

## L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

*Le budget 1996 des transports privilégie les grands programmes routiers et le développement des transports collectifs. En 1995, les recettes des administrations générées par les transports ont augmenté de 1,2%. Cette croissance est de moindre importance que celle de l'année précédente. Cela résulte essentiellement du ralentissement de la hausse de la TIPP. La croissance des dépenses des administrations pour les transports s'élève à 2% pour l'État et à 3,3% pour les collectivités locales. Les dépenses d'investissements baissent de 2,5% pour l'Etat et de 0,3% pour les collectivités locales.*

Les administrations publiques (APU), État (APUC) et collectivités locales (APUL) jouent un rôle important dans les transports. L'État, à travers son budget, investit dans le réseau routier national et subventionne les grands gestionnaires d'infrastructures. Il tire aussi d'importantes recettes de l'activité transport, principalement de la TIPP. Les collectivités locales participent de plus en plus à ces dépenses; plus de 130 MdF sur les 204 MdF que les APU consacrent au domaine.

### LE BUDGET DES TRANSPORTS EN 1996

On recense trois axes principaux pour le budget 1996 dans les transports<sup>(1)</sup>.

D'une part afin d'**accélérer les grands programmes routiers**, les crédits routiers progressent de 21% en 1996 (dépenses ordinaires + crédits de paiement). Le budget des routes prévoit une progression de 8,9% de ses crédits par rapport à la loi de finance initiale de 1995, soit 7,8 MdF de crédits budgétaires. Ces moyens sont destinés :

- à financer les aménagements routiers prévus par les contrats de plan Etat - Régions (4,37 MdF) ;
- à accélérer la poursuite du programme de désenclavement de Massif Central (A75, A20 et N7) dont l'enveloppe d'affectation spéciale du Fonds d'investissements des transports terrestres double en 1996 (1,7 MdF contre 0,7 MdF en 1995).

La seconde orientation du budget 1996 organise l'**aide au transport ferroviaire**. Pour ce faire, le budget des transports terrestres s'accroît de 1% par rapport à 1995, atteignant un total de 44,6 MdF (dépenses ordinaires + crédits de paiement). Il s'agit :

- de soutenir la SNCF. Elle reçoit 37,8 MdF de crédits du budget des transports dont 37 MdF destinés au réseau principal ;
- de développer les transports collectifs urbains : 1,3 MdF de crédits de paiements. Pour les transports collec-

tifs en sites propres de province, le budget prévoit une progression des crédits de paiement de 22% par rapport à 1995 (0,6 MdF). En Ile-de-France, 0,7 MdF sont destinés au financement de l'extension du réseau (Météor, Eole), de la desserte du futur Grand Stade (RER B et D) et de la modernisation de la ligne RER C. A noter que les subventions d'équilibre versées à la RATP et SNCF - Banlieue sont réduites de 8,5%.

Créée par la loi de finance 1995, le compte d'affectation spéciale "**Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables**" (montant estimé : 3 MdF) bénéficiera (1,4 MdF) aux investissements de la SNCF (modernisation du réseau classique et lignes TGV), à l'aide au transport combiné et à la modernisation du réseau de transport fluvial. Ces dotations seront complétées par celles du Fonds pour l'aménagement de l'Ile-de-France (Farif).

Les crédits consacrés aux investissements portuaires sont en augmentation de 5,3% par rapport à la loi de finances corrigée de 1995.

### RECETTES DE L'ADMINISTRATION LIEES A L'ACTIVITE TRANSPORT

Depuis le début des années 70, les recettes liées à l'activité transport que collectent les administrations publiques<sup>(2)</sup> ont augmenté à un rythme annuel moyen de 10,7%. En 1995, leur montant s'est élevé à 170 MdF alors que l'ensemble des recettes fiscales des APU s'est élevé à 1480 MdF. C'est à dire que la fiscalité liée au transport concourt pour 11,4% à l'ensemble des recettes des administrations, proportion qu'on peut rapprocher soit du poids des transports (activités marchandes) dans le PIB (6,9%), soit du poids de la fonction transport dans la consommation des ménages (16,2%).

Durant les années 1993 et 1994, les recettes des adminis-

<sup>(1)</sup> Les commentaires sont tirés des Lois de finances initiales, et ne tiennent pas compte de toutes les décisions qui affectent, ex post, ces dotations.

<sup>(2)</sup> Les recettes de TVA (environ 100 milliards uniquement pour la route dont 15% sur la TIPP) ne sont pas prises en compte car il ne s'agit pas d'un impôt spécifique aux transports.

TABLEAU 8.1

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Route (*)	27,0	28,1	28,6	29,6	31,0	30,4
Voie navigable	0,1	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6
Aviation civile	3,2	3,8	4,8	4,8	5,4	6,0
Taxe sur les hydr.	105,0	107,0	108,6	116,4	131,0	133,0
Total	135,3	139,4	142,5	151,4	168,0	170,1
Vers. transport	13,3	14,7	16,0	17,0	17,5	18,0

Source : Insee, CPDP, CERTU

Note : (\*) Pour 1995, certains postes ont été estimés par le SES.

trations liées aux transports ont bénéficié d'un certain dynamisme ; leur rythme annuel moyen de croissance s'élevait à +8,6%. En revanche, l'année 1995 est moins favorable : elles n'ont cru que de 1,3% sur l'année, retrouvant ainsi un rythme comparable à celui du début des années 1990 (tableau 8.1). La plupart des recettes fiscales liées aux transports sont générées par l'activité routière qui représente 87% du total contre 9,8% pour le versement transport, 3,1% pour l'aérien et 0,4 pour le fluvial.

Si le rythme de l'augmentation des recettes se réduit en 1995, c'est essentiellement le fait de la moindre augmentation de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) qui n'a cru que de 1,5% contre 12,6% en 1994. Ce rythme contraste avec les fortes augmentations de TIPP des périodes 1985-1990 (+7% en moyenne par an) et surtout 1993-1994 (+9,9% par an). Principale ressource fiscale liée aux transports, la TIPP diffère selon les types de carburants: elle représente 65% du prix de vente des essences, carburants les plus taxés. Cette proportion se monte à 55% pour le gazole. En 1995, la TIPP a augmenté à deux reprises: en janvier et en octobre. Contrairement aux augmentations précédentes, celle d'octobre a été plus favorable au super classique (+2,75%) qu'au gazole (+4%). La contribution de l'effet volume dans ces recettes se réduit alors que l'effet prix (augmentation des niveaux de taxation moins effet de la diésélisation) s'accroît. En effet, la décroissance du volume des ventes d'essences classiques se fait de plus en plus forte (-3,7% en 1995 contre -2,7% en 1994), tandis que la croissance des ventes de gazole se freine (5,5% contre 7,5%).

Les recettes liées au parc automobile, notamment les taxes sur les assurances, les timbres fiscaux sur les cartes grises et les vignettes, collectés au profit des APUL, diminuent de 2% en 1995. Par rapport à 1994, année pour laquelle le marché de l'automobile fut dynamique, la croissance du parc s'est infléchie ce qui a joué défavorablement sur les recettes des vignettes.

Tirée par le développement des transports collectifs en site propre dans les grandes agglomérations de province, la croissance du versement transport, levé par les autorités organisatrices des transports urbains, qui avait été très élevée entre 1990 et 1992, a diminué; en 1995, il n'aurait

TABLEAU 8.2

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>SNCF</b>						
Subv. d'explo.	18,1	16,0	16,5	15,2	17,2	18,0
Comp. réduc. tarif.	6,8	7,0	6,8	7,3	7,1	nd.
Ch. de retraite	15,1	15,0	14,5	13,8	12,6	12,5
Total	40,0	38,0	37,9	36,3	36,9	nd.
<b>RATP</b>						
Subv. d'explo.	5,2	5,5	5,9	5,9	6,3	7,2
Comp. réduc. tarif.	2,8	2,8	2,8	3,1	3,2	nd.
Total	8,0	8,3	8,7	9,0	9,5	nd.

Source : Insee, Direction de la Comptabilité Publique

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

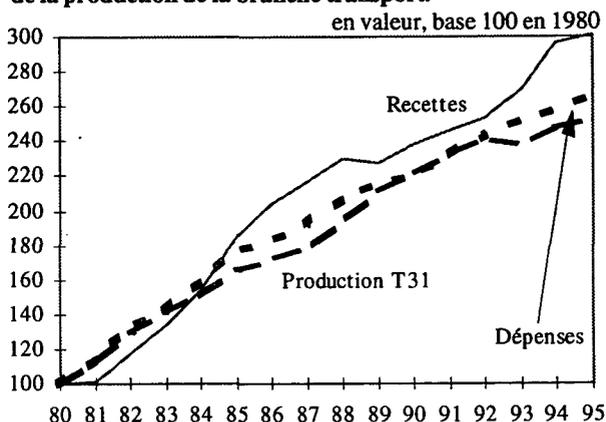
augmenté que d'environ 3%. Il s'élèverait à environ 18 MdF dont 9 MdF pour la région parisienne. Depuis sa création, il connaît une croissance régulière. Depuis 1975, ce mode de prélèvement est plus fort en province qu'en région parisienne : en effet, le rapport entre le versement transport et les trafics est passé de 0,2F/véh.km en 1975 à 1,4F/véh.km en 1993 pour la province contre une évolution de 0,1F/véh.km en 1975 à 0,4F/véh.km en 1993 pour l'Ile de France.

Les recettes de l'aviation civile, qui alimentent le budget annexe correspondant, subissent les effets du ralentissement des trafics après les fortes augmentations passées (+15% de 1985 à 1992). Enfin, celles des voies navigables s'accroissent de 8,4%.

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

GRAPHIQUE 8.1

Evolution des recettes fiscales générées par l'activité transport, des dépenses des APU consacrées aux transports et de la production de la branche transport.



## DEPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACREES AU TRANSPORTS

L'effort financier des APU pour les transports, mesuré par la part de leurs dépenses transport dans le PIB marchand, n'a pas faibli de 1985 à 1992, restant autour de 3,3%. Alors qu'en 1994, l'augmentation des dépenses transports des APU s'était chiffrée à 2,6%, elle se monte à 2,8% en 1995. Une partie de ces dépenses (42%) est destinée aux transports collectifs urbains et au rail. La SNCF et la RATP en reçoivent la plus grosse part, sous forme de transferts qui se montaient en 1994 à 46,4 milliards (tableau 8.2). En 1994, les versements reçus par la société ferroviaire au titre des subventions d'exploitation et des compensations pour réduction tarifaire ont augmenté de 1,6%, tandis que ceux dévolus à la RATP ont cru de 5,4%.

A ces transferts, il faut ajouter la contribution de l'Etat au régime de retraite de la SNCF, 12 milliards en 1994, et depuis 1991, la prise en charge par l'Etat d'une partie de la dette de la SNCF (38 milliards de francs) qui transfère aux pouvoirs publics les charges de remboursement y afférant. Les conventions des comptes nationaux ont conduit à classer ce remboursement en «Versement au service annexe de la dette». Celui-ci s'élevait en 1994 à 4,3 milliards de francs. A elles deux, la RATP et la SNCF bénéficient, en 1994 de subventions d'investissement pour 3,9 milliards de francs.

## ANALYSE FONCTIONNELLE DES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS

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

En 1995, les administrations publiques ont consacré 204 milliards de francs aux transports, soit environ 8% de leurs dépenses contre 10% au début des années 70. Leur

TABLEAU 8.3

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

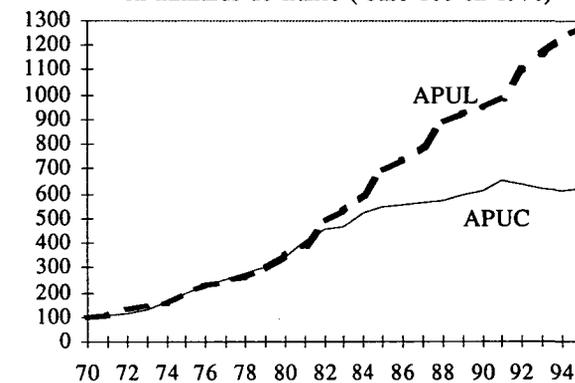
	dépens. APU dans trans. (en milliards)	part des APUC		part des APUL		total
		fonct. (en %)	invest. (en %)	fonct. (en %)	invest. (en %)	
1980	76,8	41,6	11,4	27,2	19,8	100
1985	135,6	40,5	7,3	32,1	20,1	100
1993	193,4	25,7	12,3	37,0	24,9	100
1994	198,5	25,3	10,9	38,2	25,6	100
1995	204,1	25,6	10,4	39,2	24,9	100

Source : Insee, DAEI/SES

<sup>(3)</sup> Durant les deux dernières décennies le partage des rôles entre Etat et collectivités locales s'est modifié avec le déclassement de routes nationales et surtout les lois de décentralisation, biaisant les comparaisons sur longue période. A cela s'ajoute l'effet de la globalisation des subventions qui a entraîné mécaniquement, à la fin des années 70, une baisse des dépenses de transport de l'Etat.

GRAPHIQUE 8.2

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



Source : Insee, DAEI/SES

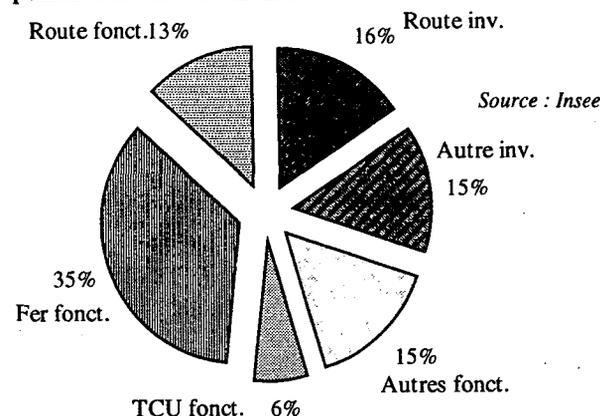
effort pour ce secteur, après avoir été stable sur la période 1970-1977, avait chuté jusqu'en 1986. Il s'est légèrement redressé jusqu'en 1991, il fléchit légèrement depuis. Cela a d'abord résulté pour partie d'un certain désengagement de l'Etat<sup>(3)</sup> à l'occasion des lois de décentralisation (graphique 8.2). Alors que depuis 1988, les dépenses des APUC et des APUL évoluent parallèlement, cette année, l'effort des collectivités locales est plus fort que celui administrations centrales. Les autres dépenses se sont accrues de 6,4% par an de 1989 à 1993 contre 4,7% pour celles destinées aux transports.

## Les dépenses des APUC

Pour l'Etat, la part des dépenses d'investissement est modeste (31%) et surtout destinée à la route (16%). Ces dépenses qui avaient décliné de 1980 à 1985, ont connu dans la deuxième moitié de la décennie une croissance sensible avec le programme autoroutier (tableau 8.4). Dans les dépenses de fonctionnement, la part du fer prédomine (35%). On y trouve les subventions d'exploitation de la SNCF et les charges de retraites des cheminots. Ce type de dépense connaît une croissance faible depuis 1985 (+1,3% par an). Les autres postes de dépenses pour l'Etat sont les subventions destinées à la RATP (5,6%) ainsi que les dépenses de fonctionnement pour la route (13%), pour le transport aérien (8,4%) ou pour le

GRAPHIQUE 8.3

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



Source : Insee

TABLEAU 8.4

Evolution, en francs courants, des dépenses de transport des APU, de 1980 à 1994 Taux de croissance annuel moyen en %

	des APUC			des APUL		
	1980 à 1985	1985 à 1990	1990 à 1995	1980 à 1985	1985 à 1990	1990 à 1995
<b>Dépenses de fonct.</b>						
-pour la route	6,5	0,7	1,6	15,3	7,9	4,3
-pour le ferroviaire	12,7	0,8	-2,0	n.s	n.s	n.s
- pour le maritime	15,2	-5,9	-3,8	n.s	n.s	n.s
-pour l'aérien	8,6	10,1	-25,2	n.s	n.s	n.s
-pour les tr. coll. urb.	15,8	-0,6	-2,2	16,5	6,0	9,9
- autres	10,9	-0,1	1,7	20,1	7,9	10,5
<b>total</b>	11,5	1,0	-2,0	15,8	5,8	6,7
<b>Dépenses d'invest.</b>						
-pour la route	3,7	13,1	1,0	9,1	12,6	5,7
-pour les tr. coll. urb.	n.s.	5,4	12,2	24,4	-2,9	3,7
- autres	-0,5	-0,8	30,6	22,8	8,0	2,0
<b>total</b>	2,6	7,6	8,2	12,3	7,5	5,3
<b>Total transports</b>	9,8	2,1	0,4	14,4	6,5	6,2

Source : Insee, DAEI/SES

maritime (3,6%). Une part importante de ces dépenses est constituée de frais de personnel, 70% pour la route comme pour l'aviation civile et 35% pour le transport maritime, où la part des subventions d'exploitation prédomine.

Entre 1990 et 1995, les dépenses de l'Etat ont augmenté de 0,4% en moyenne annuelle ; les dépenses de fonctionnement se réduisant de 2% par an, les dépenses d'investissements augmentant de 8,2% par an.

Seules les dépenses de fonctionnement pour la route connaissent une croissance positive entre 1990 et 1995 (+1,6% en moyenne par an). Tous les autres postes de dépenses de fonctionnement ont été réduits sur la même période.

Entre 1990 et 1995, la croissance des investissements de l'Etat en transports collectifs urbains s'élève à 12,2%, elle résulte de sa participation à des grands travaux initiés par la RATP et la SNCF (Eole et Météor).

### Les dépenses des APUL

L'effort consenti par les collectivités locales pour les transports ne s'est pas démenti depuis 1980. Par exemple, depuis cinq ans, les dépenses des APUL ont augmenté au rythme de 6,2% par an.

Les régions, dont le rôle s'est accru avec les lois de décentralisation, commencent à investir dans les grandes infrastructures routières ou ferroviaires dans le cadre de contrats passés avec l'Etat et la SNCF (TER et même TGV dans le cas du TGV-Est). Enfin les grandes agglomérations de province confrontées au problème de la congestion urbaine, se sont fortement engagées dans les transports collectifs.

L'investissement représente 39% de leurs dépenses pour les transports et couvre 66% des investissements des

TABLEAU 8.5

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

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Départements	31,7	33,4	33,6	31,8	33,1	31,7
Communes de - 10000	10,0	10,1	10,9	12,1	12,1	13,3
Communes de +10000	25,0	25,1	25,5	28,4	30,4	32,0
Regroup de coll. loc	4,1	4,8	7,0	8,0	14,3	18,8
Régions	6,1	6,9	7,6	8,0	14,3	13,5
STP	14,5	14,5	12,3	13,3	8,0	10,6
<b>Total</b>	91,3	94,8	96,9	101,6	112,1	119,8

Source : Insee, DAEI/SES

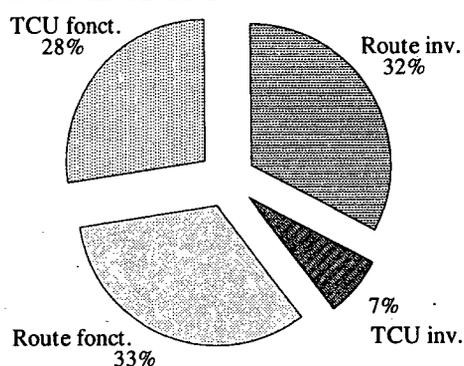
APU dans ce domaine. Il s'est accru de 5,3% l'an de 1990 à 1995, marquant un certain ralentissement par rapport à la période 1985-1990 (+7,5%). Cela concerne pour l'essentiel deux domaines, les routes (+5,7% par an) et les TCU (+3,7%). Pour les routes, les départements et les régions interviennent pour le réseau interurbain à hauteur de 26 milliards dont 10 pour les régions (pour l'année 1993). L'augmentation de l'importance relative des régions dans le financement du réseau routier constitue un changement important par rapport aux années précédentes. Les investissements pour la voirie urbaine sont réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux, pour un montant de 15 milliards. Suivant un cycle spécifique, les investissements des communes se sont fortement réduits en 1995 (-3,3% par rapport à 1994).

Les TCU constituent le deuxième domaine où les APUL investissent. Les dépenses s'étaient fortement accrues de 1980 à 1985 pour fléchir ensuite. On assiste, à partir de 1990, à un redémarrage dans ce secteur (+3,7% en moyenne de 1990 à 1994). Cet effort est piloté par l'autorité organisatrice qui peut être une commune ou un regroupement intercommunal.

Les dépenses de fonctionnement concernent les mêmes domaines, la part des TCU étant, relativement à l'investissement, plus importante. Les recettes versées par les usagers ne couvrant que 60% des dépenses d'exploitation, les dépenses des autorités organisatrices correspondantes augmentent de 6% par an de 1985 à 1990 et de 9,9% de 1990 à 1995.

GRAPHIQUE 8.4

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



Source : DAEI/SES

## LES INFRASTRUCTURES

*L'année 1995 a été marquée, dans le domaine des infrastructures, par d'importantes réformes. Elle se caractérise aussi par des résultats assez contrastés : le secteur autoroutier reste dynamique mais les investissements sur le réseau non concédé diminuent ; la réduction des dépenses liées à la réalisation des lignes nouvelles TGV est compensée par les travaux réalisés sur le reste du réseau principal SNCF ; la pause observée par les réseaux de transports collectifs urbains de province n'empêche pas les transports collectifs urbains considérés dans leur ensemble de progresser légèrement grâce à la poursuite des programmes engagés en Ile-de-France (banlieue SNCF et surtout RATP).*

*Compte tenu de la stabilité des dépenses dans les autres domaines, le résultat global de l'année 1995 se situe, en volume, au niveau de l'année précédente.*

### Les faits marquants de l'année 1995.

Trois événements ont marqué l'année 1995 dans le domaine des infrastructures de transport :

- la réforme du secteur autoroutier ;
- les élections municipales qui ont traditionnellement pour effet de provoquer un ralentissement sensible du rythme de réalisation des programmes d'équipement des collectivités concernées ;
- la mise en œuvre du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) ;

On reviendra sur chacun de ces points lorsque seront abordés les domaines où leur influence aura été la plus sensible : infrastructures routières (autoroutes concédées et réseau local), voies fluviales (FITTVN).

### Evolution sur longue période.

Après une pause entre 1982 et 1984, les investissements en infrastructures de transport ont recommencé à croître, avec de fortes accélérations en 1986-1988 puis en 1990-1992, avant de connaître une relative stabilisation en valeur au cours des années 1994-1995.

Ces évolutions sont très largement imputables aux modes routier et ferroviaire.

La route représente en 1995 près de 70% du total des dépenses (contre un peu moins des deux-tiers en moyenne au cours des années 80). La part du fer (hors SNCF banlieue), qui est passée par un maximum de 23% en 1991, est à présent équivalente à celle des transports collectifs urbains (SNCF banlieue, RATP et réseaux de province), soit 11-12%.

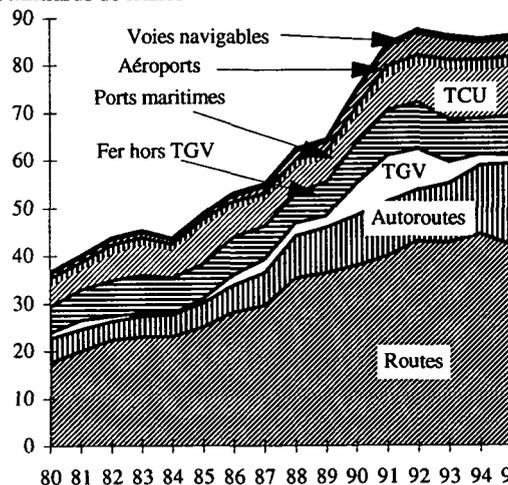
Les autres modes de transport se partagent le reste des

dépenses d'investissements en infrastructures : 4% en 1995 pour les aéroports dont la part a sensiblement progressé depuis 1980, 3% pour les ports maritimes et 1% pour les voies navigables.

### GRAPHIQUE 9.1

#### Evolution des investissements

(y compris les grosses réparations)  
en milliards de francs



Sources: INSEE, Comptabilité publique, DGAC, DPNM, DR, DTT, RATP, SNCF, DAEI

Le tableau 9.1 présente les investissements en infrastructures par grande catégorie de maître d'ouvrage et non plus, comme les années précédentes, par source de financement. Cela signifie, par exemple, que les investissements de l'Etat sur le réseau routier non concédé (10,1 Md F) correspondent à l'ensemble des moyens de paiement consacrés à cette dépense, y compris les concours financiers des collectivités locales à ces dépenses.

**TABEAU 9.1**  
Investissements par maître d'ouvrage  
(y compris les grosses réparations)

en milliards de francs	Etat	Coll. locales	Autres gestion.	Ens.
<b>1 - Réseau routier</b>	<b>10,1</b>	<b>32,2</b>	<b>17,0</b>	<b>59,3</b>
non concédé	10,1	32,2		42,3
concédé			17,0	17,0
<b>2 - Grandes lignes SNCF</b>			<b>9,9</b>	<b>9,9</b>
dont TGV			1,8	1,8
<b>3 - TCU</b>		<b>3,4</b>	<b>7,1</b>	<b>10,5</b>
TCU de province		3,4		3,4
RATP			3,8	3,8
SNCF banlieue			3,3	3,3
<b>4 - Autres gest. d'infra.</b>	<b>2,3</b>	<b>0,3</b>	<b>4,1</b>	<b>6,7</b>
Ports maritimes	0,2	0,2	1,8	2,2
Aéroports	1,7		2,0	3,7
Voies navigables	0,4	0,1	0,3	0,8
<b>5 - Ensemble</b>	<b>12,4</b>	<b>35,9</b>	<b>38,1</b>	<b>86,4</b>

Sources: INSEE, Comptabilité publique, DGAC, DPNM, DR, DTT, RATP, SNCF, DAEI

### LE RESEAU ROUTIER

Au 1<sup>er</sup> janvier 1996, la longueur du réseau routier national (y compris les autoroutes) était de 37 690 km dont environ 36% à chaussée séparée. Le seul réseau autoroutier se composait à cette même date de 9 128 km (dont 6 305 km d'autoroutes de liaison concédées et 1 733 km de voies rapides urbaines).

Quant au réseau local (départemental et communal), il représente environ 880 000 km.

Les dépenses consacrées aux infrastructures routières se situent en 1995 à un niveau très voisin, à prix courants, de celui de l'année précédente (59,3 Md F contre 58,9), à la suite d'une double évolution : augmentation très sensible des investissements sur le réseau des autoroutes concédées (+ 18 % avec 17,0 Md F en 1995 contre 14,4 Md F en 1994) et diminution de 5% sur le réseau non concédé (42,2 Md F contre 44,5).

Conséquence de ces évolutions, le réseau concédé représente désormais 29% du total des dépenses consacrées aux routes (toutes sources de financement confondues) contre moins du quart en 1994.

#### Les autoroutes concédées : progression des investissements à un rythme soutenu.

Sans revenir sur la réforme du secteur autoroutier largement abordée dans le chapitre 5 du présent rapport, on précisera que les 17 Md F mobilisés par les sociétés concessionnaires ont contribué à la réalisation des projets à financer prioritairement au titre de l'accélération du programme autoroutier.

Ces priorités s'inscrivent dans le cadre de la politique nationale d'aménagement du territoire et visent au réé-

quilibrage régional des infrastructures. Les principales opérations lancées dans ce cadre en 1995 concernent les autoroutes A20 (liaisons Brive - Montauban, 1<sup>ère</sup> phase), A28 (Le Mans - Tours), A29 (Amiens - St.-Quentin et RN28 - Amiens), A43 (La Praz - Le Freney), A400 (Annemasse - Thonon), A41 (St-Julien - Annecy).

#### Recul des investissements sur le réseau national non concédé...

Les moyens de paiement consacrés au réseau routier national non concédé s'établissent à 10,1 Md F en 1995 contre 11,8 l'année précédente, soit une diminution en valeur de 14%.

Ces montants intègrent les concours financiers des régions, des départements et des communes aux opérations réalisées sur le réseau national non concédé, concours d'un montant de 6,4 Md F et versés à deux titres :

- dans le cadre des contrats Etat-régions, les programmes quinquennaux arrêtés d'un commun accord entre les parties signataires sont généralement financés à parité ;
- dans les villes de plus de 20 000 habitants, la commune et le département assurent 45% du coût de l'opération lorsque celle-ci se situe en zone agglomérée, en considération de l'intérêt qu'y trouve le trafic local.

L'effort financier de l'Etat et des collectivités locales en faveur du réseau routier national poursuit quatre grands objectifs :

- intégrer le réseau routier français à l'ensemble européen ;
- renforcer le maillage régional et inter-régional du réseau ;
- améliorer les déplacements urbains ;
- valoriser le réseau et le rendre plus cohérent.

#### ...comme sur celui géré par les collectivités locales.

Le montant des dépenses d'investissement des collectivités locales sur leurs réseaux en 1995 peut être estimé à 32,2 Md F, à comparer aux 32,6 Md F de 1994.

Deux raisons principales expliquent le recul constaté :

- les contraintes budgétaires fortes que connaissent régions, départements et communes,
- et, pour ces dernières, l'incidence du " cycle d'investissement " lié au scrutin municipal : traditionnellement, à l'année préélectorale marquée par l'achèvement des projets d'investissement succèdent deux années de stagnation ou de réduction des dépenses d'équipement.

Le Crédit local de France observe à cet égard que si la période préélectorale a été porteuse en termes d'investissements, notamment au dernier trimestre 1994, la traduction comptable des travaux peut être décalée de plusieurs mois, de sorte qu'une partie des investissements importants réalisés fin 1994 est imputée aux comptes de l'année

1995. C'est dire que les variations d'une année sur l'autre sont vraisemblablement plus accusées en termes de travaux que ne le laisse apparaître l'analyse comptable.

Les travaux du Crédit local de France permettent aussi d'examiner, à un niveau global, les variations des différentes sources de financement dont disposent les collectivités locales: épargne, dotations de l'Etat, emprunt.

**Autofinancement :** le Crédit local de France constate que l'épargne disponible (épargne de gestion déduction faite des frais financiers et du remboursement en capital) est devenue depuis 1986 la principale source de financement des investissements locaux. Entre 1994 et 1995 le montant de cette épargne disponible est passé de 91,7 à 88,0 Md F, cette diminution de 4% étant imputable à " la dégradation de l'équilibre des opérations courantes traduite par la contraction de l'épargne de gestion ".

**Dotations d'investissement de l'Etat :** leur montant est demeuré pratiquement inchangé, à un peu plus de 39 Md F entre 1994 et 1995 : la baisse du Fonds de compensation pour la TVA (FCTVA) dont l'évolution est déterminée notamment par les investissements réalisés en 1993 est en effet compensée par la progression de la Dotation globale d'équipement (DGE), ainsi que par l'augmentation des dotations en faveur des équipements scolaires.

**Emprunts :** la réduction du montant des emprunts constatée en 1995 (-10%) tient au fait qu'il s'agit d'une année électorale ; elle a été amplifiée par trois autres facteurs :

- la volonté affichée des responsables locaux de limiter la progression de l'endettement ;
- un contexte de hausse des taux courts en début d'année ;
- un niveau de trésorerie relativement élevé, même si l'on peut relever un tassement à partir du second semestre.

### LES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

Conséquence de l'effort intensif d'équipement des dernières années, la physionomie du réseau SNCF a profondément changé entre 1980 et 1995. Durant ces quinze années :

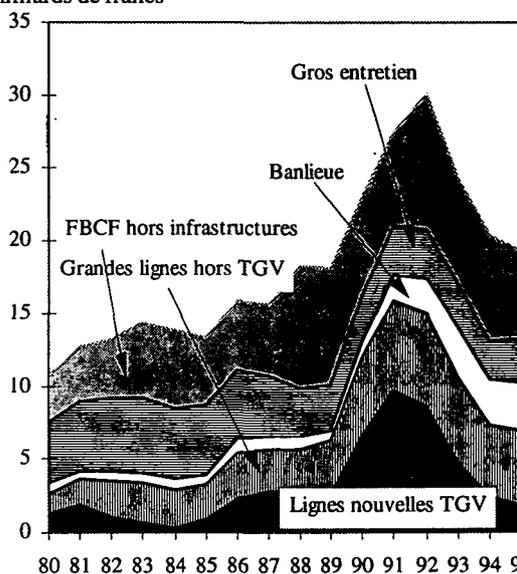
- la part du réseau électrifié dans le réseau exploité est passée de moins de 30% à 43,2 % ;
- la longueur totale des voies pouvant accueillir un trafic à plus de 200 km/heure qui était inférieure à 900 km atteint désormais 3 966 km ;
- cette période a en outre été marquée par la mise en service des TGV qui utilisaient en 1995 5 750 km de lignes, soit 24% des lignes exploitées en trafic de voyageurs.

Le graphique 9.2 qui retrace l'évolution des dépenses d'investissement de la SNCF entre ces deux dates illustre l'ampleur de l'effort consenti pour mener à bien ces changements. Exprimée en francs courants, la FBCF totale de la SNCF (infrastructures, équipements et matériel roulant) a presque triplé entre 1980 et 1992 (passant

de 10,7 à 30,1 Md F) pour revenir trois ans plus tard à un niveau voisin de celui des années 1988-1989 (19,3 Md F). Les infrastructures (investissements neufs et gros entretien) ont très largement déterminé ces évolutions puisqu'elles ont représenté en moyenne sur l'ensemble de la période, les deux-tiers de la FBCF totale, avec un pic à près de 80% en 1991.

C'est au cours des années 1990 à 1992 que les travaux liés aux programmes TGV ont connu leur ampleur maximale : plus de 40% du total des dépenses d'infrastructures, avant de redescendre à 18% en 1994 et moins de 14% en 1995.

GRAPHIQUE 9.2  
Investissements de la SNCF  
en milliards de francs



Sources: SNCF et comptes nationaux

Il est important de remarquer que durant cette période la SNCF a mené de pair son programme de construction de lignes nouvelles et la modernisation de son réseau principal classique et de son réseau banlieue au prix, il est vrai, d'un endettement croissant.

#### Une baisse modérée de l'investissement....

L'année 1995 a été marquée par une diminution modérée de la FBCF (19,3 MdF contre 20,4 en 1994, soit une baisse de 5,4% en valeur) qui contraste avec la forte contraction des années 1993 -1994 (- 10 Md F en deux ans).

Les dépenses d'infrastructures relatives aux lignes nouvelles diminuent de 25% par rapport à 1994 : seul le TGV Méditerranée est actuellement en cours de réalisation, les autres grands programmes sont soit en voie d'achèvement (TGV Nord, Jonction TGV en Ile-de-France), soit au stade des études et des travaux préliminaires.

Les dépenses d'infrastructures relatives au réseau prin-

cial classique (travaux neufs et gros entretien, y compris les grandes opérations périodiques) et celles concernant le réseau banlieue progressent, respectivement, de 8 % et de 3 % en valeur par rapport à 1994 (8,1 Md F contre 7,5 Md F pour les grandes lignes et 3,3 Md F contre 3,2 pour la banlieue).

Les travaux réalisés dans le cadre de la poursuite de l'effort de modernisation des installations du réseau principal classique ont concerné la traction électrique, le renouvellement d'installations d'amélioration de la sécurité des circulations et des conditions de travail du personnel, la rénovation des ouvrages d'art.

Sur le réseau banlieue, il faut notamment mentionner au titre des projets relevant du contrat de plan Etat - Région :  
 - la poursuite de diverses opérations importantes : Grande Ceinture Ouest, Tram Val de Seine, ANTARES, EOLE, Ligne A à Cergy le Haut, Ligne D (interconnexion des tronçons Nord et sud-est), Gare de Masséna, La Verrière - La Défense ;  
 - et le démarrage de deux autres projets : Desserte du Stade de France, Gare de Champ de Mars (ligne C).

.....accompagnée  
 d'un endettement croissant.

L'évolution de l'épargne brute de la SNCF, dont le montant, calculé par les comptes nationaux, s'établit en 1995 à - 9,9 Md F (contre - 5,5 en 1994, - 4,9 en 1993 et + 0,7 Md F en 1992) illustre les difficultés financières que connaît l'entreprise

Du fait que les transferts en capital (y compris les aides à l'investissement) se situent en 1995 à un niveau voisin de celui de l'année précédente (6,8 Md F au total en 1995 contre 6,9 Md F en 1994), c'est par un recours accru à l'emprunt que la SNCF a couvert ses besoins de financement qui atteignent désormais 22,5 Md F contre 18,2 Md F en 1994 ; cette augmentation de 4,3 Md F étant très voisine de la baisse constatée de l'épargne brute (4,4 Md F entre 1994 et 1995).

TABLEAU 9.2  
 Compte de capital de la SNCF (en millions de francs)

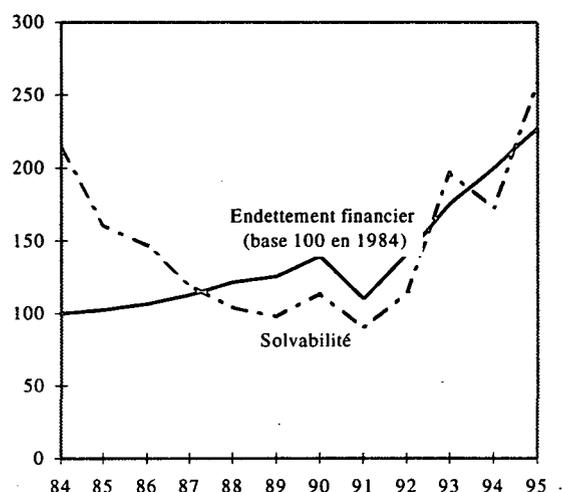
	1991	1992	1993	1994	1995
FBCF	27354	30148	24272	20404	19295
Autres emplois	-388	-231	-458	-847	200
Epargne brute	2328	680	-4855	-5470	-9862
Aides à l'invest.	1376	2225	2638	2587	2464
Autres transf.en cap	4046	4152	4273	4285	4365
Besoin de fin.	-19216	-22860	-21758	-18155	-22528

Source: comptes nationaux

D'après les comptes de l'entreprise la dette financière a augmenté de 18,9 Md F en 1995, après une progression de 16,4 Md F l'année précédente : au 31 décembre, son montant cumulé atteignait 155,7 Md F contre 136,8 en 1994.

GRAPHIQUE 9.3

Endettement et ratio de solvabilité de la SNCF (\*) (en %)



Source: SNCF

(\*) Endettement financier: dettes financières/capitaux propres  
 Solvabilité: intérêts versés/excédent brut d'exploitation

LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS

Il convient de rappeler, en introduction, les principales caractéristiques des transports collectifs urbains à Paris et en Ile-de-France :

- le système se caractérise d'abord par l'existence d'une autorité organisatrice à caractère politique (une collectivité ou un groupement de collectivités). Celle-ci définit une politique et la fait mettre en œuvre par un exploitant qui développe son activité de prestataire de service dans le cadre d'un cahier des charges, avec des droits et des devoirs ;
- le versement transport constitue une autre particularité du système : il s'agit d'une taxe parafiscale assise sur les salaires et versée par les employeurs à l'autorité organisatrice, dont le produit contribue au financement des transports collectifs urbains.

On peut également préciser quelques ordres de grandeur concernant le coût moyen au kilomètre des investissements dans ce domaine : 400 à 500 MF pour un métro lourd (souvent en tunnel), 350 MF pour le VAL, un peu moins de 150 MF pour le tramway, 70 MF pour le tramway sur pneus et 10 MF pour le bus en site propre. Les infrastructures représentent de 50 à 75% du coût moyen d'un métro ou d'un VAL et environ 60% de celui d'un tramway.

C'est dire que les modes lourds (métro, VAL, tramway) ne s'imposent en général que pour une partie du réseau des plus grandes villes, alors que les sites propres pour les bus constituent souvent la meilleure solution pour les villes moyennes et pour les parties les moins chargées des réseaux des grandes villes.

**RATP: un effort accru d'investissement en 1995.**

A Paris et en Ile-de-France où les transports publics urbains sont assurés à plus de 93% par la RATP et la SNCF (et par 80 entreprises privées qui exploitent les autobus de banlieue pour les 7% restants), l'autorité organisatrice est le Syndicat des transports parisiens (STP), établissement public sous tutelle de l'Etat. Etant donné que l'activité "banlieue" de la SNCF est traitée dans le paragraphe consacré à cette entreprise, les commentaires ci-dessous ne porteront que sur la RATP.

D'une manière générale, le financement des grands projets d'infrastructure, inscrits au contrat de plan Etat-Région est assuré à 30% par l'Etat, 50% par la région et 20% par l'entreprise.

La mise en oeuvre de ces grands projets s'est traduite par une progression sensible de la FBCF de la RATP depuis la fin des années 80.

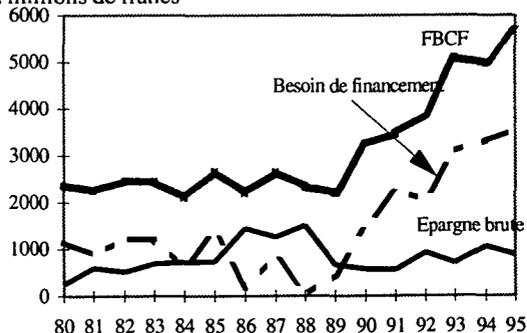
L'INSEE évalue les dépenses correspondantes à 5,7 MdF en 1995, soit un montant en hausse de 14% par rapport à 1994 (5,0 MdF), de près de 50% par rapport à 1992 et deux fois et demie supérieur au résultat de 1989 (2,2 MdF à prix courants).

Comme les années précédentes, les infrastructures ont absorbé la majeure partie de ces dépenses avec notamment :

- le programme d'extension du réseau dont les deux principales opérations concernent la ligne METEOR et le prolongement de la ligne 13 du métro à St-Denis Université ;
- la modernisation des conditions d'exploitation de gares et stations du RER et du métro ;
- la réalisation de travaux de gros entretien et de renouvellement des infrastructures et installations fixes.

**GRAPHIQUE 9.4****La FBCF de la RATP et son financement**

en millions de francs



Source: comptes nationaux

Du fait de la forte diminution de l'épargne brute (877 millions de francs contre 1063 en 1994, soit une baisse de 17,5%) et de la stabilisation à prix courants du montant des aides à l'investissement (1527 millions de francs contre 1544), c'est par l'emprunt qu'a été financé le surcroît de FBCF. D'une année sur l'autre, les besoins

de financement se sont accrus de 300 millions de francs, passant à 3,5 MdF contre 3,2 en 1994.

**Réseaux de province: la pause.**

L'équipement des réseaux de province illustre la variété des matériels de transport collectif évoquée précédemment : Marseille et Lyon ont choisi le métro sur pneus, Lille et Toulouse ont opté pour le VAL, alors que le succès du tramway s'affirme aussi bien dans certaines agglomérations équipées d'un métro ou d'un VAL (Marseille et Lille) que dans d'autres grandes villes : Saint-Etienne, Nantes, Grenoble, Strasbourg, Rouen.

On a vu précédemment que les autorités organisatrices (communes ou groupements de communes) avaient notamment pour mission la réalisation et la gestion des infrastructures et des équipements affectés au transport. Comme ces entités sont des communes ou des groupements de communes (syndicats intercommunaux, districts, communautés urbaines,...), leurs dépenses destinées au transport collectif urbain telles qu'elles sont saisies par la Comptabilité publique fournissent une bonne approximation des investissements annuels à prendre en compte, étant précisé que, pour sa part, l'Etat subventionne généralement à hauteur de 20 à 40% les dépenses d'infrastructures et d'équipement (à l'exception du matériel roulant).

En 1995, les investissements en infrastructures (hors matériel roulant) peuvent être estimés à 3,4 MdF, soit un montant équivalent (à prix courants) à celui de 1994 et à peine plus élevé qu'en 1993 (3,1 Md F).

Compte tenu des objectifs à moyen terme des collectivités concernées, il est vraisemblable que cette stabilisation en valeur (qui s'interprète comme une contraction à prix constants) fera place à une reprise. D'importants programmes sont en effet prévus au cours du XIème Plan (1994-1998) qui verrait notamment :

- se poursuivre diverses opérations en cours (sites propres autobus: Valenciennes et Nice ; métros et tramways de Nantes, Lille, Lyon, Rouen, Grenoble, St Etienne, Strasbourg, Bordeaux, Rennes) ;
- s'engager des projets de nouvelles lignes à Lyon, Marseille, Toulouse pour les métros ; à Strasbourg, Rouen et Valenciennes pour les tramways ; à Caen, au Mans (transport sur voie réservée) et encore à Lyon pour les autobus en site propre.

Ces investissements devraient être financés par le produit du versement transport, les subventions et surtout par l'emprunt.

**LES PORTS MARITIMES METROPOLITAINS**

Les investissements portuaires sont de trois ordres :

- les dépenses d'infrastructure : quais, approfondissement des accès, ...;
- les dépenses de superstructure, terminaux, portiques,

grues, ...;

- et enfin des équipements divers (informatique..., ). Les données reprises ici concernent les six ports autonomes (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes-St Nazaire, Rouen) et les dix-sept ports d'intérêt national (Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, St-Malo, Brest, Concarneau, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Port La Nouvelle, Sète, Toulon, Nice, Bastia, Ajaccio).

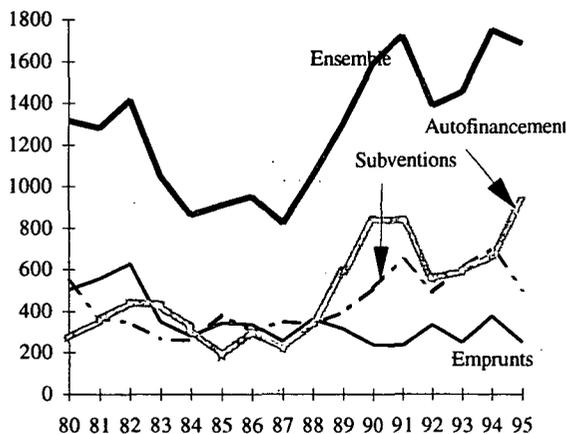
Le montant des investissements en infrastructures de l'ensemble des ports métropolitains est ainsi évalué à près de 1700 millions de francs en 1995, soit un chiffre légèrement inférieur, en valeur, au résultat de 1994 (1750 millions).

Le graphique 9.5 retrace l'évolution de ces investissements sur longue période en distinguant les sources de financement

Il permet notamment de constater que le profil de la courbe d'ensemble est largement déterminé par l'évolution de l'autofinancement dont la part dans le total est passée d'un peu plus de 30% en moyenne au cours des années 80 à près de 50% pendant la première moitié des années 90.

GRAPHIQUE 9.5

Investissements portuaires par source de financement en millions de francs



Source: DPNM

Subventions : Etat et collectivités locales

## LES AEROPORTS

### Des résultats contrastés.

En 1995, les investissements en infrastructures aéroportuaires ont enregistré une hausse de 12% par rapport à l'année précédente, avec 3,7 milliards de francs dont près de la moitié (1,8 Md F) est le fait d'Aéroports de Paris (ADP).

Ainsi que le montre le graphique 6 ci-dessous, les évolutions des dix dernières années ont été largement détermi-

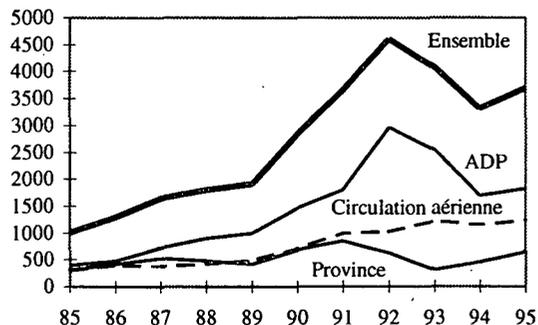
nées par ADP dont le profil se distingue nettement de celui des autres composantes de la dépense globale à partir du début des années 90 : à la très forte expansion des dépenses d'ADP intervenue en 1992-1993 a correspondu une réduction sensible des investissements des aéroports de province et inversement, la reprise vigoureuse observée en province a coïncidé avec une stabilisation à prix courants des crédits consacrés à la circulation aérienne et une forte réduction suivie en 1995 d'une reprise modérée des investissements d'ADP. Exprimées à prix courants, les dépenses des aéroports de province ont plus que doublé entre 1993 et 1995 (642 millions de francs contre 315), ceux consacrés à la circulation aérienne sont restés stables à 1,2 Md F et les investissements d'ADP ont diminué de près de 30% (1,8 Md F contre 2,5 Md F).

En 1995 les aéroports de province ont financé sur leurs ressources propres la moitié de la dépense totale, le financement des 50% restants étant assuré par l'emprunt (30%) et par des subventions reçues de l'Etat, de l'Union européenne et surtout des collectivités locales (respectivement : 5%, 2% et 13%).

Pour sa part, ADP a financé sur ses recettes près 60% de ses investissements, le solde étant principalement assuré par l'emprunt.

GRAPHIQUE 9.6

Investissements aéroportuaires (en millions de francs)



Source: DGAC

### Perspectives à long terme.

Le développement futur des infrastructures aéroportuaires devra tenir compte de la nécessité de concilier les impératifs du développement économique et du respect de l'environnement.

C'est dans cette perspective qu'ont été définies les pistes de réflexion à explorer dans le cadre de la préparation du schéma directeur des infrastructures aéroportuaires :

- valoriser le patrimoine existant ;
- maîtriser de l'urbanisme aux abords des plates-formes ;
- lutter contre les nuisances sonores ;
- développer la complémentarité air-rail et air-route.

C'est aussi dans cette perspective qu'ont déjà été envisagées certaines décisions :

- le développement des plates-formes de correspondance en province ;
- le choix d'un site dans le grand Bassin parisien pour un troisième aéroport ;
- le développement maîtrisé de Roissy-Charles-de-Gaulle accompagné d'un programme de réduction des nuisances.

## LES VOIES NAVIGABLES

### Relancer le mode fluvial.

La relance de ce mode de transport figure en bonne place parmi les objectifs que la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire assigne au schéma directeur des voies navigables : celui-ci doit en effet favoriser le report du trafic de marchandises sur la voie d'eau et prévoir " la mise en réseau des voies fluviales à grand gabarit et assurer leur raccordement avec les grands sites portuaires français et européens... ".

A cet effet la loi a prévu un système de financement adapté à la conduite des grands projets :

- liaison Rhin-Rhône (229 km de Niffer sur le grand canal d'Alsace, près de Mulhouse à la Saône, près de Laperrière), dont le financement sera assuré par les versements d'EDF à une nouvelle société (SORELIF Saône-Rhin), filiale d'EDF et de la Compagnie nationale du Rhône (CNR), d'ici à 2010 ;
- liaisons Seine-Nord (110 km de Compiègne à la jonction avec le canal Dunkerque-Escaut) et Seine-Est (reliant

les bassins de la Seine et de la Moselle) dont les études ont été lancées sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (VNF) à partir des crédits Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) créé en application de la " loi Pasqua " (c.f. encadré).

En ce qui concerne plus particulièrement l'année 1995, les investissements sur les voies navigables ont été principalement affectés à l'entretien et à la restauration du réseau existant et, dans une moindre mesure, au financement de quelques opérations de développement. La seule remise en état du réseau confié à VNF (6800 km de voie d'eau, dont un peu moins de 2000 km à grand gabarit) représente un montant global de travaux estimé à 5 Md F à réaliser en une quinzaine d'années.

En 1995 comme en 1994, VNF a tenu compte dans ses priorités du programme de lutte contre les inondations. Les opérations de développement du réseau de VNF ont, quant à elles, consisté en la poursuite des travaux engagés au titre du X<sup>ème</sup> Plan, avec notamment la jonction des réseaux français et belge par la Deûle et la Lys au gabarit de 1350 tonnes et la première tranche de l'approfondissement de la Moselle.

Il faut de plus ajouter à ces opérations celles entreprises par la CNR pour le dragage de la Saône au nord de Chalon et pour l'aménagement de la section Niffer-Mulhouse de la liaison Saône-Rhin.

Au total, les crédits consacrés aux voies navigables en 1995 peuvent être estimés, comme en 1994, à 800 millions de francs.

### Le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN).

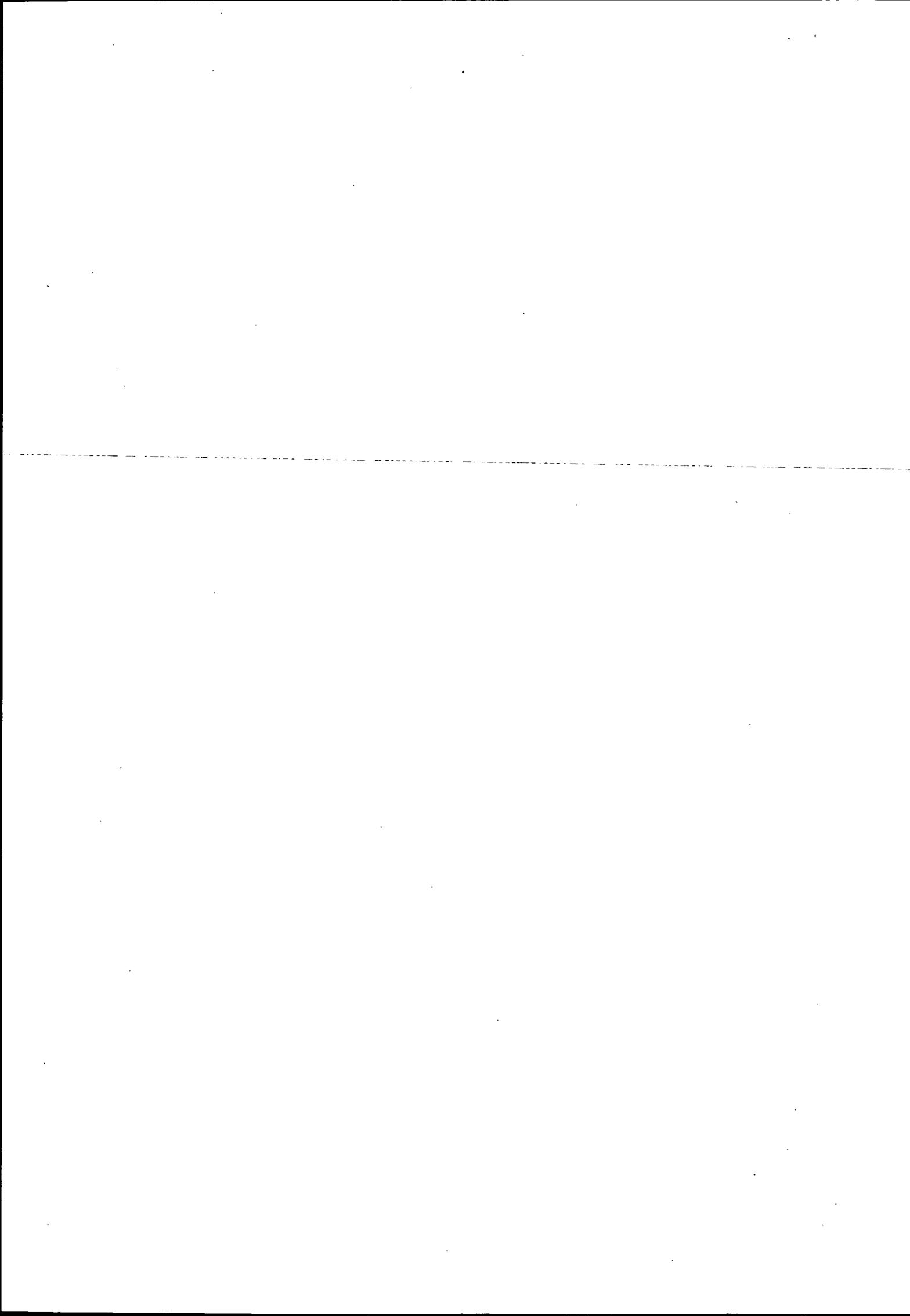
La création du FITTVN par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (loi n°95-115 du 4 février 1995, dite " loi Pasqua ") manifeste la volonté du gouvernement de conduire une politique globale et intermodale des transports au service de l'aménagement du territoire.

Institué en compte d'affectation spéciale du Trésor par la loi de finances pour 1995, ce fonds est alimenté par le produit de deux taxes créées par cette même loi de finances :

- une taxe perçue sur les titulaires d'ouvrages hydroélectriques dont le tarif a été fixé à 4,2 centimes par kilowattheure produit ;
- une taxe due par les concessionnaires d'autoroutes, à raison de 2 centimes par kilomètre parcouru par les usagers.

En 1995, les recettes résultant de ces taxes se sont élevées à un montant global de 1,8 Md F. Elles ont contribué à la réalisation des quatre grands objectifs validés par le comité de gestion du fonds :

- investissements sur le réseau routier non concédé : les crédits ont servi, pour l'essentiel, à poursuivre le désenclavement du Massif Central, notamment par la réalisation d'opérations sur l'A20 Vierzon - Brive et sur l'A75 Clermont-Ferrand - Béziers ;
- contribution à la modernisation du transport ferroviaire : des subventions ont notamment été attribuées pour l'interconnexion TGV en Ile-de-France et pour les premiers travaux du TGV Méditerranée ;
- soutien au développement du transport combiné dans le cadre de la convention entre l'Etat et la SNCF qui porte essentiellement sur l'amélioration de la qualité et de la compétitivité de l'offre de transport combiné rail-route ;
- travaux sur les voies navigables : les financements mis à disposition de VNF ont porté d'une part sur la rénovation et la modernisation du réseau existant confié à l'établissement public, d'autre part sur les grandes liaisons avec la poursuite des travaux sur le bief de Niffer-Mulhouse et l'engagement des études préalables concernant les projets de Seine-Nord et Seine-Est.



## LES DONNÉES SOCIALES ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

*Bien qu'il semble avoir moins souffert que dans les autres secteurs (grâce au dynamisme du transport routier de marchandises), le marché du travail dans les transports continue de se dégrader en 1995. La croissance des salaires reste modeste et la durée du travail stable. Structurellement, le transport est un secteur ouvrier, peu féminisé et peu diplômé. En fin d'année, l'entrée en vigueur du contrat de progrès a eu des effets limités: seuls les grands routiers auraient bénéficié d'une légère baisse de leur temps de service.*

### MARCHÉ DU TRAVAIL

Pour l'ensemble de l'économie, le marché du travail<sup>(1)</sup> s'est dégradé en 1995. Alors que le premier semestre s'est amélioré grâce aux effets des politiques de formation et d'aide à l'embauche, la situation s'est dégradée durant le second semestre; le seuil des trois millions de chômeurs étant dépassés à la fin de l'année. Le secteur des transports a vraisemblablement moins souffert que l'ensemble de l'économie, favorisé par un niveau élevé d'activité. Il semble notamment que les embauches dans le secteur des transports routiers de marchandises aient été dynamiques. A la fin du mois de décembre 1995, le nombre des demandeurs d'emplois dans les transports se montait à 86000.

### LA MOBILITE

Le schéma de la mobilité de l'emploi (page 66) retrace les entrées et sorties dans le secteur des transports. Ces mouvements comprennent, d'une part le passage de l'inactivité (scolarité, chômage, retraite...) à l'activité (et inversement), d'autre part les changements de secteurs d'activité.

<sup>(1)</sup> Le chômage des actifs provenant du secteur des transports est traditionnellement mesuré grâce au demandes d'emplois en fin de mois (DEFM). Or, en 1995, des changements sont intervenus au niveau de la définition du nombre des demandeurs d'emplois dans les statistiques de ministère du travail et de la modification de la nomenclature des métiers si bien que le suivi chronologique des DEFM est rendu difficile, rendant problématique la comparaison avec les années précédentes.

D'après l'enquête Emploi de mars 1995<sup>(2)</sup>, le nombre d'actifs occupés dans les transports qui étaient précédemment inactifs ou chômeurs en mars 1994, est de 59000. 49 000 personnes en provenance d'autres secteurs sont entrées dans les transports. C'est à dire que 108 000 actifs sont entrés dans les transports entre mars 1994 et mars 1995. Si l'on compare aux mouvements survenus l'année précédente, le montant total des actifs entrés a augmenté de 8%. Cette hausse se manifestant particulièrement fortement pour les entrants anciens chômeurs (environ + 20%).

Sur la même période, le nombre total d'actifs sortis des transports est estimé à 59000, pour la majorité, ils grossissent les rangs des demandeurs d'emplois.

Le taux de mobilité, calculé en rapportant la moyenne des entrées et des sorties à la population active salariée est de 10,2% en 1995 pour l'ensemble des transports. A noter que ce taux reste stable depuis le début de la décennie 90. Depuis 1989, la part des jeunes (15-24 ans) a moins reculé dans les transports que dans l'ensemble de l'économie. Cette tranche d'âge semble assez nettement sous représentée dans les transports par rapport au niveau de l'ensemble de l'économie, du fait de l'importance des entreprises publiques qui ont moins embauché. C'est en particulier le cas dans le ferroviaire. En effet, en 1992 (tableau 10.2), seulement 15,8% des cheminots en activité ont moins de 30 ans. A l'inverse, le transport routier de marchandises, activité pour laquelle la rotation des effectifs est élevée et les conditions de travail difficiles, regroupe environ 40% de ses effectifs chez les moins de 30 ans. On n'observe pas de différence de répartition des

<sup>(2)</sup> L'enquête Emploi de l'Insee réalisée par sondage auprès des ménages (le sondage est d'environ 1 pour 350) fournit des données globales qui peuvent être assez fragiles pour certains sous-ensembles.

TABLEAU 10.1

Structure des effectifs des transports en 1989 et 1995

	Salarié déclarant vouloir changer d'emploi			Ancienneté					
				< à 1 an			> à 10 ans		
	1989	1993	1995	1989	1993	1995	1989	1993	1995
Transport ferroviaire	1,0	1,2	0,1	2,5	2,8	2,2	72,6	83,5	87,7
Transport routier	6,3	5,2	5,8	15,2	14,2	16,8	36,2	31,8	31,8
TRM	6,9	5,7	nd.	18,7	15,3	nd.	29,7	27,8	nd.
Autres trans. routiers	5,5	4,5	nd.	10,8	12,8	nd.	44,6	36,6	nd.
Transport aérien	4,9	5,5	5,7	10,8	7,0	7,0	50,7	44,1	48,9
At. annexe et auxiliaires	9,5	5,4	8,5	15,7	17,2	14,0	42,5	37,8	33,1
<b>Total transport</b>	<b>5,6</b>	<b>4,5</b>	<b>4,9</b>	<b>12,1</b>	<b>11,9</b>	<b>10,8</b>	<b>47,0</b>	<b>45,0</b>	<b>45,2</b>

Source : Insee - enquêtes emploi (mars 1989, mars 1993)

âges significative entre les chauffeurs de la zone courte et ceux de la zone longue. La pyramide des âges de la profession du transport routier de marchandises contraste très fortement avec celle, plus âgée, des chauffeurs du transport de voyageurs (notamment dans les transports collectifs urbains) dont le statut et les conditions de travail sont plus favorables.

Si la part des salariés ayant moins d'un an d'ancienneté a crû dans les transports de 1985 à 1991, elle régresse depuis lors. Ce recul est net dans le transport aérien qui a réduit ses effectifs au détriment des jeunes. Elle reste

cependant plus forte que dans l'ensemble de l'économie. Le poids des salariés ayant plus de 10 ans d'ancienneté (45%) est aussi plus fort que dans l'ensemble de l'économie. Mais, si on exclut le transport ferroviaire, elle n'est plus que de 34% dans les transports, part proche de celle du BTP.

La part des salariés des transports désirant changer d'emploi est en légère augmentation par rapport à 1994, mais elle reste inférieure à celle de 1989, année où le marché de l'emploi était très dynamique dans les transports. Elle s'élève à 4,9%, ce qui est proche du niveau de l'ensemble de l'économie.

SCHEMA 10.1

Mouvements de population dans les transports entre mars 1994 et mars 1995

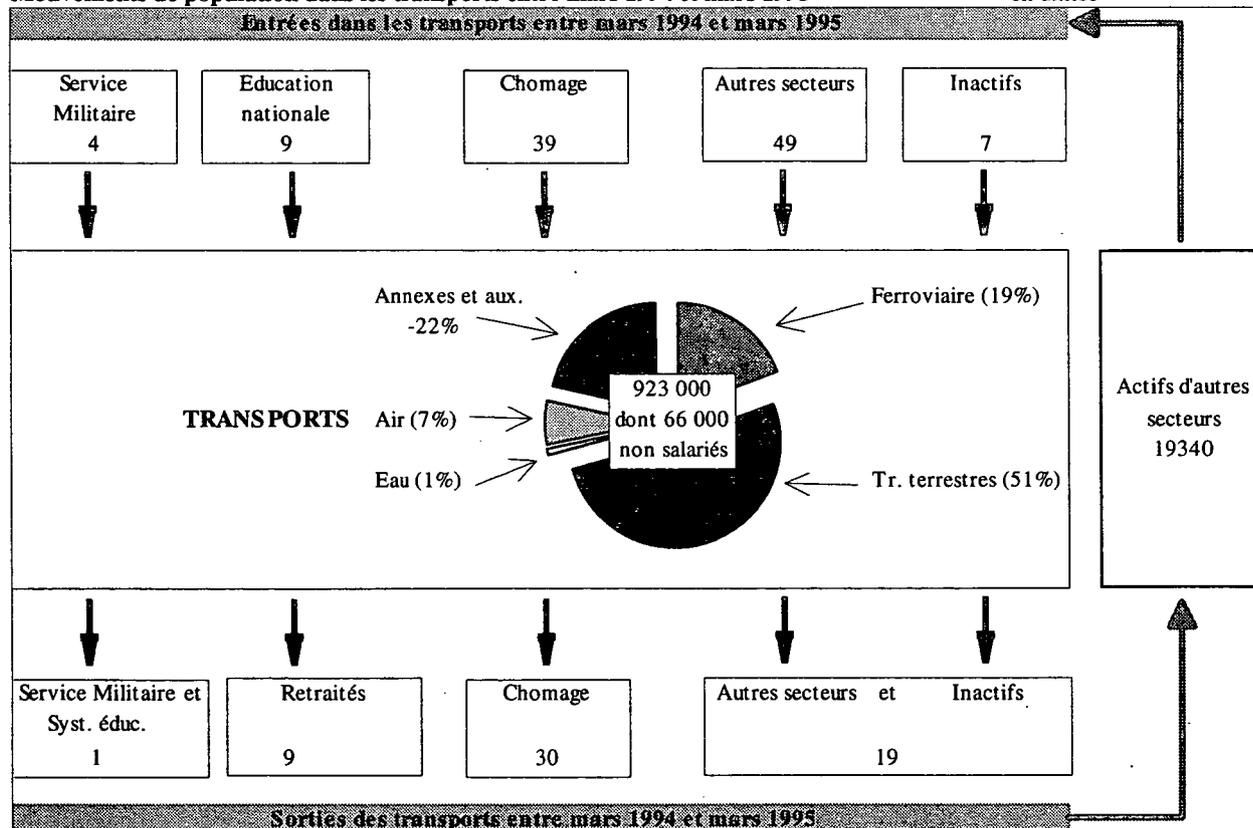


TABLEAU 10.2  
Structure des effectifs salariés par tranche d'âge des transports en 1992

Tranche d'âge	en %				
	- 25 ans	26-30	30-40	40-50	50 et +
Transport ferroviaire	6,4	9,4	38,2	30,8	15,2
TRM zone longue	17,2	19,9	31,6	21,8	9,5
TRM zone courte	19,8	20,1	29,3	21,0	9,7
Transp. coll. urbains	7,3	14,3	37,1	28,7	12,7
Transp. rout. de voy.	9,4	13,4	31,8	27,7	17,7
Fluvial	46,4	12,7	15,7	16,3	9,0
Maritime	18,3	15,0	32,1	20,3	14,3
Aérien	9,6	19,2	30,0	26,3	15,0
Annexes et Aux.	20,2	18,7	28,5	21,4	11,2
<b>Total transports</b>	<b>14,4</b>	<b>16,2</b>	<b>32,1</b>	<b>24,8</b>	<b>12,5</b>

Source : Insee - Déclarations Annuelles de Données Sociales 1992

## LES CONDITIONS DE TRAVAIL

### La durée du travail stabilisée

Il est très difficile de connaître exactement la durée du travail dans les différents sous-secteurs des transports. Déclarée par les salariés des entreprises de transport, la durée du travail tirée de l'enquête Emploi est non seulement très agrégée, mais en plus elle peut être sous-estimée (cf rapport 1991)<sup>(3)</sup>. Elle n'a pratiquement pas évolué en 1995. Pour l'ensemble des transports elle s'élève en moyenne à 41,5 heures par semaine, 39 dans le secteur public et 42,8 dans le privé. Selon cette même enquête, les salariés des transports du secteur privé, qui comprend en particulier le transport routier de marchandises, effectuant plus de 45 heures par semaine représentaient, en 1995, 23% des salariés répondant à cette question contre 5% dans le secteur public.

Pour les ouvriers, la durée du travail est parmi les plus fortes dans les transports. En effet, selon le ministère du travail, 21,1% des ouvriers du transport effectuent entre 42 et 44 heures (4,5% dans l'ensemble de l'économie) et 11,6% plus de 44 heures (1,8%). En ce qui concerne les autres salariés, l'écart avec l'ensemble des secteurs est beaucoup plus faible. Cela peut être dû à l'importance des heures supplémentaires. Dans les transports, le volume d'heures supplémentaires par salarié déclarant en effectuer est nettement supérieur à celui de l'ensemble de l'économie (126 heures annuelles contre 66 heures pour les ouvriers et 70 heures contre 51 heures pour les autres

<sup>(3)</sup> Environ 13000 salariés des transports déclarent ne pas avoir d'horaire habituel et 70000 autres n'ont pas répondu à la question. Si on fait l'hypothèse que ces personnes travaillent 54 heures par semaine, comme les artisans, commerçants et chefs d'entreprises répondant à la question (un tiers d'entre eux ne fournissant pas de réponse), la durée moyenne du travail de l'ensemble des salariés du transport se rapproche des 44 heures, contre un peu plus de 41 heures sans prise en compte de ces salariés.

TABLEAU 10.3  
Durée hebdomadaire moyenne du travail conducteurs de poids lourds heures pour les durées et % pour les évolutions

	Compte propre		Compte d'autrui			
			Absence < 1j.		mini. 2 j.	
Durée du travail	43,6	-9,4	48,8	1,5	58,9	0,3
dt conduite	23,0	-0,2	28,3	5,3	39,5	5,0

Source : Inrets - enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1993

salariés).

Traditionnellement, parmi les salariés des transports, les conducteurs routiers se caractérisent par les temps de service les plus forts. L'enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers réalisée en 1993 par l'INRETS et qui fait suite à celle de 1983 confirme l'importance de la durée du travail pour les conducteurs de poids lourds (tableau 10.4). En général, la structure des durées du travail est restée inchangée durant cette décennie; les conducteurs du TRM travaillent en moyenne plus que leurs homologues du compte propre et les temps de conduite représentent entre 58% (Zone Courte) et 68% (international) du temps de service. Le chauffeur routier qui s'absente habituellement plus de trois jours par semaine de son domicile, notamment celui qui travaille à l'international, a une durée hebdomadaire de 62 heures. Celui qui rentre tous les soirs chez lui, celui de la zone courte, travaille 43 heures quand il est dans le compte propre et près de 49 heures dans le compte d'autrui.

L'évolution des temps de conduite diffère peu de celle du temps de travail. Elle est plus forte pour les chauffeurs de la zone longue et dans le secteur des transports. En effet, les temps de manutention sont plus nombreux sur petites distances.

Entré en vigueur le 1er octobre 1995, un premier volet du contrat de progrès signé par les partenaires sociaux vise à réduire les temps de services des conducteurs "grands

TABLEAU 10.4  
Répartition des salariés du transport selon la durée hebdomadaire de travail en %

	ras d'horaire habituel				45 et plus
	1 à 37 H	38 à 40H	41 à 44H		
<b>Privé</b>					
1983	12,8	6,7	3,6	9,2	21,8
1986	16,1	9,1	2,2	6,3	17,5
1990	23,3	8,1	45,1	6,9	16,6
1995	18,2	8,5	47,4	6,7	19,2
<b>Public</b>					
1983	15,7	8,5	9,0	1,5	3,3
1986	10,9	17,3	10,2	1,7	3,7
1990	12,9	16,7	66,4	1,6	2,3
1995	12,5	16,7	64,4	2,0	4,4

Source : Insee - enquêtes Emploi

routiers" (notamment les temps de conduite). Basée sur les données encore provisoires de l'enquête durée du travail menée par le SES et la SOFRES, la comparaison des durées moyennes du travail enregistrées avant et après la mise en place officielle du contrat de progrès ne varie significativement que pour les conducteurs s'absentant plus de 4 jours par semaine, c'est à dire ceux qui ont les durées de service les plus longues (plus de 62 heures). Bien que restant supérieure à 60 heures, leur durée hebdomadaire du travail a diminué d'une heure.

### Le travail à temps partiel

D'après l'enquête Emploi, le pourcentage des salariés à temps partiel a progressé assez sensiblement passant 6,8% en 1994 et 7,9% en 1995 alors qu'il tendait à stagner depuis 1987. Néanmoins, la proportion de salariés à temps partiel dans les transports reste très en deçà de celle de l'ensemble de l'économie (16%).

Ce poids relativement faible du temps partiel dans les transports est lié à la faiblesse de l'emploi féminin : 19,4% des effectifs dans les transports contre 45,2% globalement (tableau 10.5). Néanmoins, les femmes travaillant dans les transports recourent moins au temps partiel que la moyenne des femmes (23,5% contre 29,4%). Le temps partiel est surtout important dans les autres transports terrestres (transport routier et transport urbain de voyageurs), le transport aérien (10,9% des effectifs) et les activités annexes (8,3%).

### Augmentation modérée des salaires

En 1995, d'après l'enquête ACEMO du ministère du travail, le taux de salaire horaire des ouvriers dans les transports a augmenté à un rythme légèrement moindre que pour l'ensemble de l'économie: 2% contre 2,1%. Cette croissance traduit un léger gain de pouvoir d'achat puisque le taux de l'inflation se montait à 1,8%.

D'après l'enquête du Ministère du Travail, les gains mensuels bruts moyens de l'ensemble des salariés du transport<sup>(4)</sup> s'élevaient à 10912 F en octobre 1995, c'est à dire en augmentation de 6% par rapport à l'année précédente. En comparaison des autres secteurs des transports, les rémunérations les plus faibles concernent

TABLEAU 10.5  
Evolution du taux de salaire horaire ouvrier en %

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Transports	4,8	3,8	2,9	2,5	2,3	2,0
Ensemble	4,9	4,3	4,1	2,8	2,4	2,1

Source : ministère du Travail - enquête Acemo

<sup>(4)</sup> Enquête semestrielle du Ministère du Travail, hors RATP - SNCF

les ouvriers des transports routiers de marchandises et autres transports terrestres, main d'oeuvre peu qualifiée. Elles sont nettement supérieures à la moyenne dans l'aérien, secteur où le niveau d'encadrement est notablement plus important. Dans le secteur des transports urbains de voyageurs, le salaire moyen est supérieur de près de 50% à celui du transport routier de voyageurs. On notera, de surcroît qu'à l'exception des cadres, les salariés des transports bénéficient des rémunérations brutes plus fortes que celles observées dans l'ensemble de l'économie.

Dans cette enquête, le salaire de base représente environ 88% des gains des salariés des transports contre près de 92% à l'ensemble de l'économie. La part des primes mensuelles s'élèverait à presque 9% (7% pour l'ensemble des salariés) alors que celle correspondant aux rémunérations des heures supplémentaires est de 3% (contre moitié moins dans l'ensemble de l'économie).

Pour le seul transport routier de marchandises, les salaires sont inférieurs à ceux de l'ensemble de l'économie (de 10% pour les ouvriers et de 13% pour les cadres). L'évolution des salaires dans le TRM est moindre que celle de l'ensemble de l'économie et en évolution, cela s'accroît; ainsi, la rémunération brute des salariés du TRM aurait augmenté de 2,2% par an entre 1991 et 1994 contre 2,8% pour l'ensemble des secteurs. Il ne semble pas que le phénomène s'inverse en 1995, puisque la croissance du salaire conventionnel se réduit: 1,8% contre une moyenne annuelle de 2,1% de 1991 à 1994. En 1995, le salaire net moyen des conducteurs est d'environ 6900F. Les primes et rémunérations assimilées s'élèvent à 700F et les frais de route se montent à 3600F. Au total, la rémunération nette (comprise au sens large, en y incluant les frais de route) d'un conducteur avoisine 11200F. Caractéristique de la profession, la part des frais de route dans la rémunération des conducteurs est importante et constitue la partie la plus variable. Elle est fonction de la durée des déplacements des conducteurs loin de leur domicile.

TABLEAU 10.6  
Rémunérations nettes des conducteurs en 1995 selon la taille de l'entreprise et le rythme de travail du conducteur.

Rythme de travail	Taille	Salaire brut	Primes	Frais de route	Rémunération totale
Rentre toujours au domic	moins de 10 sal.	6666	421	1263	8574
	de 10 à 49 sal.	6754	673	1527	8924
	plus de 50 sal.	6748	739	1527	8922
	Total	6736	668	1469	8873
Absent 1 à 3 Jours	moins de 10 sal.	7338	499	3244	11061
	de 10 à 49 sal.	6926	673	3827	11459
	plus de 50 sal.	6971	897	3961	11466
	Total	7012	590	3797	11399
Absent plus de 4 Jours	moins de 10 sal.	7035	657	3953	11644
	de 10 à 49 sal.	6821	721	4144	11708
	plus de 50 sal.	7415	874	4541	12606
	Total	7129	683	4295	12107

Source : SES, SOFRES.

TABLEAU 10.7  
Structure des transports par grandes catégories <sup>(5)</sup>  
en %

	1980	1985	1992	1993	1994
<i>Transports routiers de marchandises</i>					
- roulants	59	61	65	65	67
- sédentaires	29	27	24	24	22
- non salariés	12	12	11	11	10
<i>Trp. urbains et routiers de voyageurs</i>					
- roulants	67	70	68	59	59
- sédentaires	29	27	32	26	26
- non salariés	4	3	0	16	16
<i>Transports maritimes</i>					
- navigants	69	65	60	63	59
- sédentaires	31	34	40	37	41
- non salariés	0	0	0	0	0
<i>Transports aériens</i>					
- navigants	22	23	29	27	28
- sédentaires	78	77	71	73	72
- non salariés	0	0	0	0	0
<i>Ensemble "transports"</i>					
- roulants (navigants)	48	50	54	48	50
- sédentaires	46	44	40	44	43
- non salariés	6	6	6	8	8

Source : Enquête Annuelle d'Entreprise.

Note: On constate une rupture de série entre 1992 et 1993, du fait du passage en NAF. Elle est particulièrement forte pour l'estimation des non-salariés, les conducteurs de taxis rentrant dans la champ de l'enquête.

### Les métiers des transports

Les salariés des transports sont avant tout des ouvriers (54% des salariés des transports contre 29% dans l'ensemble de l'économie). Cette surreprésentation des ouvriers se retrouve dans tous les secteurs du transport hormis le transport aérien. Elle est particulièrement élevée dans le transport routier de marchandises et dans les transports urbain et routier de voyageurs où les ouvriers représentent près de 70% des effectifs contre un peu plus de 50% dans le ferroviaire (tableau 10.7). Ce phénomène est généralement lié au poids des non sédentaires. Ces derniers représentent près de 28% des effectifs dans les transports, mais 68% dans les transports routiers de marchandises et dans les transports urbains et routiers de voyageurs.

Depuis 1980, le poids des non sédentaires progresse dans la quasi totalité des secteurs des transports.

Il s'agit pour l'essentiel de chauffeurs, dont près des deux tiers, travaillent dans les transports routiers de marchandises. Sur les 296000 chauffeurs recensés en 1992, 47% travaillaient en dehors du secteurs de transports.

<sup>(5)</sup> En 1993, l'Enquête Annuelle d'Entreprise est passée en NAF. Le champ de l'enquête a donc été modifié. Ainsi, les résultats de 1993 diffèrent sensiblement de ceux des années précédentes.

Les artisans constituent 6,7% des effectifs des transports contre 3,7% dans l'ensemble de l'économie. Ils sont pour l'essentiel concentrés dans les transports routiers (transports routiers de marchandises et taxis). Ces artisans du transport routier sont, par leur activité, proches des chauffeurs. Ils représenteraient, en 1992, 11% des effectifs du transport routier de marchandises, part en léger repli par rapport au début des années 1980.

Le poids des cadres et ingénieurs est nettement inférieur à celui de l'ensemble de l'économie : 7,3% contre 11,8%. Leur présence est supérieure à la moyenne nationale dans le maritime, l'aérien et parmi les auxiliaires et activités annexes, tandis qu'elle est faible dans les transports urbains et routiers de voyageurs.

### Peu de diplômés du supérieur

Si, dans leur ensemble les transports n'emploient que relativement peu de diplômés du supérieur, ils ne sont pas pour autant un gros utilisateur de non diplômés, exception faite des transports routiers (tableau 10.8). Secteur "ouvrier", l'essentiel de ses actifs entre dans le domaine avec un CAP ou un BEP.

Les diplômés du supérieur se concentrent là où le poids de l'encadrement est le plus fort, les transports aériens et maritimes. À l'opposé, les transports terrestres, qui comptent dans leur rang près de 40% de personnes n'ayant déclaré aucun diplôme, offrent surtout des métiers ouvriers.

TABLEAU 10.8  
Structure par diplômes des effectifs des transports  
en mars 1992-1993  
en %

	Bac +	Bac	Cap Bep	Bepc	aucun diplôme
Transport ferroviaire	7,2	10,7	42,5	14,8	24,9
Transports terrestres	5,7	6,8	40,8	7,6	39,1
Transports par eau	5,1	19,4	35,3	6,5	33,7
Transport aérien	34,5	29,4	16,4	9,7	10,0
Services auxiliaires	18,3	15,4	30,5	7,7	28,1
<b>total transport</b>	<b>10,7</b>	<b>11,1</b>	<b>37,2</b>	<b>9,2</b>	<b>31,9</b>
total "économie"	19,3	11,8	30,4	7,8	30,8

Source : Insee - Enquête Emploi.

**RECU DES ACCIDENTS  
DU TRAVAIL EN 1992**

Les données sur les accidents du travail sont fournies par la Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés (CNAMTS). Elles ne concernent que les cotisants du régime général de la sécurité sociale.

Entre 1986 et 1991, le nombre d'accidents du travail a augmenté en même temps que la reprise de l'activité. En 1992, il commence à diminuer pour l'ensemble des secteurs (-4% pour les accidents avec arrêt et -8,5% pour les incapacités permanentes) (tableau 10.9). Depuis 1990, le nombre de décès baisse au rythme annuel de -8%, après avoir très fortement augmenté en 1990. Le nombre de journées perdues pour incapacité temporaire qui suivait une progression forte et continue depuis 1986, se stabilise en 1992 (graphique 10.2).

L'activité "Transports et manutention" est au quatrième rang en termes d'accidents du travail, elle est précédée par le BTP, la métallurgie et l'alimentaire. En effet, 17% de l'ensemble des décès enregistrés lors d'accidents du travail sont survenus au cours d'activité de transport et de manutention. Par "risque", le transport occupe la seconde place derrière le BTP. La croissance du nombre de journées perdues s'infléchit en 1992 dans les industries des transports et de la manutention dont le nombre d'accidents avec arrêt recule de 5,3% (graphique 10.3).

Le secteur "transport et la manutention de marchandises", qui contient l'essentiel du transport routier, est le sous-secteur des industries des transports le plus dangereux

**TABLEAU 10.9**  
**Accidents du travail**

	1980	1989	1990	1991	1992
<b>Ensemble des secteurs</b>					
Milliers de salariés	14075	14015	14414	14560	14440
Nombre de décès	1423	1177	1213	1082	1024
Acc. avec arrêt (1)	69,0	52,6	52,8	54,1	51,9
Acc. avec I.P. (2)	7,2	4,6	4,7	4,7	4,3
<b>Industries du transport et de la manutention</b>					
Milliers de salariés	552	623	651	666	667
Nombre de décès	234	221	205	196	175
Acc. avec arrêt (1)	95,6	85,1	85,4	87,3	82,6
Acc. avec I.P. (2)	12,4	8,5	8,7	8,7	7,9
<b>Transport et manutention de marchandises</b>					
Milliers de salariés	220	265	275	280	278
Nombre de décès	147	125	147	140	123
Acc. avec arrêt (1)	127,6	119,1	123,2	124,3	120,5
Acc. avec I.P. (2)	15,9	11,1	11,7	12,0	11,1

Source : CNAMTS

Notes : (1) accidents pour 1000 salariés.

(2) I.P. : incapacité permanente.

"Transport et manutention de marchandises" est un sous ensemble des "Industries du transport et de la manutention". Ce sous ensemble comprend l'essentiel du transport routier de marchandises.

(les risques d'accidents sont les plus importants). Il représente 42% des effectifs des industries du transport mais, 70% des décès et 60% des journées perdues.

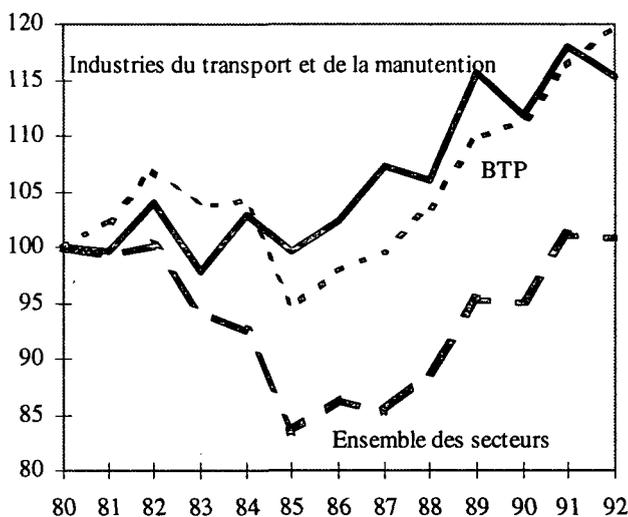
Tous secteurs réunis, les classes d'âges les plus jeunes comptent les plus grands nombres d'accidents; ainsi, en 1992, les moins de 25 ans (soit 9,4% de l'effectif du secteur) totalisent 15% du total des accidents du travail. Les accidents du travail sont pour une large part des accidents de manutention; en 1992, seulement 16% des accidents du travail survenus dans le transport routier de marchandises se sont produits lors d'un déplacement. Si la moitié des accidents survient sur le lieu de travail habituel, les accidents les plus graves mettent en jeu l'utilisation d'un véhicule, puisque près des trois quarts des accidents mortels se déroulent lors des déplacements pour le compte de l'employeur.

En 1993, 136 chauffeurs de poids lourds sont morts dans les accidents de la circulation, soit un peu plus de 1% des tués sur la route. Par contre, les accidents ayant impliqué au moins un poids lourd ont fait 1339 morts, ces véhicules se révélant relativement plus dangereux pour les autres usagers. Depuis 1989, le nombre de tués dans les accidents ayant impliqué un poids lourd a reculé de -22% contre -13% pour ceux impliquant un véhicule particulier. Si entre 1992 et 1993, le nombre de chauffeurs tués a augmenté sensiblement, +10,6%, le nombre de blessés a reculé de 3,7%.

Rapporté au parc, le nombre de tués n'est pas plus élevé pour les chauffeurs de poids lourds qu'il ne l'est pour les véhicules particuliers. Il est même nettement inférieur si on le rapporte aux kilomètres effectués.

**GRAPHIQUE 10.2**  
**Evolution du nombre de journées par salariés perdues pour incapacité temporaire**

base 100 en 1980



# LES TRANSPORTS EN EUROPE

## Chapitre 11

En 1994, les transports de marchandises ont accompagné la reprise ce qui a entraîné une forte croissance des transports ferrés d'une part et internationaux d'autre part. La croissance a été moins vive pour les transports routiers. Dans les pays en transition de l'Europe centrale et orientale, le rail néanmoins, poursuit globalement son recul. Pour les ports européens, les ports d'Algésiras et de la Spezia ont doublé leurs tonnages conteneurs entre 1991 et 1995. La mise en service du tunnel sous la Manche touche sensiblement en 1995, les ports proches du détroit sur le segment des marchandises diverses. Cette nouvelle offre capte une partie du marché Benelux-Royaume Uni tant pour les voyageurs que le fret. Sur les flux TransManche passant par la France, un cinquième a emprunté en 1995, cette nouvelle infrastructure, sur chacun des segments passagers et fret. Pour les voyageurs, la CEMT constate la poursuite du ralentissement de la croissance en 1994, liée à celle de la consommation des ménages. Le nombre des accidents routiers, cette même année, progresse un peu plus vite que les trafics. Néanmoins, le nombre de tués continue de reculer sensiblement. Enfin l'évolution de l'activité des aéroports européens en 1995, reste très contrastée, le rythme de croissance du fret redescend au niveau de 1993. Le transport de passagers sur les vols réguliers internationaux des compagnies de l'AEA a crû de 7,6%.

### LES TRANSPORTS TERRESTRES DE MARCHANDISES EN 1994\*

**La reprise de 1994 entraîne celle des transports.**

Au niveau mondial, 1994 se caractérise par un développement des échanges mondiaux (+ 9,5% en volume, contre environ 4% pour chacune des 3 années précédentes) bien supérieur à celui de la production (environ 3 fois moins élevé). Cette croissance a été particulièrement vive en Asie.

Après la récession de 1993 dans l'Europe de l'Ouest, la reprise en 1994 a été plus vigoureuse que prévue et la

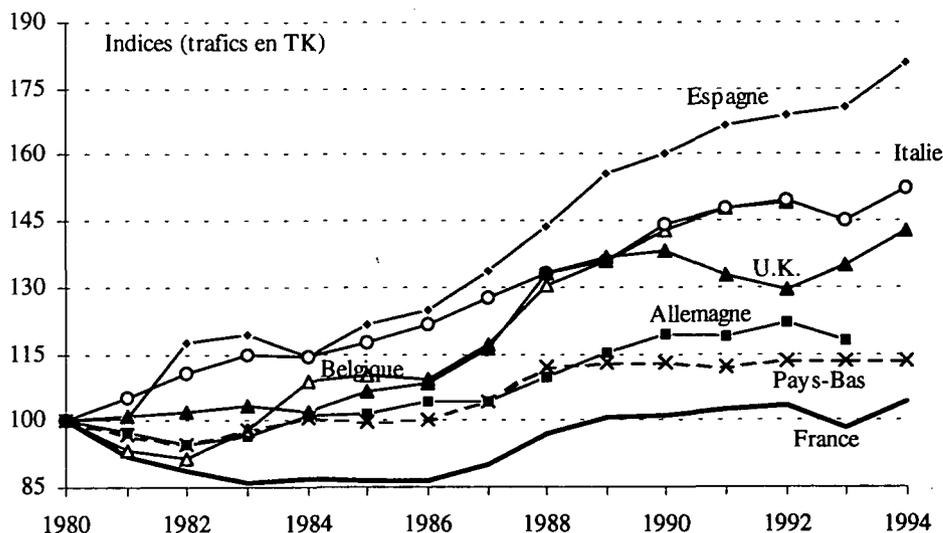
croissance moyenne réelle du PIB des pays européens membres de l'OCDE a atteint 2,5%, les taux les plus élevés s'observant en Irlande, Norvège, Finlande et Royaume-Uni. Ce sont les exportations qui ont tiré cette reprise avec une progression en volume de 9%.

**Net retournement pour le transport ferré avec une forte croissance sur l'international et les conteneurs.**

La CEMT estime à 3,9% la croissance des transports de marchandises par les transporteurs terrestres de l'Europe de l'Ouest (y compris le transport par conduites), croissance non dépassée depuis 1988 et qui touche tous les modes à des rythmes divers.

GRAPHIQUE 11.1

Evolution de l'activité des transporteurs terrestres des principaux pays

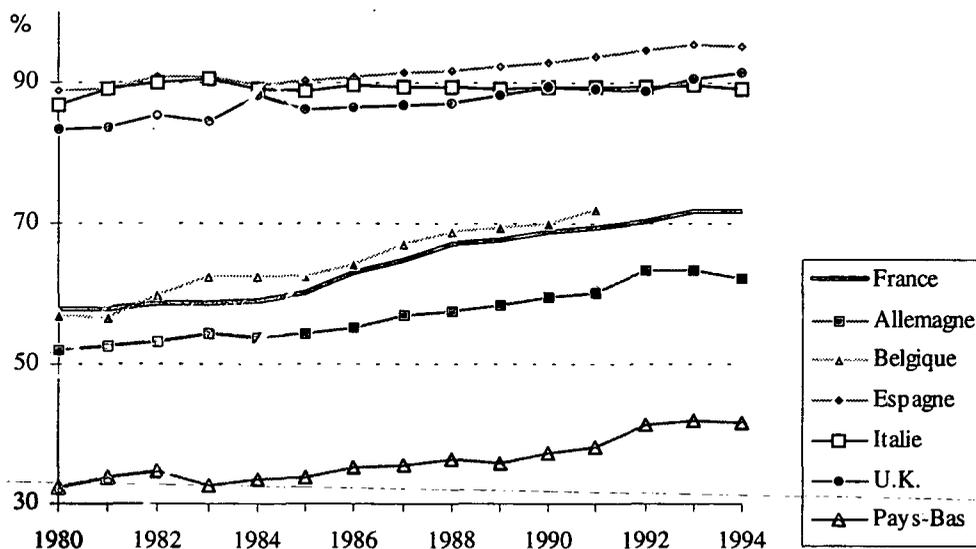


Source CEMT

\* En raison d'un retard dans la publication de certaines données d'Eurostat, nous ne pouvons pas présenter un panorama complet des échanges terrestres de marchandises actualisé pour l'année 1994 (d'après cette source). Nous nous limitons ici, pour ces trafics, aux données rassemblées par la CEMT pour cette année.

GRAPHIQUE 11.2

Evolution de la part de la route dans les trafics des transporteurs terrestres nationaux entre 1980 et 1993 (en TK)



Source : CEMT

Ainsi après un net recul du rail en 1993 de 6,1% dans les 18 pays de la CEMT, ce mode a retrouvé le niveau de 1992. Il progresse à un rythme voisin de 10% en Allemagne, en Italie, et en Suisse pour dépasser les niveaux de 1992, ce qui n'est pas le cas de la France malgré une croissance de 8,4%. Cette croissance a été encore plus marquée sur l'international (+13,8%) et les conteneurs (+17% pour les réseaux de 15 pays) et notamment en Italie.

**Et une croissance moins vive des transports routiers**  
Toujours selon la CEMT, ils ont progressé de 3,2% en 1994 (15 pays, contre 2,4% l'année précédente), croissance tirée par le compte d'autrui (+4,5%) comme les années précédentes. Cette croissance est vive en Autriche (+30%), dépasse 8% en Suisse et au Danemark et se maintient à 7% en Grande Bretagne. Seuls les transports routiers turcs (-3%) et néerlandais (-1%) reculent. La forte reprise des échanges internationaux génère aussi une nette croissance des transports routiers correspondants puisqu'en tonnages, ceux-ci progressent de 9,3% dans l'Union Européenne.

**Une forte croissance du transport fluvial en Allemagne**

Deux pays dominent largement en Europe : l'Allemagne (qui représente plus de la moitié des transports fluviaux de 10 pays) et les Pays-Bas (30%). Ne sont disponibles que les résultats du premier pays. La progression y est forte et atteint 10%. La situation reste néanmoins variée puisque si l'activité progresse aussi pour l'Autriche, elle recule en France (-5,8%).

**Pour les pays de l'Europe Centrale et Orientale (PECO),** les grandes difficultés rencontrées dans la transformation du système économique et social, qui ont entraîné globalement une baisse du PIB de 20% de 1989 à 1993 se sont traduites par un effondrement des leurs transports sur cette période, ceci pour chaque mode

terrestre. En 1994, les transformations économiques se sont poursuivies. La CEMT estime que les parts du privé dans le PIB tourment respectivement autour de 80 et 70% en République Tchèque d'une part et en Hongrie d'autre part (avec une économie souterraine non négligeable et donc mal connue), et que cette part est bien moins

TABLEAU 11.1

Evolution des parts modales terrestres en Europe centrale (en % des TK)

	1970	1975	1980	1985	1990	1992	1993	1994
Rail	80,9	76,6	72,8	74,0	68,0	63,8	63,5	59,4
Route	16,2	20,9	24,5	23,4	29,2	33,3	34,2	38,4
Fluvial	2,9	2,5	2,7	2,6	2,8	2,9	2,3	2,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Source CEMT. (12 pays : Bulgarie, République Tchèque, Slovaquie, Estonie, Hongrie, Croatie, Lituanie, Lettonie, Pologne, Roumanie, Slovénie).

importante en Roumanie et en Bulgarie. Cette année ces pays ont observé une nette reprise avec une croissance globale de 3,7%. L'industrie a progressé de 6%, notamment pour les biens intermédiaires ou à forte valeur ajoutée qui progressent plus rapidement que les biens de consommation. Les exportations ont augmenté de 15% (vers l'Allemagne surtout). Cette situation se traduit aussi par des taux de chômage élevés (de 10 à 18% selon les pays) et une inflation très variable selon les pays mais qui est parfois importante pour certains d'entre eux (Bulgarie et Roumanie). La guerre dans l'ex Yougoslavie a aussi sa part dans les reculs observés depuis 1989.

Les transports de marchandises qui avaient fortement reculé de 1989 à 1993 ont suivi le mouvement de reprise de 1994. Ils manifestent pour la première fois depuis

1988 un mouvement de croissance. Hors République Tchèque, celle-ci s'élève globalement à 1,7%, mais les situations restent très variées : ils progressent en République Tchèque, en Pologne et en Roumanie mais reculent en Slovaquie et en Bulgarie.

Le rail poursuit son recul avec -3,4% (-11% pour les flux nationaux). Les valeurs nominales et les évolutions doivent néanmoins être pris avec prudence (cf tableau ci-dessus) car l'appareil statistique qui était conçu pour les grandes entreprises publiques ne l'est plus pour une multitude de petites entreprises privées récemment créées. Ainsi la République tchèque qui en 1994 a procédé à une enquête sur l'ensemble des entreprises du transport routier (alors qu'auparavant elle n'enquêtait que les entreprises de plus de 25 personnes), enregistre par cette nouvelle méthode et pour le compte d'autrui, des volumes beaucoup plus élevés que précédemment.

Le transport routier (hors République Tchèque) a progressé de 6,6% en 1994. La progression a été supérieure à 10% en Pologne, en Roumanie et dans certains pays baltes. Mais la crise yougoslave a continué à peser surtout sur les trafics routiers croates (-29,7%).

## L'ACTIVITE DES PORTS

Globalement, les tonnages des 8 premiers ports européens ont peu évolué en 1995 (+0,4%). Hambourg a poursuivi sa progression avec une croissance de 5,6%, qui cette année est surtout due aux vracs (+8,7%). Les tonnages d'Amsterdam font de même (4,5%) pour les mêmes raisons (avec +6,9% pour les vracs).

TABLEAU 11.2  
Evolution des tonnages totaux des dix premiers ports européens (indices base 100 en 1990)

	1991	1992	1993	1994	1995	niv. 95*
Rotterdam	101	102	98	102	102	294
Anvers	99	102	100	107	106	108
Marseille	99	100	97	101	96	87
Hambourg	107	106	107	111	118	72
Le Havre	106	98	102	101	100	54
Londres	92	82	94	96	95	51
Amsterdam*	103	106	156	153	160	50
Gênes	97	99	101	102	109	46
Tees Hartlepool	104	106	104	105		43
Dunkerque	111	110	112	102	108	39

Source: DPNM et Journal de la Marine Marchande  
\* le port d'Amsterdam a changé de périmètre en 1993

A l'inverse ceux de Marseille reculent de 4,9% en raison principalement d'une baisse des produits raffinés (-31%). Les vracs (ensemble liquides et solides) sont donc en légère baisse (-1,7%), sur les six principaux ports du segment.

Le tunnel sous la Manche qui a fonctionné sur toute

TABLEAU 11.3  
Evolution des tonnages de vracs des dix premiers ports européens sur ce segment (indices base 100 en 1990)

	1991	1992	1993	1994	1995	niv. 95*
Rotterdam	101	100	95	98	97	223
Marseille	99	102	97	102	95	75
Anvers	96	100	94	102	98	57
Amsterdam	102	106	144	142	152	44
Londres	90	79	99	99	99	44
Le Havre	107	101	101	99	95	40
Sullim Voe**		100	95			39
Tees Hartlepool	102	103	100			38
Milford Haven	110	110	111			35
Trieste	101	106	104	107	106	34

Source: DPNM et Journal de la Marine Marchande.

\* en millions de tonnes et dernière année disponible (en italique si ce n'est pas 1995).

\*\* Sullim Voe : base 100 en 1992

l'année 1995 fait sentir ses effets sur les tonnages de **marchandises diverses** (conteneurs, trafic roulier de marchandises et les marchandises conventionnelles) de certains ports notamment Calais (-11,8%), Zeebrugge (-5,4%) et Dunkerque (-8,7%), alors que les croissances avaient été vives en 1994 notamment pour les deux premiers ports. Anvers ralentit sa progression avec seulement 1,8%. Néanmoins des ports comme Rotterdam et Hambourg, sur ce segment, ont souffert du ralentissement de l'économie allemande puisque le rythme de croissance n'a été que 2,6%, contre 8,5% l'année précédente. Brême recule même de 1,7% contre une augmentation de 6,7% en 1994. Marseille et le Havre évoluent inversement avec une nette accélération de leur croissance (respectivement 11,5 et 8,3%). Qualitativement, les trafics conteneurs évoluent comme les marchandises diverses, dont ils sont une composante plus ou moins importante selon les ports.

Notons que les tonnages conteneurisés d'Algésiras en forte progression depuis 1990 ont dépassé ceux du Havre en 1994 et ont continué de croître de 26% en 1995 avec

TABLEAU 11.4  
Evolution des tonnages de marchandises diverses des douze premiers ports européens (indices base 100 en 1990)

	1991	1992	1993	1994	1995	niv. 95*
Rotterdam	102	109	110	119	122	71,2
Anvers	104	104	108	114	116	50,7
Hambourg	105	106	113	123	126	35,9
Calais	105	115	136	164	144	21,4
Zeebrugges	96	113	116	132	125	21,2
Felixstowe	100	105	125			19,7
Brême	106	101	101	107	105	20,5
Algésiras	132	150	163	172	216	15,0
Douvres	113	120	127			13,3
Le Havre	104	87	104	107	116	13,6
Marseille	97	84	95	94	105	11,2
Dunkerque	109	121	136	108	99	7,4

Source : DPNM et Journal de la Marine Marchande.

un doublement des tonnages en 4 ans). Il en est de même pour ceux de La Spezia, (doublement sur la même période et +18% en 1995, qui arrive maintenant lui aussi, au niveau du Havre. Néanmoins, celui ci, cette dernière année, enregistre une progression honorable des siens (9,7%), de même que Marseille (11,8%).

**TABLEAU 11.5**  
Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des douze premiers ports européens (indices base 100 en 1990)

	1991	1992	1993	1994	1995	niv. 95*
Rotterdam	98	109	112	123	129	52,5
Hambourg	109	115	129	143	150	29,4
Anvers	114	120	124	149	158	25,8
Felixstowe	100	106	124	134	147	1923(1)
Brême	109	111	117	131	133	15,1
Algeiras	138	171	201	234	296	11,9
La Spezia	103	132	170	181	214	965(1)
Le Havre	105	82	101	99	109	9,1
Zeebrugges	96	163	155	187	161	6,4
Barcelone	136	149	140	166	190	7,0
Grimsby (U.K.)	95	100	100			4,9
Marseille	91	73	88	87	98	5,3

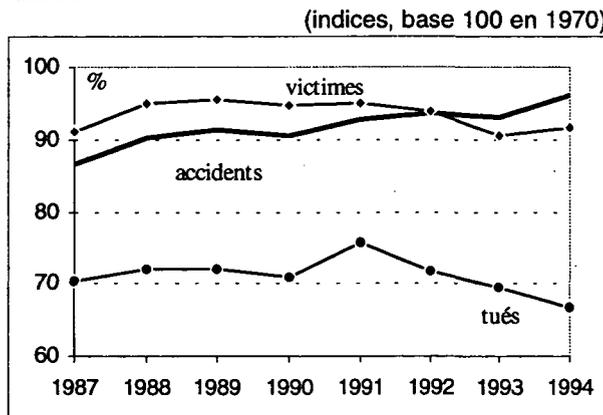
Source : DPNM et Journal de la Marine Marchande.  
(1) en milliers d'EVP où l'EVP représente en moyenne environ 10 tonnes.

## LE TRANSPORT TERRESTRE DE VOYAGEURS

### Un retour seulement apparent vers la situation de 1992

La consommation des ménages et leur mobilité avait été affectée en 1993 par la profonde crise économique touchant la plupart des pays européens. La croissance annuelle des déplacements terrestres de voyageurs (exprimés en voyageurs-kms, 9 pays de l'U.E., hors Luxem-

**GRAPHIQUE 11.3**  
Evolution de la sécurité routière dans les 18 pays de la CEMT



Source : CEMT

**TABLEAU 11.6**  
Evolution des trafics nationaux de voyageurs par modes terrestres (7 pays)  
en milliards de voyageurs-km (évolution en %)

	trafic voy-km		var./an 70-94	Part modale %	
	1970	1994		1970	1994
<b>Voitures part.</b>	<b>1344</b>	<b>3083</b>	<b>3,5</b>	<b>78</b>	<b>85</b>
Allemagne*	351	766	3,3	80	86
Belgique **	49	89	2,5	74	55
Espagne **	64	205	4,9	64	91
France	305	655	3,2	82	88
Italie	212	624	4,6	77	83
Pays-Bas	66	147	3,4	78	84
Royaume-Uni	297	596	2,9	77	89
<b>Rail</b>	<b>173</b>	<b>227</b>	<b>1,1</b>	<b>10</b>	<b>6</b>
Allemagne*	38	61	2,0	9	7
Belgique	8	7	-0,5	11	4
Espagne	15	16	0,3	15	7
France	41	50	0,8	11	7
Italie	32	50	1,8	12	7
Pays-Bas	8	14	2,5	9	8
Royaume-Uni	30	29	-0,2	8	4
<b>Autobus, car</b>	<b>207</b>	<b>321</b>	<b>1,8</b>	<b>12</b>	<b>9</b>
Allemagne*	49	68	1,4	11	8
Belgique **	9	68	8,6	14	41
Espagne **	21	5	-5,6	21	2
France	25	43	2,2	7	6
Italie	32	82	4,0	12	11
Pays-Bas	11	14	0,9	13	8
Royaume-Uni	60	43	-1,4	15	6
<b>Ensemble</b>	<b>1724</b>	<b>3631</b>	<b>3,2</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Allemagne*	438	895	3,0	100	100
Belgique **	66	164	3,8	100	100
Espagne **	100	227	3,5	100	100
France	371	747	3,0	100	100
Italie	276	755	4,3	100	100
Pays-Bas	85	175	3,0	100	100
Royaume-Uni	387	668	2,3	100	100

Source : CEMT

\* Allemagne réunifiée pour les valeurs 1993

\*\* Des ruptures de séries apparaissent en Espagne en 1992 (route, bus et cars) et en Belgique (bus et cars).

bourg, Irlande et Grèce et d'après les données recueillies par la CEMT), a chuté à 1,4% en 1993 alors qu'elle s'était déjà ralenti en 1991 et 1992 à 3% par an. En 1994, en faisant l'hypothèse que les deux données manquantes (les voitures particulières allemandes et les bus et cars italiens) ne perturbent pas la tendance générale, la croissance des transports terrestres de voyageurs serait de l'ordre de 2,9%, soit un rythme proche de celui de 1992.

Cette évolution n'est que le reflet de celles des transports par voitures particulières qui représentent une très grande part du total.

La mobilité ferrée qui avait fortement reculé (-2,9%) notamment en France (-7%), mais aussi au Royaume Uni (-4,3%) et en Espagne (-6,2%), est légèrement repartie en 1994, sans retrouver globalement le niveau de 1992, pour ces mêmes pays (+1,6%). Si la croissance est assez nette en Allemagne et en Italie (+5,7%), cette mobilité stagne en France (0,5%) et continue de reculer au Royaume-Uni (-5,6%).

Le transport par autobus et autocars ne progresse que faiblement globalement depuis 1991. Il croît de 3,5% en Belgique et de 2,8% en Espagne. A l'inverse le recul est sensible en Allemagne (-3,8%) au profit du rail puisque le total bus, cars et rail ne progresse que de 0,5%.

#### Accidents de la route : une détérioration en 1994

Les accidents en 1993 et 1994 dans les pays de la CEMT ont plutôt suivi l'évolution des voyageurs-kms en voitures particulières. La CEMT qui, avec la baisse de la circulation des voitures particulières, avait annoncé une diminution de 1,1% (18 pays d'Europe occidentale membres de la CEMT) du nombre des accidents de la route en 1993, ne peut malheureusement confirmer un tel diagnostic pour 1994 ; son estimation de la croissance des transports de voyageurs par la route reste inférieure à celle des accidents. Ces derniers qui s'étaient à peu près stabilisés sur la période 1991-1993, progressent de 3,2%. Les principaux pays qui contribuent à cette évolution sont la Turquie (+13%), l'Italie (+11%, repardant ainsi tout le bénéfice de la baisse de 8% de 1993) et la Suède (+6,2%). A l'inverse, les accidents régressent au Portugal (-6,7%), en Belgique et en France, soit -3,5% pour chacun.

Le nombre de victimes (blessés plus tués) reste inférieur néanmoins au niveau de 1992, même s'il progresse légèrement de 1,2% (contre -3,4% en 1993).

Par contre, ces accidents deviennent globalement moins graves puisque le nombre de tués continue de reculer (-4%) après le pic de 1991. L'année 1994 représente le nombre de morts le plus faible observé depuis 25 ans mais celui-ci reste toujours très élevé (soit plus de 51 700). Cette situation n'est pas uniforme, le nombre de morts augmente en Suisse (+6%), en Autriche et au Pays-Bas (autour de 4%). Il recule nettement en Suède (-16,5%), en Espagne (-12,3%) et au Portugal (-8%).

La sécurité routière évolue défavorablement dans les pays de l'Europe centrale et Orientale (PECO) en transition, membre de la CEMT (+7,4% du nombre d'accidents, pour 9 pays) avec une augmentation de 3% du nombre de tués, soit 18 000 morts.

## LES FLUX TRANSMANCHE PASSANT PAR LA FRANCE

La mise en service du tunnel s'est faite très progressivement au cours de l'année 1994 et les différents services n'ont pas été mis en service simultanément ; les trains Eurostar n'ont ainsi fonctionné qu'à la fin de 1994. L'année 1995 peut être considérée comme la première année de plein exercice (au cars empruntant le Shuttle près, qui n'ont débuté qu'à l'été 1995).

Ce bilan annuel TransManche se limitera au seul flux touchant la France car nous n'avons pu collecter les données Benelux-Iles britanniques. Il est évident que le tunnel a aussi capté certains de ces flux.

**Passagers :** En 1995, la concurrence d'Eurostar sur les

TABLEAU 11.7

#### Passagers et voitures particulières

(en milliers)	1993	1994	1995	95/94
Passagers Eurostar	-	152	2 936	ns
Passagers aériens Paris-Londres	3 666	4 000	3 315	-17,1%
Passagers ferries (9 ports)	25 341	27 798	25 696	-7,6%
<i>dont Calais</i>	16 032	18 394	17 056	-7,3%
Navettes tourisme (passagers)*	-	40	4 394	ns
Navettes fret : (passagers poids lourds)	-	nd	444	ns
<b>Total passagers</b>	<b>29 007</b>	<b>31 950</b>	<b>36 785</b>	<b>15,1%</b>
Navettes tourisme, véhicules	-	14	1 216	ns
Navettes tourisme, cars	-	-	23	ns
Maritime, voitures particulières*	4 561	5 004	4 625	-7,6%

Source : SNCF, DGAC, DPNM, DFC, Eurotunnel

\* Estimation, sur les bases de 0,18 véhicule particulier par passager maritime, 2,8 passager par véhicule de tourisme des navettes et 44 passagers par car.

transports aériens Paris-Londres s'est fortement fait sentir, cette ligne aérienne a perdu presque 700 milliers de passagers (-17%), alors qu'elle avait progressé de 9,1% en 1994. Le train fait presque jeu égal, en niveau, avec l'avion. Les navettes voyageurs du tunnel transportent près de 50% de voyageurs de plus que l'Eurostar.

Les ferries restent néanmoins fortement majoritaires, ils ont perdu 2,1 millions de passagers (-7,6%) et dépassent

TABLEAU 11.8

#### Fret et camions

(en milliers)	1993	1994	1995	95/94
Fret rail (tonnes)	-	285*	1 895	ns
<i>dont transit</i>	-	222*	1 479	ns
10 ports (tonnes)	52 295	57 118	54 359*	-4,0%
dont - hors pétrole	42 952	48 749	45 565*	-6,5%
- dont - non ro-ro	5 069	6 692	7 210*	7,7%
- ro-ro (9 ports)	37 883	42 057	38 358	-8,8%
- dont contenu des camions	15 365	16 991	15 442	-9,1%
Tonnages des camions des navettes	-	795	4 787	ns
<b>Total marchandises (hors pétrole)</b>	<b>20 434</b>	<b>24 764</b>	<b>29 334</b>	<b>18,5%</b>
<i>nombre de "camions" * (mer)</i>	<i>1 278</i>	<i>1 384</i>	<i>1 252</i>	<i>-9,5%</i>
Nombre de "camions" des navettes	-	65	388	ns

Source : SNCF, DGAC, DPNM, DFC, Eurotunnel.

\* Estimations. Celles sur le contenu des camions ont été fondées sur des ratios observés à Calais.

malgré tout de 1,4% le niveau de 1993.

Pour les véhicules de tourisme, il semble vraisemblable, sur la base d'une estimation, que leur nombre (mer + tunnel) ait augmenté d'environ 15%. Le tunnel représente grosso modo un cinquième du total, soit une baisse d'environ 8% pour la voie maritime qui garde donc un volume supérieur à celui de 1993. En termes de passagers, le tunnel écoule la même proportion des flux France-Iles britanniques (en limitant l'aérien à Paris-Londres). Il convient de remarquer néanmoins, que cette part est une valeur moyenne sur l'ensemble de l'année et qu'en fin d'année, elle doit être supérieure compte tenu de la régulière montée en charge des flux écoulés par le tunnel.

**Fret :** En 1994, les tonnages de marchandises des 10 principaux ports de Dunkerque à Roscoff (y compris Rouen) et concernant l'Irlande et le Royaume Uni se sont élevés à 57,1 millions de tonnes (M.t.) (y compris le trafic routier avec la tare des camions et le poids des véhicules de tourisme), dont environ 8,8 de produits pétroliers. Le transport de marchandises par navires transbordeurs, s'est élevé à 42,1 M.t. En 1995 les trains de fret (hors Shuttle) ont écoulé une part assez minime de ce total avec 1,35 M.t. et les tonnages de marchandises par transbordeurs est descendu à 38,4.

Sur la base de certains ratios observés annuellement à Calais, il est possible d'estimer respectivement à 15,4 et 4,8 M. tonnes les tonnages véhiculés par les camions des ferries et les navettes fret du Shuttle.

Sur ces bases, ces dernières capteraient dès 1995 un cinquième du trafic par navires transbordeurs.

Il semblerait aussi, comme pour les voyageurs, la montée en charge pour le fret se poursuive au début de 1996, les premiers mois de 96 étant assez supérieurs à ceux de 1995.

Le fret augmente donc de 18% alors que nos échanges avec les Iles britanniques n'augmentent que de 6,6% d'après les Douanes. La nouvelle infrastructure attire

donc un transit sensible même pour le fret.

Les camions empruntant les navettes fret appartiennent à 42% au Royaume-Uni, soit autant que ceux de la France et du Benelux qui sont chacun sensiblement à égalité. Il convient de noter que les clients néerlandais, avec presque 13% sont plus nombreux que les belges (presque 10%) pourtant plus proches (la population hollandaise dépasse la belge de 50%). Le sud de l'Europe (Péninsule ibérique et Italie) représente 8%, l'ensemble Allemagne, Suisse et Autriche restant en deçà des 3,5%.

## L'ACTIVITE DES AEROPORTS

Avec 385 millions de passagers en 1995, les aéroports des 16 plus importantes villes européennes examinées sous cet angle, atteignent seulement 59 % du niveau global de leurs homologues nord-américains. Le rythme de croissance annuelle moyenne de 6% en Europe, donne sur 10 ans une progression double de celle des Etats-Unis.

Néanmoins les situations restent assez contrastées en 1995. Bruxelles progresse de 11%. Les passagers des aéroports allemands sont en forte croissance : Cologne 19%, Francfort et Düsseldorf dépassent 8%. Madrid fait de même et Amsterdam approche cette valeur. Londres progresse de 6% malgré la forte chute de la ligne Paris-Londres. Malheureusement, Paris ne suit pas ce mouvement avec même une faible baisse (-0,5%) liée aux grèves et à l'Eurostar. Outre, le tunnel sous la Manche, les conflits sociaux de décembre, la suspension de vols vers l'Algérie et la baisse du tourisme expliquent partiellement cette situation. Le rythme de croissance de Manchester qui était très élevé depuis plusieurs années s'est fortement infléchi avec 1,1% seulement.

TABLEAU 11.10

Evolution des passagers des principaux aéroports européens (indices base 100 en 1983, niveaux en milliers)

	90	91	92	93	94	95	niv. 95
Londres (4)	118	164	169	176	191	203	81,4
Paris (2)	109	155	167	171	183	183	55,0
Francfort	114	114	165	183	198	215	38,2
Amsterdam	118	118	165	214	237	255	25,4
Rome (2)	109	109	143	153	162	169	21,9
Madrid	105	105	159	168	176	190	20,0
Zurich	110	110	148	157	169	178	15,3
Dusseldorf	111	111	162	177	190	205	15,1
Manchester	118	118	207	256	284	287	15,0
Munich	127	127	180	200	212	234	14,9
Palma	101	101	131	143	162	168	14,7
Milan	112	112	160	177	188	200	14,7
Copenhague	112	112	146	148	159	169	14,7
Stockholm	159	159	258	222	245	245	14,2
Bruxelles	111	111	163	196	218	242	12,6
Istanbul	121	121	220	324	347	410	12,1

TABLEAU 11.9

Nationalité des clients du Shuttle fret

Pays du client	%
Royaume-Uni	41,9
France	22,4
Benelux	21,2
Péninsule Ibérique	5,8
Allemagne	2,8
Irlande	2,4
Italie	2,2
Autres (Gr, DK)	0,2
<b>Total U.E.(déterminé)</b>	<b>98,9</b>
Suisse Autriche	0,5
Autres pays	0,0
Indéterminé	0,6
<b>Total</b>	<b>100</b>

Source : Eurotunnel

Source : Aéroports de Paris.

Le fret aérien transitant par les neuf villes européennes ayant les plus importants volumes, s'est ralenti en 1995, soit 7,3% contre 13,2% en 1994, qui avait été, il est vrai, exceptionnelle. Le rythme de croissance redevient ainsi, proche de celui de 1993. Il reste également supérieur à la croissance des 9 plus importantes villes américaines (5,9%).

Il convient de remarquer qu'Amsterdam progresse de 16% sans que cela affecte fortement les tonnages de Bruxelles et Luxembourg qui progressent respectivement de 12 et 18%. La desserte de Memphis (second aéroport américain après New-York) par KLM, entre autres, peut contribuer partiellement à éclairer cette évolution. Paris par contre, n'affiche qu'une croissance de 0,9%.

TABLEAU 11.11 principaux aéroports européens (indices base 100 en 1983, niveaux en milliers de tonnes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	niv. 95
Londres	159	150	168	185	214	229	1 368
Francfort	172	161	166	176	192	200	1 297
Paris (2)	132	129	137	141	163	166	1 100
Amsterdam	163	170	188	209	227	264	978
Bruxelles	231	259	257	251	312	349	427
Zurich	142	138	151	162	178	182	327
Copenhague	99	126	137	172	193	219	310
Rome (2)	150	148	150	159	162	163	264
Luxembourg	229	240	242	282	388	460	286
Cologne	298	340	344	354	443	nc	241*
Madrid	144	123	123	127	138	150	230
Milan (2)	150	144	159	167	185	203	195

Source : Aéroports de Paris.

\* Niveau 1994 pour Cologne

## LES COMPAGNIES AERIENNES

Les transports de passagers sur les vols réguliers internationaux des compagnies de l'AEA (Association des Compagnies Européennes) ont globalement progressé de 7,6% en 1995 contre 9% l'année précédente, reflétant légèrement ainsi le ralentissement de l'économie. Le coefficient de remplissage moyen a progressé de 1,2 points et atteint maintenant la barre des 70%.

Le fret transporté par les mêmes compagnies a également progressé au même rythme.

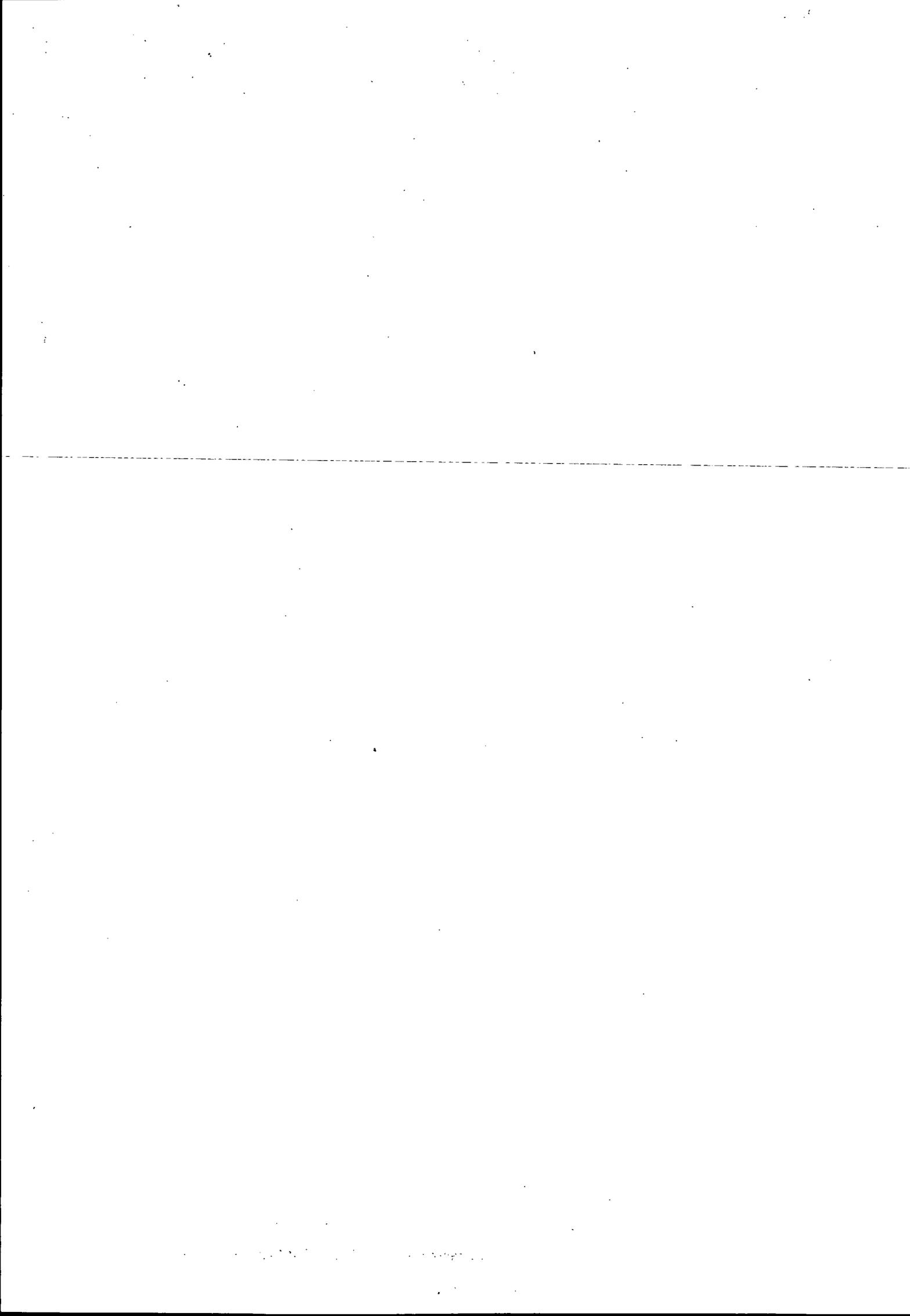
Cette croissance n'est pas sans poser quelques problèmes à terme sur les capacités aéroportuaires (dont certaines sont congestionnées), le développement des infrastructures ne suivant pas le rythme des volumes transportés.

TABLEAU 11.12

Les transports de voyageurs des compagnies de l'AEA. (transports réguliers internationaux)

(en millions)	PKT		Coef. rempl.		TKT fret	
	1995	évol %/94	1995 (%)	var. (pts)	1995	évol %/94
Europe	94 872	8,3	61,4	0,8	880	0,5
AFN/Moy. Or.	15 480	2,2	64,0	2,1	876	6,4
Atlantique Nord	117 324	9,1	76,4	3,9	8 364	4,4
Extrême Orient	81 481	6,9	72,8	-1,2	8 164	10,3
Afrique (reste)	28 705	9,5	72,5	2,0	1 860	7,8
Atlantique Sud	15 508	7,6	74,3	-1,5	1 231	22,3
Atlantique centre	18 653	1,6	73,2	-0,2	1 076	6,2
Tot. long courrier	262 283	7,7	74,4	1,4	20 701	8,0
Total internat.	372 635	7,6	70,2	1,2	22 457	7,6

Source : IATA Press



---

**DEUXIEME PARTIE**

**Les dossiers**

---



## LE COMPTE SATELLITE DES TRANSPORTS Chiffrage pour l'année 1992

*Elaboré sous l'égide de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN), le compte satellite des transports présente une estimation des dépenses courantes et en capital pour chaque mode. On constate ainsi qu'en 1992 la dépense courante totale a atteint un peu plus de 1000 milliards de F, dont plus de 80% pour le seul mode routier. Cette première étape devrait être suivie d'un approfondissement relatif au transport urbain. Le compte satellite des transports est dès à présent une base de données analytique très riche pour chaque mode. Pour ce qui est de la route, qui représente plus de 80% de la dépense courante, on trouvera dans le compte une description, par agent et par type de véhicule, des dépenses, de la fiscalité et des charges d'infrastructure. Pour le fer et les transports collectifs urbains, on y retrouve tous les transferts dont bénéficient ces modes ainsi que la contribution des usagers à la dépense. Enfin pour les modes internationaux, aériens et maritime, le compte permet une description détaillée des acteurs de la filière.*

### PRESENTATION GENERALE

#### Les objectifs du compte satellite des transports.

Le rapport annuel de la Commission des comptes des transports de la nation (CCTN) présente depuis de nombreuses années un tableau aussi complet que possible du monde des transports (trafics, demande de transport, activité des entreprises, situation sociale, dépenses des administrations). Au fil du temps ce rapport s'est enrichi de chapitres supplémentaires pour répondre à de nouvelles préoccupations des acteurs du domaine ou des pouvoirs publics ( Dossier Environnement, Compte de la Route). Dans cet ordre d'idées, en une période où les besoins d'infrastructures restent importants avec des capacités de financement limitées et alors que les préoccupations environnementales sont plus présentes, la question du coût global du transport et de son financement, notamment du point de vue de la collectivité nationale s'est faite de plus en plus pressante.

Or, les comptes satellites, comme ceux de l'éducation ou de la protection sociale, sont justement des outils conçus pour répondre à une demande d'évaluation, au niveau national, d'une politique relative à un domaine bien précis, et cela dans un cadre comptable cohérent avec celui des comptes de la nation. C'est pourquoi, la CCTN a décidé d'engager une réflexion sur ce thème à travers un groupe de travail constitué en son sein. Il est rapidement apparu qu'un compte satellite des transports serait un

outil utile pour aborder ce type de préoccupations. Le groupe de travail s'est fixé comme d'objectif d'apporter, pour chaque mode de transport et en prenant bien soin d'identifier et d'isoler les différentes fonctions qui apparaissent dans la filière, notamment la gestion d'infrastructures, des éléments d'information sur chacun des points suivants :

- les conditions de production des biens et services des activités du domaine des transports ;
- le montant des dépenses consacrées aux transports, tant en termes monétaires que du point de vue des coûts externes résultant de ces activités, par chacun des agents économiques (ménages, entreprises, administration, extérieur) ;
- les modalités de financement de ces dépenses (qui les finance ? les usagers ou, par exemple, les administrations à travers certains transferts ?) ;
- l'identification des bénéficiaires des dépenses, lorsque ceux-ci ne se confondent pas avec les agents qui les financent (par exemple, pour la route, les utilisateurs de voitures particulières ou de poids lourds).

Ce travail vise notamment à permettre des comparaisons intermodales. Or le domaine de recouvrement de deux modes et donc la zone de pertinence de la comparaison n'est jamais la totalité des activités. Ces questions doivent donc pouvoir se décliner à des niveaux suffisamment fins ( voiture particulière et transports collectifs en milieu urbain, transport routier de marchandises de zone longue et fret ferroviaire, TGV et transport aérien intérieur, etc...).

On se rend compte à l'énoncé de ces objectifs de l'ambition du projet. Pour atteindre l'objectif d'une description très détaillée, en termes d'activité comme en termes d'espace visé, mais homogène pour permettre des comparaisons pertinentes, il a été retenu une démarche descendante en commençant par une description assez globale des modes, calée sur les Comptes de la Nation. Ce n'est que dans des étapes ultérieures que seraient isolées ces activités fines et que seraient introduites les valorisations monétaires des nuisances environnementales.

Cette première étape vient de s'achever et a donné lieu à un dossier<sup>1</sup> qui comporte une description de la "Dépense de transport" par grands modes ainsi que certains éléments relatifs à son financement. Cet exercice porte sur l'année 1992.

### Quelques problèmes conceptuels

Pour prendre en compte les spécificités du domaine et de notre problématique, quelques concepts de la comptabilité nationale ont du être adaptés ou précisés.

#### **Les différentes notions de dépense.**

Dans les comptes satellites la dépense totale se compose de deux éléments: la **dépense courante** et la **dépense en capital**.

La **dépense courante** correspond au service rendu par les acteurs du domaine, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures etc.... Elle représente la somme des consommations intermédiaires (essentiellement des entreprises) et finales (essentiellement des ménages) en services de transport et des transferts courants spécifiques (que versent essentiellement les administrations), qui ne sont pas la contrepartie des dépenses déjà prises en compte (certaines subventions d'exploitation constituent des exemples de transferts courants).

La dépense courante est dite **nationale** lorsqu'elle se réfère aux dépenses réalisées en France ou à l'étranger, par des agents économiques résidant en France. C'est le concept usuel des comptes nationaux; elle est dite **intérieure** lorsqu'elle porte sur les dépenses des résidents et des non résidents sur le seul territoire économique national. C'est cette notion que nous privilégierons notamment pour les modes terrestre, et pour l'analyse de l'usage des infrastructures, du fait de l'importance du transit. La distinction entre ces deux notions est donc liée à la prise en compte du solde extérieur : dépenses effectuées en France par des non résidents (exportations) moins dépenses des résidents français à l'étranger (importations). A cette occasion, il est apparu au groupe de travail qu'il fallait distinguer les modes terrestres (route et fer essentiellement), pour qui le concept de dépense intérieure est le plus pertinent, et les modes "internationaux" comme le maritime et l'aérien, pour lesquels on a préféré celui de dépense nationale car leur activité intérieure est faible voire nulle.

<sup>1</sup> "Le Compte satellite des Transports" Document du Secrétariat de la CCTN qu'on peut se procurer au SES

La **dépense en capital** est constituée, pour l'essentiel, par les investissements des producteurs de services de transport et par les transferts en capital qui ne sont pas la contrepartie de dépenses en capital déjà prises en compte (certaines aides à l'investissement sont comptabilisées comme transferts spécifiques).

Ces deux agrégats de nature différentes sont analysés séparément.

#### **Le transport pour compte propre**

Dans la comptabilité nationale, les activités non-marchandes de transport que réalisent les agents économiques pour leur propre compte (ménages et entreprises) n'apparaissent pas sous la rubrique transport. Il a fallu les réintégrer, du moins pour la route. Ce travail n'a pas été fait pour l'instant dans l'aérien, le maritime et les modes de transports non mécaniques (vélo et marche à pied). Se posait aussi le problème de la prise en compte de l'activité de gestion d'infrastructure routière, non marchande, des administrations.

#### **La gestion d'infrastructure**

Pour tous les modes il a fallu identifier et évaluer cette fonction. Pour les ports et aéroports ainsi que les autoroutes concédées, les nomenclatures de la comptabilité nationale le permettaient déjà. Pour les routes et la navigation aérienne, l'analyse fonctionnelle des dépenses des administrations permettait d'arriver au même résultat. Pour le transport ferroviaire cela imposait de faire apparaître au sein de la SNCF ce type d'activité.

#### **La prise en compte des échanges de service**

Dans la comptabilité nationale, les échanges de service de transport de marchandises sont exprimés CAF-FAB<sup>2</sup>. Pour le maritime et l'aérien, une méthode FAB-FAB a été préférée.

#### **Principaux résultats.**

La **dépense courante nationale** de transports en 1992 est estimée à près de 1020 MdF, ce qui représente 14,6% du PIB de cette même année (7000 MdF).

Les tableaux ci-dessous, qui récapitulent les principaux résultats obtenus, font clairement apparaître :

- le poids de la route dans la dépense courante (elle représente plus de 80% des consommations finale et intermédiaire de services de transport) ;
- le montant élevé des dépenses d'investissement liées à ce même mode de transport (267,6 MdF) qui s'explique en partie par le fait que les achats de véhicules par les ménages ont été comptabilisés ici en FBCF et non en consommation finale comme dans la comptabilité nationale ;

<sup>2</sup> CAF : Coûts-Assurance-Fret, appliqué aux importations, cela signifie que la valeur des importations est estimée à la frontière française, les coûts d'assurance et de transport étant inclus.

FAB : Franco à bord, appliqué aux exportations de biens, cela signifie que les coûts d'acheminement à la frontière française (assurance et transport) sont inclus dans le prix du bien exporté.

TABLEAU.1  
Les composantes de la dépense courante en 1992 (MdF)

	Cons. finale		Cons. interm.	Transf. courants	Ensemble
	Ménages	APU			
Route	392,0	74,7	368,7	1,1	836,5
Fer	28,8		18,0	16,5	63,3
TCU	17,5		1,0	10,2	28,6
Aérien	22,4		34,7	0,6	57,7
Maritime	1,8		25,3	0,8	27,9
Fluvial	1,3		2,2	0,0	3,6
Conduites			2,1		2,1
<b>Total</b>	<b>463,9</b>	<b>74,7</b>	<b>451,9</b>	<b>29,3</b>	<b>1019,8</b>

TABLEAU.2  
Les composantes de la dépense en capital en 1992 (MdF)

	FBCF	Trans ferts	Total
Route	267,6		267,6
Fer	30,2	3,4	33,6
TCU	10,1		10,1
Aérien	13,1		13,1
Maritime	7,0	0,1	7,0
Fluvial	0,6	0,1	0,7
Conduites	0,3		0,3

- l'importance des transferts et de la FBCF dans les transports ferroviaires et les transports collectifs urbains (TCU).

Au niveau actuel d'agrégation du Compte Satellite des Transports, toute comparaison intermodale s'avère délicate. Mais pour chaque mode, le compte satellite est, dès à présent, une base de donnée analytique intéressante. Dans cette présentation par mode, on doit distinguer les modes terrestres (route, fer, TCU, fluvial) pour lesquels le concept de dépense intérieure et la problématique du financement de la dépense, notamment celle de l'infrastructure, sont essentiels et les modes internationaux (air et mer) pour lesquels le concept de dépense nationale est plus pertinent.

### Le transport routier

#### Les problématiques spécifiques au mode routier.

Le transport routier se distingue des autres modes par la diversité des activités et des acteurs présents sur un même réseau d'infrastructure et par l'existence d'un important secteur non marchand, ménages (automobilistes), compte propre des entreprises (poids lourds et véhicules utilitaires légers), réseaux gérés par les administrations publiques. Cela induit des problématiques spécifiques : -au-delà du cadre commun constitué par les concepts des comptes nationaux, les méthodes d'évaluation appliquées aux activités marchandes diffèrent de celles mises en œuvre pour les activités non marchandes : dans le premier cas pour estimer la valeur du service, on se réfère tout simplement aux prix du marché, dans le second les

prix sont reconstitués à partir des coûts de production, ce qui peut poser parfois des problèmes d'évaluation notamment en termes de coût d'usage du capital ;

- la diversité des véhicules et des traitements fiscaux qu'ils subissent, a conduit à introduire dans la description des coûts de production, de la fiscalité générée par cette activité et de l'imputation des charges d'infrastructures, un critère supplémentaire, le type de véhicule (voitures particulières à essence ou diesel, véhicules utilitaires légers et poids lourds).

- la route représente pour les administrations publiques une source de revenus par la fiscalité qu'elle génère, mais aussi une source de dépenses liées à leur activité de gestionnaires de leur réseau. Dès lors, si on s'intéresse au financement du système, se pose la question des règles d'affectation de cette fiscalité. Doit-on, notamment, considérer la TIPP<sup>2</sup> comme un péage, une contribution des usagers aux charges d'infrastructures ou comme une simple taxe sur la consommation qui abonde le budget de l'Etat? Largement débattue au sein du groupe technique, cette question n'a pas été tranchée. C'est pourquoi on trouvera dans ce document une ventilation fine des coûts de gestion du réseau et des recettes fiscales par type d'agent et type de véhicule pour permettre ensuite à chacun d'apporter sa réponse à cette question.

#### Quelques résultats Dépense courante et dépense en capital.

La dépense courante nationale de transport routier est estimée à 836,5 MdF et la dépense intérieure à 843,7 MdF. L'activité de transport de voyageurs représente près de la moitié de ces montants qui comprennent notamment les dépenses de motorisation des ménages (hors achats de véhicules comptabilisés dans les dépenses en capital) qui se montent à 357 MdF. L'essentiel du transport de marchandises résulte des consommations intermédiaires des entreprises. Quant aux dépenses courantes liées à la gestion des infrastructures et qui bénéficient aux usagers (ménages et producteurs marchands), elles se montent à près de 100 MdF, aux trois quart assurées par les administrations publiques intervenant en tant que gestionnaires.

TABLEAU.3  
La dépense courante pour la route en 1992 (MdF)

	Voyag.	March.	Infra struct.	Total
<b>Consom. finale</b>	<b>375,7</b>	<b>2,1</b>	<b>88,9</b>	<b>466,7</b>
des ménages	375,7	2,1	14,2	392,0
des APU			74,7	74,7
<b>Consom. intermédiaire</b>	<b>24,7</b>	<b>333,6</b>	<b>10,4</b>	<b>368,7</b>
<b>Transferts courants</b>	<b>1,1</b>			<b>1,1</b>
<b>Dép. cour. nationale</b>	<b>401,5</b>	<b>335,7</b>	<b>99,3</b>	<b>836,5</b>
<b>Solde extérieur</b>	<b>2,3</b>	<b>4,9</b>		<b>7,2</b>
<b>Dép. cour. intérieure</b>	<b>403,8</b>	<b>340,6</b>	<b>99,3</b>	<b>843,7</b>

**TABLEAU D.3**

**La dépense en capital pour la route en 1992 (MdF)**

<b>Usagers des infrastructures</b>	
Ménages	161,9
Transport de voyageurs	42,1
Transport de marchan.	9,1
Collecte de fret	1,7
<b>Total</b>	<b>214,8</b>
<b>Gestion d'infra.</b>	
Ouvrages à péage	10,0
A.P.U	42,8
<b>Total</b>	<b>52,8</b>
<b>Dépense en capital totale</b>	<b>267,6</b>

La dépense en capital s'établit à près de 270 MdF dont la majeure partie (80%) résulte des achats de véhicules par les ménages (161,6 MdF) et les autres usagers des infrastructures. Les dépenses des gestionnaires d'infrastructures sont, quant à elles, principalement constituées d'investissements destinés à développer et à entretenir les réseaux.

Enfin la fiscalité générée par la route se monte à 157,7 MdF, sans prendre en compte la TVA. Et plus généralement on peut dire que l'ensemble de la base de donnée que constitue le compte satellite pour la route constitue une source riche d'information. On peut, par exemple, vérifier qu'au sein de l'ensemble des voitures particulières, le diesel représente 30% des trafics et 15% de la TIPP.

### **Le transport ferroviaire**

#### **La problématique spécifique au mode ferroviaire.**

Alors que la route se caractérise par une très grande diversité d'activités, la spécificité du mode ferroviaire tient au quasi-monopole dont dispose un opérateur unique, intégré verticalement, la SNCF. En effet, son activité principale consiste à gérer son propre réseau d'infrastructures et à transporter des voyageurs et des marchandises, mais il a en outre un grand nombre d'activités secondaires : messagerie, BTP (pour l'entretien du réseau), transport maritime, location de matériel, bureau d'étude, ....

Dans ce contexte, la principale question à résoudre consiste à opérer un choix parmi ces activités afin de ne retenir que celles que l'on considérera comme caractéristiques du domaine. On a, pour ce faire, décomposé l'activité de la SNCF en trois branches: transport de voyageurs, transport de marchandises et gestion d'infrastructures. Or cette dernière activité n'apparaît pas dans la nomenclature d'activité qu'utilise les comptes nationaux. Ils a donc fallu la reconstituer à partir des documents de la SNCF et prendre en compte des péages fictifs que verseraient les branches transports ferroviaires de voyageurs et de marchandises au gestionnaire d'infrastructure.

**TABLEAU D.4**

**La dépense courante pour le fer en 1992 (MdF)**

	Voyag.	March.	Infra struct.	Total
<b>Consom. finale</b>	28,8			28,8
des ménages	28,8			28,8
<b>Cons. intern.</b>	4,2	13,8		18,0
des branch. march.	2,7	13,2		15,9
des branch. non marchandes	1,5	0,6		2,1
<b>Transferts courants</b>	5,3		11,2	16,5
<b>Total dép. cour. nationale</b>	<b>38,2</b>	<b>13,8</b>	<b>11,2</b>	<b>63,3</b>
<b>Solde extérieur</b>	0,9	0,8		1,7
<b>Dép. cour. intérieure</b>	<b>39,1</b>	<b>14,6</b>	<b>11,2</b>	<b>65,0</b>

#### **Dépense courante et dépense en capital.**

La dépense courante nationale de transport ferroviaire est estimée à 63,3 MdF et compte tenu du solde extérieur, la dépense intérieure s'établit à 65 MdF. L'activité de transport de voyageurs, qui résulte principalement de la consommation finale des ménages, représente 60% du total (39,1 MdF) et l'activité de transport de marchandises 22% (14,6 MdF).

Au titre de la dépense en capital ont été inscrits 30,2 MdF correspondant à la FBCF de la SNCF (30,1 MdF) et des chemins de fer privés (87 millions), ainsi que 3,4 MdF de transferts spécifiques.

L'analyse de la dépense appelle deux remarques:

- la première concerne le poids particulièrement élevé de la FBCF en 1992, année où le taux d'investissement (qui mesure la part de l'investissement dans la valeur ajoutée) a atteint le niveau record de 70% contre 51% deux ans plus tard ; en tout état de cause, dans ce mode, le poids de l'investissement est particulièrement élevé.

- la seconde se réfère à l'importance des transferts dans les comptes de l'entreprise : ils représentent en effet le quart de la dépense courante (16,5 MdF dont 5,3 MdF de subventions d'exploitation et 11,2 MdF versés par l'Etat au titre de sa contribution aux charges d'infrastructures) et 10% de la dépense en capital (3,4 MdF versés par l'Etat au titre du service d'amortissement de la dette de la SNCF). C'est ce qu'on retrouve dans l'analyse du financement. Ces transferts représentent un tiers de la dépense courante pour les voyageurs et 70% pour la gestion des infrastructures.

**TABLEAU D.5**

**La dépense en capital pour le fer en 1992 (MdF)**

	Voyag.	March.	Infra struct.	Total
FBCF	8,0	1,2	21,0	30,2
Transferts en capital			3,4	3,4
<b>Total dépense en capital</b>	<b>8,0</b>	<b>1,2</b>	<b>24,4</b>	<b>33,6</b>

## Les transports collectifs urbains

### La problématique spécifique au mode.

Pour traiter des transports collectifs urbains il était impératif d'intégrer une dimension spatiale : outre la distinction Paris-province qui s'impose d'elle-même, il était souhaitable, en effet d'affiner l'analyse en introduisant soit un critère de taille d'agglomération, soit un critère de qualité de l'offre (qualité des réseaux) car on sait que ces variables sont très corrélées au comportement des usagers, au partage modal, ainsi qu'aux coûts d'exploitation et d'investissement. Toutefois, compte tenu des sources d'information disponibles, cela n'a pas été possible pour toutes les variables décrites. Aussi, dans cette première version du compte satellite, on se limitera au partage Paris-province d'un point de vue assez global. La distinction route-fer n'a pas été retenue explicitement car aucun réseau disposant de transports collectifs en site propre (TCSP) n'est unimodal. On couvre donc dans cette activité le transport par autobus. Et, à la différence de la SNCF, on n'a pas cherché à isoler l'activité de gestionnaire d'infrastructures des TCSP car cette distinction ne s'impose pas pour les TCU, même si l'autorité organisatrice (AO) qui finance les infrastructures, surtout dans les réseaux de province, ne se confond pas avec le transporteur.

Enfin, si la SNCF Ile de France n'a pas été intégrée, in fine, à cette activité, car les nomenclatures officielles la maintiennent dans le transport ferroviaire, on l'a fait apparaître dans tous les tableaux intermédiaires.

TABLEAUD.6

La dépense courante pour les TCU en 1992 (MdF)

	Ile-de-F	Pro vince	Total
Cons. finale	11,2	6,3	17,5
Cons. intermédiaire	0,6	0,3	0,9
Transf. courants	6,3	3,9	10,2
Dép. cour. nationale	18,1	10,6	28,6
Solde extérieur	0,1		0,1
Dép. cour. intérieure	18,2	10,6	28,7

### Dépense courante et dépense en capital.

En ce qui concerne la dépense courante, le partage Paris-province est directement issu des comptes nationaux qui permettent également d'opérer une distinction entre la consommation finale des ménages et les dépenses de transport directement prises en charge par les entreprises (consommation intermédiaire). Compte tenu des transferts, la dépense courante intérieure de TCU s'établit à 28,7 MdF. L'Ile-de-France représente près des deux-tiers de ces montants alors que poids démographique de cette région n'est que de 18%. En province, la production des TCU des agglomérations de plus de 300 000 habitants pèsent pour 55% du total pour un poids démographique beaucoup plus faible.

TABLEAUD.7

La dépense en capital pour les TCU en 1992 (MdF)

	Ile-de-F	Province	Total
FBCF	4,2	5,9	10,1

Sous certaines hypothèses, du fait de ces transferts, la contribution des usagers à cette dépense se monte à 38% en Ile de France contre 55% en province.

La dépense en capital, en fait la FBCF, s'élève à 10,1 MdF dont près de 60% en province. Cet effort important se concentre dans les réseaux à site propre (TCSP).

## Le transport aérien

### La problématique spécifique au mode.

En France comme chez nos voisins européens, le transport aérien se caractérise par sa dimension internationale très marquée. Compte tenu de cette particularité et contrairement à l'optique retenu pour les modes terrestres, le compte satellite privilégie la notion de dépense (courante) nationale de transport aérien qui couvre directement ou indirectement (à travers les consommations intermédiaires) l'ensemble des activités du domaine, de préférence à la notion de dépense (courante) intérieure qui n'est opératoire que pour l'activité de gestion d'infrastructures qui comprend, en l'espèce, les aéroports et la navigation aérienne.

### Dépense courante (nationale) et dépense en capital.

La dépense courante nationale de transport aérien (hors services aéroportuaires ou de navigation qui sont des consommations intermédiaires des transporteurs) s'élève à 58,2 MdF dont près de 90% sont le fait de voyageurs (51 MdF). Les ménages contribuent à hauteur de 38% à cette dépense, la part des autres usagers, les voyages d'affaires, (entreprises, mais aussi administrations publiques) s'élève à 35,2 MdF (61%) et le solde d'environ 600 millions de F est constitué de différents transferts :

TABLEAUD.8

La dépense courante pour le transport aérien en 1992 (MdF)

	Voyag.	March.	Infra.	Total
Cons. fin. des ménages	22,4			22,4
Cons. intermédiaire	28,0	5,0	2,2	35,2
Transferts courants	0,6	0,1		0,6
Dép. cour. nationale	51,0	5,1	2,2	58,2

TABLEAUD.9

La dépense en capital pour le transport aérien en 1992 (MdF)

	Voyag.	March.	Infra.	Total
FBCF	7,2	0,9	5,0	13,1

subventions aux usagers notamment pour la Corse (au titre de la continuité territoriale), aux compagnies, à la collecte de fret, participation de l'Etat aux ressources courantes du Budget annexe de l'aviation civile.

La dépense en capital est constituée des investissements des différentes parties prenantes (compagnies aériennes, aéroports, navigation aérienne et divers auxiliaires) pour un montant de 13,1 MdF.

Ce mode se caractérise aussi, en termes de financement des infrastructures, par une forte contribution des usagers.

### Le transport maritime

#### La problématique spécifique au mode.

La problématique du transport maritime se rapproche de celle de l'aérien en ce qu'il a lui aussi une importante composante internationale. Mais contrairement au transport aérien, la majeure partie du chiffre d'affaires du maritime se fait dans le transport de marchandises.

La dépense courante sera donc appréhendée dans sa dimension nationale qui couvre l'activité des transporteurs et, par le biais de leurs consommations intermédiaires, celle des gestionnaires des ports maritimes et des nombreux auxiliaires du domaine : collecte de fret, manutention, phares et balises,...). Le nombre d'intervenants dans la filière maritime est grand et le taux d'intermédiation de ce mode s'en trouve particulièrement élevé.

#### Dépense courante et dépense en capital.

Estimée à près de 28 MdF, la dépense courante nationale de transport maritime résulte, essentiellement des consommations intermédiaires de marchandises qui représentent plus de 90% du total : fret proprement dit, mais aussi consommation des entreprises en services d'organisation, phares et balises. Le transport de voyageurs (hors transferts spécifiques) et les dépenses d'exploitation des infrastructures (manutention aux frais des chargeurs résidents, droits de port marchandises) s'élèvent, respectivement, à 2,4 et 1,1 MdF.

Les transferts courants sont principalement constitués des subventions destinées à favoriser les traversées des voyageurs vers la Corse, au titre de la continuité territoriale (622 millions de F).

Quant à la dépense en capital du domaine, elle s'établit globalement à 7 MdF dont 4,6 MdF pour les compagnies et 1,3 MdF pour les ports.

TABLEAUD.10

La dépense courante pour le transport maritime en 1992 (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
Cons. finale des mén.	1,8			1,8
Cons. intermédiaire		24,3	1,0	25,3
Transferts courants	0,6	0,1	0,1	0,8
Dép. cour. nationale	2,4	24,4	1,1	27,9

TABLEAUD.11

La dépense en capital pour le transport maritime en 1992 (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
FBCF	0,5	5,2	1,4	7,0
Transferts		0,1		0,1
Dép. en capital	0,5	5,2	1,4	7,0

### Le transport fluvial et par conduite

#### La problématique spécifique au domaine couvert.

C'est par commodité que l'on a regroupé ici ces deux modes dont le seul point commun est qu'ils servent à transporter des "marchandises" à titre principal (transport fluvial) ou exclusif (conduites).

A l'instar des autres modes, le transport fluvial recouvre deux types d'activités bien distincts : l'exploitation fluviale et la gestion de l'infrastructure qui est à la charge de l'administration publique par le biais notamment d'un "organisme divers d'administration centrale" (ODAC) : Voies navigables de France (VNF).

Quant au transport par conduite qui correspond à une activité tout à fait spécifique, il n'est repris ici que parce que les comptes nationaux le classent parmi les transports terrestres.

La distinction entre dépense courante nationale et intérieure n'a pas de sens pour les gestionnaires d'infrastructures fluviales dont l'activité ne peut être saisie que dans une optique "intérieure". En revanche, comme des données sur les échanges extérieurs des transporteurs fluviaux et du transport par conduite sont disponibles, il est possible de calculer pour ces activités une dépense courante nationale et une dépense courante intérieure.

#### Dépense courante et dépense en capital.

La dépense courante nationale de transport fluvial s'élève à 3,6 MdF répartis entre les transporteurs (900 millions de F au titre des voyageurs et 1 milliard au titre des marchandises selon l'enquête annuelle d'entreprises) et les gestionnaires d'infrastructures (VNF, mais aussi la Compagnie nationale du Rhône : 1,7 MdF). Il est important de souligner que la dépense courante des gestionnaires d'infrastructures inclut la mise à la disposition de VNF de 5000 agents du ministère de l'équipement représentant un coût de 1,1 MdF.

La dépense courante du transport par conduite, exclusivement constituée de consommations intermédiaires, s'élève, quant à elle, à 2,1 MdF auxquels s'ajoutent 100 millions de F d'exportations.

S'agissant de la dépense en capital, le compte satellite aboutit aux résultats suivants : 160 millions de F de la part des transporteurs fluviaux, près de 500 millions de la part de VNF (dont 76 millions de transferts en capital) et 307 millions de F investis par les entreprises gérant le transport par conduite.

TABLEAUD.11

La dépense courante pour le transport fluvial et par conduite en 1992 (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
<b>A - Fluvial</b>				
Cons. finale	0,7		0,3	1,0
Cons. intermédiaire	0,1	1,0	0,3	1,5
Transferts cour.			0,0	0,0
Personnel de l'Etat			1,1	1,1
<b>Dép. cour.</b>	<b>0,9</b>	<b>1,0</b>	<b>1,7</b>	<b>3,6</b>
<b>B - Conduites</b>				
Cons. int.		2,1		2,1
Exportations		0,1		0,1
<b>Dép. cour.intér.</b>		<b>2,2</b>		<b>2,2</b>

TABLEAUD.12

La dépense en capital pour le transport fluvial et par conduite en 1992 (MdF)

	Voy.	March.	Infra.	Total
A - Fluvial	0,0	0,1	0,5	0,7
B - Conduite		0,3		0,3

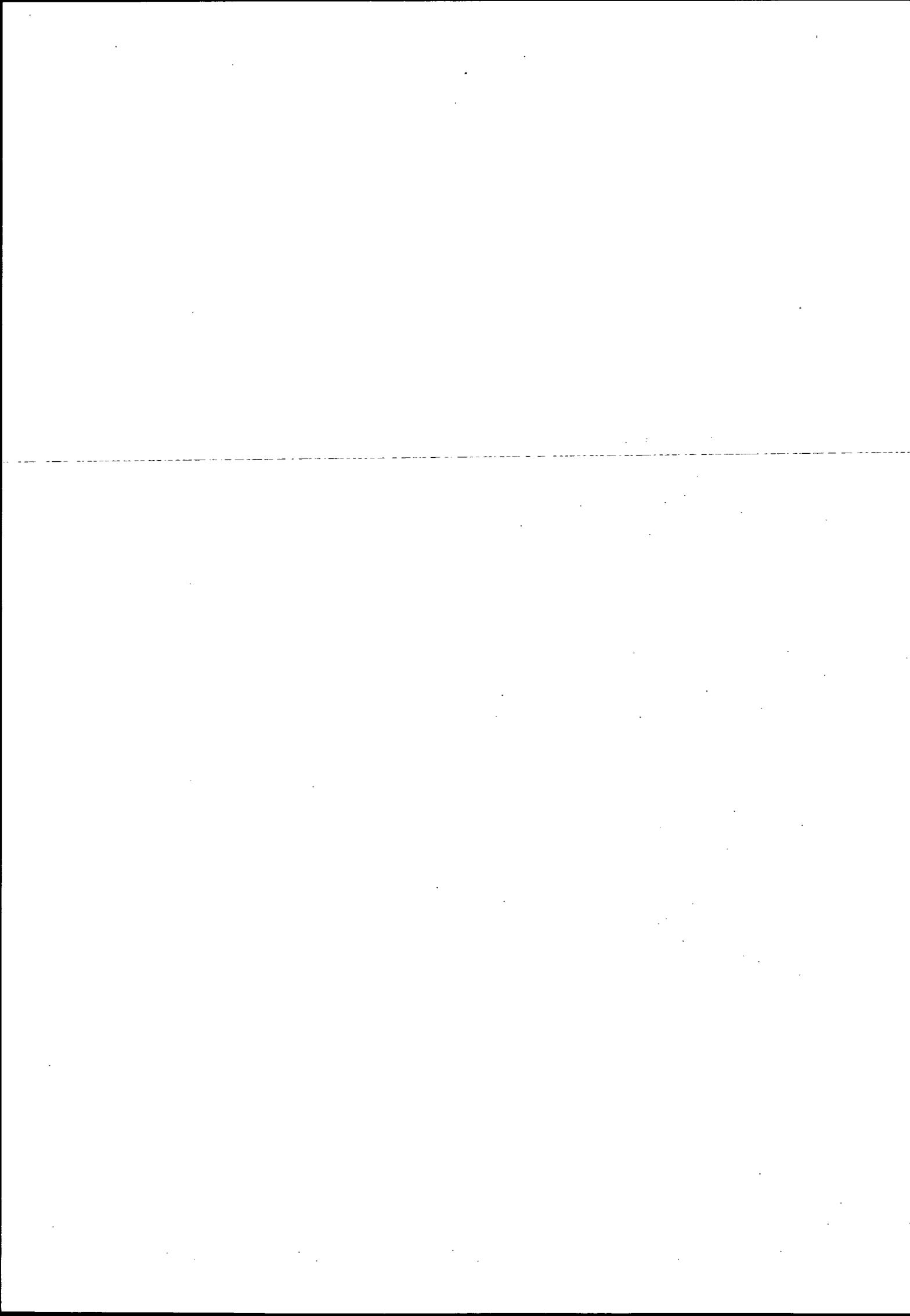
### Et après ?

Après cette première étape, le travail du secrétariat de la CCTN se poursuivra sur ce chantier dans trois directions :

l'amélioration de l'existant, notamment en ce qui concerne l'analyse du financement de la dépense en capital

la pérennisation de l'exercice pour pouvoir à terme disposer de séries. D'une part, un exercice de rétopolation sera mené sur l'année 1987. D'autre part, à partir de l'exercice 1993, on basculera dans un nouveau système de comptes de la nation (le SCN de l'ONU). Ensuite, cette exercice sera répété régulièrement.

Comme annoncé plus haut, on affinera l'analyse en segmentant plus précisément les activités. La priorité sera donnée, dans un premier temps, aux transports urbains (TCU, voiture particulières, marchandises), en segmentant aussi les espaces, selon le type d'agglomération.

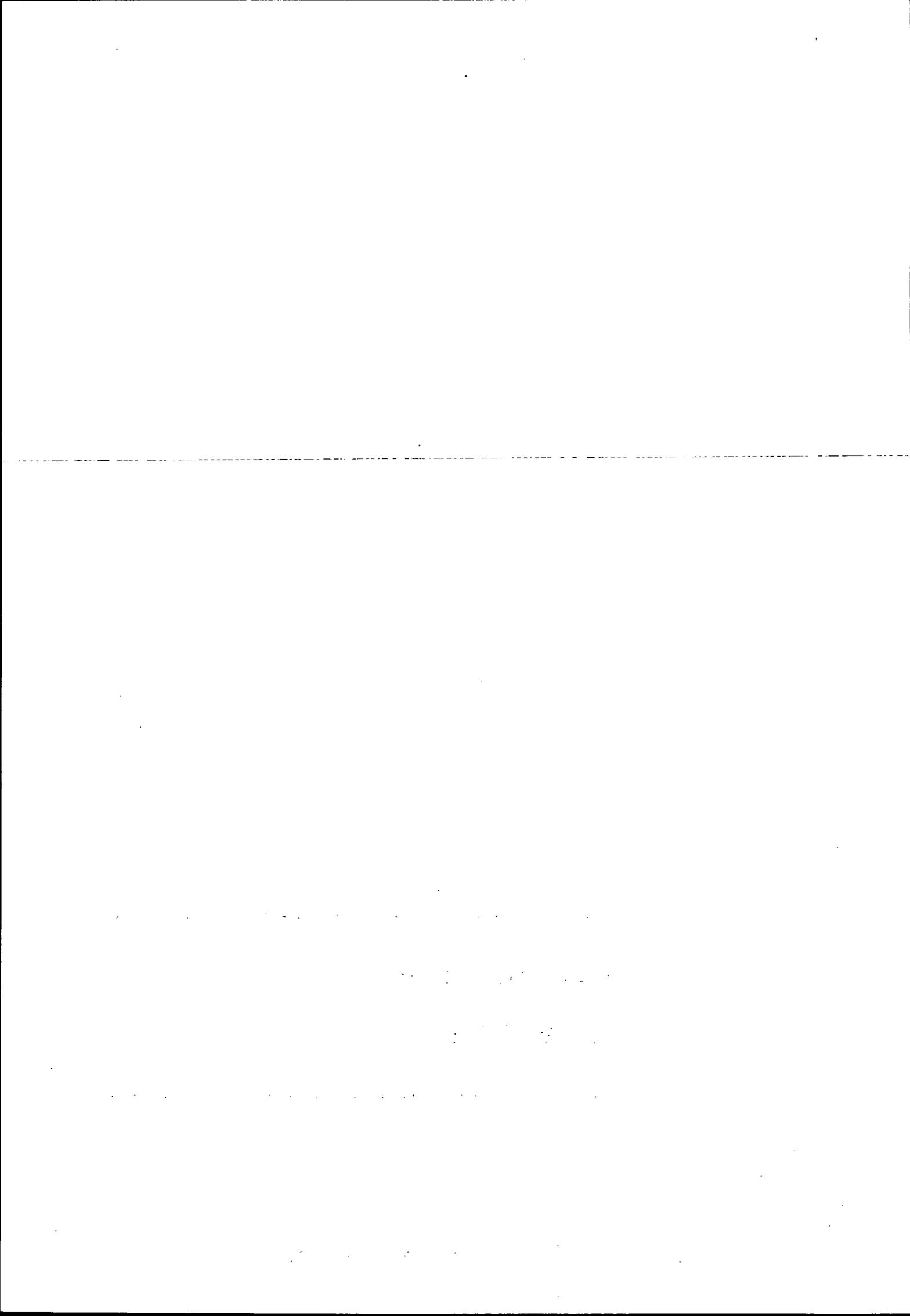


---

**TROISIEME PARTIE**

**Les annexes**

---



## NOMENCLATURE D'ACTIVITÉS FRANÇAISE (NAF)

### 60 Transports terrestres

- 60.1 Transports ferroviaires
  - 60.1Z Transports ferroviaires
- 60.2 Transports urbains et routiers
  - (60.21 *Transports réguliers de voyageurs = 60.2A + 60.2B + 60.2C*) :
    - 60.2A Transports urbains de voyageurs
    - 60.2B Transports routiers réguliers de voyageurs
    - 60.2C Téléphériques, remontées mécaniques
    - 60.2E Transports de voyageurs par taxis
    - 60.2G Autres transports routiers de voyageurs
  - (60.24 *Transports routiers de marchandises = 60.2L + 60.2M + 60.2N + 60.2P*) :
    - 60.2L Transports routiers de marchandises de proximité
    - 60.2M Transports routiers de marchandises interurbains
    - 60.2N Déménagement
    - 60.2P Location de camions avec conducteur
- 60.3 Transports par conduites
  - 60.3Z Transports par conduites

### 61 Transports par eau

- 61.1 Transports maritimes et côtiers
  - (61.10 *Transports maritimes et côtiers = 61.1A + 61.1B*) :
    - 61.1A Transports maritimes
    - 61.1B Transports côtiers
- 61.2 Transports fluviaux
  - 61.2Z Transports fluviaux

### 62 Transports aériens

- 62.1 Transports aériens réguliers
  - 62.1Z Transports aériens réguliers
- 62.2 Transports aériens non réguliers
  - 62.2Z Transports aériens non réguliers
- 62.3 Transports spatiaux
  - 62.3Z Transports spatiaux

### 63 services auxiliaires des transports

- 63.1 Manutention et entreposage
  - (63.11 *Manutention = 63.1A + 63.1B*) :
    - 63.1A Manutention portuaire
    - 63.1B Manutention non portuaire
  - (63.12 *Entreposage = 63.1D + 63.1E*) :
    - 63.1D Entreposage frigorifique
    - 63.1E Entreposage non frigorifique
- 63.2 Gestion d'infrastructures de transports
  - 63.2A Gestion d'infrastructures de transports terrestres
  - 63.2C Services portuaires, maritimes et fluviaux
  - 63.2E Services aéroportuaires
- 63.3 Agences de voyage
  - 63.3Z Agences de voyage
- 63.4 Organisation de transport de fret
  - (63.40 *Organisation du transport de fret = 63.4A + 63.4B + 63.4C*) :
    - 63.4A Messagerie, fret express
    - 63.4B Affrètement
    - 63.4C Organisation des transports internationaux

Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

71.1Z	Location de véhicules automobiles
71.2	Location d'autres matériels de transport
74.8G	Routage
80.4A	Ecoles de conduite
85.1J	Ambulances
90.0B	Enlèvement et traitement des autres déchets

La Nomenclature d'Activités Française (NAF) se substitue à la nomenclature NAP 73. Elle constitue un "cadre statistique d'intérêt général" et doit être utilisée dans les règlements, les études et les répertoires de l'administration. En janvier 1993, les codes d'Activité Principale Exercée (APE) des entreprises et établissements dans le répertoire Sirene ont été recodifiés dans cette nouvelle nomenclature. Toutefois, pour la Comptabilité Nationale, le changement de nomenclature n'interviendra qu'à partir des comptes portant sur 1997. Des discussions sont en cours au niveau européen pour déterminer une nomenclature plus agrégée que la NACE, nomenclature européenne dont est issue la NAF, dans laquelle seront élaborés les Comptes Nationaux.

La nomenclature NAF résulte donc d'un éclatement de la nomenclature d'activités européenne NACE, et coïncide avec celle-ci sur les trois premiers chiffres des codes (des sections aux groupes). Elle est organisée en 5 niveaux :

--> sections : 17 postes codés sur une lettre. Les transports et communications constituent la section I.

--> sous-sections : 31 rubriques repérées par deux lettres. Les transports et communications sont encore fusionnés dans la sous-section II.

--> divisions : 60 postes codés sur deux chiffres

--> groupes : 240 postes codés sur trois chiffres

--> classes : 500 postes dans la NACE codés sur 4 chiffres, 700 postes pour la NAF sur 3 chiffres + une lettre

Par rapport au périmètre des transports délimité par les codes NAP de 68 à 74, les classes NAF 60 à 63 comportent en plus les remontées mécaniques (NAP 8611 et NAF 60.2C), et omettent le routage (NAP 7410 et NAF 74.8G). Le tableau ci-dessous montre que ces différences de champ représentent moins de 5% des effectifs salariés. Les postes les plus affectés par le changement de nomenclature sont ceux des services d'auxiliaires de transport, à cause du routage. Ainsi, 9% de la NAP S73-4 se retrouve en dehors du nouveau champ des transports. D'autre part, pour la NAF, 40% des effectifs des établissements classés dans le groupe 631 (manutention et entreposage) étaient hors du champ des transports dans l'ancienne nomenclature. Le poste NAF 63.1E (entreposage non frigorifique) est composé à 60% de postes NAP (très divers) exclus des transports T31. Les établissements classés à la rubrique NAF 63.3Z ("agences de voyage") étaient fréquemment hors du champ NAP des transports (dans 20% des cas, pondérés par les effectifs salariés). Ceci s'explique par l'agrégation dans la nouvelle nomenclature des offices de tourisme (NAP 9712) aux agences de voyage. Notons enfin que le poste NAP 6925 (location de véhicules industriels) se retrouve dans 14% des cas exclu des transports-nouvelle définition (cas de la location sans chauffeur).

Dans les comptes des entreprises, l'évolution 93/92 a été estimée à partir des EAE portant sur les années 92 et 93. En effet, pour l'année 1992, une double codification des entreprises est disponible, en NAP et NAF. Le problème de modification du champ des transports, et donc de l'EAE, entre ces deux années demeure toutefois.

Pour les créations d'entreprises, fournies en NAF à partir de janvier 93, elles ont été reventilées en NAP par une clé de passage issue de Sirene, telle que le total des créations d'entreprises de la NAP T31 soit égal à celui du nouveau champ des transports (NAF 60 à 63).

**Table de passage entre les nomenclatures NAP et NAF**

en % des effectifs des établissements

	S68 rail	S691 TRM	S692 TRV	S70 fluvial	S71 maritime	S72 air	S73-4 auxiliaire	T31 transport	hors T31
<b>ventilation NAP / NAF</b>									<b>par NAF :</b>
601 rail	100							22	0
602 tr urbain & routier	0	97,1	96,8		0,5		0,2	44	2,6
603 oléoducs			0,9					0,2	0
611 tr maritime					97,2		0	0,8	0,5
612 tr fluvial				99,9				0,2	0,3
621 tr aérien régulier						79,4	0	5,7	0,1
622 tr aérien non régulier						16,7		1,2	0,1
631 manut & entreposage		0,1	0,1				16	3,9	40,7
632 infrastructures de transp							19,2	4,7	0,1
633 agences de voyage							14,4	3,5	20
634 organisation transp fret		1,4	0		0,3		41	10,4	0,2
hors classes NAF 60 à 63	0	1,5	2,2	0,1	2,1	3,9	9,1	3,3	
<b>ventilation NAF / NAP</b>									
<b>classes NAF 60 à 63</b>	<b>21,7</b>	<b>25,7</b>	<b>18,2</b>	<b>0,2</b>	<b>0,8</b>	<b>6,8</b>	<b>21,8</b>	<b>95,3</b>	<b>4,7</b>

Source: Insee (Sirene de mai 1993 et calculs SES)

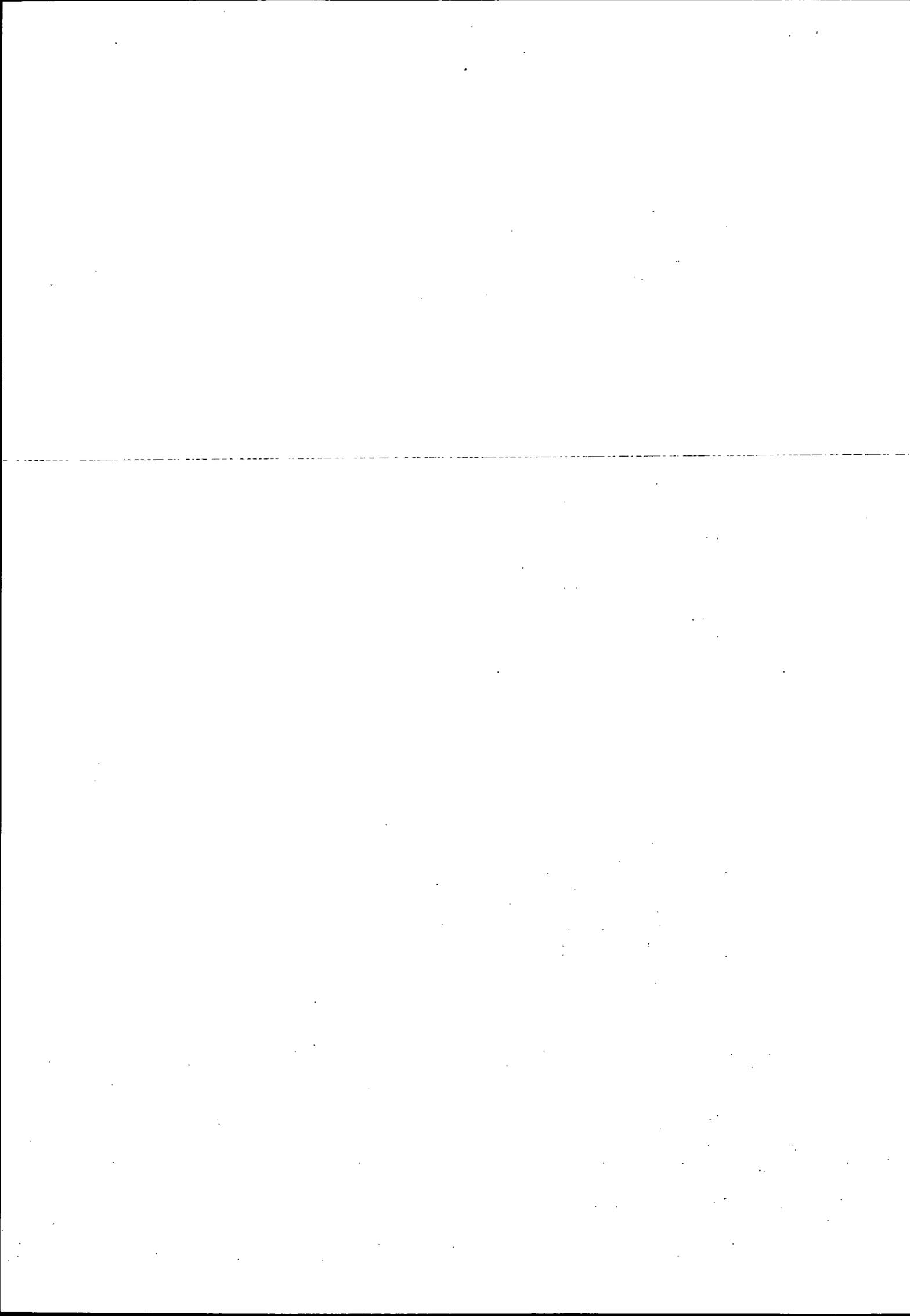
Note : Lire ainsi : Les établissements classés avant le 1er janvier 1993 dans le poste NAP S691 et reclassés dans la NAF 602 représentent 97,1% des salariés des établissements du S691. Les établissements classés par la NAF dans les transports et qui n'en faisaient pas partie dans l'ancienne nomenclature représentent 4,7% des salariés des transports-nouvelle définition.

## NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

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

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

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



# 1 - L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

TABLEAU 1.1

Equilibre du PIB : partage volume-prix de 1990 à 1995 - aux prix de l'année précédente  
(niveaux en MdF et % d'évolution)

	1990					1991					1992				
	% Vol.	Volume	% Prix	Valeur	% Val.	% Vol.	Volume	% Prix	Valeur	% Val.	% Vol.	Volume	% Prix	Valeur	% Val.
1 PIB	2,4%	6 310	3,2%	6 509	5,7%	0,8%	6 560	3,3%	6 776	4,1%	1,0%	6 846	2,2%	7 000	3,3%
2 PIB march.	2,6%	5 335	3,0%	5 494	5,7%	0,4%	5 518	3,3%	5 699	3,7%	0,7%	5 742	1,9%	5 853	2,7%
3 Importations	6,2%	1 490	-1,4%	1 470	4,8%	2,8%	1 511	0,2%	1 514	3,0%	1,3%	1 534	-2,7%	1 494	-1,4%
4 TOT. R=E	3,1%	7 801	2,3%	7 979	5,5%	1,1%	8 071	2,7%	8 291	3,9%	1,1%	8 380	1,3%	8 493	2,4%
5 Exportations	5,1%	1 483	-1,0%	1 468	4,0%	4,2%	1 529	0,6%	1 538	4,8%	5,0%	1 615	-1,6%	1 588	3,3%
6 Cons. Finale	2,4%	4 890	3,2%	5 049	5,7%	1,5%	5 127	3,3%	5 295	4,9%	1,8%	5 388	2,6%	5 529	4,4%
7 * dt Mén.	2,4%	3 745	3,1%	3 861	5,6%	1,2%	3 906	3,4%	4 038	4,6%	1,3%	4 090	2,4%	4 190	3,8%
8 * dt APU	2,0%	1 129	3,7%	1 170	5,8%	2,7%	1 203	3,0%	1 239	5,9%	3,3%	1 280	3,1%	1 320	6,6%
9 FBCF	2,9%	1 353	2,8%	1 391	5,8%	-0,1%	1 389	3,4%	1 437	3,3%	-3,2%	1 391	1,0%	1 405	-2,2%
10 * dt Mén.	0,3%	354	4,4%	369	4,7%	-4,2%	354	4,3%	369	-0,1%	-4,3%	353	0,8%	356	-3,6%
11 * dt APU	0,8%	207	2,5%	212	3,4%	5,3%	223	3,2%	230	8,7%	3,7%	239	1,4%	242	5,2%
12 * dt SQS-EI	4,4%	750	2,2%	766	6,7%	-0,1%	766	3,1%	789	3,0%	-2,1%	773	1,2%	782	-0,9%
13 Var. Stocks	24,9%	74	-4,1%	71	19,7%	N.S.	26	N.S.	21	N.S.	N.S.	-14	N.S.	-29	N.S.

	1993					1994					1995				
	% Vol.	Volume	% Prix	Valeur	% Val.	% Vol.	Volume	% Prix	Valeur	% Val.	% Vol.	Volume	% Prix	Valeur	% Val.
1 PIB	-1,3%	6 909	2,4%	7 077	1,1%	2,6%	7 262	1,8%	7 390	4,4%	2,1%	7 547	1,7%	7 675	3,9%
2 PIB march.	-2,0%	5 737	2,2%	5 866	0,2%	2,7%	6 022	1,8%	6 128	4,5%	2,1%	6 260	1,5%	6 351	3,6%
3 Importations	-3,4%	1 443	-2,7%	1 405	-5,9%	6,9%	1 502	1,4%	1 523	8,4%	5,0%	1 599	1,2%	1 619	6,3%
4 TOT. R=E	-1,7%	8 353	1,5%	8 482	-0,1%	3,3%	8 764	1,7%	8 913	5,1%	2,6%	9 146	1,6%	9 294	4,3%
5 Exportations	-1,2%	1 568	-0,8%	1 556	-2,0%	6,5%	1 657	1,6%	1 684	8,2%	5,4%	1 775	1,5%	1 802	7,0%
6 Cons. Finale	0,9%	5 576	2,4%	5 712	3,3%	1,3%	5 788	1,9%	5 900	3,3%	1,4%	5 984	1,9%	6 098	3,4%
7 * dt Mén.	0,1%	4 193	2,3%	4 291	2,4%	1,4%	4 350	2,1%	4 442	3,5%	1,7%	4 517	1,8%	4 598	3,5%
8 * dt APU	3,4%	1 366	2,7%	1 403	6,2%	1,1%	1 419	1,4%	1 439	2,5%	0,7%	1 449	2,2%	1 481	2,9%
9 FBCF	-6,9%	1 308	0,2%	1 311	-6,7%	1,0%	1 325	0,5%	1 332	1,6%	2,8%	1 370	0,8%	1 381	3,6%
10 * dt Mén.	-7,4%	329	0,8%	332	-6,6%	2,1%	339	0,4%	341	2,6%	3,1%	351	0,9%	354	4,0%
11 * dt APU	-0,9%	240	0,5%	242	-0,3%	-0,3%	241	0,3%	241	0,0%	-1,4%	238	0,9%	240	-0,5%
12 * dt SQS-EI	-8,4%	716	-0,1%	716	-8,5%	1,3%	725	0,7%	730	2,1%	4,3%	761	0,8%	768	5,1%
13 Var. Stocks	N.S.	-101	-2,7%	-98	N.S.	N.S.	-6	N.S.	-3	N.S.	N.S.	17	N.S.	13	N.S.

TABLEAU 1.2

Equilibre du PIB : volume aux prix de 1980  
(% d'évolution de 1980 à 1995)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
1 PIB	1,2%	2,5%	0,7%	1,3%	1,9%	2,5%	2,3%	4,5%	4,3%	2,5%	0,8%	1,2%	-1,3%	2,8%	2,2%
2 PIB march.	1,0%	2,4%	0,5%	1,2%	1,9%	2,7%	2,4%	4,8%	4,9%	2,7%	0,4%	0,9%	-2,0%	2,9%	2,2%
3 Importations	-2,1%	2,6%	-2,7%	2,7%	4,5%	7,1%	7,7%	8,6%	8,1%	6,1%	3,0%	1,2%	-3,5%	6,7%	5,0%
4 TOT. R=E	0,6%	2,6%	0,1%	1,6%	2,4%	3,4%	3,3%	5,3%	5,0%	3,3%	1,3%	1,2%	-1,8%	3,6%	2,8%
5 Exportations	3,7%	-1,7%	3,7%	7,0%	1,9%	-1,4%	3,1%	8,1%	10,2%	5,4%	4,1%	4,9%	-0,4%	6,0%	5,9%
6 Cons. Finale	2,3%	3,5%	1,2%	1,1%	2,4%	3,4%	2,8%	3,3%	2,4%	2,6%	1,7%	1,8%	1,0%	1,3%	1,5%
7 * dt Mén.	2,1%	3,5%	0,9%	1,1%	2,4%	3,9%	2,9%	3,3%	3,1%	2,7%	1,4%	1,4%	0,2%	1,4%	1,8%
8 * dt APU	3,1%	3,8%	2,1%	1,2%	2,3%	1,7%	2,8%	3,4%	0,4%	2,1%	2,8%	3,4%	3,5%	1,1%	0,6%
9 FBCF	-1,9%	-1,4%	-3,6%	-2,6%	3,2%	4,5%	4,8%	9,6%	7,9%	2,8%	0,0%	-2,8%	-6,7%	1,3%	2,8%
10 * dt Mén.	-3,1%	-6,3%	-2,6%	-4,4%	-2,1%	1,3%	3,3%	7,1%	7,1%	0,3%	-4,1%	-4,5%	-7,8%	2,0%	3,0%
11 * dt APU	3,3%	4,7%	-3,6%	-0,5%	9,8%	3,2%	3,3%	13,8%	6,5%	0,7%	5,4%	3,9%	-0,4%	-0,4%	-1,1%
12 * dt SQS-El	-2,9%	-0,1%	-4,4%	-2,8%	4,3%	6,3%	5,9%	9,5%	9,0%	4,4%	0,1%	-1,6%	-8,1%	1,7%	4,2%
13 Var. Stocks	N.S.	N.S.	N.S.	-86%	N.S.	N.S.	13,1%	15,9%	31,1%	14,2%	-58%	N.S.	N.S.	N.S.	93,3%

## 2. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

TABLEAU A2.1

Le trafic intérieur de voyageurs

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Véhicules particuliers</b>	<b>483,7</b>	<b>489,6</b>	<b>515,6</b>	<b>533,3</b>	<b>556,4</b>	<b>570,6</b>	<b>585,6</b>	<b>599,1</b>	<b>617,0</b>	<b>629,8</b>	<b>651,2</b>	<b>664,3</b>
<b>Autobus, autocars</b>	<b>40,3</b>	<b>37,0</b>	<b>39,4</b>	<b>42,0</b>	<b>41,8</b>	<b>40,2</b>	<b>41,3</b>	<b>42,9</b>	<b>41,8</b>	<b>42,0</b>	<b>42,6</b>	<b>40,5</b>
urbain (hors IdF)	5,2	4,5	4,5	5,0	4,9	4,7	4,5	4,8	5,0	5,0	5,3	5,2
interurbain (hors IdF)	5,8	5,6	5,4	5,9	5,4	5,3	6,0	5,9	5,7	5,2	5,2	5,5
Ile-de-France (urb.+interurb.hors RATP)	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3	1,2	1,6	1,5	1,4	1,4	1,4	1,5
scolaire	6,1	5,3	5,7	5,9	5,7	5,5	5,6	5,9	5,5	5,8	5,8	5,6
personnel	5,3	4,5	4,6	4,6	3,8	3,5	3,1	3,3	2,9	2,7	2,8	2,3
occasionnel	14,8	14,1	15,8	17,3	18,6	18,0	18,3	19,4	19,2	19,6	19,8	18,4
autobus RATP	2,1	2,1	2,1	2,0	2,1	2,2	2,2	2,1	2,2	2,2	2,3	2,0
<b>Transports en commun ferroviaires</b>	<b>69,1</b>	<b>71,1</b>	<b>68,7</b>	<b>68,8</b>	<b>72,2</b>	<b>73,8</b>	<b>73,9</b>	<b>72,3</b>	<b>73,1</b>	<b>68,6</b>	<b>69,0</b>	<b>64,5</b>
SNCF	60,2	61,9	59,6	59,7	62,9	64,0	63,7	62,4	63,0	58,6	58,9	55,6
dont : TGV	7,7	8,7	8,9	9,8	10,5	11,5	14,9	17,9	19,0	18,9	20,5	21,4
réseau principal hors TGV	43,7	44,1	41,5	40,6	42,9	42,7	38,9	34,5	34,0	29,8	28,9	25,7
TER (*)	5,4	5,6	5,6	5,6	6,0	6,0	6,1	7,8	7,6	7,6	7,4	6,7
banlieue parisienne	8,8	9,1	9,2	9,3	9,5	9,8	10,0	10,0	10,1	9,9	9,5	8,5
RATP (métro+RER)	8,7	8,9	8,7	8,7	8,8	9,3	9,7	9,4	9,5	9,3	9,3	8,3
métro de province	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7
<b>Transports aériens</b>	<b>7,1</b>	<b>7,4</b>	<b>8,3</b>	<b>8,9</b>	<b>9,6</b>	<b>11,0</b>	<b>11,4</b>	<b>11,4</b>	<b>11,7</b>	<b>11,8</b>	<b>12,1</b>	<b>12,3</b>
<b>Ensemble</b>	<b>600,2</b>	<b>605,2</b>	<b>632,0</b>	<b>653,1</b>	<b>680,0</b>	<b>695,7</b>	<b>712,2</b>	<b>725,6</b>	<b>743,5</b>	<b>752,2</b>	<b>774,9</b>	<b>781,6</b>

Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC

Note : (\*) y compris les "Express d'Intérêt Régional" à partir de 1991.

La décomposition des trafics par produits est ici fondée sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature d'activités et de produits de l'Insee. On a retenu 14 ensembles : produits agro-alimentaires (NAP : U01, U02 - NST 0,1, 7); combustibles minéraux solides (T04 - NST2); produits pétroliers (S053 - NST 3); minerais (S09, S12 - NST 4); sidérurgie (S10, S11 - NST 5a); fonderie (S13, T13 - NST 5b); matériaux de construction (T09 - NST 6a); chimie de base (S171 - NST 6b, 8a); papier (T21 - NST 8b); chimie organique (S172 - NST 8c); machines et matériels de transport (T16 - NST 9a); machines (T14 - NST 9b); verres (T10 - NST 9c); produits manufacturés (U05b, U06). Ce regroupement très sommaire a pour objet de situer l'évolution des trafics par rapport à celle de la production.

TABLEAU A2.3

Trafic intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

en milliards de tonnes-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Produit agro-alimentaire	17,2	16,7	14,7	14,5	14,6	14,6	14,0	13,5	13,4	11,9	11,0	10,6
Combust. minér. solides	3,5	2,7	2,4	2,4	2,2	2,4	2,0	2,0	2,0	1,5	1,5	1,4
Produits pétroliers	4,1	3,9	3,8	3,4	3,5	3,6	3,7	3,8	3,6	3,3	3,2	2,8
Minerais	3,1	2,6	2,1	2,1	1,8	2,0	1,9	1,8	1,5	1,8	2,3	2,3
Sidérurgie	6,3	6,2	5,9	5,8	6,4	6,6	6,4	6,4	5,7	4,7	5,9	5,9
Fonderie	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Matériaux de construct.	5,1	5,3	5,1	5,1	5,6	5,7	5,4	5,3	5,1	4,5	5,3	5,0
Chimie de base	3,6	3,8	3,4	3,6	3,4	3,4	3,3	3,2	3,1	2,9	3,2	3,0
Papier	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3
Chimie organique	1,1	1,0	0,9	1,1	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,6	0,5	0,5
Matériels de transport	1,8	1,8	1,9	2,1	2,1	2,2	2,1	2,0	1,9	1,4	1,6	1,7
Machines	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3
Verres	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2
Produits manufacturés	8,2	8,4	8,3	8,2	8,6	8,8	8,6	9,2	9,8	9,6	11,4	11,9
<b>Ensemble</b>	<b>55,9</b>	<b>54,2</b>	<b>50,2</b>	<b>49,8</b>	<b>50,7</b>	<b>51,6</b>	<b>49,7</b>	<b>49,4</b>	<b>48,2</b>	<b>43,6</b>	<b>47,2</b>	<b>46,4</b>

Source : SNCF

TABLEAU A2.2

Données générales sur le trafic intérieur de marchandises

en milliards de tonnes-kilomètres

Le transit n'est inclus dans les totaux qu'à partir de l'année 1990.

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>Tr. ferroviaire</b> (1)	<b>59,5</b>	<b>54,7</b>	<b>51,8</b>	<b>50,0</b>	<b>50,1</b>	<b>48,6</b>	<b>44,7</b>	<b>44,1</b>	<b>45,1</b>	<b>45,8</b>	<b>49,7</b>	<b>49,4</b>	<b>48,2</b>	<b>43,6</b>	<b>47,1</b>	<b>46,4</b>
<i>dont</i>																
<i>national</i>	39,4	36,2	35,1	33,9	32,7	32,4	30,4	30,1	30,3	30,1	29,0	28,7	27,3	24,7	25,7	24,3
<i>importations</i>	8,9	7,9	7,2	6,8	7,0	6,3	5,8	5,5	5,7	6,2	6,2	5,7	5,7	4,7	5,6	5,9
<i>exportations</i>	11,2	10,6	9,4	9,4	10,4	10,0	8,5	8,5	9,1	9,5	8,8	9,1	8,9	8,2	8,6	8,5
<i>transit</i>	5,2	5,1	5,0	5,1	5,7	5,6	5,5	5,7	5,6	5,7	5,7	5,9	6,3	6,0	7,3	7,6
<b>Transport routier</b>	<b>136,4</b>	<b>126,4</b>	<b>123,1</b>	<b>120,0</b>	<b>121,9</b>	<b>124,5</b>	<b>130,5</b>	<b>140,3</b>	<b>156,8</b>	<b>164,4</b>	<b>191,2</b>	<b>195,9</b>	<b>200,4</b>	<b>196,2</b>	<b>207,9</b>	<b>221,0</b>
1 - pavillon français (2)	<b>127,4</b>	<b>116,6</b>	<b>113,9</b>	<b>110,4</b>	<b>111,8</b>	<b>113,6</b>	<b>118,6</b>	<b>127,4</b>	<b>142,5</b>	<b>149,1</b>	<b>153,6</b>	<b>157,2</b>	<b>160,5</b>	<b>155,1</b>	<b>163,3</b>	<b>175,3</b>
1.1 <i>national (CU&gt;3t.)</i>	106,0	95,7	93,2	89,3	89,3	90,1	94,1	101,0	112,4	117,6	117,6	120,2	122,2	117,9	124,1	135,0
1.2 <i>internat. (CU&gt;3t.)</i>	11,7	10,7	9,9	9,8	10,8	11,2	11,7	13,1	16,2	17,3	20,2	20,4	21,9	20,4	22,4	23,4
1.3 <i>Tr. CU&lt;3t.</i>	9,7	10,2	10,8	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0	14,3	14,5	14,9	14,7	15,1	15,3	15,5
1.4 <i>Transit</i> (3)	nd.	1,3	1,6	1,7	1,7	1,5	1,4									
2 - pavillon étranger	9,0	9,8	9,2	9,7	10,1	10,8	11,9	13,0	14,3	15,3	37,6	38,8	39,9	41,1	44,6	45,7
2.1 <i>transit pavillon étr.</i>	nd.	22,1	23,2	24,1	26,6	28,5	29,2									
2.2 <i>Autres pavillon étr.</i>	9,0	9,8	9,2	9,7	10,1	10,8	11,9	13,0	14,3	15,3	15,6	15,6	15,8	14,5	16,0	16,5
<b>Navig. intérieure</b> (4)	<b>10,9</b>	<b>9,9</b>	<b>9,1</b>	<b>8,5</b>	<b>8,0</b>	<b>7,6</b>	<b>7,0</b>	<b>6,7</b>	<b>6,6</b>	<b>6,8</b>	<b>7,2</b>	<b>6,8</b>	<b>6,9</b>	<b>6,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,9</b>
<i>dont</i>																
<i>national</i>	7,1	6,5	5,9	5,4	5,0	4,5	4,1	3,9	3,7	3,9	4,3	4,3	4,3	3,5	3,1	3,2
<i>importations</i>	1,6	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3	1,2	1,1	1,0	1,1	1,2
<i>exportations</i>	2,2	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,6	1,5	1,7	1,5	1,6	1,4	1,5	1,5	1,4	1,6
<i>transit</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>Oléoducs</b> (5)	<b>34,6</b>	<b>28,8</b>	<b>25,3</b>	<b>26,0</b>	<b>25,7</b>	<b>24,1</b>	<b>26,9</b>	<b>25,7</b>	<b>29,3</b>	<b>23,0</b>	<b>20,5</b>	<b>22,7</b>	<b>23,4</b>	<b>23,3</b>	<b>22,2</b>	<b>22,2</b>
<b>Ens. modes terres.</b>	<b>241,4</b>	<b>219,8</b>	<b>209,3</b>	<b>204,5</b>	<b>205,7</b>	<b>204,8</b>	<b>209,1</b>	<b>216,8</b>	<b>237,9</b>	<b>240,0</b>	<b>268,6</b>	<b>274,9</b>	<b>278,9</b>	<b>269,1</b>	<b>282,8</b>	<b>295,4</b>

Note: (1) Source : SNCF. Trafic total : t-km taxés sur le réseau ou en provenance d'autres réseaux ; trafic par wagons non compris les wagons de particuliers et les transports routiers ni les expéditions.

(2) Source : DAEI / SES (enquête TRM). Trafic intérieur des véhicules immatriculés en France, d'au moins 3 t. de PTCU et de moins de 15 ans d'âge. Les chiffres publiés ici ont été réévalués jusqu'en 1989, pour tenir compte d'une modification de l'enquête à partir de 1990. 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.

(3) Il s'agit du transit des véhicules français de plus de 3t de PTCU.

(4) Source : Voies Navigables de France. Le transit rhénan est exclu pour toutes les années.

(5) Source : Ministère de l'Industrie - Direction des Hydrocarbures - Les deux dernières années sont provisoires.

TABLEAU A2.4

Trafic intérieur fluvial de marchandises

en milliards de tonnes-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Produit agro-alimentaire	2,7	3,0	2,5	2,3	2,2	2,0	1,9	1,6	1,4	1,5	1,3	1,4
Combust. minér. solides	1,5	1,0	0,7	0,4	0,3	0,4	0,6	0,8	0,9	0,6	0,4	0,4
Produits pétroliers	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	1,0	0,8	0,7	0,7
Minerais	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Sidérurgie	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Fonderie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Matériaux de construct.	2,0	2,1	2,3	2,5	2,6	2,8	3,1	3,0	2,8	2,4	2,4	2,4
Chimie de base	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Papier	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0
Chimie organique	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Matériels de transport	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Machines	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Verres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produits manufacturés	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1
<b>Ensemble</b>	<b>8,0</b>	<b>7,6</b>	<b>7,0</b>	<b>6,7</b>	<b>6,6</b>	<b>6,8</b>	<b>7,2</b>	<b>6,8</b>	<b>6,9</b>	<b>6,0</b>	<b>5,6</b>	<b>5,9</b>

Source : VNF

Note : Le transit rhénan est exclu des trafics fluviaux sur l'ensemble de la période.

TABLEAU A2.5

Trafic intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui, hors transit en milliards de tonnes-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Produit agro-alimentaire	21,4	22,5	23,5	25,4	30,2	32,7	34,1	35,1	37,2	37,3	38,8	42,4
Combust. minér. solides	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,5
Produits pétroliers	3,1	3,1	3,3	3,7	4,0	3,9	3,7	4,3	4,4	4,5	4,2	4,5
Minerais	0,8	0,8	0,9	0,8	1,1	1,0	1,2	1,2	1,2	1,1	1,2	1,3
Sidérurgie	3,6	3,5	3,6	4,0	4,3	4,5	4,3	4,2	4,1	3,4	3,9	4,0
Fonderie	0,8	0,9	0,9	0,9	1,1	1,2	1,3	1,1	1,1	1,0	1,2	1,2
Matériaux de construct.	10,7	11,2	11,7	13,3	15,5	16,9	17,3	16,6	16,0	16,0	17,3	17,0
Chimie de base	2,8	2,8	2,7	3,0	3,4	3,4	3,6	3,0	3,0	2,9	2,8	2,6
Papier	0,6	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,8	0,7	0,7
Chimie organique	3,4	3,0	3,3	3,9	4,5	4,7	5,1	5,5	6,1	5,6	6,4	6,2
Matériels de transport	1,5	1,5	1,5	1,9	2,2	2,6	3,0	3,6	3,6	3,0	3,2	4,5
Machines	3,1	3,2	3,3	3,6	4,2	4,5	4,6	4,8	4,7	4,3	4,6	4,9
Verres	1,0	1,0	1,0	1,1	1,4	1,6	1,5	1,7	1,7	1,8	1,8	2,1
Produits manufacturés	13,9	14,4	16,3	17,7	20,2	21,8	22,4	22,5	24,1	22,8	25,1	29,9
<b>Ensemble</b>	<b>67,3</b>	<b>69,2</b>	<b>73,1</b>	<b>80,4</b>	<b>93,2</b>	<b>100,0</b>	<b>103,3</b>	<b>104,9</b>	<b>108,4</b>	<b>104,9</b>	<b>111,8</b>	<b>121,9</b>

TABLEAU A2.6

Trafic intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit en milliards de tonnes-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Produit agro-alimentaire	14,6	14,8	15,4	15,7	16,1	15,0	14,9	15,5	15,4	14,7	14,9	15,9
Combust. minér. solides	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1
Produits pétroliers	2,3	2,3	2,4	2,4	2,3	2,1	2,0	2,3	2,3	2,1	2,4	2,4
Minerais	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	0,9	1,1
Sidérurgie	0,8	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,5	0,6	0,5	0,4	0,5	0,5
Fonderie	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Matériaux de construct.	7,5	7,3	7,1	7,6	8,7	8,9	9,0	9,3	9,9	8,8	9,1	9,3
Chimie de base	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4
Papier	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
Chimie organique	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Matériels de transport	0,9	0,7	0,7	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,5	0,5	0,4	0,5
Machines	1,1	1,0	1,1	0,9	1,1	1,2	1,2	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1
Verres	0,3	0,4	0,3	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4
Produits manufacturés	3,6	3,3	3,3	3,5	3,5	3,9	3,7	3,7	3,6	3,4	3,7	4,1
<b>Ensemble</b>	<b>32,9</b>	<b>32,1</b>	<b>32,7</b>	<b>33,6</b>	<b>35,3</b>	<b>34,9</b>	<b>34,5</b>	<b>35,7</b>	<b>35,6</b>	<b>33,4</b>	<b>34,7</b>	<b>36,6</b>

Source : DAEI / SES (TRM). Séries rétroalées avant 1990.

Champ : véhicules français de charge utile supérieure à trois tonnes et de moins de 15 ans d'âge

TABLEAU A2.7

Parts modales pour le trafic de marchandises (hors transit) en % des tonnes-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Transport ferroviaire	24,4	23,7	21,4	20,3	18,9	19,1	18,4	17,8	17,0	16,0	16,2	15,1
Transport routier	59,3	60,8	62,4	64,7	65,9	68,5	70,1	70,1	70,7	71,5	72,4	74,0
Navigation intérieure	3,9	3,7	3,3	3,1	2,8	2,8	3,0	2,8	2,8	2,5	2,3	2,3
Oléoducs	12,5	11,8	12,9	11,9	12,3	9,6	8,6	9,3	9,5	9,9	9,0	8,6
<b>Tous modes</b>	<b>205,7</b>	<b>204,8</b>	<b>209,1</b>	<b>216,8</b>	<b>237,8</b>	<b>240,0</b>	<b>239,5</b>	<b>244,2</b>	<b>246,8</b>	<b>234,8</b>	<b>245,5</b>	<b>257,2</b>
<b>(niveau, en Md t-km)</b>												
<b>Hors Oléoducs, VU de moins de 3 tonnes ou pavillon étranger :</b>												
Transport ferroviaire	31,7	30,9	28,4	26,8	25,0	24,5	23,3	22,8	21,7	20,7	20,8	19,1
Transport routier	63,3	64,3	67,2	69,2	71,3	71,9	72,9	73,6	74,7	76,0	76,3	78,0
Navigation intérieure	5,0	4,8	4,4	4,1	3,7	3,6	3,8	3,6	3,6	3,3	2,9	2,9
<b>Tous modes</b>	<b>158,2</b>	<b>157,5</b>	<b>157,5</b>	<b>164,9</b>	<b>180,2</b>	<b>187,5</b>	<b>188,9</b>	<b>191,0</b>	<b>192,9</b>	<b>181,9</b>	<b>192,0</b>	<b>203,1</b>
<b>(niveau, en Md t-km)</b>												

Pour l'ensemble des modes, les transports (exprimés en t-km) sont pris hors transit et effectués sur le territoire français.

Dans la première partie du tableau, le transport routier regroupe :

- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de plus de 3t. de PTCU;
- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de moins de 3t. de PTCU;
- les transports intérieurs des poids lourds de pavillon étranger.

TABLEAU A2.8 Bilan de la circulation et des consommations de carburant de 1990 à 1995

## A2.8.1 : PARCS (véhicules immatriculés en France)

en milliers de véhicules	1990	1991	1992	1993	1994	1995	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
<b>voitures particulières</b>	<b>23 280</b>	<b>23 680</b>	<b>23 916</b>	<b>24 203</b>	<b>24 643</b>	<b>25 000</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,5%</b>
dt essence	19 760	19 655	19 340	18 997	18 722	18 378	-0,5%	-1,6%	-1,8%	-1,5%	-1,8%
dt diesel	3 520	4 025	4 576	5 206	5 921	6 622	14,3%	13,7%	13,8%	13,7%	11,8%
<b>utilitaires légers-VUL</b>	<b>4 223</b>	<b>4 348</b>	<b>4 409</b>	<b>4 441</b>	<b>4 495</b>	<b>4 555</b>	<b>3,0%</b>	<b>1,4%</b>	<b>0,7%</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,3%</b>
dt essence	2 279	2 150	1 983	1 810	1 665	1 560	-5,7%	-7,7%	-8,7%	-8,0%	-6,3%
dt diesel	1 944	2 198	2 426	2 631	2 830	2 995	13,1%	10,4%	8,5%	7,6%	5,8%
<b>VU &gt; 5T + Bus et Cars</b>	<b>603</b>	<b>610</b>	<b>617</b>	<b>609</b>	<b>608</b>	<b>613</b>	<b>1,2%</b>	<b>1,1%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>-0,2%</b>	<b>0,8%</b>
PL marchandises>5t	535	540	542	533	531	534	0,9%	0,3%	-1,6%	-0,5%	0,7%
Bus et cars	68	70	75	76	77	79	2,9%	7,1%	1,3%	1,3%	1,9%
<b>TOTAL VEHICULES</b>	<b>28 106</b>	<b>28 638</b>	<b>28 942</b>	<b>29 253</b>	<b>29 745</b>	<b>30 168</b>	<b>1,9%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,4%</b>

source usuelle CCFA

## A2.8.2 : PARCOURS MOYENS

km/véhicule	1990	1991	1992	1993	1994	1995	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
<b>voitures particulières</b>	<b>13 643</b>	<b>13 684</b>	<b>13 948</b>	<b>14 066</b>	<b>14 285</b>	<b>14 364</b>	<b>0,3%</b>	<b>1,9%</b>	<b>0,8%</b>	<b>1,6%</b>	<b>0,6%</b>
dt essence	12 113	11 970	12 040	11 977	11 977	11 774	-1,2%	0,6%	-0,5%	0,0%	-1,7%
dt diesel	22 233	22 052	22 014	21 690	21 581	21 552	-0,8%	-0,2%	-1,5%	-0,5%	-0,1%
<b>utilitaires légers</b>	<b>15 893</b>	<b>16 359</b>	<b>16 595</b>	<b>16 749</b>	<b>16 961</b>	<b>17 059</b>	<b>2,9%</b>	<b>1,4%</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,3%</b>	<b>0,6%</b>
dt essence	11 568	11 539	11 446	11 477	11 469	11 347	-0,2%	-0,8%	0,3%	-0,1%	-1,1%
dt diesel	20 618	20 748	20 503	20 093	20 193	20 035	0,6%	-1,2%	-2,0%	0,5%	-0,8%
<b>Poids Lourds &gt;5t PTCA</b>	<b>36 209</b>	<b>36 630</b>	<b>37 457</b>	<b>36 338</b>	<b>38 266</b>	<b>38 686</b>	<b>1,2%</b>	<b>2,3%</b>	<b>-3,0%</b>	<b>5,3%</b>	<b>1,1%</b>
Bus	31 015	32 129	30 187	30 355	30 261	29 089	3,6%	-6,0%	0,6%	-0,3%	-3,9%

Sources usuelles: Insee-Sofrès-Panel Adème-Sécodip,....

## A2.8.3 : CIRCULATION EN FRANCE

en Md veh.km	1990	1991	1992	1993	1994	1995	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
<b>voitures immat/Fr</b>	<b>317,6</b>	<b>324,0</b>	<b>333,6</b>	<b>340,5</b>	<b>352,0</b>	<b>359,1</b>	<b>2,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>2,1%</b>	<b>3,4%</b>	<b>2,0%</b>
dont essence	239,3	235,3	232,9	227,5	224,2	216,4	-1,7%	-1,0%	-2,3%	-1,5%	-3,5%
dont gazole	78,3	88,8	100,7	112,9	127,8	142,7	13,4%	13,5%	12,1%	13,2%	11,7%
<b>VUL immat/Fr</b>	<b>67,1</b>	<b>71,1</b>	<b>73,2</b>	<b>74,4</b>	<b>76,2</b>	<b>77,7</b>	<b>6,0%</b>	<b>2,9%</b>	<b>1,7%</b>	<b>2,5%</b>	<b>1,9%</b>
dont essence	26,6	25,1	22,9	21,0	19,1	17,7	-5,9%	-8,5%	-8,5%	-9,0%	-7,3%
dont gazole	40,5	46,1	50,2	53,4	57,1	60,0	13,8%	9,1%	6,3%	7,0%	5,0%
<b>voitures+VUL étrangers</b>	<b>17,9</b>	<b>18,5</b>	<b>19,8</b>	<b>20,8</b>	<b>21,8</b>	<b>21,6</b>	<b>3,4%</b>	<b>7,0%</b>	<b>5,1%</b>	<b>5,0%</b>	<b>-1,0%</b>
% essence	86%	85%	84%	83%	82%	82%					
<b>poids lourds&gt;5t</b>	<b>19,4</b>	<b>19,8</b>	<b>20,3</b>	<b>19,4</b>	<b>20,3</b>	<b>20,7</b>	<b>2,1%</b>	<b>2,5%</b>	<b>-4,5%</b>	<b>4,8%</b>	<b>1,8%</b>
Bus et cars	2,1	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	6,6%	0,7%	1,9%	1,0%	-2,0%
Agric+ordures+domaines	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	0,0%	0,0%	-2,0%	2,0%	0,0%
<b>PL et cars étrangers</b>	<b>3,3</b>	<b>3,4</b>	<b>3,5</b>	<b>3,6</b>	<b>3,9</b>	<b>4,0</b>	<b>1,2%</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,7%</b>	<b>6,9%</b>	<b>3,5%</b>
solde divers (motos, etc...)	6,1	6,4	6,7	7,9	7,9	8,1	6,1%	4,1%	18,1%	-0,3%	2,8%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>436,0</b>	<b>448,0</b>	<b>461,8</b>	<b>471,3</b>	<b>487,0</b>	<b>496,0</b>	<b>2,8%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,1%</b>	<b>3,3%</b>	<b>1,8%</b>
calculé hors solde divers	429,9	441,6	455,1	463,4	479,1	487,9	2,7%	3,1%	1,8%	3,4%	1,8%

Sources usuelles: Usav. Sétra,....

## A2.8.4 : CONSOMMATIONS UNITAIRES

(en litre/100km)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
VP essence	8,70	8,64	8,63	8,59	8,50	8,47	-0,7%	-0,1%	-0,5%	-1,1%	-0,3%
VP gazole	6,90	6,85	6,80	6,77	6,73	6,75	-0,7%	-0,7%	-0,5%	-0,5%	0,2%
<b>Total voitures particulières</b>	<b>8,3</b>	<b>8,1</b>	<b>8,1</b>	<b>8,0</b>	<b>7,9</b>	<b>7,8</b>	<b>-1,3%</b>	<b>-0,9%</b>	<b>-1,2%</b>	<b>-1,6%</b>	<b>-0,9%</b>
VUL essence	9,20	9,18	9,16	9,15	9,10	8,97	-0,2%	-0,2%	-0,1%	-0,6%	-1,4%
VUL gazole	10,50	10,42	10,35	10,30	10,24	10,06	-0,8%	-0,7%	-0,5%	-0,6%	-1,7%
<b>PL (enquête TRM)</b>	<b>34,4</b>	<b>34,2</b>	<b>34,0</b>	<b>33,8</b>	<b>33,6</b>	<b>33,6</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>0,0%</b>
Bus et cars	42,7	42,2	42,4	42,0	41,8	42,3	-1,0%	0,4%	-0,8%	-0,5%	1,0%

Sources : panel Adème-Sécodip, etc...

## A2.8.5 : ACHATS DE CARBURANTS

(en milliers de m3)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
total voitures (imm. F)	26 223	26 408	26 945	27 178	27 655	27 961	0,7%	2,0%	0,9%	1,8%	1,1%
total VUL français	6 700	7 100	7 300	7 420	7 587	7 623	6,0%	2,8%	1,6%	2,3%	0,5%

Essence											
2 roues	680	690	690	720	720	760	1,5%	0,0%	4,3%	0,0%	5,6%
voitures (immat F)	20 823	20 328	20 095	19 538	19 052	18 334	-2,4%	-1,1%	-2,8%	-2,5%	-3,8%
utilitaires légers (immat F)	2 450	2 300	2 100	1 920	1 737	1 587	-6,1%	-8,7%	-8,6%	-9,5%	-8,6%
total véhicules légers français	23 953	23 318	22 885	22 178	21 509	20 681	-2,7%	-1,9%	-3,1%	-3,0%	-3,8%
VL étrangers (VP+VUL)	1 339	1 359	1 435	1 482	1 522	1 504	1,4%	5,6%	3,3%	2,7%	-1,2%
Total Cons. Transpt. en F	25 292	24 677	24 320	23 660	23 031	22 185	-2,4%	-1,4%	-2,7%	-2,7%	-3,7%
achats aux frontières (sold)	-1 339	-1 359	-1 435	-1 482	-1 631	-1 790	1,4%	5,6%	3,3%	10,0%	9,7%
bateaux, tracteurs, etc...	323	351	333	334	334	334	8,7%	-5,1%	0,3%	0,0%	0,0%
Ventes CPDP	24 276	23 669	23 218	22 512	21 734	20 729	-2,5%	-1,9%	-3,0%	-3,5%	-4,6%
écart "ventes/livraisons"	-45	-126	335	118	-141	-83	180,0%	NS	-64,8%	NS	-40,9%
Livraisons CPDP	24 231	23 543	23 553	22 630	21 593	20 646	-2,8%	0,0%	-3,9%	-4,6%	-4,4%

Gazole											
voitures (immat F)	5 400	6 080	6 850	7 640	8 603	9 627	12,6%	12,7%	11,5%	12,6%	11,9%
utilitaires légers (immat F)	4 250	4 800	5 200	5 500	5 851	6 036	12,9%	8,3%	5,8%	6,4%	3,2%
total véhicules légers français	9 650	10 880	12 050	13 140	14 453	15 663	12,7%	10,8%	9,0%	10,0%	8,4%
VL étrangers (VP+VUL)	218	240	273	304	334	330	10,0%	14,0%	11,1%	10,1%	-1,3%
bus et cars	900	950	960	970	975	965	5,6%	1,1%	1,0%	0,5%	-1,0%
Poids lourds immat/F	6 664	6 765	6 896	6 546	6 827	6 950	1,5%	1,9%	-5,1%	4,3%	1,8%
poids lourds étrangers	1 146	1 153	1 187	1 224	1 302	1 341	0,6%	3,0%	3,1%	6,4%	3,0%
autres PL (Agric., etc...)	860	855	850	828	841	841	-0,6%	-0,6%	-2,6%	1,5%	0,0%
Total PL	8 669	8 772	8 933	8 598	8 969	9 132	1,2%	1,8%	-3,7%	4,3%	1,8%
Total Cons. Transpt. en F	19 438	20 842	22 216	23 012	24 732	26 090	7,2%	6,6%	3,6%	7,5%	5,5%
achats aux frontières (sold)	723	794	757	951	479	471	9,7%	-4,7%	25,7%	NS	-1,7%
Achat gazole transport	20 161	21 636	22 973	23 963	25 211	26 561	7,3%	6,2%	4,3%	5,2%	5,4%
autres consom (bateaux, ...)	503	529	487	547	511	503	5,2%	-7,9%	12,3%	-6,6%	-1,6%
Ventes CPDP	20 664	22 165	23 460	24 510	25 722	27 064	7,3%	5,8%	4,5%	4,9%	5,2%
écart "ventes/livraisons"	-14	-22	247	195	199	246	57,1%	NS	NS	2,1%	23,8%
Livraisons CPDP	20 650	22 143	23 707	24 705	25 921	27 310	7,2%	7,1%	4,2%	4,9%	5,4%

TOUS CARBURANTS											
Total ventes CPDP	44 940	45 834	46 678	47 022	47 456	47 793	2,0%	1,8%	0,7%	0,9%	0,7%
Total livraisons CPDP	44 881	45 686	47 260	47 335	47 514	47 956	1,8%	3,4%	0,2%	0,4%	0,9%

## A2.8.6 : CIRCULATION PAR RESEAUX

en Md de véhicules-km	1990	1991	1992	1993	1994	1995	91/90	92/91	93/92	94/93	95/94
Autoroutes concédées (Usa)	42,5	45,2	47,5	50,1	52,2	53,9	6,4%	5,0%	5,6%	4,2%	3,4%
Autres autoroutes (source S)	25,0	26,3	26,9	28,6	30,4	32,2	5,3%	2,1%	6,5%	6,2%	5,8%
Total autoroutes	67,5	71,5	74,3	78,7	82,6	86,1	6,0%	3,9%	5,9%	4,9%	4,3%
routes nationales (source S)	77,0	78,1	78,3	79,8	81,8	82,9	1,4%	0,3%	1,9%	2,4%	1,4%
Réseau national	144,5	149,6	152,7	158,5	164,3	169,0	3,5%	2,0%	3,8%	3,7%	2,8%
autres routes (solde)	172,5	177,4	183,9	186,7	193,3	196,0	2,8%	3,7%	1,5%	3,6%	1,4%
réseau local urbain (est. DA)	119,0	121,0	125,2	126,5	129,6	130,9	1,7%	3,5%	1,0%	2,5%	1,0%
TOTAL (cf Bilan Oest)	436,0	448,0	461,8	471,3	487,0	496,0	2,8%	3,1%	2,1%	3,3%	1,8%
dont total urbain (estim Oest)	139,0	141,9	146,2	147,6	150,6	151,9	2,1%	3,0%	1,0%	2,0%	0,9%

TABLEAU A2.9

## Indicateurs généraux

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Prix de vente OPEP, moy. pondérée (1) annuelle (\$ le baril)	17	14	17	21	18	18	16	15	15
Cours du Dollar (moyenne annuelle en francs )	6,01	5,96	6,38	5,45	5,65	5,29	5,66	5,55	4,99
Coût moyen du brut importé en F/T (CAF)	799	641	828	897	813	723	672	645	634
Importations (CAF) de la branche T05 ( produits pétroliers, gaz naturel) en millions de francs	98092	82487	102015	114871	118561	103095	97866	93586	89244
Rapport consommation totale corrigée (*) de produits pétroliers sur PIB marchand (1000 tep, milliards de francs de 1980)	32	31	31	30	30	32	31	31	30

Source : Observatoire de l'énergie

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

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

TABLEAU A2.10

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

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

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Sidérurgie	0,4	0,7	0,7	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Industrie (hors sidér.)	13,2	12,7	12,4	12,1	12,1	11,0	10,8	11,3	11
Résidentiel et tertiaire	27,2	26,6	25,2	24,8	23,1	24,4	23,8	24,1	23,4
Agriculture	4,0	3,8	3,8	3,7	3,8	3,6	3,3	3,1	3,1
Transports	55,2	56,2	57,9	59,0	60,7	60,7	61,9	61,3	62,3
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Observatoire de l'énergie

TABLEAU A2.11

## Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur

en %

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
S68 Trans. ferroviaires	15	14	14	13	13	12	11	11	11
S691 Trans. routier marchandises	32	30	30	30	29	28	30	31	30
S692 Aut. transports terrestres	34	32	31	32	30	29	31	32	31
S70 Nav. intérieure	36	34	34	33	32	33	27	29	29
S71 Trans. maritimes	18	15	15	16	14	15	15	16	16
S72 Trans. aériens	26	23	24	25	22	22	21	15	15
S73-4 Annexes et auxiliaires	10	10	9	9	9	8	9	9	9
T31 Total transport	24	22	22	23	21	21	21	21	21
Autres branches	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Source : Insee - comptes nationaux

TABLEAU A2.12

## Evolution des prix des carburants

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

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Super carburant plombé	143,2	143,2	154,3	159,9	160,9	158,0	163,7	169,5	176,8
Gazole	136,5	133,6	141,0	150,3	152,4	147,0	155,6	164,8	164,9
Fioul	124,0	112,9	127,0	142,0	143,0	129,6	130,6	125,8	122,1
Carburéacteur	149,3	153,6	162,3	196,5	184,1	178,2	187,7	174,2	172,3

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

TABLEAU A2.13

## Prix des principaux carburants

en francs

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>super carburant plombé</b>								
TTC	4,82	5,17	5,34	5,35	5,25	5,44	5,61	5,84
Hors taxes	1,11	1,31	1,38	1,33	1,20	1,16	1,07	1,03
Valeur des taxes	3,71	3,86	3,96	4,02	4,05	4,28	4,54	4,81
<b>gazole</b>								
TTC	3,20	3,38	3,55	3,58	3,46	3,67	3,86	3,85
Hors taxes	1,18	1,28	1,39	1,38	1,23	1,24	1,13	1,07
Valeur des taxes	2,02	2,10	2,16	2,20	2,23	2,43	2,73	2,78
<b>Super carburant sans plomb 98</b>								
TTC				5,19	5,07	5,23	5,37	5,66
Hors taxes				1,55	1,42	1,35	1,21	1,15
Valeur des taxes				3,64	3,65	3,88	4,16	4,51
<b>diesel SNCF</b>								
TTC	1,36	1,59	1,69	1,68	1,53	1,54	1,47	1,42
Hors taxes	0,76	0,93	1,01	0,99	0,86	0,87	0,75	0,70
Valeur des taxes	0,60	0,66	0,68	0,69	0,67	0,67	0,72	0,72
<b>carburacteur</b>								
TTC	2,22	2,35	2,84	2,66	2,57	2,71	2,52	2,49
Hors taxes	1,77	1,86	2,24	2,09	2,02	2,13	1,96	1,93
Valeur des taxes	0,45	0,49	0,60	0,57	0,55	0,58	0,56	0,56
<b>fioul</b>								
TTC	1,82	2,03	2,23	2,30	2,05	2,09	2,04	2,00
Hors taxes	1,15	1,30	1,47	1,51	1,30	1,31	1,23	1,18
Valeur des taxes	0,67	0,73	0,76	0,79	0,75	0,78	0,81	0,82

Source : DHYCA, SNCF

TABLEAU A2.14

## Evolution de la part des taxes dans les prix des carburants

en %

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Super carburant plombé	75	77	75	74	75	77	79	81	82
Gazole	60	63	62	61	62	64	66	71	72
Gazole (yc déduct. TVA)	57	59	57	55	55	58	60	65	67
Fioul	36	37	36	34	34	37	37	40	41
Super carburant sans plomb 98					70	72	74	77	80

Source : DHYCA

TABLEAU A2.15

## Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
<b>ELECTRICITE :</b>									
millions de kwh	5650	5791	5980	6141	6352	6454	6258	6484	6353
milliers de tep	1254	1286	1328	1363	1410	1433	1389	1439	1410
<b>DIESEL :</b> milliers de m3	430	419	411	403	390	371	344	318	304
milliers de tep	363	354	347	341	330	313	290	269	257
<b>TOTAL :</b> milliers de tep	1617	1640	1675	1704	1740	1746	1679	1708	1667
<i>Part de l'électricité dans le total en %</i>	77,6	78,4	79,3	80,0	81,0	82,1	82,7	84,3	84,6

Source : SNCF

TABLEAU A2.16

## Les carburants et les ménages

en millions de francs

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Consommation de carburants et lubrifiants par les ménages	119278	123200	133228	140670	142490	141573	146897	153140	157865
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. des ménages (en %)	3,7	3,6	3,6	3,6	3,5	3,4	3,4	3,4	3,4
Cons. de prod. pétroliers par les ménages	153480	152905	164764	175456	180604	176728	181442	184416	189616
Part des prod. pétroliers dans la cons. des ménages (en %)	4,7	4,5	4,5	4,5	4,5	4,2	4,2	4,2	4,1
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. de prod. pétroliers par les ménages (en %)	77,7	80,6	80,9	80,2	78,9	80,1	81,0	83,0	83,3

Source : Insee

TABLEAU A2.17

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

en millions de TEP

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Transports ferroviaires SNCF	1,62	1,64	1,68	1,70	1,74	1,75	1,68	1,71	1,67
dont : électricité	1,25	1,29	1,33	1,36	1,41	1,43	1,39	1,44	1,41
Transports routiers de march.	10,80	11,96	12,86	13,64	14,16	14,48	14,50	14,59	14,75
essence	2,13	2,09	2,02	1,93	1,82	1,67	1,53	1,38	1,26
gazole	8,67	9,87	10,84	11,71	12,34	12,81	12,97	13,21	13,49
Transports urbains de voy.	0,40	0,40	0,42	0,43	0,43	0,44	0,45	0,45	0,44
gazole	0,21	0,21	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23	0,23
électricité	0,19	0,19	0,20	0,20	0,20	0,21	0,22	0,22	0,21
Transp. routiers de voy. gazole	0,46	0,47	0,50	0,53	0,57	0,58	0,59	0,59	0,59
Navigation intérieure (fuel)	0,07	0,06	0,07	0,07	0,06	0,05	0,06	0,05	0,06
Transport maritime : diesel maritime fuel (1)	2,19	2,19	2,25	2,47	2,56	2,47	2,40	2,14	2,20
Transport aérien: carburéacteur et essence aviation (2)	3,14	3,54	3,77	3,95	3,89	4,37	4,48	4,65	4,81
Oléoducs (électricité)	0,10	0,11	0,09	0,09	0,08	0,09	0,09	0,10	0,09
Transports individuels	20,13	20,85	21,13	21,49	21,77	22,30	22,56	22,90	23,02
deux roues (essence)	0,48	0,49	0,51	0,54	0,55	0,55	0,57	0,57	0,60
voitures particulières, taxis									
- essence	16,57	16,89	16,60	16,39	16,08	15,96	15,53	15,06	14,28
- gazole	3,08	3,47	4,02	4,56	5,14	5,79	6,46	7,27	8,14
Ensemble	38,91	41,22	42,77	44,37	45,26	46,53	46,81	47,18	47,63

Source : CPDP, DAEI/SES

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

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

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

## Méthodologie : trafics " réalisés " et trafics " estimés "

En vue d'offrir une meilleure compréhension de l'évolution des trafics, on peut comparer cette évolution à celle des trafics estimés définis comme une prévision du trafic compte tenu de l'évolution de la production en volume -(en prix de 1980)- et pour partie des importations, des branches sur lesquelles portent les échanges.

La décomposition des trafics par produits est ici fondée sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature d'activités et de produits de l'INSEE. On a retenu 14 ensembles: produits agro-alimentaires (NAP U01, U02 - NST 0, 1, 7); combustibles et minéraux solides (T04 - NST 2); produits pétroliers (S053 - NST 3); minerais (S09, S12 - NST 4); sidérurgie (S10, S11 - NST 5a); fonderie (S13, T13 - NST 5b); matériaux de construction (T09 - NST 6a); chimie de base (S171 - NST 6b, 8a); papier (T21 - NST 8b); chimie organique (S172 - NST 8c); machines et matériels de transport (T16 - NST 9a); machines (T14 - NST 9b); verres (T10 - NST 9c); produits manufacturés (U05b, U06). Ce regroupement très sommaire a pour objet de situer l'évolution des trafics par rapport à celle de la production. Pour les produits agro-alimentaires et les produits de consommation et d'équipement, on a pris en compte les importations pour moitié, et pour les combustibles, on les a pris globalement.

Le trafic global " estimé " est la somme des 14 trafics estimés. Bien entendu cette estimation serait différente si l'on prenait un niveau de décomposition plus fin. Du fait des effets de structure, on rapprocherait probablement les évolutions " estimées " et " réalisées ".

Comme toute grandeur virtuelle, le concept de " trafics estimés " peut donner lieu à bien des discussions (à la place du concept de trafics estimés, certains proposent qu'on utilise le terme de " trafics de référence " ), n'étant pas calculé par régression économétrique. En outre, il ne tient pas compte de deux critères essentiels - le poids et la distance - lesquels peuvent évoluer à long terme mais aussi à court terme, notamment pour la distance.

Il convient de bien distinguer deux écarts: l'un entre l'évolution de la production et celle des trafics estimés; l'autre entre l'évolution des trafics estimés et des trafics réalisés. Le premier écart est caractéristique de retournement du cycle de croissance. Un taux de croissance de la production manufacturée supérieur à celui des trafics estimés s'explique par le fait que les premiers secteurs industriels où se manifeste un fléchissement de croissance (soit du fait de la demande, soit du fait de tensions sur les capacités productives) seraient des secteurs gros utilisateurs de transports (produits intermédiaires, BTP, ...).

Mais le second écart - trafics estimés et trafics réalisés - reste mal expliqué: on constate une évolution plus heurtée des trafics réalisés depuis 1970 aussi bien à la hausse qu'à la baisse: outre les effets de structure, liés à une décomposition en une nomenclature plus fine, en période de baisse de prix, les entreprises n'hésitent pas à délocaliser leurs échanges auprès de leurs clients et de leurs fournisseurs (et l'inverse en période de hausse de prix).

TABLEAU A2.18

Importations de marchandises de 1992 à 1995 et parts provenant de l'Union Européenne (12 pays).

NST		Importations				
			1992	1993	1994	1995
0 : Produits agricoles et animaux vivants	tonnages	total	10 235	9 584	10 438	10 316
		Part Europe à 12	51,1%	52,4%	53,1%	53,4%
	valeurs	total	49 411	41 334	47 292	49 289
		Part Europe à 12	53,9%	54,4%	53,6%	54,5%
1 : Denrées alimentaires et fourrages	tonnages	total	20 994	21 445	23 540	23 637
		Part Europe à 12	45,4%	42,6%	44,0%	45,6%
	valeurs	total	106 320	101 391	113 601	118 736
		Part Europe à 12	70,8%	72,0%	71,8%	72,6%
2 : Combustibles minéraux solides	tonnages	total	23 617	15 272	14 145	14 575
		Part Europe à 12	7,3%	10,3%	13,2%	10,2%
	valeurs	total	7 632	5 222	5 110	4 785
		Part Europe à 12	16,5%	21,2%	24,9%	19,2%
3 : Produits pétroliers	tonnages	total	129 046	126 951	130 158	126 893
		Part Europe à 12	19,9%	20,8%	22,3%	23,5%
	valeurs	total	100 353	94 470	91 255	87 174
		Part Europe à 12	23,0%	24,8%	25,2%	26,4%
4 : Minerais et déchets pour la métallurgie	tonnages	total	23 001	20 947	25 663	26 639
		Part Europe à 12	11,8%	11,7%	11,2%	11,9%
	valeurs	total	8 273	6 353	7 938	9 223
		Part Europe à 12	31,3%	30,8%	34,8%	37,9%
5 : Produits métallurgiques	tonnages	total	12 239	11 039	13 512	14 491
		Part Europe à 12	82,7%	84,5%	83,8%	83,3%
	valeurs	total	62 083	51 249	64 574	78 885
		Part Europe à 12	72,2%	72,4%	72,4%	72,5%
6 : Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	tonnages	total	21 619	16 646	19 620	17 711
		Part Europe à 12	88,1%	83,9%	75,4%	75,1%
	valeurs	total	12 813	9 813	10 938	11 303
		Part Europe à 12	84,2%	82,3%	82,5%	82,1%
7 : Engrais	tonnages	total	10 075	7 779	8 681	9 653
		Part Europe à 12	50,6%	53,2%	54,0%	50,7%
	valeurs	total	6 088	4 423	5 419	6 656
		Part Europe à 12	57,7%	56,6%	58,5%	55,2%
8 : Produits chimiques	tonnages	total	18 012	17 122	19 078	19 893
		Part Europe à 12	71,0%	71,4%	72,1%	73,9%
	valeurs	total	136 710	127 600	148 024	168 448
		Part Europe à 12	69,9%	68,8%	68,6%	69,1%
9 : Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	tonnages	total	20 174	18 894	21 160	23 081
		Part Europe à 12	69,4%	69,7%	70,9%	71,8%
	valeurs	total	876 356	772 436	835 590	905 039
		Part Europe à 12	52,5%	51,0%	53,5%	54,7%
total	tonnages	total	289 013	265 679	285 994	286 889
		Part Europe à 12	36,6%	36,7%	38,2%	39,1%
	valeurs	total	1 366 039	1 214 291	1 329 740	1 439 536
		Part Europe à 12	54,4%	53,7%	55,8%	57,1%

Source : Douanes

TABLEAU A2.19

Exportations de marchandises de 1992 à 1995 et parts à destination de l'Union Européenne (12 pays).

			Exportations			
NST			1992	1993	1994	1995
0 : Produits agricoles et animaux vivants	tonnages	total	39 258	38 378	32 083	33 727
		Part Europe à 12	66,4%	64,0%	72,4%	72,6%
	valeurs	total	70 765	65 757	62 104	65 291
		Part Europe à 12	80,0%	77,4%	80,8%	78,6%
1 : Denrées alimentaires et fourrages	tonnages	total	26 648	26 108	25 998	27 092
		Part Europe à 12	59,2%	58,5%	61,9%	63,0%
	valeurs	total	140 241	134 642	145 191	155 107
		Part Europe à 12	68,6%	66,7%	66,8%	67,8%
2 : Combustibles minéraux solides	tonnages	total	1 011	1 150	1 038	806
		Part Europe à 12	89,9%	74,1%	74,5%	82,3%
	valeurs	total	799	789	736	633
		Part Europe à 12	88,5%	79,6%	80,7%	83,6%
3 : Produits pétroliers	tonnages	total	14 084	16 301	15 832	15 084
		Part Europe à 12	58,6%	52,7%	55,0%	65,8%
	valeurs	total	14 790	15 434	15 234	14 837
		Part Europe à 12	54,8%	49,0%	52,3%	61,8%
4 : Minerais et déchets pour la métallurgie	tonnages	total	7 126	7 465	7 063	6 127
		Part Europe à 12	95,0%	91,9%	94,7%	96,5%
	valeurs	total	5 082	5 109	6 016	6 391
		Part Europe à 12	91,4%	88,5%	91,8%	93,2%
5 : Produits métallurgiques	tonnages	total	14 131	14 423	15 302	15 575
		Part Europe à 12	71,5%	65,5%	70,3%	73,3%
	valeurs	total	66 420	60 680	69 153	80 156
		Part Europe à 12	70,1%	65,0%	68,0%	69,5%
6 : Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	tonnages	total	28 318	23 654	27 100	27 619
		Part Europe à 12	74,8%	71,5%	72,1%	71,1%
	valeurs	total	10 841	9 966	11 335	11 994
		Part Europe à 12	68,3%	67,3%	66,9%	66,6%
7 : Engrais	tonnages	total	2 058	2 088	1 969	1 591
		Part Europe à 12	72,5%	79,2%	81,3%	76,0%
	valeurs	total	1 837	1 660	1 627	1 482
		Part Europe à 12	65,7%	70,1%	73,8%	68,2%
8 : Produits chimiques	tonnages	total	17 179	17 861	18 891	19 443
		Part Europe à 12	73,6%	73,2%	75,3%	75,4%
	valeurs	total	168 243	167 264	187 573	216 067
		Part Europe à 12	60,6%	56,9%	57,6%	57,6%
9 : Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	tonnages	total	17 651	17 653	19 115	20 410
		Part Europe à 12	72,6%	70,0%	70,3%	70,9%
	valeurs	total	895 538	817 148	911 559	975 845
		Part Europe à 12	59,8%	53,5%	55,1%	54,5%
<b>total</b>	tonnages	total	<b>167 463</b>	<b>165 081</b>	<b>164 391</b>	<b>167 474</b>
		Part Europe à 12	<b>69,3%</b>	<b>66,4%</b>	<b>70,0%</b>	<b>71,3%</b>
	valeurs	total	<b>1 374 557</b>	<b>1 278 449</b>	<b>1 410 529</b>	<b>1 527 803</b>
		Part Europe à 12	<b>62,5%</b>	<b>57,3%</b>	<b>58,6%</b>	<b>58,5%</b>

Source : Douanes