0,9% , alors qu'elle est restée stable l'année précédente. Les consommations intermédiaires ont légèrement augmenté (1,3%) en raison d'un accroissement sensible de la sous traitance (+21%) même si les consommations intermédiaires hors sous traitance ont diminué de 1,4%. Il en résulte une faible variation de la valeur ajoutée. Les frais de personnels diminuent de 8,1% soit presque 300MF. L'excédent brut d'exploitation, qui était légèrement positif en 1993 (500 MF), progresse de 250 MF. Le taux de marge progresse ainsi de 14 à 21%. Les charges financières sont restées stables pour atteindre 2,6 Md F, alors que les produits financiers diminuent faiblement. Le profit brut courant avant impôt est donc négatif ainsi que l'épargne brute.

La situation difficile du secteur semble néanmoins amorcer un mouvement dans un sens plus favorable. En 1995, les premières informations fournies par le CCAF font apparaître une amélioration du taux de marge et une réduction notable des charges financières.

TABLEAU 5.3  
Compte d'exploitation des sociétés de transport maritime en francs courants

	1990	1991	1992p	1993p	1994p	1994p
	%	%	%	%	%	MdF
production	12,0	36,7	-16,3	0,1	0,9	26,4
sous-traitance	23,3	21,4	1,7	-11,6	21,2	3,3
production hors						
sous-traitance	10,8	38,6	-18,1	1,6	-1,0	22,9
CI hors sous-	18,8	41,9	-18,5	2,9	-1,4	19,9
traitance						
valeur ajoutée	-16,0	21,8	-98,7	-7,0	-1,6	3,5
rémunérations	3,4	17,2	-7,9	-6,2	-8,1	3,2
EBE	-53,2	13,8	-37,5	3,7	49,1	0,8
charges finan.	-17,3	14,9	138,6	21,6	1,4	2,6
épargne brute	-62,9	88,4	-86,3	ns	ns	-0,9
investissements	24,7	8,1	7,3	-32,3	-35,0	1,8

Source : Insee (SIS - cf. annexes), DAEI / SES (EAE, pour 1993 et 1994)

Note : Ce tableau ne porte que sur les SQS.

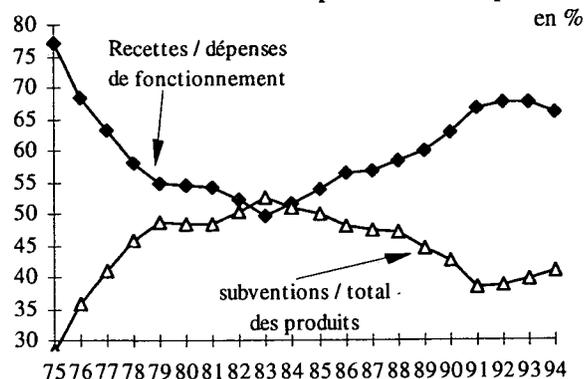
## Les transports en commun urbains de province en 1994

En 1994, la hausse des recettes des réseaux de transport collectif urbain de province (tableau 5.4) s'est expliquée par une hausse de prix et la croissance de la fréquentation. En effet, l'indice des prix de l'ensemble des transports urbains, y compris RATP, a augmenté de 4,1% en 1994. La progression sensible de l'usage des transports collectifs en province contraste avec le plafonnement observé en région parisienne. En 1994, on observe en effet, une baisse des trafics ferroviaires de banlieue qui se monte à -3,8%. Malgré cette évolution favorable du produit du trafic, l'évolution du taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes, encore stable en 1992-1993, s'infléchit plus fortement à la baisse en 1994 (-2%) du fait d'une hausse de 8,1% des charges d'exploitation. Ce retournement succède à une période de hausse continue depuis 1984 (graphique 5.1). La croissance des charges de personnel atteint un niveau particulièrement élevé en 1994.

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1994
	%	%	%	%	%	MdF
recettes	10,1	14,1	2,6	5,8	5,7	6,9
subventions	0,7	-3,6	3,1	10,4	11,5	4,8
total produit	5,8	6,8	2,2	7,6	8,0	11,8
charge foncion. dt rémunération	5,0	7,4	1,2	5,8	8,1	10,4
autres charges	4,8	6,1	0,1	4,3	15,3	6,8
total charges	9,2	2,5	11,8	25,6	7,4	1,2
	5,4	6,8	2,2	7,6	8,0	11,8

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 se monte à 162 en 1994, après 144 en 1993. Le redressement des non-réponses d'une année sur l'autre n'est effectué que pour les très gros réseaux. Les résultats portant sur l'année 1995 ne sont présentement pas disponibles.

## Les sociétés d'autoroutes

### Une année 1995 marquée par d'importants changements...

Première année de fonctionnement du dispositif financier prévu dans le cadre de la réforme du secteur autoroutier, 1995 est aussi l'année de la mise en place de la taxe d'aménagement du territoire prélevée sur les sociétés concessionnaires à raison de 2 centimes par kilomètre parcouru.

### ... qui ont eu une incidence directe sur les résultats du secteur.

L'augmentation de 6,4% des recettes de péage enregistrée en 1995 est imputable à la croissance des trafics et aux hausses tarifaires intervenues au 1er juin 1995 conformément aux dispositions des cahiers des charges et des contrats de plan qui régissent désormais la fixation et l'évolution des tarifs. La croissance des parcours (+3,4%) résulte d'une part, de l'augmentation du trafic sur le réseau de plus de trois ans dit réseau stable (2%) et d'autre part, du développement du réseau.

L'évolution des dépenses est elle aussi largement déterminée par les réformes intervenues dans l'année: la très forte augmentation des prélèvements fiscaux (+60% par rapport à 1994) est imputable, pour l'essentiel, à la taxe d'aménagement du territoire dont il a été fait état précédemment et le maintien d'un rythme élevé de progression des investissements (+17% en 1995 comme en 1994) est une conséquence directe de la décision de réaliser en dix ans au lieu de quinze les 2600 km de sections d'autoroutes concédées inscrites au schéma directeur routier national.

Les autres postes de dépenses enregistrent des variations de moindre ampleur, qu'il s'agisse des grosses réparations (+14%), figurant ici au titre des dépenses d'exploitation alors que le chapitre 9 consacré aux infrastructures les comptabilise en investissements (FBCF), des frais de personnel qui augmentent au même rythme que les produits des péages ou des frais financiers dont l'évolution est largement déterminée par les variations des taux d'intérêt et des taux de change.

### Les principaux soldes comptables des sociétés concernées reflètent ces évolutions.

La différence constatée dans les rythmes de progression des recettes d'exploitation (+6,4% , il s'agit essentiellement des recettes de péages) et des achats (+9 %) se traduit par une moindre augmentation de la valeur ajoutée (+6% en 1995 contre +8% en 1994). Par ailleurs, l'excédent brut d'exploitation (EBE) ainsi que le produit brut ont enregistré des diminutions en valeur par rapport à 1994 sous l'effet de l'importante progression du montant des taxes et de l'augmentation des frais financiers. Le ratio Produit brut/Investissement subit logiquement une très sensible réduction (tableau 5.7).

TABLEAU 5.5

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

	93/92	94/93	95/94	1995
	%	%	%	MdF
Péages (TTC)	9	9	6,4	24,5
Achats (TTC)	-2	10	9	3,5
<i>dont grosses réparations</i>	-7	10	14	1,6
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>21,7</b>
Frais de personnel	6	6	7	2,9
Taxes (y.c. TVA)	-21	31	60	4
<b>EBE</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>-3</b>	<b>14,9</b>
Frais financiers	10	-3	3	7,1
<b>Produit brut (PBCAI)</b>	<b>26</b>	<b>13</b>	<b>-7</b>	<b>7,8</b>
<b>Investissements</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16,5</b>
Produit/Invest.	10	-3	-17	0,5
Bilan				
Dette à long terme (1)	8	12	10	100,5
(hors Cofiroute)				

Source: Direction des routes

Note: ADF = Autoroutes de France

(1): tient compte du remboursement des avances consenties par l'Etat soit 5 MdF en 1994 et 0,7 MdF en 1995.

### " La réforme du secteur autoroutier et les contrats de plan "

(extraits de la revue " Le bulletin des autoroutes françaises, n°45, juillet 1995)

" L'accélération du programme autoroutier consiste à réaliser en dix ans au lieu de quinze 2600km d'autoroutes concédées. Ce programme qui nécessite 140 Milliards de Francs (MdF) de travaux entre 1994 et 2003 rendait nécessaire une réorganisation des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) et de leurs relations avec l'Etat.

Dans un premier temps, les six SEMCA ont été regroupées en trois grands pôles régionaux. Chacun est constitué d'une société-mère et de sa filiale financièrement solidaire : la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France avec la Société des Autoroutes Paris-Normandie pour filiale ; la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône avec la Société des Autoroutes Rhône-Alpes pour filiale ; la Société des Autoroutes du Sud de la France avec la Société des Autoroutes Estérel-Côte-d'Azur- Provence-Alpes pour filiale. Ce regroupement a un double objectif : constituer des pôles autonomes capables d'assurer la pérequeation entre les axes déjà rentables et ceux construits pour désenclaver des régions, faciliter la gestion des trafics par une politique tarifaire modulée.

Dans l'esprit de la réforme, dans le cadre de ces pôles, la société-mère assure désormais la responsabilité financière du Groupe dans les domaines de la trésorerie et de l'équilibre à long terme des deux concessions comptable et fiscale, mais chacune des deux sociétés conserve sa personnalité morale et sa culture d'entreprise. La filiale continue à assurer pleinement et sous sa responsabilité l'exploitation de son réseau et la maîtrise d'ouvrage des sections qui lui sont ou lui seront concédées "

" Le deuxième volet de la réforme est l'établissement des relations contractuelles entre l'Etat et les SEMCA, sous forme de contrats quinquennaux précisant le niveau de programmation des investissements (72 MdF entre 1995 et 1999) et les modalités d'évolution des tarifs des péages. Ce programme permettra de lancer 1500km d'autoroutes supplémentaires sur cette période..."

" L'une des mesures importantes prises pour accompagner cette accélération de la cadence concerne la libération des tarifs... les tarifs des péages sont (désormais) fixés chaque année par les sociétés concessionnaires sous certaines conditions précisées dans le contrat de plan..."

## LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

### La SNCF dans les comptes nationaux

#### Production en baisse

La situation financière de la SNCF, qui était déjà critique en 1994, s'est fortement dégradée en 1995. La production recule de 2,9%.

Pour ce qui est de l'activité voyageurs, le retrait est de 2,7%. Il résulte directement de la baisse du nombre de voyageurs-kilomètres de 4,9%. La recette unitaire qui s'était réduite de 2,3% l'année précédente s'accroît cette année au même rythme que l'inflation, avec même une hausse de 4,5% en Ile de France. Les compensations tarifaires versées par les APU reculent plus que les recettes commerciales (-4,5% contre -2,2%).

Pour le fret, le volume d'activité baisse de 2,8%, du fait d'une part d'une réduction des transports (en t-km) de 1,5% et de la poursuite d'un effet structurel résultant de la meilleure tenue du combiné qui est le segment le moins rémunérateur pour la SNCF. Cet effet, ajouté à un

repli des prix de 2,9%, expliquent la baisse de la recette unitaire de 4,1%.

Enfin, du fait notamment de travaux sur le réseau classique, la production immobilisée s'accroît de 9%.

#### Charges d'exploitation en hausse

Ces charges, du fait de l'importance des coûts fixes, sont, pour la SNCF, toujours plus inertes que l'activité. Par exemple, en 1993, alors que la production baissait de 7%, les consommations intermédiaires n'avaient reculé que de 3,8%. En 1995, ce phénomène est particulièrement marqué puisque les consommations intermédiaires s'accroissent de près de 8%.

Ce mouvement est dû à l'augmentation de la production immobilisée, à la montée en puissance du trafic transmanche qui a entraîné un surcoût de 1 MdF et aux indemnités à verser à la clientèle fret, conséquence de l'arrêt de trafic de fin d'année.

Pour la quatrième année consécutive, les frais de personnels sont stables, aux environ de 44 milliards de francs. Cela résulte de l'augmentation du salaire de base de 1,15%, d'un effet Glissement - Vieillesse - Technicité de 1,3% et de la réduction de 2,5% des effectifs (ce qui correspond malgré tout, pour 1995, à une baisse de productivité de 1,4%).

Les subventions d'exploitations versées par l'Etat s'accroissent de 4,8%.

TABLEAU 5.6  
Evolution des comptes de la SNCF

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	MdF
production	2,2	5,0	-7,1	-1,3	-2,9	58,1
CI	6,1	9,4	-3,9	-3,4	7,8	21,7
VA brute	0,5	3,0	-8,6	-0,2	-8,3	36,4
sub. - impôts	-12,9	3,3	2,1	-2,3	2,0	14,8
rémunérations	2,9	4,0	0,4	-0,2	-0,1	43,9
EBE	-17,5	0,2	-25,6	-3,3	-29,0	7,3
intérêts versés	10,3	14,0	12,6	3,8	8,2	17,5
épargne brute	-64,1	-70,8	ns	ns	ns	-9,9
FBCF	18,3	10,2	-19,5	-15,9	-5,4	19,3

TABLEAU 5.7  
Principaux ratios de la SNCF en %

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
taux de VA	69,3	68,1	66,8	65,7	66,4	62,7
taux de marge	41,1	33,7	32,8	26,7	25,9	20,1
taux d'épargne	15,4	5,5	1,6	-12,2	-13,8	-27,1
intérêts v./EBE	63,4	84,8	96,4	145,9	156,7	238,7
taux d'invest.	54,9	64,6	69,1	60,9	51,3	52,9
taux d'autofin.	28,1	8,5	2,3	-20,0	-26,8	-51,1

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).

#### 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 EBE. Au total, l'EBE de la Comptabilité Nationale est plus élevé de 1 à 2 milliards de francs.

- 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 "pilotes" 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.

Dans ces conditions, l'excédent brut d'exploitation recule de 29%, soit une baisse de 3 MdF, à rapprocher des 2 MdF de recettes perdues du fait de la grève de fin d'année. Pour la sixième année consécutive, le taux de marge décroît, 20,1% contre 47,5% en 1989.

### Une dette toujours plus lourde

Du fait du niveau de la dette passée et malgré la légère baisse du taux de charge de 7,88% contre 7,99 (taux d'intérêt implicite), les frais financiers s'accroissent de 8,2%. Ils représentent maintenant 2,4 fois l'EBE.

Le taux d'épargne, déjà négatif, se détériore encore plus et le résultat net passe de -8,2 milliards à -16,6 milliards. La FBCF se réduit de 5%, de 36% inférieure au niveau record de 1992, mais le taux d'investissement (FBCF sur VA) reste, malgré tout, supérieur à 50%.

De ce fait, les besoins de financement de la société nationale augmentent de 24% entraînant une nouvelle dégradation de sa dette financière (155,7 MdF contre 136,8 MdF en 1994).

### La RATP dans les comptes nationaux

La forte chute d'activité que la RATP a connu au cours de l'année 1995 (-11,5 % pour les transports de voyageurs) n'est pas seulement due aux attentats et aux grèves de fin d'année, mais correspond à une baisse tendancielle qui était déjà sensible auparavant. Cette situation s'est traduite dans les comptes de l'entreprise par un moindre recul de la production (-4,1 % en francs courants), du fait de la hausse des tarifs et de la stabilité des compensations tarifaires.

Les consommations intermédiaires ont baissé de 2,7 % grâce à la réduction des consommations d'énergie induite par la grève. Par ailleurs, les rémunérations s'accroissent globalement de 3,5%, en raison notamment de l'augmentation de 1,1% des effectifs, ce qui représente une notable exception par rapport aux autres GEN. La RATP a de plus bénéficié d'une très forte augmentation des subventions d'exploitation (+12,7 %), ce qui lui a permis de limiter à 3,2% la baisse de son EBE.

La FBCF du transporteur parisien n'est pas affectée par l'évolution de son activité et suit le programme d'investissements prévus. Elle a crû très fortement en 1995, +13,8 % en valeur.

TABLEAU 5.8  
Evolution des comptes de la RATP

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	MdF
production	4,4	3,7	2,2	3,4	-4,1	11,1
CI	14,1	-4,3	3,7	1,7	-2,7	2,7
VA brute	1,3	6,6	1,7	3,9	-4,5	8,3
sub. - impôts	5,4	7,1	-1,4	5,3	13,2	5,9
rémunérations	3,3	4,1	2,1	2,3	3,5	11,6
EBE	0,5	20,1	-6,3	14,1	-3,2	2,7
intérêts versés	-6,0	7,2	2,1	3,3	0,4	1,8
épargne brute	-3,2	69,3	-24,3	50,8	-17,5	0,9
FBCF	6,7	12,1	30,9	-1,7	13,8	5,7

TABLEAU 5.9  
Principaux ratios de la RATP en %

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
taux de VA	75,7	73,5	75,5	75,1	75,5	75,2
taux de marge	27,9	27,7	31,2	28,8	31,6	32,0
taux d'épargne	7,4	7,1	11,3	8,4	12,2	10,5
intérêts v./EBE	79,2	74,1	66,1	72,0	65,2	67,6
taux d'invest.	42,4	44,6	46,9	60,4	57,1	68,0
taux d'autofi.	17,5	15,9	24,0	13,9	21,3	15,5

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 dans les comptes nationaux

Air France Europe (qui s'appellait Air Inter en 1995) a subi de plein fouet l'ouverture à la concurrence des lignes intérieures les plus rentables et a été contrainte de suivre les baisses de prix qu'ont imposées certains de ses concurrents. Le marché intérieur a stagné en partie à cause des grèves de décembre. Dans ce contexte, les transports de passagers de la compagnie (en PKT) ont baissé de 6,2%. Les consommations intermédiaires ont progressé en sens inverse de 300 millions soit +5%. La valeur ajoutée recule ainsi d'environ 1 Md F. Si les rémunérations ont sensiblement diminué (-4,6%), cela ne suffit pas à combler les effets de la baisse de la valeur ajoutée. L'excédent brut d'exploitation ainsi que l'épargne brute sont chacun divisés par deux, et reculent respectivement de 900 et 850 millions de F. La formation brute de capital fixe de la compagnie est au niveau de l'épargne brute et cette FBCF qui avait presque doublé en 1994 revient ainsi au niveau de 1993. La capacité de financement est donc ainsi quasiment réduite à zéro. Tous les ratios évoluent donc défavorablement. Avec l'ouverture totale du ciel intérieur aux compagnies européennes, il ne reste plus qu'un an à Air France Europe pour adapter ses coûts à cette nouvelle situation du marché intérieur français, l'un des plus convoités par sa taille de l'Union Européenne.

TABLEAU 5.10  
Evolution des comptes d'Air Inter

	1991	1992	1993	1994	1995	1995
	%	%	%	%	%	MdF
production	9,3	7,0	-0,3	5,0	-6,3	11,2
CI	5,2	3,7	-0,5	-3,5	5,2	6,1
VA brute	14,5	10,9	0,0	14,3	-17,1	5,1
sub. - impôts	15,9	42,2	12,4	9,7	8,0	-0,5
rémunérations	4,3	7,4	3,0	3,4	-4,6	3,7
EBE	56,9	13,4	-11,6	49,5	-50,2	0,9
intérêts versés	31,6	19,4	15,3	-17,0	-4,0	0,2
épargne brute	55,6	14,2	-22,7	71,7	-51,6	0,8
FBCF	23,9	-75,1	86,9	93,2	-48,9	0,8

TABLEAU 5.11  
Principaux ratios d'Air Inter

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
taux de VA	43,6	45,7	47,3	47,5	51,7	45,7
taux de marge	18,2	24,9	25,5	22,6	29,5	17,7
taux d'épargne	16,6	22,6	23,3	18,0	27,1	15,8
intérêts v./EBE	17,2	14,4	15,2	19,8	11,0	21,2
taux d'invest.	33,1	35,8	8,0	15,0	25,4	15,7
taux d'autofi.	50,4	63,2	289,7	119,8	106,4	100,7

Source : Insee (Comptes Nationaux)

Air France dans les comptes nationaux <sup>(2)</sup>

Après le tournant stratégique de la fin 1993 et du début de 1994, la compagnie avait amorcé, cette dernière année, un début de redressement. En 1995, celui-ci s'est poursuivi. La part de marché de la compagnie s'est réduite avec, entre autres, la forte diminution des flux Paris-Londres (liée à l'Eurostar) et Paris-Alger (la fermeture de certaines lignes début 1995). Les transports de voyageurs diminuent de 1,2% (en PKT), alors que Aéroports de Paris voit ses trafics internationaux diminuer de 0,7% (passagers). Les recettes unitaires ont baissé moins sensiblement qu'en 1994, puisque les premières estimations donnent une production en recul de 1,6%.

Les efforts de réduction des coûts se sont poursuivis. Les consommations intermédiaires, qui avaient déjà diminué de 9% en 1994, ont encore baissé d'un peu plus de 5%. La valeur ajoutée progresse ainsi de 600 millions de F. Les rémunérations continuent de baisser (-4,1%); cette baisse résulte de la diminution des effectifs et des accords passés avec le personnel qui, sur la base de volontariat, a pu devenir actionnaire en compensation de réductions de salaires. Tout cela a permis d'accroître la compétitivité de la compagnie dans le nouveau contexte du transport aérien.

TABLEAU 5.12  
Evolution des comptes d'Air France

	1991	1992	1993*	1994*	1995*	1995
	%	%	%	%	%	MdF
production	1,5	18,3	-6,4	0,9	-1,6	39,2
CI	-2,8	15,1	-0,8	-8,9	-5,4	21,6
VA brute	9,4	23,5	-14,7	18,1	3,6	17,6
sub. - impôts	-8,0	40,3	-5,9	9,0	-3,6	-0,6
rémunérations	0,2	24,4	-0,1	-5,3	-4,1	11,2
EBE	58,7	18,4	-63,6	230,2	24,3	5,7
intérêts versés	28,9	19,7	5,8	-9,3	-24,5	1,6
épargne brute	ns	ns	ns	ns	ns	2,2
FBCF	79,2	-16,8	-25,3	-122,3	nd	nd

<sup>(2)</sup> Nous ne commentons actuellement que les comptes des deux entreprises publiques du secteur aérien. Cet état devrait évoluer dans le prochain rapport, compte tenu de la montée en régime des opérateurs privés, si le système statistique le permet.

En l'absence de données officielles, l'exercice s'étant achevé le 31 mars 1996 et les comptes n'étant pas totalement arrêtés, nous avons corrigé certaines données GEN de l'INSEE de 1995 en appliquant à ces mêmes données de 1994, quelques taux d'évolution contrôlés par la compagnie. Les observations ici développées doivent donc être prises comme des indications.

L'excédent brut d'exploitation de la compagnie, qui s'était fortement redressé en 1994 avec 4,6 Md F <sup>(3)</sup>, poursuit sa progression en 1995 (+1,1 Md F). Le taux de marge passe donc de 27 à 32,5%

La compagnie a reçu de l'Etat, fin 1994 et pendant l'année 1995, 15 Md de F, soit les trois quarts de la dotation en capital, pour la recapitalisation autorisée, sous certaines conditions, par Bruxelles (le solde de 5 MdF serait versé en 1996, après accord de la Commission). La compagnie avait également vendu en 1994, une partie de sa flotte. Tous ces éléments ont permis d'alléger notablement le poids de la dette nette qui atteignait 35 MdF, fin 1993. C'est pourquoi les intérêts versés en 1995, qui comprennent aussi les intérêts sur le crédit bail, ont reculé de 530 millions de F par rapport l'année précédente. L'épargne brute devrait donc avoisiner les 2,1 MdF. Le taux d'épargne croît de presque 10 points et atteint 12%.

Les progrès sont substantiels par rapport à la situation initiale. Il s'agit donc d'un constat plutôt en cohérence avec le plan de 3ans que l'ensemble du personnel de la compagnie avait approuvé au début de 1994.

TABLEAU 5.13

Principaux ratios d'Air France

en %

	1990	1991	1992	1993*	1994*	1995*
taux de VA	35,6	38,3	40,0	36,4	42,6	44,9
taux de marge	16,3	23,7	22,7	9,7	27,1	32,5
taux d'épargne	-7,5	-0,7	-0,6	-20,7	2,6	12,3
intérêts v./EBE	72,2	58,6	59,3	172,5	47,4	28,8
taux d'invest.	29,0	47,5	32,0	28,0	-5,3	nd
taux d'autofi.	-25,8	-1,5	-1,7	-73,8	-48,4	nd

Source : Insee (Comptes Nationaux) - DAEI/SES : Les années 1990 à 1994 sont les comptes de l'INSEE, l'année 1995 a été retouchée par le SES.

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

<sup>(3)</sup> Hors loyers de crédit bail sur les gros matériels qui subissent un traitement spécifique et hors rémunérations du personnel résidant en dehors de la métropole.

## LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

*Bien qu'encore positive, la croissance en volume de la consommation des ménages en transport (+0,7%) n'est pas à la hauteur de la reprise survenue en 1994. Elle ne doit son maintien qu'à la vigueur des dépenses d'utilisation des véhicules (due notamment niveau élevé des réparations). En revanche, les achats de véhicules ont sensiblement reculé, l'efficacité des primes gouvernementales s'estompant et les dépenses en transports collectifs ont accusé le coup des grèves de la fin de l'année. Au total, les dépenses dévolues aux transports ont représenté, en francs courants 14,6% de la consommation totale des ménages.*

### LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

Malgré l'augmentation à 20,6% du taux de TVA en août 1995, l'augmentation de la consommation totale des ménages a été plus forte en 1995 qu'en 1994 (+1,7% contre +1,4% précédemment).

La plupart de ses composantes ont contribué à cette croissance. On relèvera en particulier le rôle joué par les dépenses de santé qui ont augmenté de +2,4%, mais aussi celui des dépenses de logement (+3,3%). Ces dernières renforcent leur place de plus en plus prépondérante dans le budget des ménages (21,8% du total des dépenses).

Pour sa part, le poste transport de la consommation qui avait fortement cru l'année dernière (4,4%) a augmenté beaucoup plus modestement cette année (0,7%). La part de la consommation totale des ménages (en francs courants) consacrée à ce poste tend à diminuer et se situe aujourd'hui à 14,6% soit le niveau le plus faible jamais connu depuis 1980 si l'on excepte celui de 1993.

Cette tendance s'explique par la forte compression des achats de véhicules (-2,5%) après une augmentation exceptionnelle l'année précédente, ainsi que par la réduction des dépenses en transports collectifs urbains. En revanche, c'est grâce à la bonne tenue du plus gros poste de dépense (63% de l'ensemble), les dépenses d'utilisation des véhicules que cette croissance est restée positive en 1995.

TABLEAU 6. 1  
Evolution du volume de la consommation de transports  
niveau en milliards de francs

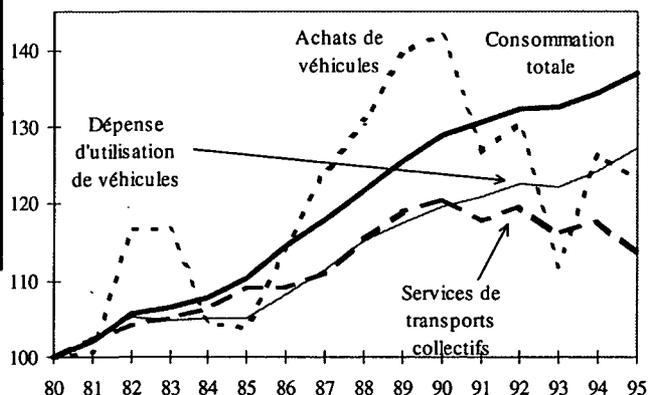
	1992d	1993r	1994r	1995p	1995p
	%	%	%	%	niveau
Achats de véhicules	2,6	-14,3	12,9	-2,5	158,3
Dép. d'utilisation	1,5	-0,3	1,9	3,1	419,2
Tr. collectifs	1,7	-2,9	1,4	-3,7	91,7
Ens. transport	1,8	-4,3	4,4	0,7	669,3
Cons. finale	1,3	0,1	1,4	1,7	4598,0

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.

GRAPHIQUE 6. 1  
Evolution des principales composantes de la fonction transport en volume  
base 100 en 1980



Note : Volume en prix de 1980.

Il faut enfin remarquer que sur l'ensemble de la période 1980-1995, alors que le volume de la consommation totale a augmenté d'environ 37%, la croissance de la consommation de transports avoisine seulement 24%.

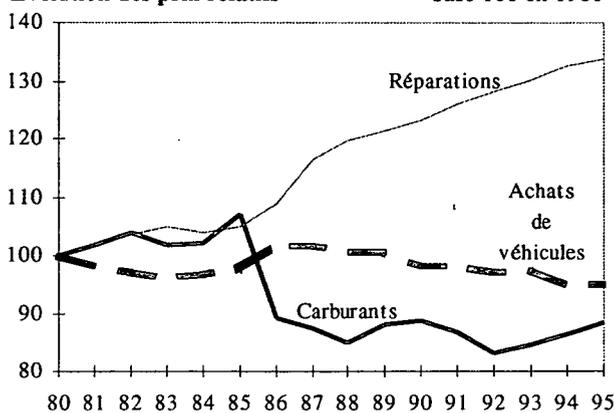
### Les achats de voitures: retour de la morosité en 1995

Après la forte reprise, en 1994, du nombre d'immatriculations de véhicules neufs de 14,6%, qui ont frôlé la barre des deux millions, la tendance s'est retournée en 1995. Les mesures gouvernementales de soutien du marché, à savoir la prime "à la casse" jusqu'en juillet et la prime "qualité" à partir d'octobre ont réussi à limiter à 2,1% la baisse des immatriculations neuves. Contrairement à l'année précédente, les constructeurs étrangers ont été les grands bénéficiaires de ces aides, parvenant

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.

TABLEAU 6.2

Immatriculations neuves de voitures particulières et commerciales en milliers

	1985	1990	1993	1994	1995
marq. françaises	1120	1405	1038	1207	1147
évolution (%)	-0,6	-0,2	-17,7	16,4	-5,0
part (%)	63,4	60,8	60,3	61,2	59,4
marq. étrangères	646	904	684	766	784
évolution (%)	2,5	4,3	-19,2	12,0	2,4
part (%)	36,6	39,2	39,7	38,8	40,6
<b>Total</b>	<b>1766</b>	<b>2309</b>	<b>1721</b>	<b>1973</b>	<b>1931</b>
évolution (%)	0,5	1,5	-18,3	14,6	-2,1

Source : CCFA

ainsi à passer la barre des 40% de part de marché sur les voitures neuves. Confirmant la morosité du marché automobile en 1995, la décroissance du nombre des ventes de véhicules d'occasion s'est aggravée passant de -0,3% l'année dernière à -3,2%, si bien que le rapport du nombre des immatriculations d'occasions aux neuves continue de se réduire pour passer à 2,1. Au total, exprimées en francs courants, les dépenses d'achats d'automobiles ont diminué de 2,5%.

TABLEAU 6.3

Evolution du volume des dépenses d'utilisation

	1992d	1993r	1994r	1995p	1995p
	%	%	%	%	niveau
Pneus, réparations	1,0	-1,0	4,4	5,5	207,1
Carburants	1,2	-0,1	0,1	-0,6	157,9
Péages, locations,...	3,7	2,7	0,7	1,3	32,7
Assurances	5,2	1,3	-4,7	9,6	21,6
<b>Ensemble</b>	<b>1,5</b>	<b>-0,3</b>	<b>1,9</b>	<b>3,1</b>	<b>419,2</b>

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.

Cette année, le phénomène de diésélisation du parc des véhicules particuliers entamé à la fin des années 80, s'est ralenti. En effet, 47% des immatriculations de voitures concernaient des véhicules à gazole contre 48% l'année dernière. Aujourd'hui, environ 30% du parc total des voitures particulières est équipé de moteurs diesel.

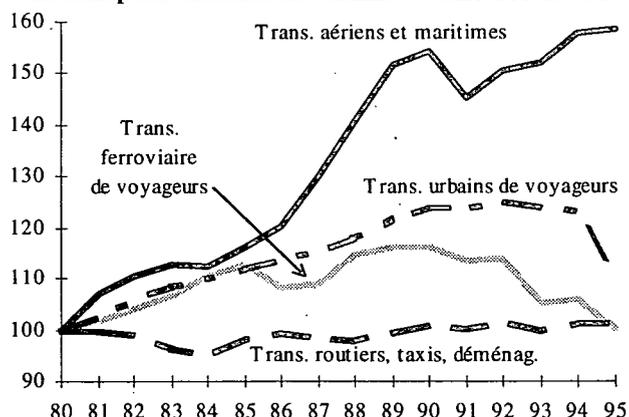
Il est à remarquer que les dépenses en caravanes et cycles ont augmenté de 17,4% en francs courants. Il faut y voir le rôle du succès croissant du scooter et le bénéfice que le marché du vélo a su tirer de la grève des transports collectifs de la fin de l'année.

### La croissance des dépenses d'utilisation des véhicules reste forte

Le volume des dépenses d'utilisation des voitures particulières a continué de croître en 1995 (tableau 6.3), grâce à l'effet conjoint de dépenses de réparations des véhicules dynamiques et de dépenses d'assurances en forte reprise.

GRAPHIQUE 6.3

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

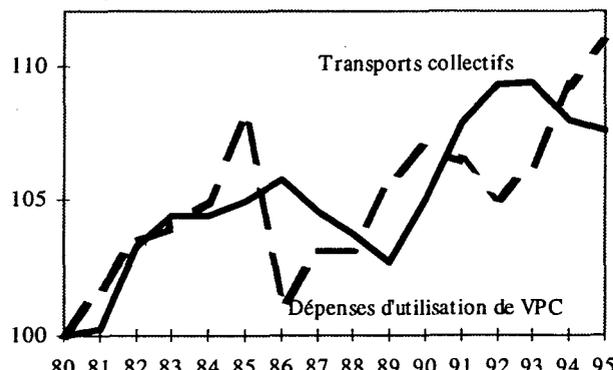


Le prix des carburants achetés par les ménages a augmenté de 3,7% en 1995. Cela résulte des hausses de la TIPP en janvier et en octobre. Cette dernière augmentation a témoigné de la volonté des pouvoirs publics de réajuster la fiscalité sur le gazole: en effet, elle s'est élevée à 2,75% pour le super classique contre 4% pour le diésel. Contrairement à 1994, année pour laquelle la hausse des prix était de même niveau, mais n'avait eu aucune répercussion sur le volume des achats de carburants, l'année 1995 accuse une baisse du volume de la consommation de carburants de -0,6%.

Le volume des réparations et pièces détachées utilisées par les ménages continue d'augmenter fortement cette année. Il est corrélé avec le vieillissement du parc (l'âge moyen s'élève à 6,8 ans) et à la plus grande sévérité des contrôles techniques. En 1995, la consommation de pneus a été en net retrait par rapport à 1994, elle s'est seulement élevée de 0,5% en volume contre 8,7% l'année d'avant. Il ressort ainsi que la croissance de l'activité des pneus "en rechange" (+2,5%) a équilibré le recul enregistré "en première monte" (-2,2% concordant avec la baisse des immatriculations neuves). En outre, les prix des pneumatiques continuent de diminuer légèrement.

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 depuis 1987 qui est passé de 33% à 20,6% cette année. En raison du relèvement de la TIPP, le prix des carburants a augmenté plus vite entre 1993 et 1995 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 10% inférieur à celui de 1980.

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



Source : Insee

**Les dépenses de transports collectifs en recul du fait de la grève de décembre**

Le volume des dépenses de transports collectifs a diminué de 3,7% en 1995, ramenant leur montant en valeur à un niveau proche de celui de 1993 qui fut une année de crise (tableau 6.4).

La consommation en transport ferroviaire qui s'était stabilisée en 1994, a cette année diminuée de 5,6% en volume. En effet, aussi bien sur les réseaux grandes lignes que régionaux, le mouvement de grève de la fin de l'année a été très suivi par les cheminots, si bien qu'aucun train n'a circulé entre le 25 novembre et le 20 décembre. L'augmentation des prix est restée faible en 1995, augmentation la plus basse depuis 1988.

La consommation des ménages en services de transports se maintient à une croissance modérée dans l'aérien et le maritime (graphique 6.3). Il faut y voir l'effet d'une baisse de prix ininterrompue depuis 3 ans qui correspond à la libéralisation de l'exploitation des lignes intérieures<sup>(1)</sup>.

Depuis 1993, le volume de la consommation de transports collectifs urbains s'amenuise en volume. Du fait de la grève de 1995, la baisse en volume est la plus forte jamais constatée (-11%). La hausse des prix s'élève au rythme de 4%, dans la moyenne enregistrée depuis 1990.

Le prix relatif des dépenses d'utilisation des véhicules par rapport à l'ensemble de la consommation a augmenté de 11% entre 1980 et 1995 (graphique 6.4). A partir de 1994, il dépasse celui des transports collectifs.

TABLEAU 6.4  
Evolution du volume de la consommation de transport collectif

	1992d	1993r	1994r	1995p	1995p
	%	%	%	%	niveau
tr. ferroviaires	0,4	-7,9	1,0	-5,6	26,6
tr. urbains	1,0	-1,0	-0,5	-11,0	17,1
autres (taxi,dém.)	1,7	-1,9	1,3	0,3	26,2
tr. aériens, marit.	3,8	0,9	3,7	0,4	21,8
<b>Ensemble</b>	<b>1,7</b>	<b>-2,9</b>	<b>1,4</b>	<b>-3,7</b>	<b>91,7</b>

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.

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

**RESULTATS DE L'ENQUETE TRANSPORTS ET TELECOMMUNICATIONS DE 1993-1994**

La sortie des résultats de l'enquête Transports et Communication de l'INSEE permet en les comparant avec ceux de la même enquête de 1982 de décrire les évolutions des comportements des ménages en termes de motorisation et de mobilité quotidienne <sup>(1)</sup>.

**Motorisation**

Le parc de véhicules des ménages <sup>(2)</sup> s'est considérablement agrandi en 12 ans (+39%) alors que la population n'a augmenté que de 5%. Le parc des véhicules utilitaires des ménages a doublé pour atteindre 2,4 millions. L'automobile et la périurbanisation des agglomérations (i.e. à l'extérieur de l'unité urbaine des zones de peuplement industriel ou urbain, ou ZPIU) se sont mutuellement alimentées ; cela a en effet fortement contribué à l'acquisition et l'utilisation d'un second véhicule. Le nombre de voitures par adulte a progressé plus vivement dans ces zones que dans la ville-centre ou qu'en banlieue. La

TABLEAU 6.5: Evolution des parcs à la disposition des ménages, des taux d'équipement, de la possession du permis de conduire et de son utilisation.

	1982	1994
Parc de véhicules 4 roues (Mio) (1)	18,95	26,41
dont diesel (%)	6	26
age moyen (ans)	6,2	7,0
age médian (ans)	5,0	6,0
dont véh. utilitaires légers (Mio)	1,18	2,40
Puissance fiscale (CV)	6,3	6,1
dont moins de 6 CV (%)	37	60
Voitures acquises neuves (%)	46,8	42,0
Ménages équipés en 4 roues (%) (1)	70,1	76,9
dont multiéquipés	23,0	31,7
Ménages non équipés en VP (%)	30,9	25,2
Ménages monoéquipés (VP et %)	49,7	48,7
Ménages multiéquipés (VP et %)	19,4	26,1
Détention du permis de conduire (%)	63	75
hommes	80	88
femmes	47	64
Permis non utilisé récemment (%) (2)	9	7
hommes	6	4
femmes	13	9
Détention du permis pour les 60 à 74 ans (%)	42	63
hommes	67	87
femmes	21	44
Permis non utilisé récemment (60-74ans) (%) (2)	22	14
hommes	13	8
femmes	44	23

Source : INSEE. L'équipement concerne la possession, la mise à disposition et la location longue durée (au moins 3 mois).

(1) Les véhicules à 4 roues : Voitures particulières (VP et VPC), véhicules utilitaires légers (VUL) et voitures.

(2) Rapporté à l'ensemble possédant le permis

dernière enquête ménage spécifique à la Région Ile de France l'illustre parfaitement, avec 35% de ménages ayant 2 voitures particulières au moins en Grande Couronne, cette dernière proportion ayant presque doublé de 1976 à 1991. Comme de plus, l'accroissement de population y était très important, la croissance du parc et de la circulation y a été particulièrement importante.

Signalons aussi que 61% des voitures des ménages multiéquipés sont achetées d'occasion soit une proportion plus forte que la moyenne.

Plus globalement, la proportion de ménages non équipés semble se stabiliser. Le taux de motorisation des ménages est généralement lié à sa taille. La proportion de ménage d'une seule personne atteint 27% et 55% d'entre eux ne sont pas équipés. Rappelons que 65% d'entre eux sont constitué par un inactif dont 70% ne sont pas équipés ou encore 45% ont plus de 65 ans dont les 3/4 ne sont pas motorisés.

L'âge moyen des véhicules augmente sensiblement (+9,6 mois). L'amélioration de la qualité des véhicules et les difficultés économiques rencontrées par une part croissante de la population expliquent ce phénomène. La diésélisation du parc est particulièrement spectaculaire en France (passage de 6 à 26%) ; la fiscalité spécifique des produits pétroliers n'y est pas étrangère même si ces véhicules diesel à usage privé sont utilisés à 32% pour des motifs professionnels contre 17% pour les véhicules à essence.

La puissance fiscale moyenne a donc tendance à diminuer par cumul des effets de la part de la seconde voiture et de la diésélisation.

La proportion de femmes détentrices du permis passe de 1 sur 2 à 2 sur 3 et ce sont les tranches d'âge de 45 à 74 ans où les variations sont relativement les plus élevées (passage de 44 à 74% pour la tranche 45 à 59 ans et de 21 à 44 % pour la tranche complémentaire). Parmi les détenteurs du permis, la proportion de ceux qui ne l'ont pas utilisé "récemment" diminue faiblement. Mais, ce phénomène est particulièrement marqué pour les femmes âgées de 60 à 74 ans pour lesquelles, cette proportion chute fortement et passe de 44 à 23%. Ces données quantifient un phénomène déjà mis en évidence par l'INRETS depuis plusieurs années, à savoir que les retraités d'aujourd'hui, beaucoup plus que ceux d'hier, ont pris l'habitude d'utiliser la voiture pendant leur période d'activité, et la gardent en période de cessation d'activité beaucoup plus que leur aînés. Il en résulte une forte évolution des comportements en matière de déplacements et de répartition modale à l'intérieur de cette tranche d'âge.

**Mobilité quotidienne**

Dans ce contexte, l'évolution globale des déplacements n'est guère étonnante : la voiture renforce son hégémonie. Pour les déplacements locaux (à moins de 80 kms à vol

<sup>(1)</sup> Nous reprenons ici les principaux résultats de cette enquête qui ont déjà été publiés dans INSEE Première notamment les n° 417 et 418 complétés par des informations fournies par l'INSEE. L'attention sera surtout portée sur les évolutions observées depuis la précédente enquête Transports de 1982

TABLEAU 6.6: Principaux résultats de l'enquête (jour de semaine, déplacements à moins de 80 kms à vol d'oiseau)

	1982		1994			1982		1994	
	niveau	%	niveau	%		niveau	%	niveau	%
<b>Populations (10<sup>6</sup>)</b>	48,5	100	53,1	100	<b>Vitesse moy. (kms/h)</b>	18,9		25,3	
Centre	15,1	31,1	15,2	28,7	Centre	15,9		19,3	
Banlieue	15,3	31,6	17,2	32,4	Banlieue	17,3		22,1	
Périphérie	16,0	33,0	18,8	35,2	Périphérie	23,2		33,7	
Rural	2,1	4,3	1,9	3,7	Rural	26,6		38,7	
					<b>PARTS DE CHAQUE MODE :</b>				
<b>Déplacements (10<sup>6</sup>)</b>	164,6		167,7		<b>Véhicules 4 roues</b>	48,7		63,5	
Centre	54,5		52,2		Centre	42,7		54,1	
Banlieue	52,0		55,5		Banlieue	48,0		61,8	
Périphérie	52,1		55,3		Périphérie	53,4		72,6	
Rural	6,0		4,7		Rural	69,0		80,0	
<b>Nb de déplac./personne et jour de semaine</b>	3,4		3,2		<b>Marche à pied</b>	34,1		23,3	
Centre	3,6		3,4		Centre	39,8		31,1	
Banlieue	3,4		3,2		Banlieue	34,0		22,9	
Périphérie	3,3		3,0		Périphérie	29,8		17,2	
Rural	2,9		2,4		Rural	20,5		11,9	
<b>Distance totale par jour (10<sup>6</sup> kms)</b>	854	100	1 217	100	<b>Transports en commun</b>	8,5		9,0	
Centre	234	27,4	278	22,9	Centre	9,0		11,2	
Banlieue	271	31,7	377	30,9	Banlieue	11,0		10,7	
Périphérie	304	35,6	508	41,8	Périphérie	6,1		5,6	
Rural	45	5,3	54	4,4	Rural	3,5		5,0	
<b>Distance moy. (kms) *</b>	5,2		7,3		<b>Deux roues</b>	8,7		4,2	
Centre	4,3		5,3		Centre	8,5		3,6	
Banlieue	5,2		6,8		Banlieue	7,0		4,6	
Périphérie	5,8		9,2		Périphérie	10,7		4,6	
Rural	7,5		11,5		Rural	7,0		3,1	
<b>Durée moy. (minutes) *</b>	16,4		17,2		<b>% dépl. multimodaux</b>	1,7		2,0	
Centre	16,2		16,5		Centre	1,0		1,1	
Banlieue	18,0		18,5		Banlieue	3,1		3,7	
Périphérie	15,0		16,4		Périphérie	1,1		1,3	
Rural	16,7		17,5		Rural	0,6		0,3	

Source INSEE (Population enquêtée et âgée d'au moins 6 ans). Le centre est la commune la plus peuplée.

\* Par déplacement

d'oiseau du domicile), un jour de semaine, bien que la mobilité par personne n'ait pas augmenté, (passage de 3,4 à 3,2 déplacements par personne ayant au moins six ans, marché à pied incluse), la proportion de ces déplacements en voiture passe de 49 à 63,3% (de 74 à 82%, en excluant la marche à pied) ; leur volume augmente de 33% (61% en voyageurs kms pour les véhicules à 4 roues). Globalement cela se fait au détriment de la marche à pied (dont la part passe de 34 à 23%) et aussi du deux roues (proportion divisée par 2). La part des transports en commun reste stable.

Toujours en parts et hors déplacements à pied, la voiture progresse le plus fortement pour les déplacements intérieurs à la périphérie (+15 points) ou banlieue-périphérie (+12 points), mais elle croît néanmoins partout y compris à l'intérieur du centre (+5 points). Dans l'urbain, et seulement pour les liaisons internes au centre, les transports en commun progressent aussi au détriment du deux roues, ce dernier diminuant de 7 points pour les

liaisons entre le centre et la banlieue. L'Ile-de-France se différencie, car les transports en commun représentent 30% et endiguent partiellement la croissance automobile.

Autre reflet de cette périurbanisation et de l'utilisation de la voiture, si les distances moyennes et les vitesses moyennes s'accroissent partout, les augmentations sont fortes pour les résidents de la périphérie et du rural. Globalement avec 1,18 Md kms, les distances parcourues avec un mode motorisé ont augmenté de 45%, (soit +55% pour les liaisons centre-périphérie).

Les deux phénomènes (distances et vitesses croissantes) se compensent car le temps passé à se déplacer ne diminue pas. Seule la vitesse moyenne des déplacements internes au centre ville reste constante (13 kms/h).

Le nombre des déplacements mécanisés (non entièrement effectués à pied) et locaux (à moins de 80kms du domicile) réalisés en fin de semaine, a évolué sensiblement

comme la population (+5% le samedi et +4% le dimanche). La part de la voiture particulière suit le samedi une évolution très semblable à celle décrite pour la semaine puisqu'elle passe de 80 à 89%. Elle progresse plus faiblement le dimanche (de 88 à 92%) compte tenu de son niveau déjà très élevé.

La longueur des déplacements du samedi (un peu plus élevée qu'en semaine) croît comme celle de ceux de la semaine (23%). Cette augmentation n'est que de 7 % le dimanche, la longueur moyenne y atteint, il est vrai 13,7 kms par déplacements contre 9,4 en semaine.

L'évolution de la répartition des déplacements par motifs (déplacements à pied inclus), un jour moyen de semaine se traduit par une baisse des déplacements domicile travail directs et des déplacements secondaires de respec-

tivement 3,6 et 2 points au profit des déplacements domicile Affaires (professionnelles ou personnelles). Ces derniers représentent maintenant plus de la moitié du total. Le recul de la pratique de la marche à pied déjà signalée est très importante même pour le domicile école, puisqu'elle atteint presque 15 points. Les seuls déplacements mécanisés pour ce motif (même s'ils ne représentent qu'à peine 10% des déplacements mécanisés) se font maintenant à 48% en voiture, contre 31% lors de la précédente enquête.

En fin de semaine, où seuls les déplacements mécanisés ont été renseignés, et sur le même champ des déplacements à moins de 80 kms du domicile on observe les mêmes évolutions d'ensemble à savoir la baisse des déplacements secondaires<sup>(5)</sup> et la croissance de la part de la voiture.

TABLEAU 6.7 : Evolutions des parts des motifs et des modes de 1982 à 1994 (déplacements à moins de 80 kms du domicile)

	Domicile-Travail		Domicile-Affaires		Domicile-Ecole		Secondaires		Total	
	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994	1982	1994
1 jour de semaine tous déplacements	20,5	16,9	47,4	53,4	12,1	11,7	20,0	18,0	100	100
<i>Part de la marche à pied</i>	20,9	12,4	37,7	25,3	51,5	36,7	27,9	18,5	34,0	23,2
1 jour de semaine dépl. mécanisés	24,6	19,3	44,7	51,9	8,9	9,6	21,8	19,1	100	100
<i>Part de la VP</i>	68,7	80,4	79,5	87,1	31,0	48,4	84,0	88,9	73,5	82,5
<i>Part du TC</i>	17,3	13,2	7,2	6,7	37,8	43,5	9,4	8,2	12,9	11,8
<i>Part des 2 roues</i>	13,4	6,4	13,1	5,8	29,3	8,1	6,2	2,6	13,1	5,5
Samedi déplacements mécanisés	8,7	7,0	64,6	73,1	5,6	3,4	21,0	16,4	100	100
<i>Part de la VP</i>	70,2	85,5	82,6	90,2	37,6	51,5	88,8	94,4	80,3	89,2
<i>Part du TC</i>	11,6	8,8	5,6	4,5	43,0	41,6	4,4	3,0	7,9	5,8
<i>Part des 2 roues</i>	17,0	5,6	11,6	5,1	17,7	6,9	6,8	2,5	11,4	4,8
Dimanche déplacements mécanisés	5,1	3,3	75,7	81,7	0,4	0,0	18,7	15,0	100	100
<i>Part de la VP</i>	73,3	85,2	87,9	91,4	ns	ns	91,8	93,6	87,6	91,5
<i>Part du TC</i>	12,0	6,5	3,3	2,8	ns	ns	3,5	2,8	4,0	2,9
<i>Part des 2 roues</i>	12,2	8,0	8,6	5,8	ns	ns	4,7	3,5	8,1	5,5

Source INSEE. (Direction des statistiques démographiques et sociales, Département des prix, de la consommation, des Ressources et des conditions de vie)

## LE TOURISME

En dépit de la légère diminution du nombre des séjours des étrangers (-0,9%), la France est restée en 1995 la première destination touristique mondiale devant l'Espagne (60,5 millions de visiteurs contre 45,1). Ce secteur économique a apporté un excédent de 60 milliards de francs à la balance des paiements.

Le tassement constaté l'an dernier s'explique par divers facteurs, parmi lesquels on peut citer :

- l'évolution des parités monétaires qui a incité certains touristes à préférer des destinations moins coûteuses (les Allemands) et d'autres à se replier sur leur marché intérieur (Britanniques, Italiens, Espagnols) ;
- l'agressivité des concurrents européens favorisée par des subventions des Etats à la promotion touristique : rapportées au PIB, ces subventions sont trois fois supérieures en Espagne à ce qu'elles sont en France, 1,6 fois au Royaume-Uni et 0,9 fois en Italie ;

- les attentats de l'été et les mouvements de grève de fin d'année qui ont particulièrement affecté le secteur des transports.

En revanche, les touristes japonais, sud-américains et sud-asiatiques sont venus plus nombreux en 1995 qu'en 1994.

Alors que les séjours des Français en France ont également enregistré une baisse par rapport à 1994 (-2,2%), il se confirme que nos concitoyens se déplacent de plus en plus à l'étranger (près de 7% de nuitées supplémentaires des Français entre 1994 et 1995).

La direction du tourisme qui publie ces résultats observe notamment que le volume des nuitées supplémentaires correspond non pas à des départs plus nombreux mais à des déplacements plus longs.

<sup>(5)</sup> On appelle "déplacement secondaire" tout déplacement dont aucune des deux extrémités n'est le domicile.

## LES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

*Depuis deux ans, le solde des échanges de transport est positif, le mérite en revient surtout à l'aérien avec l'abandon du recours à la location d'avions étrangers, à laquelle s'ajoutent une croissance des exportations et une baisse des importations concernant les passagers. De plus, le chemin de fer et le transport maritime évoluent également dans un sens favorable. Le transport routier, certes très important dans l'intracommunautaire, stabilise son solde. La dépense nationale de transport maritime en 1994 a atteint 25,5 Md F en réduction de 10% par rapport à l'année précédente. A l'importation, tant pour le tramping que les lignes régulières, les prix apparents moyens reculent de 10% ou plus. A l'exportation, ils progressent légèrement.*

### EVOLUTION POUR L'ENSEMBLE DES MODES

En 1995 le solde des échanges FAB-FAB de services de transport a progressé favorablement de 0,8 milliard de F. Cela est essentiellement dû à la réduction du solde négatif du transport maritime qui descend, en valeur absolue, sous la barre des 2 Md F. Le solde du chemin de fer s'améliore également de 300 MF. Ceux du transport routier et du transport aérien restent stables. Le solde des échanges de services de transport aérien est redevenu fortement positif en 1994 en raison de la forte baisse des locations d'avions (en achats) et se maintient autour de 4 Md F (hors activités spatiales).

TABLEAU 7.1

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

	1990	1991	1992	1993r	1994r	1995p
ferroviaire	1,4	1,7	1,7	1,6	1,6	1,9
routier	-1,8	-1,1	-1,0	-1,2	-1,6	-1,6
fluvial	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
maritime	-1,6	-1,8	-2,8	-3,3	-2,5	-1,9
aérien	-0,5	0,4	0,7	0,1	4,2	4,2
Tous modes	-2,8	-1,1	-1,7	-3,1	1,4	2,2

Source : Insee-SES

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

Après la baisse de 1993 qui, en dernière analyse, se limite à 3,1%, la dépense nationale de transport routier international (DNTRI) avait fortement augmenté en 1994 (+11%). Cette croissance semble s'être fortement ralentie en 1995 à 2% en raison d'une faible croissance des tonnages routiers et d'une légère baisse des prix sur l'international.

Les achats de services de transport routier en 1995 et les ventes ont surtout progressé faiblement progressé comme les exportations de marchandises et les importations. En 1993, la compétitivité de notre pavillon avec l'Allemagne semble s'être réduite, à l'exportation notamment, après il est vrai, plusieurs années de croissance (v. p. suivante). En termes d'échanges de services, les achats paraissent avoir augmenté plus vite que les ventes sur les deux dernières années. Cette formulation prudente résulte du fait qu'il est encore difficile d'actualiser pour ces deux dernières années les données sur les parts de marché du

TABLEAU 7.2

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
France	15,6	16,7	17,2	16,3	18,0	18,3
Etranger	15,0	14,8	14,9	14,8	16,5	16,9
<b>Ensemble</b>	<b>30,6</b>	<b>31,6</b>	<b>32,1</b>	<b>31,1</b>	<b>34,5</b>	<b>35,2</b>
<b>Evolution en %</b>	<b>6,2</b>	<b>3,1</b>	<b>1,7</b>	<b>-3,1</b>	<b>11,1</b>	<b>1,9</b>

Source : SES

**TABLEAU 7.3**  
Echanges de service de transport routier  
FAB-FAB, en milliards de francs

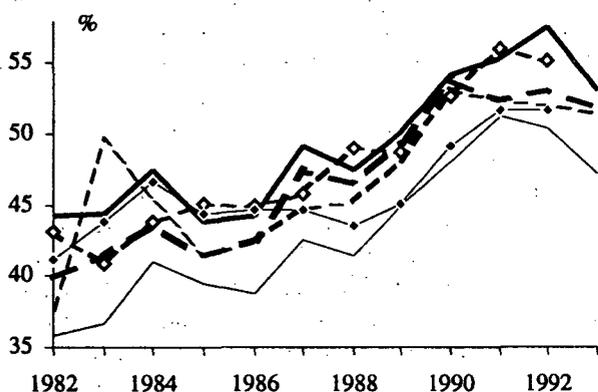
	1990	1991	1992	1993r	1994r	1995p
Export de services	6,6	7,1	7,2	6,9	7,5	7,7
Import de services	8,3	8,2	8,2	8,1	9,1	9,3
Solde	-1,8	-1,1	-1,0	-1,2	-1,6	-1,6
Trafic tiers	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1
Solde global	-1,0	-0,3	-0,1	-0,3	-0,5	-0,6

Source : SES

pavillon français dans les échanges internes à l'Union Européenne\*. Les graphiques qui suivent, présentent les dernières informations disponibles permettant d'examiner l'évolution de cette compétitivité dans les échanges de biens avec certains de nos partenaires.

Avec l'Allemagne, les transporteurs français ont tendanciellement gagné des parts de marché depuis au moins 1985. On observe néanmoins en 1993 une probable infléchissement à la baisse pour les exportations. L'évolution tendancielle est inverse pour les échanges de biens avec les Pays-Bas où nous disposons des données

**GRAPHIQUE 7.1**  
Evolutions des parts de pavillon français dans les échanges avec l'Allemagne

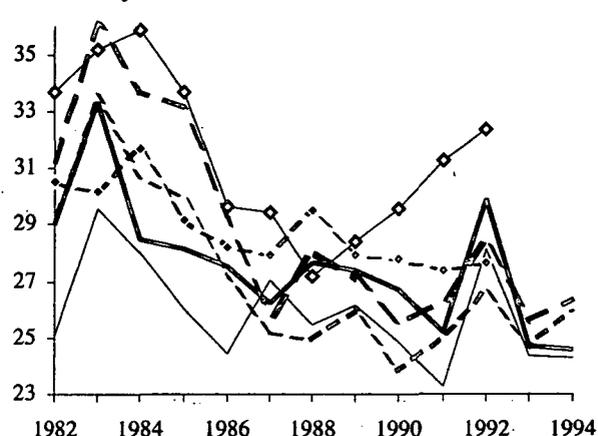


Source : Eurostat et Douanes.

Légendes : Trait continu : exportations de marchandises. Trait discontinu : importations. Courbe fine avec marques : données Douanes en tonnages. Courbe fine sans marque : données Eurostat en tonnages. Enfin trait gras : données Eurostat en tonnes-kms.

\* Depuis la suppression des frontières pour les échanges intra-Union Européenne, c'est à dire depuis le 1/1/1993, la seule source statistique disponible reste les données d'Eurostat. Cet organisme rassemble dans le cadre de la Directive sur les statistiques de transports routiers, les données de chaque pays sur leurs transporteurs nationaux. Cela souligne l'importance d'un retour rapide des données annuelles aux Etats. Or au 15 avril 1996, la situation était la suivante pour les 12 plus anciens pays de l'Union: 4 pays avaient transmis à Eurostat leurs données 1994 : France, Pays-Bas, Espagne et Royaume-Uni. Pour 1993 trois autres pays n'avaient toujours pas transmis de données : Belgique, Danemark et Irlande. De plus les données italiennes contenaient une grave incohérence qui les rendent inutilisables à cette fin pour cette dernière année.

**GRAPHIQUE 7.2**  
Evolutions des parts de pavillon français dans les échanges avec les Pays-Bas



Source : Eurostat et Douanes.

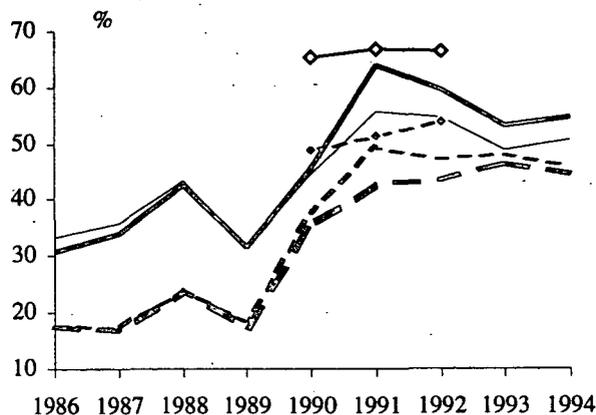
Légendes : voir graphique 7.1

de 1994. Il semblerait que la situation se stabilise plutôt depuis 1988 malgré le pic de 1992 (à un niveau certes assez bas). Notons tout de même une certaine divergence d'évolution concernant les exportations entre les données Douanes et les données d'Eurostat.

Enfin avec l'Espagne, l'évolution apparaît favorable aux transporteurs français sur la période 1986 à 1991, mais il semble s'amorcer un mouvement vers la stagnation, voire vers une légère baisse, depuis 2 ans.

Ces remarques doivent être faites avec prudence. Il s'agit de données issues d'enquêtes non exhaustives où les intervalles de confiance ne sont pas négligeables, notamment sur l'international ; certains profils heurtés en sont la manifestation.

**GRAPHIQUE 7.3**  
Evolutions des parts de pavillon français dans les échanges avec l'Espagne



Source : Eurostat et Douanes.

Légendes : voir graphique 7.1

TABLEAU 7.3

Evolution des dépenses nationales de transport maritime international (DNTMI) (fret, dépenses bord-bord)

Md F.	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992*	1993	1994
Tramping	11,8	8,3	9,5	11,7	13,2	10,6	nd	9,8	14,7	12,9
Ligne régulière	16,2	15,6	15,2	15,3	16,9	15,3	nd	9,5	13,8	12,6
Total	28,0	23,9	24,7	27,0	30,1	25,9	nd	19,3	28,5	25,5

Source : DFC

\* Estimation SES en 1992 (hors marchandises passant par les ports étrangers).

Les méthodes utilisées ne sont pas toutes homogènes sur la période, car elles diffèrent en 1992 puis, à nouveau, à partir de 1993. Il convient d'éviter d'estimer des évolutions entre périodes non homogènes.

## LE TRANSPORT MARITIME

La Direction de la Flotte de Commerce a initié un travail d'actualisation, pour les années 1993 et 1994, de l'estimation de la dépense nationale de transport maritime concernant le fret dont certains résultats agrégés sont maintenant disponibles auprès de cette Direction ; un travail identique est également en cours pour les passa-

TABLEAU 7.4

Tonnages et dépenses par sens et types de transport

unités en millions :	1993		1994	
	tonnes	F	tonnes	F
<b>Tramping</b>				
Entrées	160,3	10 318	167,0	9 072
Sorties	47,8	4 384	40,5	3 843
Total	208,1	14 702	207,5	12 915
<b>Lignes régulières</b>				
Entrées	14,5	5 606	13,8	4 804
Sorties	21,1	8 209	20,3	7 796
Total	35,5	13 815	34,1	12 600
<b>Total</b>				
Entrées	174,8	15 923	180,8	13 876
Sorties	68,9	12 593	60,8	11 639
Total	243,6	28 517	241,6	25 515

Source : DFC

TABLEAU 7.5

Tonnages et dépenses par grandes liaisons et types de transport en 1994.

unités en millions :	1994	
	Tonnages	Valeurs
<b>Tramping</b>	<b>207,5</b>	<b>12 915</b>
TransManche	23,4	786
Reste Europe	51,8	2 516
Reste du Monde	120,8	9 157
nd et détra	11,5	456
<b>Lignes régulières</b>	<b>34,1</b>	<b>12 600</b>
TransManche	14,9	1 754
Reste Europe	2,6	789
Reste du Monde	16,6	10 057
<b>Total</b>	<b>230,1</b>	<b>25 059</b>
TransManche	38,2	2 541
Reste Europe	54,5	3 305
Reste du Monde	137,4	19 214

Source : DFC

gers. Une des informations de base utilisées pour le fret, a été la statistique portuaire qui a été préférée à la statistique douanière. La raison essentielle en est que la qualité de l'estimation repose, entre autres, sur une bonne répartition des tonnages entre le transport à la demande (tramping) et le transport par navire de lignes régulières. Le conditionnement de la marchandise est, pour certaines d'entre elles, une variable qui permet de bien faire cette répartition, or cette dernière variable est de bien meilleure fiabilité dans les statistiques portuaires que dans les statistiques douanières, même si leurs champs respectifs diffèrent sensiblement.

En 1993, la DNTMI s'élevait à 28,5 Md F, elle est redescendu à 25,5 Md F en 1994 en raison d'une diminution de 1,8 Md F pour le tramping et 1,2 Md F pour la ligne régulière. Dans le premier cas, il s'agit autant d'une modification structurelle des échanges (chute des exportations de céréales en 1994) que des taux de fret. Dans le second cas, baisses des tonnages et des taux de fret se conjuguent. Dans les deux cas, la diminution sensible des taux de fret moyens apparents se produit à l'importation, alors qu'à l'exportation il y a plutôt une légère croissance de ce taux apparent, pouvant résulter d'une modification de la structure géographique des échanges, ces deux années.

Structurellement en 1994, si la ligne régulière ne représente que 14% des tonnages, elle contribue à la moitié de la dépense. Les pays extérieurs à l'Europe représente 57% des tonnages et 75% de la dépense. Le TransManche représente un peu plus de 40% du solde (c'est à dire de l'Europe) tant pour le tonnage que la dépense. Les échanges maritimes de la France avec ces mêmes pays extérieurs à l'Europe font respectivement 58% et 71 % des tonnages et des dépenses du tramping ; pour la ligne régulière, ces mêmes proportions atteignent 49 et 80%.

TABLEAU 7.6

Echanges de services de transport maritimes

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Exportations	12,5	12,5	13,2	11,3	11,8	11,8	12,0
Importations	14,3	14,1	15,1	14,0	15,2	14,4	13,9
Solde	-1,7	-1,6	-1,8	-2,8	-3,3	-2,5	-1,9

Source : Insee (Comptes nationaux)

Notes:

-a) Les trafics maritimes ne prennent pas en compte ici les trafics détournés vers des ports étrangers

-b) Une partie importante des trafics et du chiffre d'affaires de l'armement français concerne les transports entre pays tiers

TABLEAU 7.7  
Ligne transports maritimes de la Balance des Paiements

Md F.	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Recettes	18,6	17,4	19,3	18,2	18,9	18,1	18,5
Dépenses	22,6	21,9	25,5	25,3	26,0	24,6	24,0
Solde	-4,0	-4,6	-6,2	-7,1	-7,1	-6,5	-5,5

Source : Banque de France, CCAF

Les estimations de l'INSEE n'ont pas pu intégrer ces informations récentes. Le solde des échanges de services de transport maritime, toujours négatif, évolue néanmoins dans un sens favorable depuis 1994. Ce solde s'améliore de 1,6 Md F par rapport au niveau de 1993. La Balance des Paiements donne des estimations différentes en raison des différences de champs couverts : outre les recettes de frets, la Balance des Paiements comprend, en recettes, celles de frètement et en dépenses, celles d'affrètements ainsi que les frais d'escale à l'étranger.

## LE TRANSPORT FERROVIAIRE

Hors Eurostar, non pris en compte en 1995 par l'INSEE, le solde des services ferroviaires après une phase de stabilité de 4 ans autour de 1,6 Md F, a progressé de 300 millions de F. Deux facteurs jouent ici dans le même sens : la baisse des achats de services voyageurs et la croissance des ventes pour le fret.

TABLEAU 7.8  
Evolution des échanges ferrés avec l'Union Européenne

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Exportations</b>							
voyageurs	1,56	1,46	1,52	1,46	1,36	1,36	1,36
marchandises	0,85	0,89	1,08	1,05	1,01	0,97	1,15
Total	2,41	2,34	2,61	2,51	2,37	2,32	2,51
<b>Importations</b>							
voyageurs	0,72	0,76	0,67	0,59	0,47	0,57	0,38
marchandises	0,22	0,19	0,25	0,27	0,28	0,21	0,27
Total	0,94	0,95	0,92	0,85	0,75	0,77	0,65
<b>Solde</b>	<b>1,47</b>	<b>1,39</b>	<b>1,69</b>	<b>1,65</b>	<b>1,62</b>	<b>1,55</b>	<b>1,86</b>

Source : INSEE.

## LE TRANSPORT AÉRIEN

Depuis deux ans, les importations touchant la location d'aéronefs étrangers sont nulles, alors qu'elles représentaient 2 Md F en 1993. Air France, resserrant ses coûts après avoir beaucoup réduit le nombre de ses lignes, utilise beaucoup plus rationnellement sa flotte. S'y ajoute une progression de 900 millions en 1994 des exportations concernant les passagers et une diminution de 800 millions des importations. Le solde fait par conséquent un bond de 4 Md F cette année là. En 1995, les importations et exportations concernant les passagers reculent chacun d'environ 500 millions de F, en première approximation, le solde ne varie donc pas. La chute des années 1984 à 1990 est donc bien stoppée.

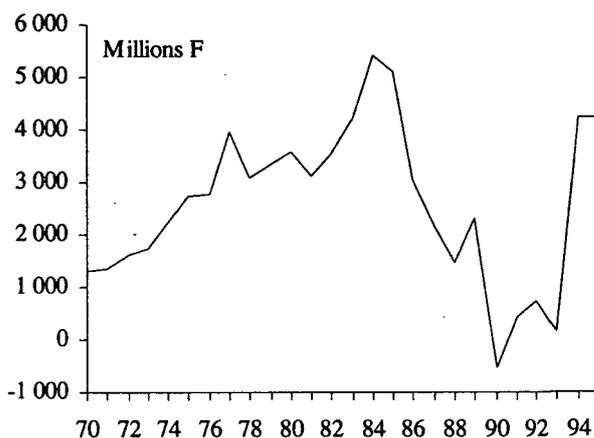
TABLEAU 7.9  
Echanges de service de transport aérien  
FAB-FAB, en milliards de francs

	1990	1991	1992	1993r	1994r	1995p
<b>Exportations</b>						
Passagers	13,3	13,5	14,2	13,9	14,8	14,3
Fret (yc traf. tiers)	5,1	4,6	4,8	4,5	5,0	5,0
Location d'avion	0,4	0,8	0,6	0,7	0,6	0,6
Total	18,7	18,9	19,6	19,1	20,4	19,8
<b>Importations</b>						
Passagers	16,0	15,9	15,4	15,4	14,6	14,0
Fret	1,9	0,8	1,7	1,6	1,6	1,5
Location d'avion	1,4	1,7	1,8	2,0	0,0	0,0
Total	19,3	18,5	18,8	18,9	16,2	15,6
Solde	-0,5	0,4	0,7	0,1	4,2	4,2

Source : Insee

Depuis le rapport sur l'année 1994, nous avons ôté les services spatiaux (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.

GRAPHIQUE 7.4  
Evolution du solde des échanges de services de transport aériens



Source : INSEE.