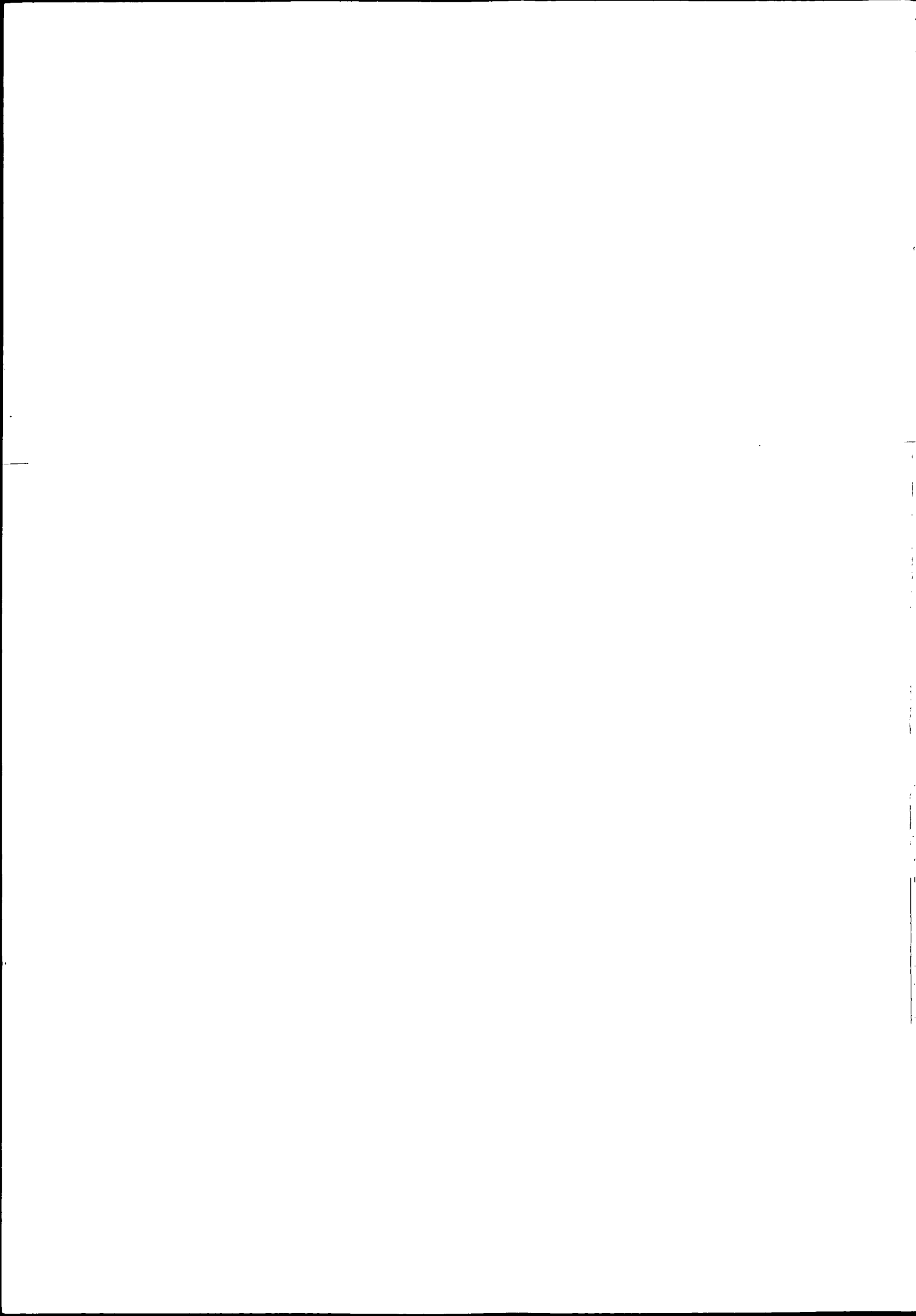


SYNTHESES

LES TRANSPORTS EN 1997

35^e RAPPORT DE LA COMMISSION
DES COMPTES DES TRANSPORTS
DE LA NATION



SYNTHESES

SYNTHESES est édité
par l'Insee

**Institut national
de la statistique
et des études économiques**

Direction générale
18, boulevard Adolphe Pinard
75675 Paris cedex 14
Téléphone 01 41 17 50 50
Télex 204924 F INSEE

Directeur de la publication
Paul Champsaur

**DIFFUSION/ABONNEMENTS
ET VENTES**
Voir en fin de volume

Couverture
CREATONE

Photo couverture
M. Berne

Agence photographique
FOTOGRAM - STONE IMAGES

Secrétaire de fabrication
S. Fosseries

Impression
Imprimerie nationale

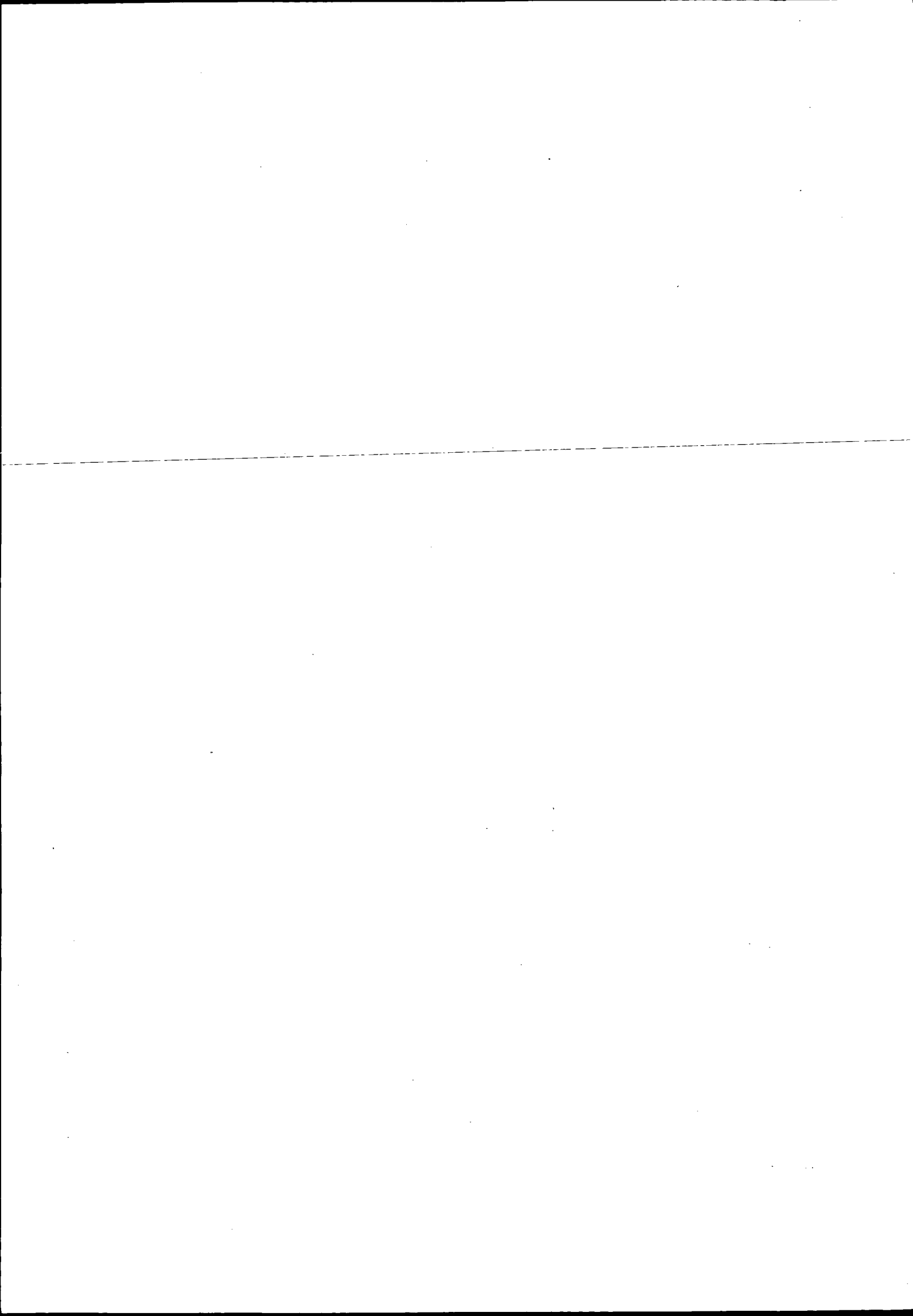
© Insee 1998
ISSN 1262-8069
ISBN 24066780-X

LES TRANSPORTS EN 1997

35^e RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

SOMMAIRE

Encadré introductif	5
PREMIÈRE PARTIE : LE RAPPORT	7
En synthèse	9
1. L'environnement économique	11
2. Les transports : vue d'ensemble sur l'activité	17
3. Les trafics et les transports	23
4. Les prix et les coûts	37
5. Les entreprises	41
6. Les ménages et les transports	49
7. Les échanges extérieurs de biens et de services de transport	55
8. L'État et les collectivités locales	61
9. Les infrastructures	67
10. Les données sociales	77
11. Les transports en Europe	83
12. Les nuisances générées par les transports	93
DEUXIÈME PARTIE : LES ANNEXES DES CHAPITRES	109
0. Les nomenclatures d'activité	111
1. L'environnement économique	115
2. Les transports : vue d'ensemble sur l'activité	117
3. Les trafics et les transports	133
4. Les prix et les coûts	141
5. Les entreprises	144
6. Les ménages et les transports	162
7. Les échanges extérieurs de biens et de services de transport	165
8. L'État et les collectivités locales	168
9. Les infrastructures	179
10. Les données sociales	180
12. Les nuisances générées par les transports	181
Bibliographie	197
Sigles et abréviations	199
Remarques des membres de la Commission	201



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

La Commission des comptes des transports de la nation s'est réunie le 25 juin 1998 sous la présidence de Monsieur Christian Brossier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1997.

Le rapport comprend 12 chapitres et des annexes. Les thèmes abordés sont:

Chapitres:

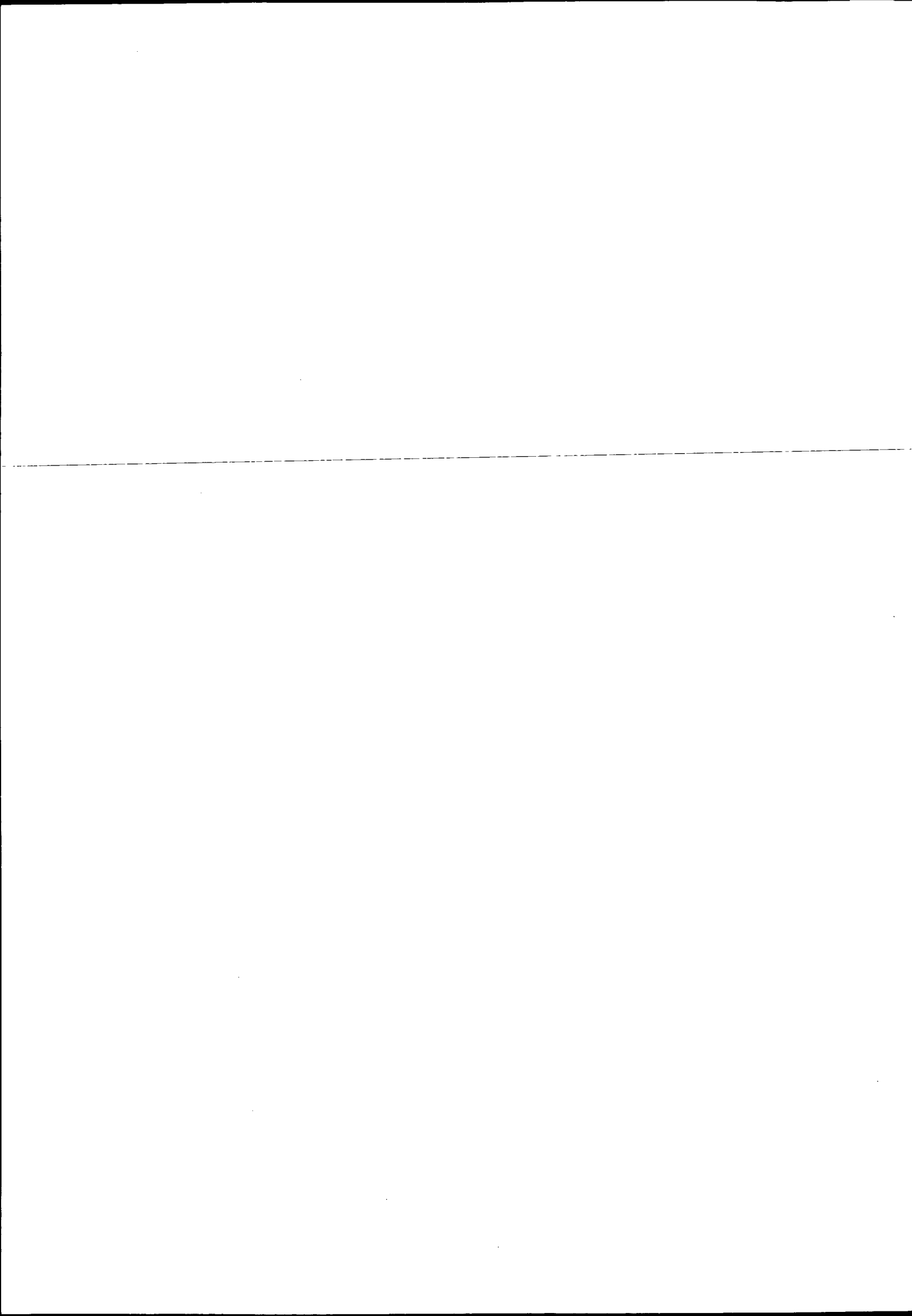
- 1- L'environnement économique
- 2- Les transports: vue d'ensemble
- 3- Les trafics et les transports
- 4- Les prix et les coûts
- 5- Les entreprises
- 6- Les ménages et les transports
- 7- Les échanges extérieurs de biens et de services de transport
- 8- L'Etat et les Collectivités locales
- 9- Les infrastructures
- 10- Les données sociales
- 11- Les transports en Europe
- 12- Les nuisances générées par les transports

La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1997) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1997 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises).

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

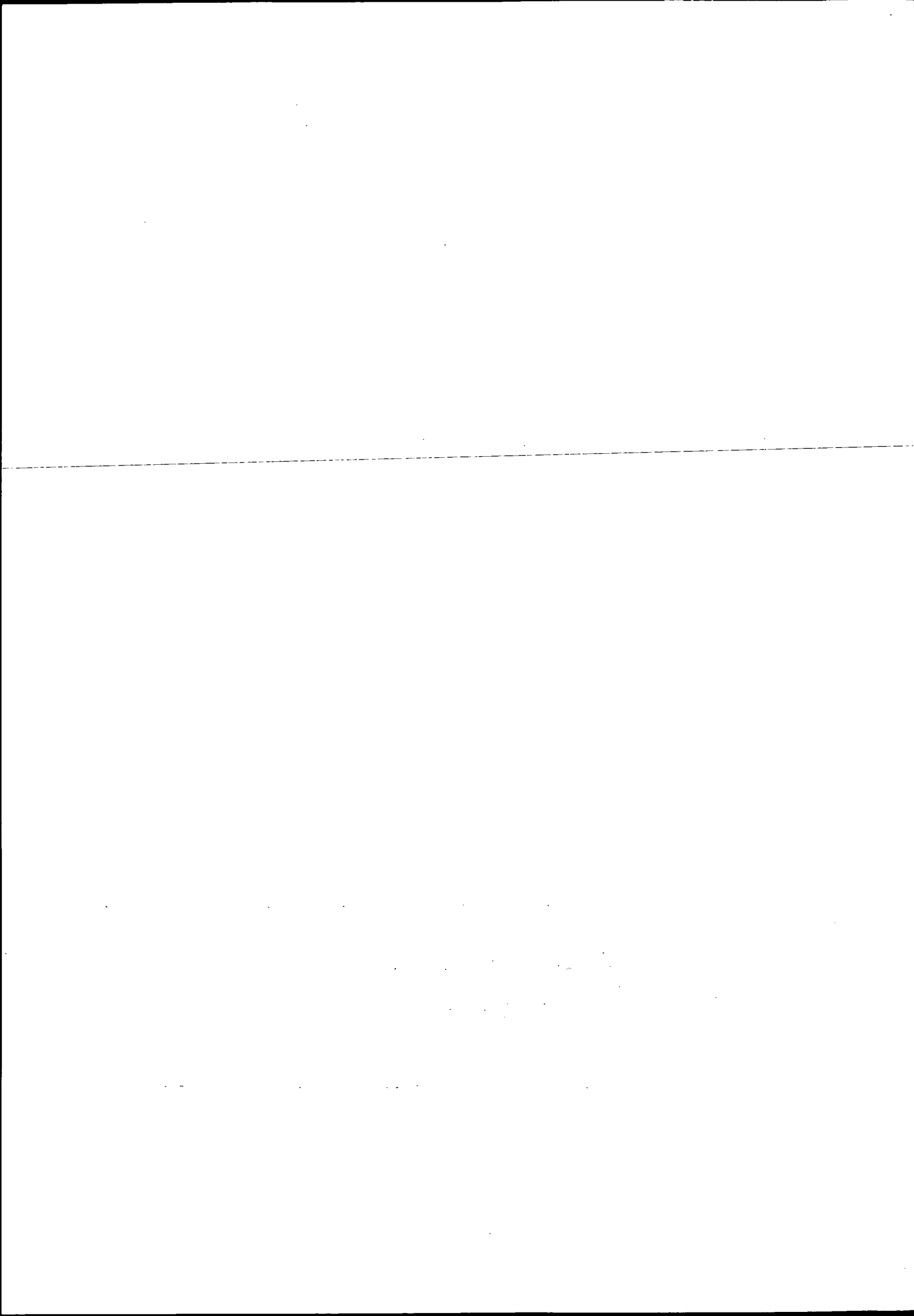
Le rapporteur de la Commission des comptes des transports est Monsieur François Jeger.

Le Secrétariat assuré par Madame Séverine Mayo, assistée de Madame Françoise Bourit et de Messieurs Richard Duhautois, Georges Foldès, Philippe Huault, François Lebrun et Jérôme Mathias, a coordonné les travaux et rédigé le rapport avec la collaboration de Monsieur Emmanuel Delame de l'Insee.



PREMIERE PARTIE

Le rapport



EN SYNTHÈSE...

En 1997, la croissance de l'économie française a atteint 2,2 %, soit un point de plus qu'en 1996. La demande extérieure en a été le principal moteur : dans les pays de l'OCDE, le produit intérieur brut a crû de 2,7 % en moyenne. La branche transport a, à la fois, bénéficié de cet environnement international porteur et contribué à la croissance française.

Production en hausse et création de 20 000 emplois

La production de la branche transport a augmenté de 3,8 % en volume, deux fois plus vite que l'année précédente (+ 1,8 %). Le prix moyen des transports, qui stagnait ces dernières années, a augmenté de 2 %. La production de la branche transport a donc augmenté de 5,8 % en valeur pour atteindre 514 milliards de francs. En 1997, la croissance de la demande a d'abord été tirée par les entreprises (+ 4 % en volume) et l'étranger (+ 6,3 %), sous la progression des échanges extérieurs de marchandises (+ 9,6 % pour les exportations, + 5,5 % pour les importations). La contribution des ménages a été moindre (+ 2,9 %), reflétant l'atonie de la consommation totale (+ 0,7 %).

La valeur ajoutée de la branche a progressé de 3,7 % en volume : elle a été de 281 milliards de francs, soit 4,2 % du PIB marchand.

Cette croissance a permis une augmentation de 2,3 % des effectifs salariés, soit la création 20 000 emplois.

La progression de l'emploi, plus faible en moyenne annuelle qu'en glissement, étant compensée par une diminution de la durée du travail, le nombre d'heures travaillées est quasiment stable (+ 0,1 %). La productivité apparente du travail a donc augmenté de 3,6 % dans la branche.

Transports de marchandises : une croissance forte

Les transports terrestres de marchandises ont augmenté en 1997 de 4,1 %, soit un rythme égal à celui de la production industrielle. Conséquence du dynamisme extérieur, la croissance est plus forte (+ 8,2 %) pour le transport international, qui contribue à 35 % des tonnes-kilomètres transportées, que pour le transport intérieur (+ 2 %).

Le transport ferroviaire de marchandises est en progression notable de 8,9 %. Il est particulière-

ment dynamique en transport international (+ 12 %) et en transport combiné (rail et route, + 14 %).

Le transport routier de marchandises progresse moins vite (+ 2 %). Cette perte relative de marché (1 point sur deux ans) provient du recul du transport pour compte propre (- 6,7 %). Le transport pour compte d'autrui progresse de 4,8 % et assure maintenant 70 % des transports sous pavillon français.

Dans le domaine des transports par eau, la progression de l'armement maritime français tient à la croissance des échanges mondiaux et au détournement, au premier semestre 1997, du trafic du "Shuttle" consécutif aux avaries du tunnel sous la Manche. Le transport fluvial a été pénalisé au début de l'année 1997 par le gel des canaux.

Transports de voyageurs : une croissance ralentie

Le transport intérieur de voyageurs a crû de 1,7 % en nombre de voyageurs-kilomètres, soit légèrement moins qu'en 1996 (+ 2,2 %).

Les voitures particulières contribuent toujours à 85 % de ce transport. Leur circulation sur le territoire français augmente de 1,5 %, uniquement du fait de l'accroissement du parc automobile puisque le kilométrage moyen parcouru est stable.

Parmi les autres modes de transport de voyageurs, c'est le transport ferroviaire qui progresse le plus (+ 3,6 % en nombre de passagers-kilomètres). La progression atteint 10 % pour le réseau TGV et la baisse de fréquentation sur le reste du réseau est enrayée en fin d'année.

La fréquentation du réseau RATP enregistre, pour la première fois de la décennie, une progression (+ 3,5 % pour les bus et + 2,4 % pour le métro).

La hausse de la fréquentation touche aussi les réseaux de transport collectif de province.

Dans le transport aérien intérieur, la situation est contrastée entre les vols internationaux, en progression de 5 % en nombre de passagers, et les vols intérieurs (- 2 %). Ce léger recul de la fréquentation marque la fin de la période de forte concurrence par les prix consécutive à l'ouverture de ce marché à de nouvelles compagnies et du développement important du trafic intérieur qui s'en était suivi.

L'activité des aéroports de province a été plus dynamique que celle des aéroports de Paris (respective-

ment, + 12 % et + 4,4 % en nombre de mouvements d'avions).

Redressement des comptes des entreprises

En 1997, les entreprises publiques, comme les entreprises privées, ont profité de la croissance en volume des transports et d'une meilleure tenue des prix que les années précédentes.

La hausse des tarifs de la RATP n'a pas nui à la fréquentation de son réseau : sa valeur ajoutée se rapproche de ses charges salariales diminuant ainsi les subventions d'exploitation.

Le groupe Air France a su profiter d'une meilleure tenue des prix, d'un cours du dollar plus favorable et d'importants gains de productivité pour dégager un excédent brut d'exploitation de 2,2 milliards de francs.

Si les recettes de la SNCF se sont améliorées de 6 % pour la partie "voyageurs" et de 9 % pour le fret, les comptes de l'entreprise ont surtout été marqués par le désendettement de 134 milliards de francs lié à la création de Réseau ferré de France (RFF).

Le chiffre d'affaire des entreprises du transport routier de marchandises a augmenté de 4,5 % dont 0,5 % d'augmentation des prix. Leur valeur ajoutée progresse plus vite que leur masse salariale, ce qui permet une amélioration de près de deux points de leur taux de marge.

Dépenses des ménages : le contrecoup des primes

La dépense des ménages en transports a diminué en 1997. La cause en est la chute de l'achat de voitures neuves (-20%) consécutivement à l'arrêt des primes à la "qualité" à l'automne 1996. Les autres postes de dépenses des ménages progressent, en particulier l'entretien des voitures. La consommation de transport collectif augmente, y compris pour les transports collectifs dont la hausse des tarifs n'a pas été dissuasive. Les transports ont aussi profité de la hausse de la fréquentation touristique étrangère.

Solde positif des échanges extérieurs de services de transports

Le solde des échanges de services extérieurs de transport est de 2,3 milliards de francs, en progression de 600 millions de francs. L'excédent du ferroviaire et de l'aérien compense le déficit des autres modes de transport.

A la veille de la libéralisation du cabotage routier en Europe, la part de marché des transporteurs français se dégrade mais le déficit reste faible.

Progression modérée des investissements

Les recettes publiques générées par les transports progressent moins vite que les dépenses consacrées aux transports par l'Etat et les collectivités locales (203 milliards de francs). 19 % des dépenses de l'Etat et 44 % de celles des collectivités locales sont consacrées à l'investissement.

Au total, l'investissement dans les infrastructures de transport a été d'un montant de 87 milliards de francs, voisin de celui de 1996. Les travaux du TGV Méditerranée et les aménagements aéroportuaires compensent la baisse des investissements sur le reste du réseau routier et ferroviaire.

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

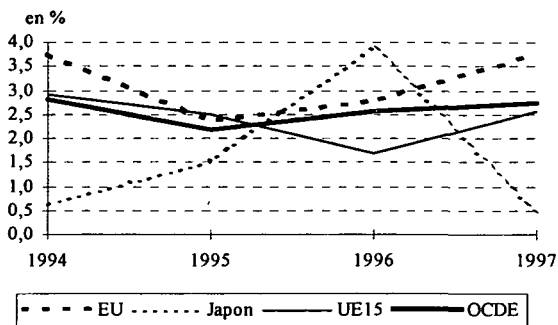
La croissance de l'économie française a redémarré en 1997, dans un environnement international dynamique. Le produit intérieur brut a augmenté de 2,2 % en volume contre 1,3 % l'année précédente. La demande extérieure (+ 13 %) a été le premier facteur de reprise relayée ensuite par la demande intérieure. La consommation des ménages a progressé moins rapidement que l'année précédente (+ 0,7 %) en raison de la chute des ventes des automobiles et de la hausse du taux d'épargne des ménages ; elle présente cependant un profil infra-annuel caractérisé par un net redémarrage au second semestre. L'investissement des entreprises est resté stable par rapport à 1996, en dépit du bas niveau des taux d'intérêt. Face à de meilleures perspectives sur le marché intérieur, la production industrielle s'est redressée (+ 3,9 %). Les résultats d'exploitation des entreprises se sont améliorés, le taux de marge des entreprises augmentant de 0,6 point à 32,3 %.

La situation de l'emploi s'est améliorée et le taux de chômage a commencé à diminuer en fin d'année pour atteindre 12,2 % de la population active en décembre 1997. Le revenu disponible brut des ménages a progressé de 3,5 %, ce qui a permis un accroissement de leur taux d'épargne (14,6 %). Le déficit global des administrations publiques s'est encore réduit (281,2 milliards de francs), grâce notamment à l'augmentation des prélèvements obligatoires, et représente 3,0 % du PIB.

Un environnement international dynamique

Après avoir redémarré courant 1996, l'activité économique de l'ensemble des pays de l'OCDE est restée soutenue en 1997. Ainsi, le taux de croissance de leur PIB a atteint 2,7 % en 1997 après avoir progressé de 2,6 % l'année précédente. Par contre, l'économie japonaise a sensiblement ralenti en 1997 (+ 0,5 % après + 3,9 % en 1996) en raison d'une demande intérieure atone.

GRAPHIQUE 1.1
Taux de croissance du PIB



Source : OCDE - Comptes annuels (prix et change de 1990)

L'économie américaine a affiché une activité soutenue (+ 3,8 %) qui trouve son origine dans une demande intérieure toujours vigoureuse. Ainsi, la

consommation des ménages n'a cessé de progresser (+ 3,3 %) grâce à l'augmentation des revenus financiers mais aussi de la masse salariale, qui résulte de la bonne orientation de l'emploi. En outre, l'investissement des entreprises a augmenté très fortement (+ 6,5 %), stimulé par la demande des ménages, des taux d'intérêt modérés, la baisse des prix des biens d'équipement et la bonne tenue des capacités d'autofinancement. En revanche, compte tenu de l'appréciation du dollar et du dynamisme de la demande intérieure, la contribution des échanges extérieurs à la croissance a été négative. En outre, l'impact de la crise asiatique sur les exportations américaines s'est manifesté dès la fin de l'année 1997.

Après le ralentissement de la croissance observé en 1996 dans l'ensemble de l'Union européenne, la reprise de l'activité s'est confirmée dès le deuxième trimestre 1997. Le PIB total des quinze pays membres a progressé de 2,6 % en 1997 après avoir crû de 1,7 % en 1996. Le commerce extérieur demeure le soutien principal de la croissance en Europe en raison d'un environnement économique favorable et de gains de compétitivité induits par des prix de production modérés et une baisse du taux de change effectif par rapport au dollar. En outre, la contribution de la demande intérieure à la croissance s'est redressée sauf en Allemagne. Ainsi, en dépit de politiques budgétaires restrictives, la consommation des ménages a été mieux orientée. La baisse du

taux d'épargne s'est accompagnée d'une amélioration de la confiance des ménages, du fait notamment d'une meilleure orientation de l'emploi et du pouvoir d'achat en Italie et en Espagne. L'investissement productif a bénéficié quant à lui du bas niveau des taux d'intérêt, du bon état de la trésorerie des entreprises européennes et de la remontée du taux d'utilisation des capacités de production. En **Allemagne**, l'accroissement du chômage, la modération salariale et des prélèvements obligatoires élevés ont freiné la consommation des ménages. L'investissement productif a été plus dynamique grâce à la modération des taux d'intérêt et à la remontée des taux d'utilisation des capacités.

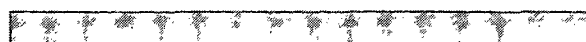
Au **Japon**, la croissance a été entravée par une politique budgétaire restrictive qui a pesé sur la demande intérieure et par l'impact de la crise asiatique qui a affecté la demande extérieure dès le troisième trimestre 1997. Le taux de croissance n'a donc été que de + 0,5 % en 1997 alors qu'il s'établissait à + 3,9 % en 1996. La faiblesse de la consommation des ménages a trouvé son origine dans le relèvement du taux de TVA de 3 % à 5 % et la dévalorisation des actifs financiers. La dégradation de la confiance des agents économiques liée à la persistance des difficultés du système financier n'a pas permis un redémarrage de l'économie. Par ailleurs, l'investissement total a reculé en 1997 sous l'effet de la diminution de l'investissement public et du ralentissement de l'investissement en logement. Cette faiblesse de la demande intérieure s'est traduite par un taux de chômage record (3,4 % de la population active en décembre). Enfin, la croissance nipponne a bénéficié d'une contribution positive du commerce extérieur à la croissance du PIB, grâce au décalage conjoncturel. L'effet des mesures de relance et de stabilisation financière annoncées à la mi-décembre n'a été perceptible qu'à partir du printemps 1998.

TABLEAU 1.1
Comptes des grands pays de l'OCDE en 1997

(% annuels)	EU	Japon	Allemagne	RU
PIB	3,8	0,9	2,3	3,3
FBCF	6,5	-3,4	0,4	4,8
Conso. privée	3,3	1,1	0,3	4,6
Conso. publique	1,2	-0,1	-0,4	-0,5
Export	12,3	10,9	10,8	8,0
Import	14,2	-0,1	7,1	9,2

Source : OCDE - Comptes trimestriels à prix constants

L'ECONOMIE FRANCAISE



Le redémarrage de l'économie française amorcé à la mi-1996 s'est confirmé en 1997. Le taux de croissance du PIB en volume s'est établi à 2,2 % contre 1,3 % en 1996⁽¹⁾. L'année 1997 est caractérisée par une reprise très nette de l'activité, enregistrée au deuxième trimestre et qui s'est maintenue au second semestre, au cours duquel la demande intérieure a pris le relais de la demande extérieure. Alors que les échanges extérieurs ont soutenu l'activité économique jusqu'au deuxième trimestre, la consommation des ménages a redémarré fortement au second semestre. Cela est amplifié par un mouvement de stockage important à partir du troisième trimestre.

TABLEAU 1.2
Evolution des ressources et des emplois

(en %)	93/92	94/93	95/94	96/95	97/96
PIB	-1,3	2,6	2,0	1,3	2,2
Importations	-3,4	6,9	5,1	3,4	7,9
Exportations	-1,2	6,5	5,8	5,4	13,0
Conso. ménages	0,1	1,4	1,5	1,8	0,7
Conso. APU	3,4	1,1	0,2	2,5	1,1
Var. Stocks(en % PIB)	-1,5	-0,1	0,3	-0,3	-0,3
FBCF Totale	-6,9	1,0	2,5	-1,0	0,2
dont entreprises	-8,4	1,3	3,1	0,4	-0,1

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

Ainsi, la reprise de l'activité de l'économie française en 1997 s'explique dans un premier temps par le dynamisme du commerce extérieur, relayé ensuite par un regain de la demande intérieure.

Une demande extérieure dynamique

La contribution du commerce extérieur à la croissance économique a atteint un sommet au premier semestre 1997 pour devenir quasiment nulle au second semestre. De fait, la demande extérieure a été dynamique jusqu'à la mi-1997, favorisant ainsi les exportations françaises qui ont progressé de 13,0 % après + 5,4 % en 1996. L'économie française a bénéficié de l'activité soutenue aux Etats-Unis et de la reprise économique en Europe. Les branches les plus dynamiques ont été les biens d'équipement

(1) D'une manière générale, et sauf indication contraire, les taux de croissance sont exprimés en volume aux prix de l'année précédente, selon la présentation usuelle des comptes annuels de la Nation.

professionnel (+ 19,2 %) et l'automobile (+ 14,5 %). En outre, la modération des coûts de production et la dépréciation du taux de change effectif du franc notamment par rapport au dollar ont permis des gains de compétitivité. Puis, le regain d'activité constaté au second semestre s'est traduit par une progression des importations (+ 7,9 % en 1997 après + 3,4 % en 1996). Les importations de biens d'équipement ont d'ailleurs augmenté de 14,7 %, ce qui témoigne d'une reprise de l'activité. Dans ces conditions, l'excédent commercial n'a cessé d'augmenter : il est passé de 65,7 milliards de francs en 1996 à 149,7 milliards de francs en 1997 en CAF-FAB.

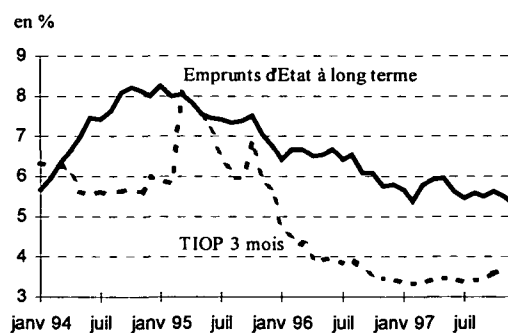
Une consommation faible

La consommation des ménages a présenté en 1997 un profil heurté : quasiment atone au premier semestre, elle s'est accélérée à partir du second semestre. En moyenne annuelle, elle a progressé de 0,7 % en 1997 après + 1,8 % en 1996. Deux phénomènes se sont conjugués : d'une part, l'importance des achats d'automobiles suscitée par l'arrivée à terme de la prime qualité en septembre 1996 a été compensée, début 1997, par une chute des ventes. Ainsi, les achats de matériel de transport ont reculé de 8 %. Hors automobiles, l'évolution annuelle de la consommation des ménages est plus lisse. D'autre part, si le pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages a fortement augmenté au second semestre (revalorisation du SMIC en juillet), cela s'est traduit par une hausse du taux d'épargne. En effet, le revenu disponible des ménages a progressé de 2,2 % et le taux d'épargne est passé de 13,3 % du revenu disponible brut en 1996 à 14,6 % en 1997.

Un investissement stable

L'attentisme qui dominait depuis le début de la décennie en matière d'investissement a perduré en 1997 et l'investissement est resté stable en moyenne annuelle par rapport à 1996 (- 0,1 %), en dépit du niveau relativement bas des taux d'intérêt et de meilleures perspectives générales d'activité. Un redémarrage progressif a toutefois été observé à partir du deuxième trimestre. De plus, seuls les investissements en produits manufacturés, notamment en matériel de transport (+ 2,4 %), se sont accrus (+ 1,6 %).

GRAPHIQUE 1.2
Evolution des taux d'intérêt nominaux



Source : Insee, Banque de France
(TIOP = taux interbancaire offert à Paris)

Une production manufacturière vigoureuse

Le taux de croissance de la production s'est accéléré en 1997 pour s'établir à + 3,1 % dans l'ensemble de l'industrie et + 5,0 % dans l'industrie manufacturière. La branche la plus dynamique est celle de l'automobile (+ 9,5 %), soutenue par les exportations en particulier vers l'Italie et le Royaume-Uni. En outre, le redressement des immatriculations en France au quatrième trimestre a traduit une augmentation de la demande intérieure. La production de biens intermédiaires a progressé de 5,4 %. Bien qu'elle ait enregistré un redémarrage à partir du deuxième trimestre, la production dans le BTP a reculé de 1,6 % en moyenne annuelle. Enfin, la production dans le secteur de l'énergie a sensiblement diminué (- 1,5 %) en 1997 par rapport à 1996, tout en ayant un profil infra-annuel heurté. Les activités de raffinage soutiennent la production de ce secteur. Le prix de la tonne de pétrole importée a progressé de 5,6 %, la hausse de 14 % du dollar ayant plus que compensé la baisse de 7,1 % du prix du baril exprimé en dollar.

TABLEAU 1.3
Prix du pétrole à l'importation

	1994	1995	1996	1997
Cours du Dollar (en FF)	5,55	4,99	5,12	5,83
Prix du baril (en \$)	15,70	17,00	20,69	19,22
Prix tonne importée (FF)	645,0	633,8	784,0	828,0

Source : CPDP - Douanes

Amélioration des résultats des entreprises

Après la stabilité de 1996, les résultats d'exploitation des sociétés non financières se sont améliorés en 1997. Leur valeur ajoutée a progressé, en francs courants, de 3,3 % contre + 1,8 % en 1996. La masse salariale a évolué pratiquement au même rythme que l'année précédente (+ 3,0 % en 1997 et + 2,7 % en 1996). Compte tenu du ralentissement de

la hausse des charges sociales des entreprises (+ 1,5 %), l'EBE a fortement augmenté (+ 4,2 % en 1997 après + 0,8 % en 1996). Ainsi, leur taux de marge a augmenté de 0,6 point pour passer de 31,7 % à 32,3 %.

Amélioration de l'emploi

En 1997, 160 000 emplois salariés privés nets ont été créés, en liaison avec la reprise de l'activité économique. Le taux de chômage a commencé à décroître à la fin de l'année 1997 et atteint 12,2 % de la population active en décembre. La masse salariale a progressé de 3,0 % en 1997 après + 2,7 % en 1996 dans un contexte de décélération des prix. Le revenu disponible des ménages a augmenté de 3,5 %, ce qui s'est traduit par une hausse de 1,3 point du taux d'épargne qui est passé de 13,3 % à 14,6 %.

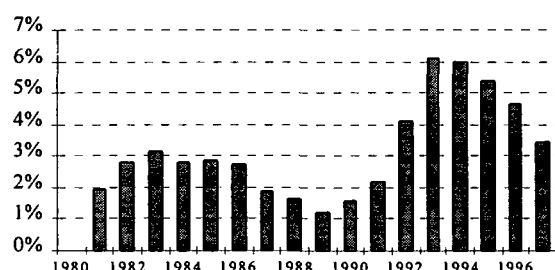
Poursuite de la réduction des déficits publics

Le besoin de financement des administrations publiques s'est à nouveau réduit en 1997, passant de 365,6 milliards de francs en 1996 à 281,2 milliards de francs en 1997. Le déficit public, au sens des critères de Maastricht, atteint donc 3,0 % du PIB en 1997 après 4,1 % en 1996. Cette réduction résulte du redressement des comptes de l'Etat, dont le besoin de financement a diminué de 30 milliards de francs, et des administrations publiques locales. En effet, les dépenses de fonctionnement des administrations publiques ont progressé de façon modérée et les recettes fiscales ont augmenté de 7,2 %. Cette hausse est liée d'une part à la majoration exceptionnelle de 15 % de l'impôt sur les sociétés versé par les sociétés dont le chiffre d'affaires est supérieur à 50 millions de francs et d'autre part à l'augmentation des prélèvements pesant sur les ménages. Le taux de prélèvements obligatoires est ainsi passé de 45,7 % en 1996 à 46,1 % en 1997.

GRAPHIQUE 1.3

Besoin de financement des administrations publiques en % du PIB

(au sens des comptes nationaux)



Source : Insee, Comptes nationaux

ACTIVITES SECTORIELLES ET TRANSPORTS

Après un léger recul de 0,1 % en 1996, la production industrielle a renoué avec la croissance en 1997 avec une progression de 3,1 % en moyenne annuelle et de 7,2 % en glissement sur un an. Les augmentations les plus marquées concernent l'industrie automobile (+ 9,5 %) et la production de biens intermédiaires (+ 5,4 %). En revanche, la production de produits énergétiques et les travaux de construction ont diminué respectivement de 1,5 % et de 1,6 %.

La production des **industries agro-alimentaires** s'est accrue pratiquement au même rythme que l'an dernier (+ 2,3 % en 1997 après + 2,0 % en 1996). Les exportations de produits agro-alimentaires, qui jouent un rôle important sur la demande des transports, ont été assez vigoureuses.

La production de **biens de consommation** a augmenté de 1,9 % en 1997, en liaison avec une consommation des ménages plus dynamique, après un recul de 2,6 % en 1996.

La croissance de la **production automobile** a été particulièrement forte en 1997 (+ 9,5 %) en dépit du contrecoup de la disparition, sur le marché français, de la "prime qualité" en octobre 1996. Elle est liée au redressement des immatriculations au troisième trimestre 1997 et plus généralement à une bonne orientation de la demande extérieure. En effet, les exportations de véhicules vers l'Italie, où une prime de soutien au marché automobile a été mise en place, et le Royaume-Uni, où la consommation des ménages est forte, ont sensiblement progressé.

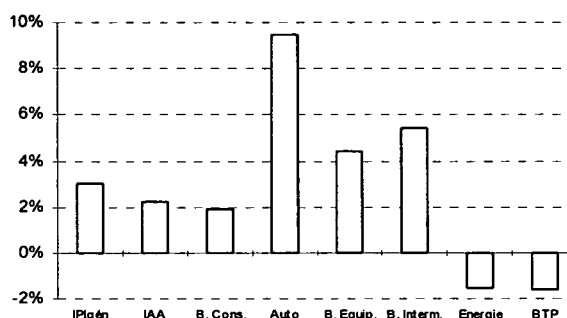
La production de **biens d'équipement** s'est accélérée en 1997 (+ 4,4 % contre + 0,2 % en 1996), en particulier au quatrième trimestre. Le redémarrage de l'investissement des entreprises dès le deuxième trimestre, ainsi que le dynamisme de la demande extérieure, expliquent ce mouvement.

La branche des **biens intermédiaires** progresse également fortement (+ 5,4 % en 1997 après -0,9 % en 1996), soutenue notamment par la demande étrangère.

Le recul de la **production énergétique** (- 1,5 %) masque des évolutions contrastées. Il résulte d'une diminution de la production d'électricité et de gaz consécutive à la clémence des températures. En revanche, le secteur des produits pétroliers serait dynamisé par les activités de raffinage.

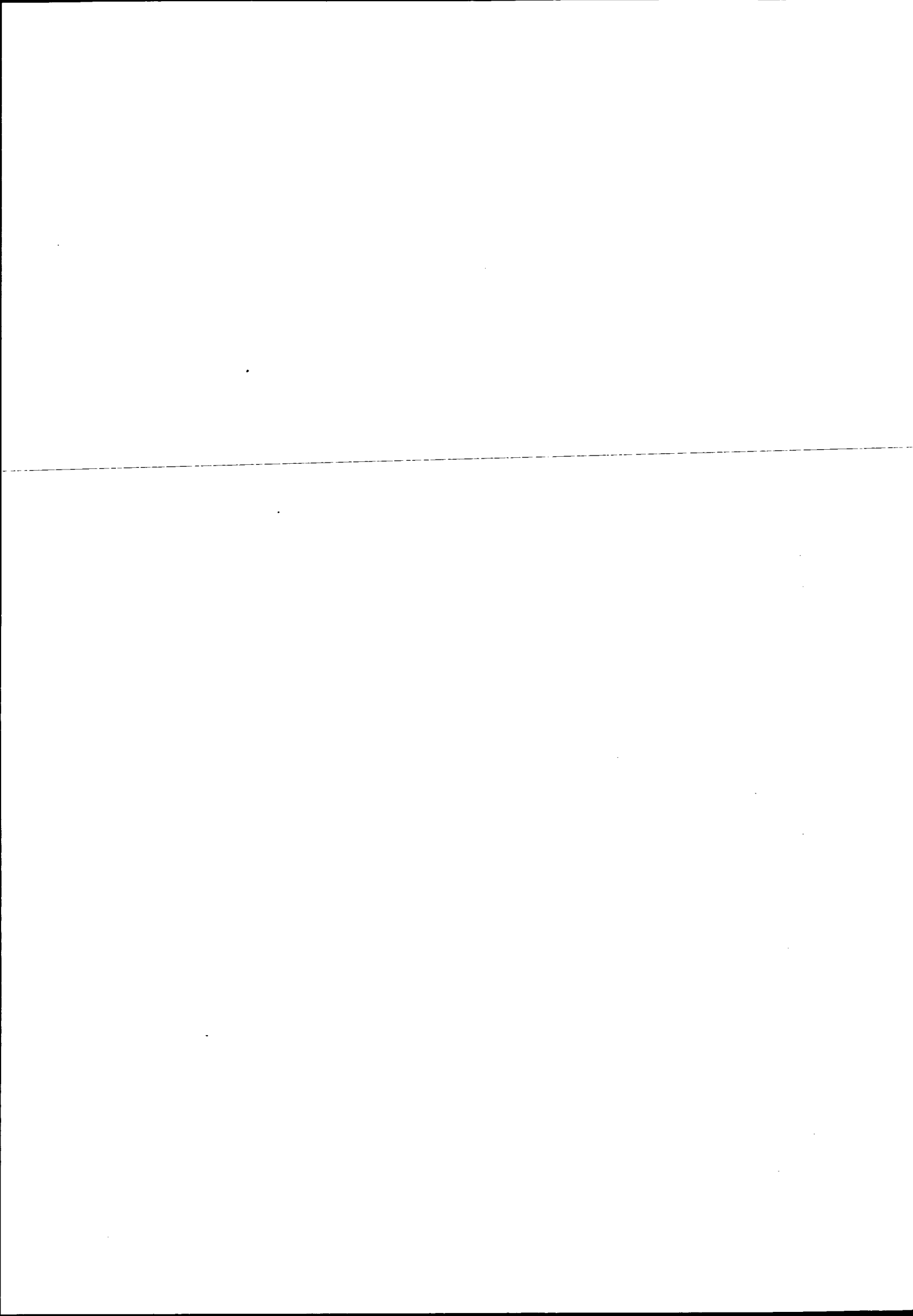
Enfin, les **travaux de construction** ont diminué de 1,6 % en 1997 après - 4,1 % l'année précédente. Ce moindre recul s'explique par le redémarrage progressif des mises en chantier de logements neufs en cours d'année et une reprise des investissements des collectivités locales.

GRAPHIQUE 1.4
Indices de production industrielle



Source : Insee (indices bruts)

Dans le tertiaire, le **bilan touristique** s'est amélioré en 1997 par rapport à 1996. En effet, le solde du poste "voyages" de la balance des paiements a progressé de 22,7 % par rapport à 1996. Les recettes en devises ont augmenté de 12,5 %. Les déplacements touristiques des Français ont diminué puisque le nombre de nuitées s'est réduit de 5,5 %. Cette baisse est plus marquée pour les séjours en France (- 6,0 %) qu'à l'étranger (- 2,3 %). En revanche, le nombre de nuitées de la clientèle étrangère a progressé de 10,2 %.



LES TRANSPORTS : VUE D'ENSEMBLE SUR L'ACTIVITE

En 1997, la production de services de transport a enregistré une progression encore plus forte que les deux années précédentes (+ 3,8 % en volume contre + 2,8 % en 1995 et + 1,8 % en 1996). Cette croissance est due en grande partie aux transports liés aux échanges extérieurs, très soutenus en 1997. Les prix moyens des transports ont augmenté de 2 %, après quatre années de stabilité. La production de transport routier de marchandises a renoué avec la croissance ; celle du transport aérien a été de moindre ampleur que l'année précédente. Le transport ferroviaire a augmenté de plus de 4 % pour la deuxième année consécutive. L'emploi a continué de croître (+ 0,4 %) mais moins vite qu'en 1996. Après une année de quasi-stabilité, la productivité horaire du travail a beaucoup progressé (+ 3,6 % en moyenne annuelle).

L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

La production de services de transport

La production de la branche (tableau 2.1) a encore augmenté en 1997, de 3,8 % en volume ⁽¹⁾, à un rythme plus rapide que les deux années précédentes (+ 2,8 % en 1995 et + 1,8 % en 1996). Elle retrouve une progression qui se rapproche de celle de 1994 (+ 4,3 %).

TABLEAU 2.1
Partage volume-prix de la production des branches du transport en 1997

	1996		évolution			1997	
	niveau	Volume	Prix	Valeur	niveau	1997 structure	
Ferroviaire	45 464	4,8%	0,7%	5,5%	47 978	9,4%	
TRM ⁽²⁾	143 878	3,9%	1,7%	5,7%	152 099	29,8%	
Autres terrestres	72 632	1,9%	2,2%	4,1%	75 635	14,8%	
Fluvial	1 766	-1,1%	-1,0%	-2,1%	1 729	0,3%	
Maritime	18 730	7,2%	3,5%	11,0%	20 790	4,1%	
Aérien	66 088	3,6%	2,6%	6,3%	70 230	13,8%	
Annexes/Auxiliaires	133 544	3,8%	2,0%	6,0%	141 505	27,7%	
Ens. transports	482 102	3,8%	2,0%	5,8%	509 966	100,0%	

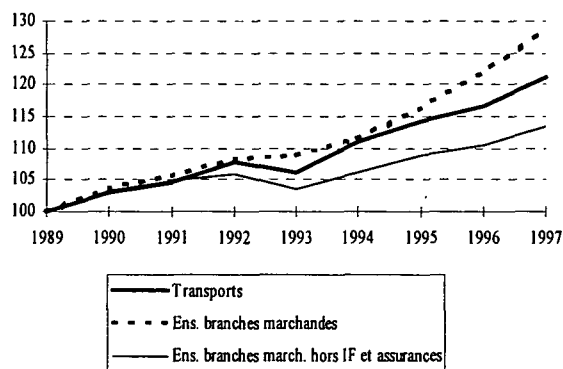
Source : Insee - Comptes nationaux

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

(2) Au moment de l'élaboration de ces comptes, l'Insee ne disposait pas encore des dernières estimations du SES pour le TRM telles qu'elles sont présentées dans les chapitres 3 et 4 : + 4,8 % pour les volumes (TK) et + 0,5 % pour les prix.

La comparaison de l'activité de transport aux autres activités marchandes hors les services financiers et d'assurances montre que si les évolutions sont de même orientation, la tendance de la croissance est toutefois supérieure pour le transport : + 21,2 %, contre + 13,5 % pour les autres activités, entre 1989 et 1997 (graphique 2.1).

GRAPHIQUE 2.1
Le transport et les activités marchandes hors services financiers et d'assurances
(Production des branches en volume aux prix 80 - Base 1989 = 100)



Source : Insee - Comptes nationaux

Tous les modes de transport ont connu une croissance en 1997, à l'exception du transport fluvial qui a été perturbé par le gel des canaux en janvier 1997 (tableau 2.2).

Le transport ferroviaire et les autres transports collectifs terrestres de voyageurs retrouvent sensiblement la même croissance que celle qu'ils avaient eue l'année précédente (respectivement + 4,8 % et

+ 1,9 %). Pour le transport ferroviaire, cette évolution, plus favorable au fret, est en grande partie due à une augmentation des transports transfrontières.

La progression du transport aérien est sensible (+ 3,6 %) mais en net recul par rapport à l'année précédente qui était, il est vrai, exceptionnelle (+ 13,9 %). Elle résulte à la fois du développement plus limité des liaisons réalisées par les compagnies privées résidentes sur le marché intérieur, et du comportement du Groupe Air France qui, malgré une amélioration du transport de fret, connaît une plus faible croissance du transport international de passagers et une chute du transport intérieur.

Le transport routier de marchandises a, lui aussi, bénéficié de l'amélioration des échanges extérieurs, avec une croissance de + 3,9 %.

TABLEAU 2.2
Evolution de l'activité par mode et pour les services annexes et auxiliaires
(Production des branches en volume aux prix n-1, en %)

	1993	1994	1995	1996	1997
Ferroviaire	-8,2%	2,3%	-3,3%	4,4%	4,8%
TRM	-2,5%	5,2%	8,3%	-1,5%	3,9%
Autres terrestres	-1,2%	0,8%	-1,1%	1,8%	1,9%
Fluvial	-10,0%	-4,3%	4,8%	-2,1%	-1,1%
Maritime	5,6%	-1,9%	-1,3%	-7,3%	7,2%
Aérien	1,3%	12,8%	-0,5%	13,9%	3,6%
Annexes/Auxiliaires	-0,8%	3,4%	3,5%	0,7%	3,8%
Ens. transports	-1,6%	4,3%	2,8%	1,8%	3,8%
Activités marchandes	1,1%	2,1%	4,9%	5,4%	5,9%

Source : Insee - Comptes nationaux

Les résultats de l'EAE n'étaient pas disponibles au moment de l'élaboration du compte semi-définitif 1996. Ces résultats conduisent à une évolution d'environ + 1 % dans le transport maritime qui sera intégrée dans la version définitive du compte 1996. L'évolution de l'ensemble des transports deviendrait alors + 2,2 % au lieu de + 1,8 %.

Les services annexes et auxiliaires du transport (3) se sont mieux comportés que l'année précédente (+ 3,8 % en 1997 contre + 0,7 % en 1996). Ceci s'explique en grande partie par une plus forte demande de services en matière de transport maritime, d'utilisation des ouvrages routiers à péage et vers les agences de voyage.

L'activité du transport fluvial aurait pu se stabiliser, voire légèrement augmenter, s'il n'y avait eu les difficultés climatiques de début d'année. Du fait de ces difficultés, on observe une légère baisse de 1,1 % en 1997. Pour le transport maritime, le résultat est très positif, avec une croissance de 7,2 %.

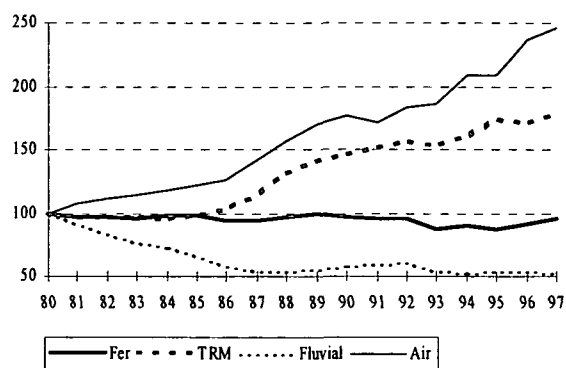
(3) Services aéroportuaires, péages, parking, entrepôts, collecte de fret, manutention, agence de voyages, routage...

GRAPHIQUE 2.2

Evolution des principaux modes de transport depuis 1980

(indices de production des branches en volume prix 80 -

Base 80 = 100)



Source : Insee - Comptes nationaux

A prix courants, la production de transport a fortement augmenté par rapport aux deux années précédentes (+ 5,8 % contre + 2,1 % en 1996 et + 2,3 % en 1995). Cela résulte en grande partie d'un changement de comportement en matière de prix, qui avaient tendance à stagner voire à baisser depuis 1993, et qui augmentent de 2 % en 1997. Le retournement à la hausse concerne le transport aérien (+ 2,6 % en 1997 contre - 3,5 % en 1996), le transport maritime (+ 3,5 % en 1997, contre -3,4 % en 1996) et, dans une moindre mesure, les services annexes et les auxiliaires de transport. Les prix du transport fluvial, en revanche, ont baissé (- 1,0 % en 1997 contre + 4,9 % en 1996), et ceux du transport ferroviaire sont quasiment stables (+ 0,7 %).

La demande en transport

Le fait marquant de l'année 1997 vient de la demande extérieure qui connaît une forte progression (+ 6,3 % en 1997 contre + 1,6 % en 1996). Ce faisant, elle ne représente encore que 11,4 % de la demande globale.

Avec une dépense de 134,1 milliards de francs (tableau 2.3), la demande des ménages a augmenté, mais moins qu'en 1996 (+ 2,9 % contre + 5,4 %).

Après une quasi-stabilité en 1996, les consommations intermédiaires reprennent une évolution comparable aux années antérieures (+ 4,0 %). Les principales branches utilisatrices (tableau 2.4) ont en général augmenté leur consommation de services de transport de plus de 5 %, à l'exception du BGCA, de l'imprimerie-pressé-édition, des services non marchands et des matériaux de construction qui restent au-dessous de 2 % d'augmentation.

L'augmentation la plus remarquable concerne les assurances (environ 17 %) ainsi que des industries

telles que les minerais et métaux ferreux (+ 14,5 %) ou l'automobile (+ 11,1 %), qui a bénéficié de nombreux débouchés extérieurs, compensant en cela la forte baisse sur le marché intérieur, et dans une moindre mesure, la parachimie (+ 9 %).

TABLEAU 2.3
Equilibre Ressources-Emplois des services de transport
(évolution en volume à prix n-1, et valeur en MF courants)

	1994	1995	1996	1997	1997 valeur
Production distribuée	4,3%	2,8%	1,8%	3,7%	514 320
Import CAF	-6,1%	6,2%	0,0%	6,7%	36 463
TVA gr/Pdts	2,5%	3,6%	1,1%	6,5%	9 239
Total R=E	3,5%	3,1%	1,7%	4,0%	560 022
Conso Intermédiaires	4,0%	5,3%	0,4%	4,0%	361 836
Conso des ménages	1,6%	-2,0%	5,4%	2,9%	134 120
Export FAB	4,5%	1,2%	1,6%	6,3%	64 066

Source : Insee - Comptes nationaux

TABLEAU 2.4
Les consommations intermédiaires en transport de quelques branches
(évolution en volume à prix n-1, et valeur en MF courants)

	1994	1995	1996	1997	1997 valeur
Matériaux de construction	6,0%	3,8%	-6,8%	1,8%	10 672
Chimie	8,5%	6,6%	2,0%	6,9%	12 455
Electricité-electronique	7,2%	10,7%	5,4%	6,5%	8 243
Imprimerie Presse Edition	4,4%	2,0%	-1,4%	1,7%	14 322
BGCA	1,1%	4,5%	-5,1%	0,1%	17 823
Commerce	3,5%	5,4%	-1,1%	3,3%	84 594
Services aux entreprises	1,7%	3,5%	4,7%	3,5%	30 402
Ensemble	4,0%	5,3%	0,4%	4,0%	361 836

Source : Insee - Comptes nationaux

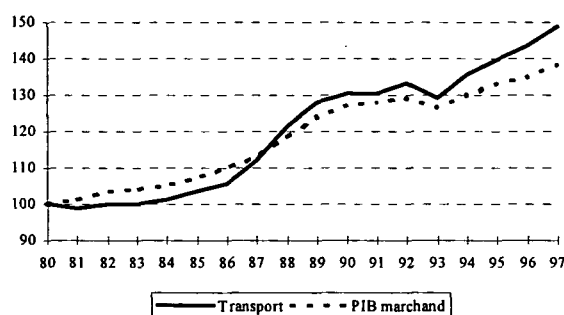
Le coefficient technique global est le ratio entre la consommation globale en services de transport de l'ensemble des branches marchandes et leur production. Après s'être situé aux alentours de 2,95 % de 1988 à 1995, ce ratio retrouve en 1997 son niveau de 1987 avec 2,8 % (en volume à prix 1980).

LA VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT

On constate que depuis 1987, la progression en volume de la valeur ajoutée du transport comparée à celle des activités marchandes (graphique 2.3), a été plus rapide que celle du PIB marchand et que l'écart s'est particulièrement amplifié depuis 1993. Évalué

aux prix de 1980, cet écart atteint plus d'un point (respectivement + 3,7 % pour le transport, contre + 2,5 % pour les secteurs marchands).

GRAPHIQUE 2.3
Evolution comparée de la valeur ajoutée du transport et du PIB marchand
(Volume prix 80 - Base 1980 = 100)



Source : Insee - Comptes nationaux

Aux prix de l'année précédente, la valeur ajoutée de la branche retrouve un rythme de croissance proche de celui qu'elle avait en 1994 (+ 3,7 % en 1997 contre 4 % en 1994) (tableau 2.5).

TABLEAU 2.5
Evolution de la valeur ajoutée du transport par mode
(volume aux prix n-1, valeur en MF et structure en %)

	1994	1995	1996	1997	1997 valeur	1997 structure
Ferroviaire	1,8%	-3,4%	3,9%	5,5%	32 362	11,5%
TRM	5,8%	9,4%	-1,8%	4,4%	72 033	25,6%
Autres terrestres	0,3%	-0,8%	1,7%	2,1%	54 993	19,6%
Fluvial	-5,9%	5,2%	-3,1%	-0,9%	881	0,3%
Maritime	-9,6%	-1,0%	-7,7%	5,8%	996	0,4%
Aérien	18,4%	-0,4%	22,7%	4,8%	22 588	8,0%
Annexes/Auxiliaires	3,0%	3,3%	1,1%	3,3%	97 241	34,6%
Ens. transports	4,0%	3,0%	2,3%	3,7%	281 094	100,0%

Source : Insee - Comptes nationaux

Le taux de valeur ajoutée dans le transport diminue lentement depuis cinq ans (plus d'un point en volume au cours des années récentes, passant de 56,9 % en 1992 à 55,1 % en 1997). Ceci traduit l'importance croissante des consommations effectuées par les entreprises de transport auprès d'autres branches de l'économie, notamment énergie et services marchands, et l'évolution de l'intraconsommation de la branche. L'autoconsommation en transport par la branche elle-même s'élève en effet à 13,6 % aujourd'hui contre 12,8 % seulement en 1990 (et 11 % en 1980). La consommation de produits pétroliers raffinés par le transport routier et les autres

transports terrestres a d'autre part progressé en volume respectivement de 35 % et de 24 % par rapport à ce qu'elle était en 1992.

La valeur ajoutée atteint en 1997 le montant de 281 094 millions de francs.

Elle provient d'abord du transport routier au sein duquel le transport de marchandises intervient pour 26 %. Les services annexes et auxiliaires du transport représentent plus du tiers de la valeur ajoutée de la branche transport. Les bonnes performances du transport routier et des services annexes et auxiliaires (respectivement + 4,4 % et + 3,3 %) assurent à elles seules une évolution globale satisfaisante pour 1997. Cependant, les branches qui ont le mieux profité de cette année sont surtout les transports maritimes (+ 5,8 %), les transports ferroviaires (+ 5,5 %) et, dans une moindre mesure, les transports aériens, même s'ils font moins bien que l'année précédente (+ 4,8 % contre -22,7 %). Seuls les transports fluviaux ont connu une évolution négative, une nouvelle fois.

L'EMPLOI ET LA PRODUCTIVITE HORAIERE DU TRAVAIL

Les effectifs salariés des entreprises

Les entreprises du secteur emploient 909 400 salariés⁽⁴⁾, soit 4,6 % de l'emploi salarié de l'ensemble de l'économie. Près des trois quarts de ces effectifs travaillent dans le secteur privé (652 300 personnes, contre 257 100 pour les grandes entreprises nationales).

Le taux de croissance de l'emploi salarié dans les transports (graphique 2.4) a été quasi identique en 1997 à celui de l'ensemble de l'économie (+ 0,4 % contre + 0,5 %), soit un léger retrait par rapport à la progression de 1996.

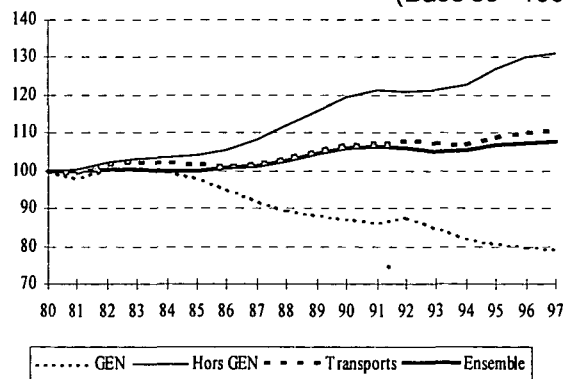
Cette situation résulte de deux mouvements contraires (tableau 2.6) : la persistance de la diminution de l'emploi dans les grandes entreprises nationales à la recherche de gains de productivité (- 0,5 % après - 1,3 % en 1996) et une progression dans le secteur privé moindre qu'en 1996 (+ 0,8 %, après + 2,5 % en 1996).

(4) Ce chiffre est une moyenne annuelle. Il peut donc être légèrement différent de celui du chapitre 10, qui est un stock de fin d'année. Les comptes nationaux utilisent ce concept de moyenne annuelle pour les calculs de productivité.

GRAPHIQUE 2.4

Evolution des effectifs salariés du secteur des transports

(Base 80 = 100)



Source : Insee - Comptes nationaux

Les effectifs de la SNCF ont diminué de 1,6 % en 1997. Il en est de même pour le Groupe Air France avec - 1 %. La RATP, quant à elle, augmente très légèrement ses effectifs de 0,3 %. Au total, on constate en moyenne sur l'année une baisse de 3 200 emplois salariés sur l'ensemble des grandes entreprises nationales du transport.

TABEAU 2.6

Effectifs salariés des entreprises (En milliers et en % d'évolution)

	1994	1995	1996	1997
SNCF	185,7	181,1	177,9	175,0
RATP	37,9	38,3	38,3	38,4
Air France	32,6	32,3	32,1	31,9
Air France Europe	10,0	10,1	10,0	9,8
Total GEN	266,2	261,8	258,3	255,1
% évolution	-3,3%	-1,7%	-1,3%	-1,2%
Hors GEN	612,1	631,8	647,4	652,3
% évolution	1,2%	3,2%	2,5%	0,8%
Total Transport	878,3	893,6	905,7	907,4
% évolution	-0,2%	1,7%	1,4%	0,2%
ENSEMBLE	19 469	19 738	19 837	19 929
% évolution	0,2%	1,4%	0,5%	0,5%

Source : Insee - Comptes nationaux

Les effectifs de la branche

En 1997, la branche transport (tableau 2.7) compte 809 800 emplois salariés⁽⁵⁾ et 67 000 non salariés. La croissance des effectifs salariés s'y révèle supérieure à celle du secteur des transports (+ 1,6 % en

(5) Le secteur transport est constitué des entreprises dont l'activité principale est le transport.

La branche transport rassemble les activités de transport de toutes les entreprises, quel que soit leur secteur d'origine.

De nombreuses entreprises, dont le transport est l'activité principale, ont de nombreuses autres activités. Certaines de ces activités sont en dehors du transport. Ce sont plus précisément des activités liées au BGCA, au matériel ferroviaire roulant, à la construction aéronautique et aux services aux entreprises.

Il existe également certaines entreprises d'autres secteurs qui ont une activité de transport, mais l'effectif concerné est assez faible.

1996 puis + 0,5 % en 1997 pour la branche, contre + 1,4 % en 1996 puis + 0,4 % en 1997 pour le secteur).

On constate un ralentissement de la croissance de l'emploi salarié pour tous les modes de transport, voire une diminution dans le transport aérien (- 0,3 %).

En revanche, si la branche ferroviaire a encore perdu des emplois (400 personnes), on observe une décélération dans la diminution de ses effectifs.

Les transports routiers (marchandises ou voyageurs), ainsi que le transport maritime et les services annexes et auxiliaires ont le même profil en 1997 : après une croissance des effectifs de plus de 2 % en 1996, ils augmentent de 0,6 à 0,8 % en 1997.

Les emplois dans la branche transport fluvial, quant à eux, sont restés stables.

TABLEAU 2.7
Evolution des effectifs salariés de la branche
(en % et en milliers)

	1994	1995	1996	1997	1997 milliers
Ferroviaire	-3,3%	-2,5%	-1,8%	-0,4%	101,5
TRM	1,6%	3,2%	2,4%	0,8%	238,0
Autres terrestres	1,8%	2,9%	2,0%	0,7%	185,7
Fluvial	-8,3%	13,6%	4,0%	0,0%	2,6
Maritime	-12,0%	3,4%	2,6%	0,6%	15,7
Aérien	-2,0%	0,0%	0,5%	-0,3%	58,7
Annexes/Auxiliaires	-1,3%	3,1%	2,3%	0,8%	207,6
Ens. transports	-0,4%	2,1%	1,6%	0,5%	809,8

Source : Insee - Comptes nationaux

Les effectifs non salariés (environ 67 000 personnes en 1997) concernent pour l'essentiel deux branches, le transport routier de marchandises et les autres transports terrestres. A la différence des emplois salariés, ils ont baissé (- 0,9 %). Ils ne représentent que 7,6 % des effectifs des transports.

La productivité du travail

En 1997, la productivité apparente du travail de l'ensemble des transports est en forte augmentation par rapport à l'année précédente : + 3,6 % contre - 0,2 % en 1996. Le taux d'évolution de cette productivité est la différence entre la croissance de la valeur ajoutée (3,7 %) et le taux de croissance du nombre d'heures travaillées (0,1 %). La valeur ajoutée augmente légèrement plus vite que la production ; le taux de croissance du nombre d'heures travaillées est inférieur à celui de l'emploi du fait d'un plus grand recours à l'emploi de salariés à temps partiel.

TABLEAU 2.8
Evolution de la productivité apparente du travail (*)

	1993	1994	1995	1996	1997
TRANSPORTS					
Valeur ajoutée	-2,9%	4,0%	3,0%	2,3%	3,7%
Heures travaillées	-1,9%	0,3%	1,6%	1,8%	0,1%
Productivité	-1,0%	3,7%	1,3%	0,4%	3,6%
ENSEMBLE					
Valeur ajoutée	-1,2%	2,6%	2,0%	1,4%	2,1%
Heures travaillées	-2,1%	-0,3%	1,2%	0,7%	-0,5%
Productivité	0,9%	2,9%	0,8%	0,7%	2,7%

Source : Insee - Comptes nationaux

(*) Les évolutions sont celles de la valeur ajoutée globale en volume aux prix de l'année précédente rapportée au nombre d'heures totales travaillées au cours des années correspondantes.

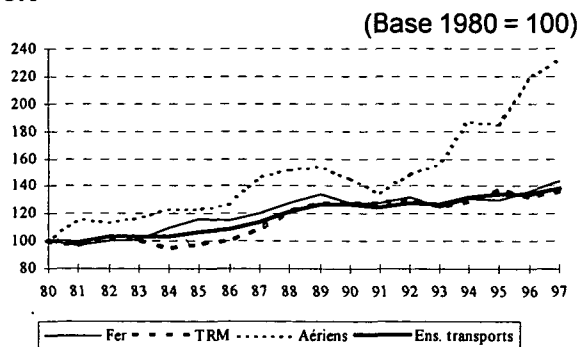
La croissance de la productivité concerne toutes les branches importantes des transports. Ainsi, dans le transport aérien, les gains de productivité atteignent + 6,1 % en 1997 (après + 17,8 % en 1996) sous l'effet d'une augmentation de la production d'environ 3,6 %, conjuguée à une double baisse des effectifs et du nombre moyen d'heures effectuées.

Le transport ferroviaire réalise pour la deuxième année consécutive des gains de productivité conséquents : + 5,7 % après + 4,5 % en 1996. Ces gains résultent notamment de la très forte croissance de la production.

Dans le transport routier de marchandises, les gains de productivité atteignent + 2,9 % en 1997. Inférieur aux autres branches, ce résultat reste relativement élevé compte tenu de la croissance des effectifs et compense la baisse de productivité de 1996. Les autres secteurs se distinguent par des gains de productivité plus faibles mais généralement positifs. Au total, le secteur des transports est resté un secteur dynamique en 1997, créant des emplois tout en augmentant sa productivité.

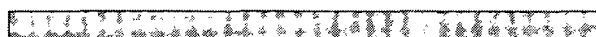
GRAPHIQUE 2.5

Productivité des principales branches de transport



Source : Insee - Comptes nationaux

L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS



L'investissement par secteur institutionnel

TABLEAU 2.9

FBCF du transport par type d'agent économique, comparée à celle des branches marchandes

(volume en % aux prix n-1 et valeur en MF)

	1994	1995	1996	1997	1997 valeur
TRANSPORTS	-10,9%	4,9%	-7,7%	5,3%	81 056
1) Entreprises	-11,4%	5,2%	-7,8%	5,1%	77 884
- GEN	-25,9%	7,0%	-4,4%	16,9%	29 627
- hors GEN	-2,2%	4,4%	-9,4%	-1,0%	48 257
2) APU	1,1%	-1,8%	-7,4%	9,5%	3 172
Total branches marchandes	1,4%	3,1%	0,3%	0,3%	1 172 158

Source : Insee - Comptes nationaux

Les investissements de la branche transport ont fortement augmenté en 1997 (+ 5,3 %), après la baisse de 7,7 % enregistrée en 1996. Cette augmentation est nettement plus élevée que celle observée (tableau 2.9) pour l'ensemble des branches marchandes de l'économie (+ 0,3 %).

En 1997, la FBCF a retrouvé son niveau de 1995. Malgré cette amélioration, elle ne représente plus que 7,0 % de l'investissement des branches marchandes et 5,9 % de celui de l'ensemble des activités économiques.

En 1997, l'effort d'équipement s'est surtout fait sentir dans les grandes entreprises nationales (+ 16,9%). Ces dernières représentent, en 1997, 36,5 % de l'investissement global réalisé dans les transports. De même, les administrations publiques, avec un effort d'équipement en hausse de 9,5 %, ont largement contribué à la croissance de la FBCF. Cepen-

dant, ce montant reste limité à 3,9 % de la FBCF du transport.

En revanche, le secteur privé a une nouvelle fois été en retrait, mais de façon moins marquée que l'année précédente (- 1,0 % contre - 9,4 %).

Les produits concernés par l'investissement

TABLEAU 2.10

FBCF du transport par produit

(volume en % aux prix n-1 et valeur en MF)

	1994	1995	1996	1997	1997 valeur
Matériel de transport	-11,8%	15,1%	-1,9%	10,4%	46 304
- routier	0,3%	16,6%	2,7%	11,9%	26 747
- ferré	-1,9%	-30,2%	5,9%	24,3%	7 787
- naval	-20,1%	2,9%	10,2%	1,5%	1 777
- aéronautique	-40,4%	73,0%	-17,6%	-1,5%	9 993
Construction, génie civil	-10,8%	-8,5%	-19,4%	-13,4%	18 981
Construction mécanique	-12,4%	4,9%	-11,7%	18,5%	7 217
Autres	-5,1%	4,8%	3,1%	19,0%	8 554
TOTAL	-10,9%	4,9%	-7,7%	5,3%	81 056

Les acquisitions nettes en matériels de transport ont beaucoup augmenté (tableau 2.10), à l'exception de l'aéronautique (- 1,5 %). Cette croissance est surtout visible pour le matériel ferroviaire (+ 24,3 %), qui bénéficie d'une forte augmentation des investissements de la SNCF compensant en cela le désinvestissement du secteur privé dans ce type de matériel.

Bien que deux fois moins élevée, l'augmentation des acquisitions de matériel routier reste importante (+ 11,9 %).

La FBCF en produits du Bâtiment Génie civil et agricole (BGCA) diminue depuis 1993. Plus de la moitié de cet investissement est réalisée par les grandes entreprises nationales.

TABLEAU 2.11

FBCF du transport par secteurs et produits en 1997

(valeur en milliards de francs)

	GEN	HORS GEN	SQS-EI	APU	TOTAL
Mat. Transport	15,9	29,6	45,5	0,8	46,3
- routier	1,1	24,9	26,0	0,8	26,7
- ferré	11,7	-3,9	7,8	0,0	7,8
- naval	0,4	1,4	1,8	0,0	1,8
- aéronautique	2,8	7,2	10,0	0,0	10,0
Construction, génie civil	9,7	7,1	16,8	2,2	19,0
Const. mécanique	0,5	6,7	7,2	0,0	7,2
Autres	3,5	4,9	8,4	0,2	8,6
TOTAL	29,6	48,3	77,9	3,2	81,1

Source : Insee - Comptes nationaux
GEN = grandes entreprises nationales

LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

Après un ralentissement en 1996, les transports terrestres de marchandises ont connu en 1997 une croissance d'environ 4 %. Cette progression est imputable, en grande partie, aux transports ferroviaires (en hausse de 8,8 %). Les transports routiers français progressent, mais plus modérément (+ 2 %), et la part modale de la route est en recul au profit du fer (un point en deux ans). Par ailleurs, l'activité dans les ports a fortement repris.

La croissance des transports de voyageurs s'est ralentie. La circulation de voitures particulières évolue pratiquement au même rythme qu'en 1996. Dans les transports aériens, la progression a été plus modérée, après une nette augmentation en 1996. En revanche, les transports ferroviaires sont repartis, après plusieurs années médiocres.

ÉVOLUTION GLOBALE

Contrairement à l'année 1996, les transports de marchandises ont connu, en 1997, une croissance plus forte que les transports de voyageurs. En effet, les transports de marchandises (+ 4,1 %) ont bénéficié de la reprise de la production industrielle (en hausse de 4 % en moyenne annuelle) et du dynamisme du commerce extérieur. Par contre, la croissance des transports de voyageurs s'est ralentie en

Terminologie des transports : quelques définitions.

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

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

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

Jusqu'en 1995, dans les rapports, comme d'ailleurs dans de nombreuses publications, le terme "trafic" recouvrait ce qui est désormais qualifié de "transport".

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

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

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

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

1997. Alors que depuis 1985, leur croissance a été légèrement supérieure à celle du PIB (2,5 % par an contre 2,2 % pour le PIB), en 1997, ils évoluent à un rythme inférieur à celui du PIB (+ 1,7 % contre + 2,2 %).

TABLEAU 3.1
Evolution globale des transports intérieurs

	en %					
	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Voyageurs (voy-km)	2,5	1,2	3,0	0,9	2,1	1,7
Marchandises (t-km)	1,5	-3,4	6,0	4,8	1,8	4,1
PIB marchand*	0,7	-2,0	2,7	2,1	1,1	2,4

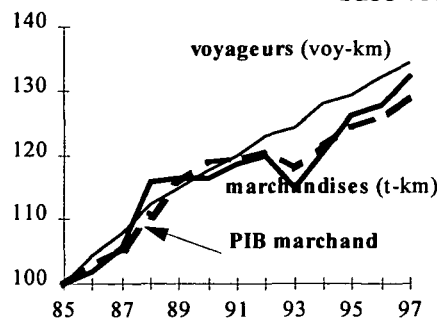
* au prix de l'année précédente

Source : DAEI / SES, Insee

Note : voir tableaux 3.2 et 3.5, pour le champ retenu pour les transports de voyageurs et de marchandises.

GRAPHIQUE 3.1
Evolution des transports intérieurs

base 100 en 1985



Source : DAEI / SES, Insee

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

LES TRANSPORTS INTERIEURS DE MARCHANDISES

Après un léger ralentissement en 1996, les transports intérieurs de marchandises ont connu en 1997 une croissance plus marquée (+ 4,1 %), accompagnant la croissance de la production industrielle (+ 4 % pour l'ensemble de l'industrie hors BTP et énergie). La progression est particulièrement sensible pour les transports ferroviaires (+ 8,9 %), mais l'activité s'est également améliorée pour les transports routiers (+ 3,5 %, contre + 2,0 % en 1996).

TABLEAU 3.2
Evolution des transports terrestres intérieurs de marchandises en Md t-km

	1993	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	%	niveau
Tr. ferroviaire	-9,5	8,1	-1,2	3,8	8,9	52,6
<i>dont transit</i>	-4,6	21,7	3,3	15,4	17,7	10,2
Transport routier	-2,0	7,2	6,7	2,0	3,5	237,2
- pavillon français	-3,4	5,3	7,2	0,7	2,0	178,3
<i>c. d'autrui (CU>3t.)</i>	-3,2	6,5	9,0	0,8	4,8	124,4
<i>c. propre (CU>3t.)</i>	-6,2	3,9	5,3	1,1	-6,7	36,8
<i>tr. CU<3t.</i>	2,3	1,6	1,1	1,2	2,3	16,0
<i>transit</i>	ns	ns	ns	ns	ns	1,1
- pavillon étranger	3,5	14,1	4,9	6,2	8,5	58,9
<i>transit</i>	4,3	17,2	7,4	7,5	10,0	37,3
<i>autres</i>	2,5	9,7	0,5	3,4	5,9	21,6
Navig. intérieure	-13,9	-5,8	4,6	-2,1	-1,1	5,7
Oléoducs	-0,4	-4,8	0,5	-1,8	0,9	22,1
Ens. modes terrestre	-3,4	6,0	4,8	1,8	4,1	317,6

Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES

Notes : L'enquête TRM ayant été rénovée à partir de janvier 1996, les données antérieures à cette date ont été réévaluées. Les transports intérieurs sont définis comme les transports ayant emprunté le territoire français. D'autre part, le transit rhénan est exclu de la navigation intérieure. La série concernant le transit pavillon étranger a été revue par rapport à l'année précédente.

(1) Il s'agit là de la part des transports internationaux réalisée sur le territoire national qui est seule à prendre en compte, par exemple, dans une optique de gestion des infrastructures françaises. On doit par contre, dans une optique d'activité des branches, prendre en compte l'ensemble des transports internationaux réalisés par les entreprises françaises (à l'intérieur et à l'étranger).

Ce sont les transports internationaux qui génèrent l'essentiel de la croissance, profitant du dynamisme du commerce extérieur. La partie "transports intérieurs" des transports internationaux⁽¹⁾ a progressé de 8,2 %. Leur part dans l'ensemble des transports terrestres intérieurs continue à augmenter régulièrement et elle a doublé au cours des dix dernières années, passant de 17 % à 35 % entre 1986 et 1997.

Le partage modal est toujours favorable à la route qui représente 74 % des transports intérieurs français. Cependant, la part modale du fer s'améliore encore en 1997, gagnant un point en l'espace de deux ans.

TABLEAU 3.3
Transports intérieurs nationaux et internationaux en Md t-km

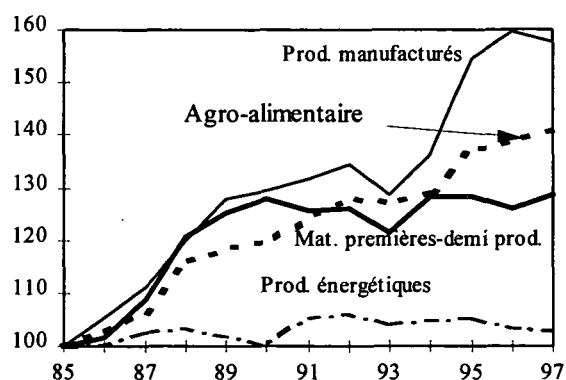
	1993	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	%	niveau
Ensemble	-3,4	6,0	4,8	1,8	4,1	317,6
<i>national (1)</i>	-3,9	3,2	5,2	0,5	2,0	206,2
<i>international (2)</i>	-2,4	12,1	4,0	4,5	8,2	111,2
dont :						
Fer	-9,5	8,1	-1,2	3,8	8,9	52,6
<i>national</i>	-9,6	3,9	-4,1	1,1	5,9	26,4
<i>international</i>	-9,3	13,3	2,3	6,7	12,1	26,2
Route	-2,0	7,2	6,7	2,0	3,5	237,0
<i>national (1)</i>	-2,9	4,8	7,8	0,8	1,6	154,6
<i>international</i>	0,2	12,3	4,3	4,2	7,3	82,4

Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES

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

(2) Les transports internationaux regroupent les entrées, les sorties et le transit, pour la part réalisée sur le territoire français.

GRAPHIQUE 3.2
Evolution du transport de marchandises par produit transporté base 100 en 1985



Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES.

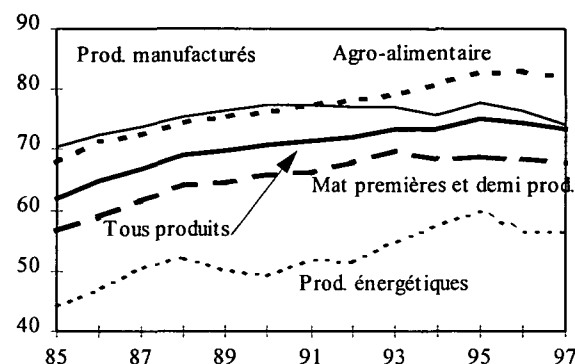
Le transport routier

Les transports routiers de marchandises sous pavillon français, dont la croissance s'était ralentie en 1996 (+ 0,7 %), ont connu une légère reprise en 1997 (+ 2,0 %). En transport international, la confrontation des résultats de l'enquête TRM - en baisse - et d'autres indicateurs, dont l'enquête d'opinion, en hausse a conduit à retenir une estimation de croissance de 4,5 % (voir encadré). Il semble en effet que, comme les autres modes, le transport routier international ait profité de la croissance de l'économie tournée vers les échanges extérieurs. La croissance du transport national a été plus modérée (+ 1,6 %). La reprise de l'activité a été plus profitable aux transports pour compte d'autrui (+ 4,8 %) qu'aux transports pour compte propre, en retrait de 6,7 %.

GRAPHIQUE 3.3

Part de la route par produit dans les transports terrestres intérieurs de marchandises

(en %)



Sources : SNCF, VNF, DAEI / SES

Transport routier international de marchandises : une estimation économétrique pour 1997

La croissance, entre 1996 et 1997, du TRM total a été évaluée à 2 %, avec respectivement + 4,8 % pour le compte d'autrui et - 6,7 % pour le compte propre. Ces évolutions ont été retenues à la suite de divers arbitrages et d'un calcul économétrique qui ont conduit à retenir une évolution de 4,5 % pour le TRM international.

En effet, l'enquête TRM indique une légère hausse de l'ensemble du transport routier de marchandises (+ 1 %), avec une baisse prononcée du transport international (- 2,3 %). La confrontation avec d'autres sources statistiques laisse supposer que ce dernier chiffre pourrait être sous-estimé pour des raisons techniques à l'enquête (rupture d'attelage aux frontières, grandes entreprises non répondantes). Ce chiffre du TRM en 1997 conduirait, additionné au fret ferroviaire, à une croissance de l'ensemble du transport de marchandises sous pavillon français hors transit de 2,2 %, évolution faible au regard du taux de croissance de la production industrielle (+ 4 %) et de celle des importations (+ 7,9 % en volume) et des exportations (+ 13 %).

Enfin, l'enquête de conjoncture trimestrielle du SES (solde des opinions des entreprises sur leur activité) indique une tendance positive - bien meilleure qu'en 1996 - à la fois pour le transport national et le transport international. Le solde d'opinion sur l'activité passée du TRM international est positif depuis le second semestre.

On a donc procédé à une estimation du volume TRM international par une méthode économétrique appuyée sur l'enquête de conjoncture, volume qui paraît plus en concordance avec les tendances économiques globales (forte croissance des importations et des exportations) et l'évolution propre du transport ferroviaire international.

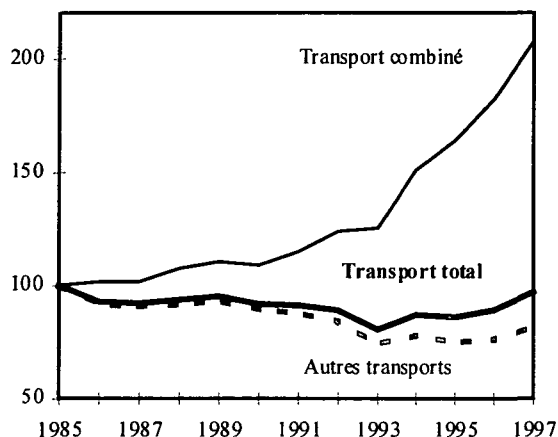
Le transport ferroviaire

L'année 1997 a été très favorable pour les transports ferroviaires de marchandises qui ont progressé de 8,9 % par rapport à 1996. Ils retrouvent ainsi un niveau jamais atteint depuis 1985 (52,6 milliards de tonnes-km). C'est le transport international qui génère l'essentiel de la croissance (+ 12 %), avec une hausse de 8,8 % pour les importations et les exportations et de 17,7 % pour le transit, qui représente environ le tiers du transport international. L'activité à l'international a profité du dynamisme du commerce extérieur, notamment en

produits agricoles (+ 7 %) et en produits manufacturés (+ 13 %), et de la reprise du trafic portuaire. La progression, quoique très soutenue, a été plus modérée pour le transport intérieur (+ 5,9 %). Le transport combiné a continué à se développer fortement (+ 13,9 %), bénéficiant de la forte activité des ports ; il représente actuellement 26 % des transports totaux contre 15 % en 1990. Cependant, le transport conventionnel progresse également (+ 7 %), grâce en partie aux céréales et à la sidérurgie (+ 18 %).

GRAPHIQUE 3.4

Evolution des différents transports ferroviaires de marchandises base 100 en 1985



Source: SNCF

Plusieurs facteurs expliquent ces excellents résultats. Tout d'abord, la conjoncture de nouveau favorable a permis la reprise de la croissance dans l'industrie manufacturière, en France mais surtout en Europe, ce qui explique en partie la progression du transport international. La SNCF a également mis en place de nouvelles stratégies commerciales en faveur du fret associées à une politique tarifaire concurrentielle. En effet, la croissance des recettes fret (+ 6,2 %) est moins forte que celle des tonnes-kilomètres réalisées (+ 8,9 %), ce qui s'explique en partie par la part de plus en plus grande du transport combiné dont le prix à la tonne-kilomètre est moins cher que les autres types de transport, mais aussi par le souci de la SNCF de proposer à ses clients des prix compétitifs.

Le transport fluvial

Les transports par voie navigable sont en retrait de 1,1 % (en tonnes-kilomètres) entre 1996 et 1997. La principale explication de cette baisse est le gel des canaux durant le mois de janvier, la perte générée étant estimée à environ 2,5 % (150 000 tonnes-km). Cependant, la situation s'est améliorée par la suite, particulièrement aux deuxième et troisième trimestres. Le transport international est resté stable, grâce au dynamisme du trafic Rhin-Moselle, tandis que le réseau national est en recul (-1,6 %). La baisse est en grande partie imputable au transport de matériaux de construction (- 5,3 %), qui représente 36 % du transport fluvial. Cependant, elle a été limitée grâce aux produits agro-alimentaires (+ 10 %) et notamment aux céréales, dont la récolte abondante a été commercialisée sur le marché européen par la Moselle et le Rhin.

LES PORTS

Les tonnages transitant par les soixante deux ports métropolitains, soit 324,5 millions de tonnes, ont augmenté de 8,8 % par rapport à 1996. Cette croissance recouvre une augmentation de 5 % pour les six ports autonomes et de + 23,4 %, soit + 14,2 millions de tonnes, pour les dix-sept ports d'intérêt national. Ce dernier résultat est à relativiser dans la mesure où 75 % de l'accroissement provient du port de Calais (+ 43 %, soit + 10,7 millions de tonnes). En effet, l'incendie survenu dans le tunnel sous la Manche à la mi-novembre 1996, qui a provoqué l'interruption de l'exploitation des navettes fret du Shuttle jusque vers la mi-juin 1997, a été particulièrement favorable aux ferries transManche et donc au port de Calais où la ligne Calais-Douvres concentre de très nombreuses traversées soit 140 par jour, en moyenne en 1997 pour quatre compagnies.

Cette circonstance explique donc une grande part de l'accroissement des débarquements et embarquements de marchandises diverses de l'ensemble des ports métropolitains.

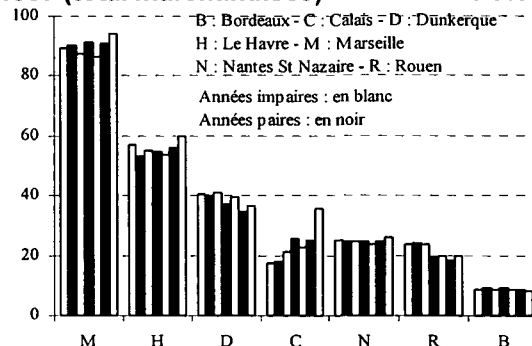
Néanmoins, on observe un mouvement de hausse en 1997 sur chaque grande catégorie de produit, en particulier les marchandises diverses conteneurisées, qui progressent de 12,9 %. De même, les tonnages de vracs secs ont augmenté de presque 8 % notamment avec les exportations de céréales : la fin de l'exceptionnelle campagne de récoltes 1996/1997 a bénéficié à Rouen, Dunkerque et Nantes-St Nazaire. Enfin les tonnages de produits pétroliers ont crû de 5,2 %.

Pour les ports autonomes métropolitains, les situations restent contrastées.

Les tonnages de Marseille (94,3 millions de tonnes) augmentent de 3,9 % en dépit de la baisse des approvisionnements de l'Allemagne en pétrole brut (- 4,2 %). Les vracs liquides progressent de 4,1 % en raison de l'importante hausse de l'activité des raffineries françaises et du bon niveau des importations de gaz naturel liquéfié.

GRAPHIQUE 3.5

Evolution des tonnages portuaires de 1991 à 1997 (total marchandises) millions de tonnes



Source : DTMPL

TABLEAU 3.4
Activité des ports

	1996			1997			Variations 97/96 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes									
TOTAL	177,8	55,4	233,2	185,4	59,6	245,0	4,3%	7,5%	5,0%
VRACS LIQUIDES	122,5	21,0	143,5	128,3	22,3	150,6	4,8%	6,4%	5,0%
Pétrole brut	95,8	0,9	96,7	102,1	0,6	102,7	6,6%	-29,1%	6,3%
Produits raffinés	14,8	15,2	30,0	13,5	16,3	29,7	-9,1%	6,8%	-1,1%
Autres	11,9	4,9	16,7	12,7	5,4	18,2	7,4%	11,6%	8,6%
VRACS SOLIDES	41,2	12,7	53,8	43,0	15,1	58,1	4,4%	19,3%	7,9%
Céréales	0,1	8,8	8,9	0,1	10,8	10,9	ns	22,0%	22,1%
Charbon	12,6	0,0	12,6	12,8	0,0	12,8	1,6%	ns	1,5%
Minerais	18,7	0,1	18,7	20,8	0,0	20,9	11,6%	ns	11,3%
Autres	9,8	3,6	13,4	9,2	4,3	13,5	-5,9%	17,7%	0,5%
MARCH. DIVERSES	14,2	21,8	36,0	14,1	22,1	36,3	-0,4%	1,6%	0,8%
Conteneurs	7,2	10,9	18,1	8,1	12,4	20,4	11,2%	14,0%	12,9%
Ro/Ro	4,0	5,4	9,4	3,0	4,5	7,5	-26,3%	-16,0%	-20,4%
Autres	2,9	5,5	8,4	3,1	5,2	8,3	6,8%	-5,6%	-1,3%
Calais (surtout Ro/Ro)	11,6	13,3	24,9	16,1	19,6	35,6	38,7%	46,8%	43,0%
Total	189,4	68,7	258,2	201,5	79,1	280,6	6,4%	15,1%	8,7%
Autres ports (12 P.I.N.)			33,9			37,0			9,1%
TOTAL (19 ports)			292,1			317,6			8,7%

Source : DTMPL

La croissance des importations de minerais et de charbon se traduit par une hausse des vracs solides de 4,5 %. La hausse des marchandises diverses reste plus réduite (+ 2,4 %) malgré une hausse de 9,3 % des tonnages conteneurisés.

Les tonnages du Havre approchent les 60 millions de tonnes et sont en hausse de 6,3 % en raison de la croissance de 11,8 % des entrées de pétrole brut, au profit des raffineries notamment, puisque l'on observe une réduction de moitié des entrées de produits raffinés et une hausse de 17,1 % des sorties. Il convient de noter la très forte progression des tonnages conteneurisés (+ 17,8 %) qui représentent désormais 18,8 % des tonnages totaux.

Les tonnages traités à Dunkerque ont augmenté de 4,6 % (36,6 millions de tonnes), surtout en raison de

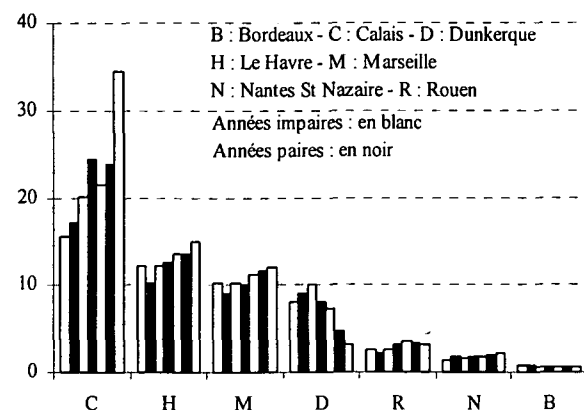
la forte hausse des entrées de minerais et de charbons (respectivement, + 18 % et + 14 %). A l'inverse, les hydrocarbures reculent (- 3,3 %) et, surtout, le trafic trans-Manche a complètement disparu au profit de Calais. Hors ce dernier segment, l'activité de Dunkerque a progressé de 9,6 %.

La croissance de l'activité du port de Nantes-St-Nazaire (26,1 millions de tonnes) est de 5,9 %. En dépit d'un arrêt technique de cinq semaines de la raffinerie de Donges, les tonnages pétroliers ont progressé de 10,3 %. De même, les tonnages conteneurisés ont augmenté de 13,2 %.

Le port de Rouen enregistre une progression de 10,4 % pour atteindre 20 millions de tonnes. Les produits pétroliers raffinés (hors gaz énergétiques), qui représentent 30 % de l'activité du port, sont en

GRAPHIQUE 3.6
Evolution des tonnages portuaires de 1991 à 1997 (marchandises diverses)

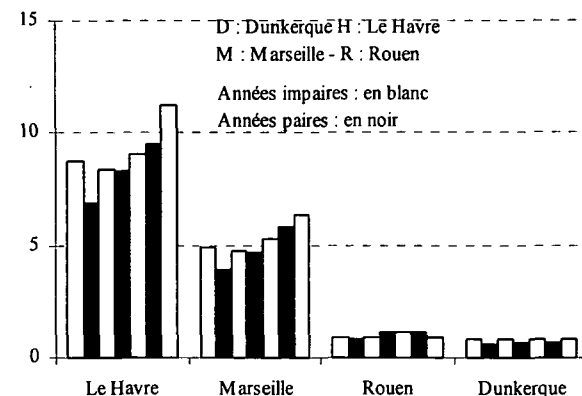
Millions de tonnes



Source : DTMPL

GRAPHIQUE 3.7
Evolution des tonnages portuaires de 1991 à 1997 (marchandises conteneurisées)

Millions de tonnes



Source : DTMPL

hausse de 19,4 %. Les sorties de céréales, qui s'étaient effondrées en 1996, ont augmenté de 18,1 % grâce à un premier semestre exceptionnel. Par contre, les conteneurs reculent de près de 20 % à la suite de l'interruption d'un service de ligne régulière à partir de la mi-1997.

Enfin, les tonnages traités à Bordeaux diminuent de 3,3 % en raison de la baisse de 11,4 % des entrées de produits pétroliers raffinés (hors gaz) et de 15,2 % des sorties de pétrole brut consécutives au ralentissement de la production pétrolière en Aquitaine. L'accident survenu au silo de Blaye a par ailleurs contribué à la baisse de 4,4 % des sorties de céréales.

Pour les ports d'intérêt national autres que Calais, il convient de remarquer la forte progression de Bayonne consécutive à l'installation d'une aciérie, à la fin de 1995, dont l'activité est montée en charge, et la hausse sensible de La Rochelle.

Les tonnages des ports des départements d'Outre-mer ont augmenté de 0,6 % avec 9,2 millions de tonnes dont 80 % en entrée. Les tonnages sont en hausse à Port Réunion (+ 6,3 %) et en légère baisse aux Antilles pour les ports dont les données sont actuellement disponibles (diminution de 1,2 % à Guadeloupe et de 2,7 % à Fort de France).

Trafics passagers des ports métropolitains

En Manche et Mer du Nord, les flux de passagers avoisinent 27 millions et sont en hausse de 3,1 %. Trois ports connaissent des croissances d'activité comprises entre 10 % et 15 %. Il s'agit de Calais qui a bénéficié du recentrage des lignes sur ce port, de Caen-Ouistreham et de Roscoff. A l'inverse l'activité "passagers" des autres ports recule, fortement pour certains d'entre eux : Dunkerque (- 71 %), Cherbourg (- 20,5 %), Dieppe (- 9,4 %), Boulogne (- 3,3 %) et le Havre (- 1,2 %).

En Méditerranée, l'activité "passagers" du port de Marseille progresse (+ 8,1 %), comme celle de Nice

(+ 27,8 %), avec le succès des navires rapides sur la Corse qui assurent maintenant 25 % des trafics passagers estivaux. Sur la saison allant de mai à septembre inclus, le nombre de passagers maritimes avec la Corse a augmenté de 15,3 % en 1997 (+ 13 % avec la France et plus de 17 % avec l'Italie). Cette croissance a bénéficié principalement à la compagnie Corsica ferries qui a fait 60 % de l'accroissement de la demande quand la SNCM n'en faisait que 24 %. Ce sont les navires à grande vitesse qui font 86 % de la croissance de la saison. Près de 1,2 million des deux millions de passagers estivaux passent par Bastia. Corsica ferries réalise 52 % de la clientèle de ce port (26 % pour la SNCM). Il est vrai que 68 % des passagers passant par ce port étaient en relation avec l'Italie. Cette compagnie a complètement restructuré son réseau sur Bastia, avec la mise en service de navires rapides sur Gênes, et elle a augmenté son nombre de traversées de 58 % sur la saison en doublant ses traversées sur Nice.

LES TRANSPORTS MARITIMES

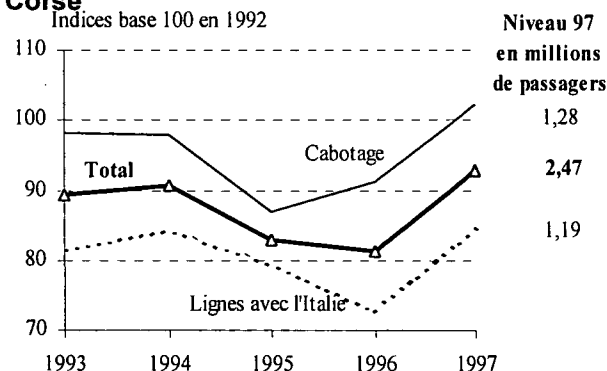
Les transports maritimes en 1997

L'année 1997 apparaît comme une assez bonne année dans le transport maritime **mondial**, notamment pour de nombreux pays en raison du bon niveau du commerce international et de la hausse du dollar, qui a amélioré la compétitivité de toutes les zones non américaines. La crise asiatique et indonésienne a généré un ralentissement des échanges avec ces zones en fin d'année.

Les commandes de navires ont également fortement progressé. Il convient toutefois, de rappeler à cet égard que le code international de sécurité maritime (ISM) impose aux 19 000 navires mondiaux de nouvelles certifications qui devront théoriquement être respectées à compter du 1^{er} juillet 1998. De décembre 1996 à décembre 1997, le carnet mondial de commandes de navires est passé de 64,7 millions de tonnes de port en lourd (TPL) à 79,3 millions de TPL, à cause principalement du renouvellement attendu de la flotte des pétroliers. Néanmoins, celui relatif au transport des solides en vrac a décliné de plus de quatre millions de TPL car l'offre excède la demande ; il en est de même pour les porte-conteneurs où les commandes chutent pour la première fois depuis longtemps, de plus de 3 millions de TPL. Signalons aussi la hausse des commandes de navires spécialisés.

A l'exception du cas de ces derniers navires, ce sont les chantiers navals d'Extrême-Orient qui consolident leurs parts de marché (la Corée détient 33 % des commandes et le Japon 31 %). Le mouvement de spécialisation des chantiers se poursuit. Malgré la hausse de la demande de navires, les prix inter-

GRAPHIQUE 3.8
Evolution des flux passagers maritimes de la Corse



Source : DRE-Corse

nationaux de la construction navale ont peu augmenté notamment en raison de l'appréciation du dollar.

Le commerce maritime mondial a progressé de 4,4 % en 1997 (source : Fearnleys).

La demande mondiale de produits pétroliers a progressé d'environ 3 %, tirée par l'Asie et l'Amérique. Les Etats Unis accroissent leurs importations d'Amérique du Sud, d'Europe et d'Afrique. Les exportations des pays du Golfe se font surtout vers l'Extrême-Orient. Les taux de fret concernant les produits pétroliers ont continué d'augmenter en 1997 au point que pour la première fois depuis 25 ans les coûts standards de voyage sur l'Extrême Orient ont été couverts par les prix du marché, ce qui signifie que ce transport redevient rentable (néanmoins en fin d'année, le recul pour les très gros navires a été assez sensible et la crise asiatique génère des incertitudes pour 1998). Cette situation a aussi contribué à accroître les commandes de navires dans cette catégorie (en 1997, le nombre de livraisons de navires neufs y a dépassé le nombre de démolitions de navires anciens). On observe sur les routes maritimes concernant ces produits pétroliers une poursuite du raccourcissement des distances moyennes, le Bassin Atlantique devenant auto-suffisant et le Pacifique commençant à devenir prédominant comme consommateur. Le Golfe arabo-persique reste toujours le fournisseur majeur mais approvisionne de plus en plus l'Est et accroît aussi sa propre consommation.

La croissance des tonnages maritimes de vracs secs s'est accélérée en 1997 avec une croissance de 5,9 % (et même + 8,2 % pour le minerai de fer, contre + 1,7 % en moyenne annuelle depuis vingt ans). Cet accroissement marqué ces dernières années est dû aux nouveaux pays industrialisés. Le transport de céréales est resté stable (malgré le bon comportement des exportations européennes), celui de charbon a faiblement progressé. Le secteur des produits alimentaires réfrigérés a été un secteur assez morose. On observe également un raccourcissement des distances moyennes pour les minerais. La hausse de l'activité est loin d'avoir résorbé une situation de surcapacité. La crise asiatique ne sera pas non plus sans répercussion importante sur ce segment. Il n'est donc pas étonnant que, malgré un début d'année encourageant, les taux de fret aient diminué depuis, sauf pour les navires Capesize.

En Europe, l'expansion de l'activité économique s'est accélérée ou s'est maintenue chez les quinze. L'Europe a accru ses achats à l'extérieur lui fournissant ainsi des revenus.

En France, le dispositif fiscal relatif aux quirats (parts de copropriété de navires), adopté à l'été

1996, a indéniablement contribué à accélérer le renouvellement de la flotte française en 1997 et à accroître l'activité des chantiers navals. D'octobre 1996 à fin 1997, 28 projets représentant un investissement de 8,15 milliards de francs ont été agréés au titre de la loi. Cet ensemble prévoit l'acquisition de 62 navires (dont neuf d'occasion). Parmi ces 62 navires, 4 sont des navires passagers et 12 des navires de charge ; les autres étant des navires de travaux ou de services. Plus de la moitié de la valeur des investissements de navires neufs sont des navires spécialisés et concerneront les chantiers français (soit 41 bateaux). Cela induira 620 emplois supplémentaires dans le transport maritime. La quasi totalité des projets a été initiée et souscrite par des compagnies maritimes ou financières. Le dispositif permet une baisse d'environ 20 % du coût de financement puisque l'opérateur n'est plus directement débiteur des 80 % habituellement empruntés. Ce dispositif n'a pas été reconduit pour 1998. Le Parlement vient d'adopter un dispositif fiscal de portée générale dans lequel pourront s'insérer les acquisitions de navires de commerce par les personnes morales.

Le secteur des croisières est quant à lui en expansion et les navires ont affiché de bons taux d'occupation en 1997.

Outre une certaine accélération de l'activité internationale et une croissance assez vigoureuse en Europe, les échanges internationaux se sont consolidés.

Ainsi, les tonnages des lignes régulières ont progressé en moyenne d'environ 10 %. L'écart en volume par sens de trafic évolue différemment selon les zones. Il s'est dégradé sur les deux grands marchés Europe-Asie et transpacifique avec des taux de remplissage de 80 % à destination de l'Extrême-Orient alors que les échanges transatlantiques et intraeuropéens restent plus équilibrés. Là encore, la crise asiatique ne peut qu'amplifier le déséquilibre.

Habituellement, un déséquilibre trop important des échanges maritimes intercontinentaux est un facteur très sensible de baisse de rentabilité pour le secteur notamment sur le segment des marchandises diverses avec des chargements moyens plus ou moins forts selon le sens de la ligne.

A l'exception des deux très gros opérateurs indépendants, les grandes compagnies ont passé des accords qui poursuivent le mouvement d'alliance sur les grandes lignes. Cinq gros ensembles opèrent sur les grandes routes (Transpacifique, Transatlantique et Europe-Extrême-Orient) et contrôlent 30 % des capacités de la flotte mondiale des porte-conteneurs.

A leur niveau, deux compagnies françaises coordonnent désormais leur activité avec des compagnies étrangères ; il s'agit de la CMA/CGM et

SCAC/Delmas.

La très vive concurrence sur le segment des conteurs au niveau mondial conduit à pratiquer de faibles marges. Cette concurrence devrait se poursuivre puisque des capacités nouvelles liées à des livraisons de très grands navires vont encore accroître l'offre en 1998.

L'année 1997 apparaît assez bonne pour l'armement français dont une partie très importante de l'activité est constituée des transports entre pays tiers. La hausse du dollar a eu un effet bénéfique. De plus, sur le TransManche, le niveau de l'activité a été important (cf. supra) et la hausse de la livre sterling permet à Sea-France d'accroître le nombre de ses passagers de 80% et de doubler le nombre de camions transportés, en regagnant ainsi des parts de marché, ce qui favorise une bonne évolution du chiffre d'affaires et des marges. Enfin, sur la Corse, la haute saison qui avait déçu en 1996 a été particulièrement bonne en 1997.

LES TRANSPORTS INTERIEURS DE VOYAGEURS

La progression des transports de voyageurs est plus faible en 1997 qu'en 1996 : + 1,7 % contre + 2,1 % en 1996. Le rythme de croissance de la circulation routière, qui avait sensiblement ralenti en 1995, est resté pratiquement stable (+ 1,6 % contre 1,5 % en 1996). D'autre part, les transports aériens, après une forte reprise en 1996, évoluent à un rythme plus modéré (+ 2,5 % en 1997). Seuls les transports ferrés connaissent une réelle reprise (+ 3,8 %), la forte progression observée en 1996 étant artificielle (impact des grèves de décembre 1995). La part de la route dans l'ensemble des transports terrestres, qui avait légèrement baissé en 1996, s'est stabilisée cette année (85,8 %).

TABLEAU 3.5
Evolution des transports intérieurs de voyageurs en milliards de voyageurs-kilomètres

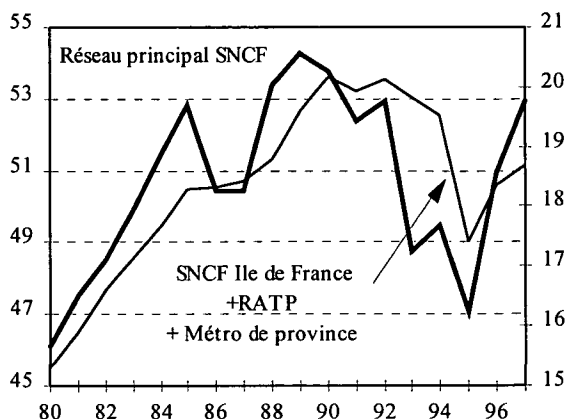
	1993	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	%	niveau
Voit. particulières	2,1	3,4	2,0	1,5	1,6	685,1
Autobus, cars	0,5	1,8	-4,1	1,5	0,9	42,0
dont RATP	2,2	-1,7	-6,9	8,5	3,5	2,3
Tr. ferrés	-6,1	0,5	-6,5	7,4	3,3	71,6
dont SNCF	-7,0	0,6	-5,7	7,6	3,6	61,9
TGV	-0,2	8,3	4,5	15,6	9,9	27,2
RATP	-2,0	0,0	-11,7	7,0	1,9	9,0
Tr. aériens	1,0	3,3	0,2	8,4	-0,8	13,7
Ensemble	1,2	3,0	0,9	2,1	1,7	812,3

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI / SES

Le transport ferroviaire

Les transports ferroviaires de voyageurs ont connu en 1997 une réelle reprise (+ 3,6 % en moyenne annuelle pour l'ensemble du réseau principal), alors que la forte progression observée en 1996 par rapport à 1995 était due essentiellement à l'effet des grèves de décembre 1995. La croissance du transport par TGV s'est encore confirmée (+ 10 %). D'une part, les réseaux Nord (y compris Thalys) et Eurostar, encore en montée de régime, se sont fortement développés (+ 25 %). D'autre part, le réseau Sud-Est a continué à progresser grâce à l'augmentation de l'offre, avec la mise en service de voitures duplex et l'augmentation des cadences entre Paris et Lyon. Sur le réseau principal hors TGV, la fréquentation est en recul de 1,7 % sur l'ensemble de l'année, mais la tendance à la baisse enregistrée depuis plusieurs années s'est inversée au second semestre. Il semble que la nouvelle politique tarifaire, plus souple et plus attractive, mise en place au mois de juin 1997 ait commencé à avoir un impact positif. Par ailleurs l'expérience de décentralisation lancée au début de 1997 dans six régions a permis une reprise de la fréquentation (+ 3 %) sur le transport express régional (TER), grâce à une amélioration des services au niveau de l'accueil, du matériel et des dessertes.

GRAPHIQUE 3.9
Transports ferroviaires de voyageurs en milliards de voyageurs-km



Sources : SNCF, RATP, Certu

Les transports collectifs urbains

Les transports en commun d'Île-de-France connaissent également une reprise. A la RATP, après une baisse pendant plusieurs années (- 6,8 % entre 1992 et 1996), la fréquentation exprimée en voyageurs-km a augmenté en 1997 de 2,3% sur l'ensemble du réseau. La progression n'a cessé de s'accroître tout au long de l'année à partir de la fin

LE TRANSPORT AERIEN

du premier trimestre. La hausse de la fréquentation est plus sensible sur les réseaux de surface (+ 3,5 % en moyenne annuelle) : le tramway, qui représente 3,5 % du réseau de surface, est en progression de 15 %, avec la mise en service en juillet du Tram-Val-de-Seine, dont les résultats sont très supérieurs à ce qui était attendu. Sur le réseau ferré (78 % des transports totaux de la RATP), la reprise est plus marquée pour le métro (+ 2,4 %) que pour le RER (+ 1,2 %), tandis que, sur le réseau banlieue de la SNCF, la progression est de 2 %.

Le réseau ferré RATP a bénéficié de plusieurs facteurs favorables :

- la stabilisation de l'emploi à Paris et une progression sensible (+ 1,1 %) dans les Hauts de Seine, principalement à la Défense, les entreprises étant attirées par des loyers plus compétitifs ;
- une année touristique exceptionnelle qui s'est traduite par une forte augmentation des ventes de forfaits commerciaux : + 39,7 % pour les ventes de "Paris visite", avec une extension de la gamme.

La situation paraît également s'améliorer pour les réseaux de province. Après deux années de baisse, (respectivement - 1,6 % et - 1,8 % en 1995 et 1996), la fréquentation devrait être de nouveau en progression en 1997 (environ + 1 %). Cependant, la situation semble contrastée selon la taille des agglomérations. D'après les premiers résultats de l'enquête du Certu portant sur un champ constant de 84 villes ayant répondu à l'enquête les deux années, le nombre de voyages aurait progressé de 2,5 % entre 1996 et 1997, dans les villes de moins de 250 000 habitants. Pour les grandes villes, on ne dispose pas encore de résultats significatifs, mais d'après l'enquête d'opinion réalisée par l'UTP en mars auprès de 113 réseaux, la fréquentation serait encore en baisse dans les réseaux des grandes agglomérations, plus touchées par les phénomènes de grève de début 1997.

TABLEAU 3.6
La fréquentation des réseaux de transport collectif de province

	1992	1993	1994	1995	1996
Voyages/habitant					
ensemble	90	92	92	91	90
> 300 000 hb	108	111	112	110	109
Nombre de voyages (millions)					
ensemble	1635	1670	1685	1657	1644
> 300 000 hb	930	959	966	952	940

Source : DTT/Certu

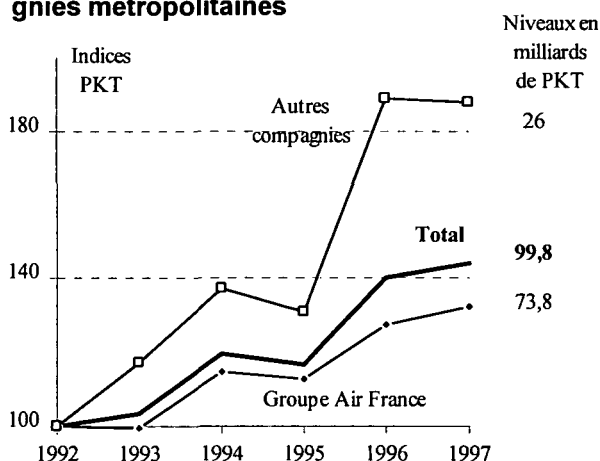
Note : ce tableau porte sur 113 réseaux de transport en commun de province.

Dans le transport aérien, le mouvement de forte concurrence sur le marché intérieur qui s'était développé en 1996 s'est considérablement assagi après la reprise d'Air Liberté par British Airways. Les prix, ont sensiblement progressé (+ 7 %), ce qui a eu un effet de ralentissement sur le rythme de croissance de la demande intérieure.

Rappelons que la croissance mondiale des transports aériens de passagers a été d'environ 7 % en 1997 selon l'OACI.

L'évènement le plus important en Europe reste l'ouverture depuis le 1/4/1997 du cabotage à la concurrence européenne. En fait, ce n'est pas directement sur ce segment que des évolutions importantes se sont produites mais beaucoup plus dans les partenariats passés entre différentes compagnies européennes impliquant aussi les alliances avec de grandes compagnies extraeuropéennes en vue de développer notamment les flux province-Europe, voire province-reste du Monde. A cet égard, l'évolution de la croissance du nombre de passagers et de mouvements sur les grands aéroports de province est contrastée et semble plus favorable aux aéroports les plus tournés vers l'international (cf. tableau 3.8).

GRAPHIQUE 3.10
Evolution de l'activité des principales compagnies métropolitaines



Source : DGAC

* PKT : passagers-km transportés ou voyageurs-km.

L'activité de la quinzaine des principales compagnies métropolitaines mesurée en passagers-km transportés (pkt) a augmenté 2,7 % en 1997 alors que le nombre de passagers n'a augmenté que de 0,7 %. Sur les 40 principales radiales métropolitaines, le nombre de passagers a même diminué de 2 % ; à l'inverse, les liaisons transversales métropolitaines, qui ne représentent que 15 % des passagers, ont vu leur nombre croître de 7 %.

Sur l'international, le nombre de passagers d'ADP a progressé de 4,6 %.

Le nombre de passagers de la trentaine d'aéroports des principales villes françaises, n'a augmenté que de 3,0 % alors que le nombre de mouvements a augmenté de 8 %. C'est la troisième année consécutive que la croissance des mouvements atteint ou dépasse 8 %, contribuant à aggraver sensiblement les problèmes de capacité pour les aéroports en termes de créneaux horaires pendant les heures de pointe.

Le tableau 3.9 montre que les évolutions, en 1997, restent très différenciées selon les aéroports.

L'évolution de l'activité d'Aéroports de Paris reste modeste en 1997 (+ 2,3 % en passagers et + 4,4 % en mouvements) et donc très inférieure à la croissance mondiale. Si le ralentissement sur l'international est sensible (+ 4,6 % en 1997 contre + 6,7 % en 1996), on observe un recul de -1,3 % du nombre de passagers intérieurs qui avait progressé de 8,4 % l'année précédente. L'activité "passagers" de l'aéroport de Nice est en forte croissance (+ 11,6 % en passagers et + 22 % en mouvements). Celle de Bâle-Mulhouse est également sensible (+ 8,6 % en passagers) mais ici, contrairement aux principaux aéroports de province, la croissance des mouvements ne dépasse pas celle des passagers. Toulouse accroît le nombre de ses passagers de 5,2 % mais les mouvements augmentent de 14,5 %. Le nombre de passagers ne progresse pas à Lyon et Bordeaux mais les mouvements y augmentent de 10%. Signalons, pour de plus petits aéroports, la forte croissance de Clermont-Ferrand où les progressions des passagers et des mouvements sont de l'ordre de 30 %, ce qui résulte du succès de la stratégie de la compagnie Régional qui y a installé sa plate-forme pour voyages d'affaires. A l'inverse, Toulon et Nîmes reculent (respectivement, de 18 % et 14 %).

TABLEAU 3.7

Evolution de demande sur les principales liaisons intérieures (en milliers de passagers)

	Niveau 1997	1997/1996
40 Radiales	19 112,0	-2,0%
40 Transversales	3 385,1	7,2%
Total	22 497,2	-0,8%

Source : DGAC

TABLEAU 3.8

Evolution de l'activité des aéroports métropolitains

	Passagers 97/96 (%)	Niv. 1997 (milliers)	Mouvements 97/96 (%)
Aéroports de Paris	2,3%	60 129	4,4%
dont : international	4,6%	37 931	nd
intérieur	-1,3%	22 198	nd
Nice	11,8%	7 316	22,3%
Marseille	2,7%	5 336	4,9%
Lyon	0,1%	4 819	10,3%
Toulouse	5,2%	4 287	14,5%
Bâle-Mulhouse	8,6%	2 576	6,6%
Bordeaux	-2,4%	2 533	10,2%
Total grands prov.	5,0%	26 867	13,0%
Total 20 suivants	1,7%	12 782	7,6%
Total métropole	-2,8%	101 429	8,6%

Source : DGAC

nd : non disponible.

TABLEAU 3.9

Evolution de demande sur les principales liaisons intérieures radiales

(en milliers de passagers)

Paire de villes desservies	1995	1996	1997	97/96 (%)
Paris Nice	2 805,6	3 059,5	3 053,0	-0,2%
Paris Marseille	2 461,3	2 682,0	2 743,6	2,3%
Paris Toulouse	2 469,3	2 642,5	2 680,6	1,4%
Paris Bordeaux	1 411,9	1 520,4	1 449,9	-4,6%
Paris Strasbourg	1 072,2	1 242,4	1 208,1	-2,8%
Paris Montpellier	1 002,4	1 177,9	1 112,6	-5,5%
Paris Lyon	607,2	758,7	743,2	-2,0%
Paris Toulon	623,3	733,0	569,5	-22,3%
Paris Mulhouse-Bâle	478,3	506,9	563,7	11,2%
Paris Biarritz	477,9	494,9	523,4	5,7%
Paris Brest	409,3	456,2	454,7	-0,3%
Paris Pau	422,1	454,8	449,0	-1,3%
Paris Perpignan	419,9	451,5	394,8	-12,6%
Paris Nantes	362,5	354,3	297,8	-16,0%
Total des 14 liaisons	15 023,3	16 535,0	16 243,7	-1,8%

Source : Aéroports de Paris (ADP)

BILAN DE LA CIRCULATION

Après un ralentissement en 1995 et 1996, la circulation globale s'est redressée en 1997, avec une progression de 2,1 % ⁽²⁾. Cette reprise a été plus marquée pour les véhicules utilitaires et la croissance du trafic est particulièrement forte sur le réseau des autoroutes concédées (+ 4,6 %). Le parc a augmenté de 1,6 % en 1997 après + 1,2 % en 1996. Les ventes de carburants ont globalement augmenté de 1,7 % après une légère baisse en 1996.

Augmentation des parcs de véhicules

La progression en moyenne annuelle de l'ensemble du parc de véhicules est plus élevée en 1997 qu'en 1996. Le taux de croissance est en effet de + 1,6 % en 1997 après + 1,2 % en 1996, le rythme de progression en glissement annuel étant quasiment stable (+ 1,5 % de janvier 1996 à janvier 1997 et + 1,7 % de janvier 1997 à janvier 1998). Cette augmentation s'explique par le vieillissement du parc puisque les immatriculations de l'ensemble des véhicules neufs ont reculé de 17,6 % en 1997 après avoir progressé de 9,7 % en 1996. Les immatriculations de voitures particulières ont, quant à elles, diminué de 19,7 % en 1997 après avoir augmenté de 10,4 % en 1996 ; la baisse des immatriculations des voitures à essence est plus accentuée (- 23,1 %) que celle des voitures diesel (-14,4 %). La diésélisation du parc se poursuit à un rythme équivalent à celui de l'année précédente : les véhicules diesel représentent 30,0 % du parc de voitures particulières en 1997 après 28,5 % en 1996.

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers ont également reculé de 5,6 % en 1997 après avoir augmenté de 5,9 % en 1996. Enfin, les immatriculations de véhicules lourds neufs présentent le même profil : - 9,3 % en 1997 après + 4,1 % en 1996.

⁽²⁾ Le bilan de la circulation routière ne présente pas directement des données d'observation mais constitue plutôt une synthèse des informations disponibles, reposant sur une approche en termes d'équilibre global (cf. encadré). Il privilégie la cohérence d'ensemble entre les différentes données statistiques, afin de tenir compte des limites et du caractère parfois contradictoire de certaines sources. Le bilan de 1996 a fait l'objet d'une réestimation en raison de la révision des résultats de l'enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises (enquête " TRM ").

Stabilité du kilométrage unitaire

La distance moyenne parcourue par les véhicules immatriculés en France a progressé quasiment au même rythme en 1997 qu'en 1996 soit + 0,1 %. Pour les deux types de motorisation des voitures particulières, on observe même une baisse du kilométrage unitaire de l'ordre d'un point, bien que la progression globale soit stable en raison des effets de structure. Ce paradoxe apparent s'explique par la poursuite de la diésélisation du parc automobile : le parc de voitures diesel, dont le kilométrage moyen est plus élevé, augmente en effet alors que le parc de voitures à essence diminue. L'évolution est plus forte pour les parcours moyens des véhicules utilitaires légers (+ 0,7 %) et des poids lourds (+ 0,8 %), en liaison avec la reprise de l'activité économique et, en particulier, de la production industrielle.

Reprise de la circulation globale

La conjonction de la reprise de la croissance du parc et de la stagnation des parcours moyens aboutit à une progression du taux de croissance de la circulation routière des véhicules usuels plus soutenue en 1997 qu'en 1996, passant de 1,4 % en 1996 à 1,7 % en 1997 (+ 2,1 % si l'on prend en compte les véhicules divers et étrangers). Cette évolution est cohérente avec le fort accroissement enregistré cette année sur le réseau routier national (+ 3,2 %) et, en particulier, sur les autoroutes concédées (+ 4,6 %).

Pour les voitures particulières, la croissance moyenne de 1,6 % (après 1,5 % en 1996) recouvre toujours des évolutions très différenciées entre les motorisations gazole et essence (respectivement + 6,2 % et - 1,7 %). En revanche, la reprise de l'activité des transports routiers de marchandises s'est traduite par des trafics en augmentation pour les poids lourds (+ 1,0 %). De même, la progression de la circulation des véhicules utilitaires légers est estimée à + 2,3 %. En outre, le trafic de véhicules légers étrangers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers confondus) tend à augmenter fortement (+ 10,2 %), en raison de la reprise de la fréquentation touristique.

Reprise de la circulation sur tous les réseaux

Les trafics sur le réseau national, et autoroutier en particulier, ont fortement augmenté par rapport aux tendances passées (+ 2,8 % par an en moyenne de 1990 à 1994). Comme noté précédemment, cette évolution est particulièrement sensible sur les autoroutes concédées, où le rythme de croissance est passé de 0,2 % en 1996 à 4,6 % en 1997. L'aug-

TABLEAU 3.10

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

1997/1996	Parc moyen (%)		Parcours moyen (%)		Circulation (%)		Conso unitaire %	Conso totale %
	97/96	96/95	97/96	96/95	97/96	96/95		
	Voitures Particulières	1,6%	1,2%	0,0%	0,3%	1,6%		
essence	-0,6%	-1,5%	-1,1%	-1,1%	-1,7%	-2,6%	-1,0%	-2,6%
diesel	7,3%	8,8%	-1,0%	-1,0%	6,2%	7,7%	0,0%	6,2%
Véhicules Utilitaires légers	1,5%	1,1%	0,7%	0,1%	2,3%	1,2%	0,0%	2,2%
essence	-3,7%	-4,2%	-0,3%	0,0%	-4,0%	-4,2%	-1,0%	-5,0%
diesel	4,0%	3,9%	0,0%	-1,0%	4,0%	2,8%	0,0%	4,0%
Poids Lourds et véh. > 5t PTCA	0,2%	1,2%	0,8%	-1,1%	1,0%	0,1%	0,0%	1,0%
Total Véhicules usuels	1,6%	1,2%	0,1%	0,2%	1,7%	1,4%	-0,7%	1,0%
Véhicules divers					2,0%	1,8%	-0,5%	1,5%
Véhicules étrangers					9,9%	2,1%	-1,0%	8,9%
TOTAL GENERAL					2,1%	1,4%	-0,6%	1,5%
Achats aux frontières								-2,2%
Ventes totales (CPDP)								1,7%

mentation des circulations urbaine et locale resterait faible, comme le confirment certaines sources partielles (+ 0,5 % en zone agglomérée de l'île de France selon la DREIF).

Maintien de la tendance à la baisse des consommations unitaires

Les consommations unitaires ont sensiblement baissé en moyenne annuelle (- 0,7 % en 1997 après - 1,1 % en 1996). Cette évolution peut être attribuée principalement aux voitures particulières, qui ont enregistré les mouvements les plus importants en 1997, d'après les données du panel SECODIP. Elle s'explique, d'une part, par le renouvellement du parc de voitures, qui se traduit par un

accroissement de la proportion de nouveaux petits véhicules dotés de meilleures performances techniques. Elle tient d'autre part, à la désélimination du parc, les véhicules diesel consommant moins que les véhicules à essence.

Augmentation des consommations et ventes de carburants

L'accroissement de la consommation de carburants sur le territoire national en 1997 (+ 1,5 %) correspond aux résultats sur la distribution des carburants enregistrée par le CPDP, tant pour les livraisons que pour les ventes (+ 1,7 %). Cette évolution recouvre des fluctuations opposées des ventes d'essence (- 2,4 %) et de gazole (+ 4,6 %).

TABLEAU 3.11

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

1997	Parc moyen 1000 véh.	Parcours moyen 1000 km/véh.	Circulation / territoire Md véh.-km	Conso unitaire litres/100km	Conso totale 1000 m3	Ventes de carburants 1000 m3
Voitures Particulières	25 715	14,4	370,4	7,6	28 245	26 207
dt essence	17 989	11,5	207,2	8,3	17 159	15 121
dt diesel	7 727	21,1	163,2	6,8	11 086	11 086
Véhicules Utilitaires Légers	4 675	17,2	80,4	9,7	7 828	7 828
dt essence	1 439	11,3	16,3	8,8	1 426	1 426
dt diesel	3 237	19,8	64,2	10,0	6 402	6 402
Poids Lourds et véh. > 5t PTCA	621	37,3	23,2	34,4	7 970	8 435
Total véhicules usuels	31 011	15,3	474,0	9,3	44 043	42 469
Véhicules divers			11,0	22,6	2 497	2 497
Véhicules étrangers			28,8	12,1	3 488	3 488
TOTAL GENERAL			513,8	9,7	50 028	48 454
Essence			229,5	Essence	21 420	19 382
Gazole			284,3	Gazole	28 607	29 072
TOTAL GENERAL			513,8	TOTAL CPDP	50 028	48 454
Livraisons totales (CPDP)	49 180			Achats aux frontières		-1 574
Écart Livraisons-Ventes	726			(Solde extérieur = Ventes - Consommation)		

TABLEAU 3.12
Circulation par catégorie de réseau

	1996	1997	96/95	97/96
	Mds de véh-km		%	%
Autoroutes concédées	54,1	56,6	0,2%	4,6%
Autres autoroutes	33,9	35,0	5,5%	3,0%
Total autoroutes	88,0	91,5	2,2%	4,0%
Routes nationales	84,3	86,3	1,8%	2,3%
Réseau national	172,4	177,9	2,0%	3,2%
Réseau local urbain	132,1	132,8	0,9%	0,5%
Autres routes	197,7	203,1	0,8%	2,8%
TOTAL	503,0	513,8	1,4%	2,1%

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

Les achats aux frontières qu'on peut en déduire sont d'environ 1,6 millions de m³, soit une diminution de 2,2 % par rapport au chiffre de 1996.

Méthode d'établissement du bilan

Le bilan de la circulation routière en France réalise la synthèse des nombreuses données disponibles. Les méthodes, les résultats et les arbitrages ont fait l'objet de perfectionnements successifs. Cet exercice est effectué depuis une dizaine d'années. Initialement, l'objectif était de rapprocher les données sur la circulation et les taux d'accidents. La circulation était alors estimée par recoupement de deux approches :

- par **types de véhicules**, à partir des parcs et des kilométrages annuels moyens,
- à partir des **comptages** sur les réseaux routiers.

La première approche est plus précise car on connaît assez bien le parc et son évolution grâce aux vignettes, alors que les comptages ne couvrent que le réseau national. Cette estimation a ensuite été affinée lorsque le panel SECODIP a fourni des informations sur la consommation unitaire des voitures, permettant ainsi de vérifier la cohérence entre les données de circulation et les livraisons ou ventes de carburant. Le bilan «parc-circulation-énergie» est ainsi équilibré par étapes successives pour les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, en distinguant l'essence et le diesel, et ceci selon la double formule :

Pour les véhicules immatriculés en France :

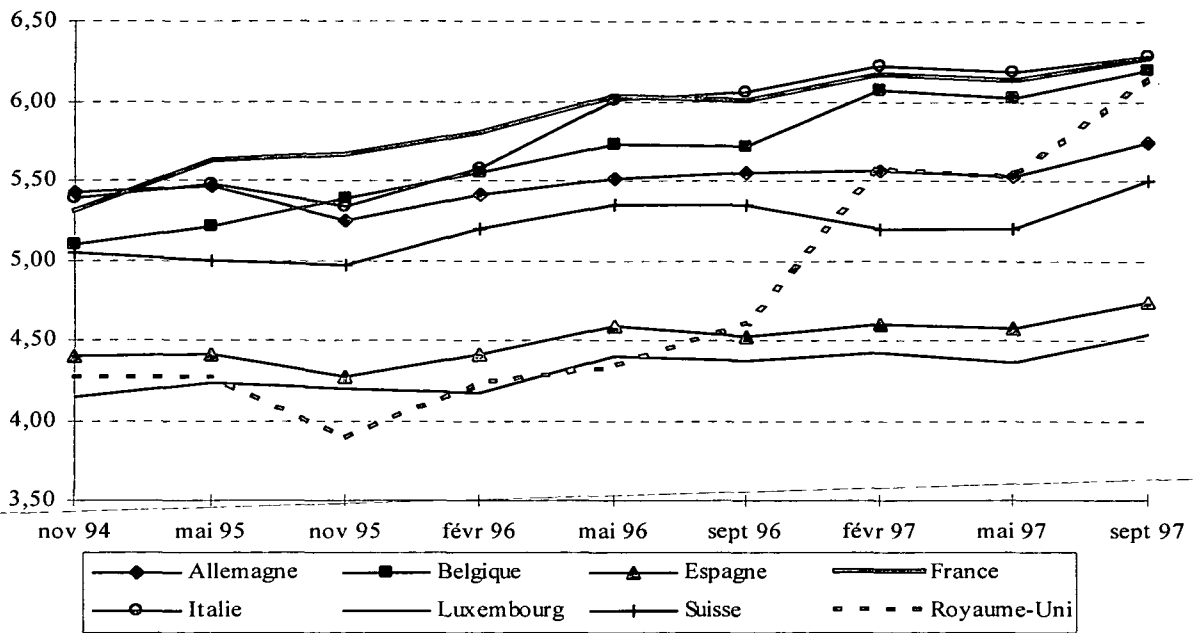
$$\text{Parc (F)} \times \text{Kilométrage annuel moyen (en France)} = \text{Circulation}$$

Pour l'ensemble des véhicules roulant en France :

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

GRAPHIQUE 3.11

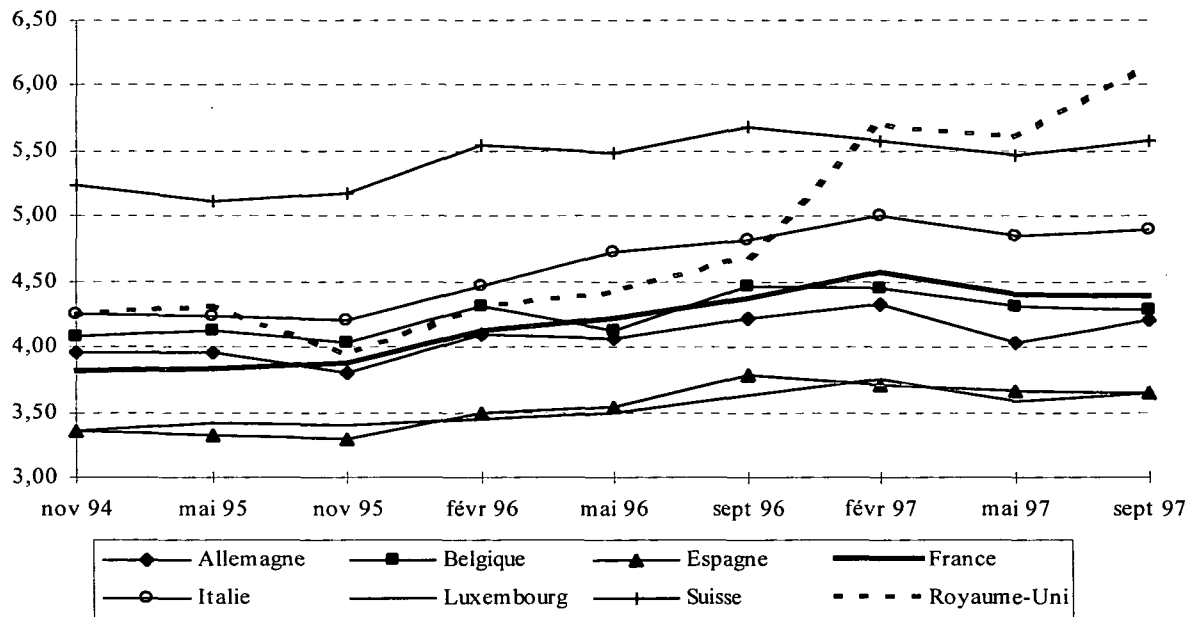
Prix de l'Eurosuper sans plomb en Europe (en Francs aux taux de change courants)



Source : CPDP

GRAPHIQUE 3.12

Prix du Gazole en Europe (en Francs aux taux de change courants)



Source : CPDP

LES PRIX ET LES COÛTS

En 1997, les prix de la production de la branche transport sont en hausse après la stabilisation de 1996. Pour la première fois depuis plusieurs années, les prix relatifs de la branche transport ont augmenté plus vite que ceux de l'ensemble des branches marchandes. Les prix de la valeur ajoutée ont progressé après plusieurs années de baisse.

La hausse des prix du transport de voyageurs est supérieure cette année à celle de l'ensemble des prix à la consommation.

Les prix du transport de marchandises sont légèrement orientés à la hausse en 1997.

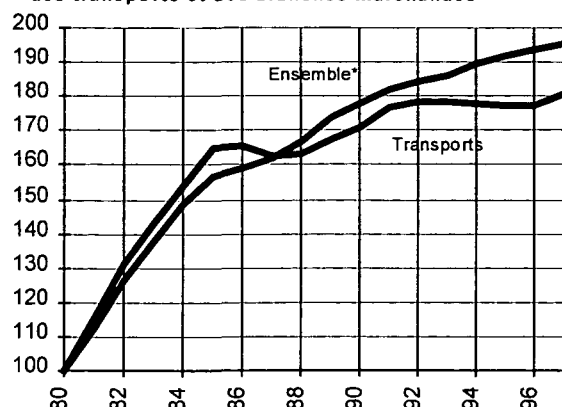
LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1997

Les prix du transport sont en augmentation sensible en 1997 (+ 2,0 %). L'écart relatif entre ces derniers et les prix de l'ensemble des branches marchandes est à présent positif (+ 0,9 %) (cf. graphique 4.1 et tableau 4.1).

Les prix des consommations intermédiaires (+ 1,7 %) ont encore augmenté sensiblement en 1997, cependant plus modérément qu'en 1996, du fait notamment de la moindre augmentation des prix de l'énergie (+ 4,4 % contre + 7,8 %). La hausse des prix de la production, accompagnée d'une moindre hausse des consommations intermédiaires, a contribué au redressement du prix de la valeur ajoutée (+ 2,2 %).

GRAPHIQUE 4. 1

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



Source : Insee

*ensemble des branches marchandes.

TABLEAU 4. 1

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

	1993	1994	1995	1996	1997
	def	def			
Branche transport T31					
Consommations intermédiaires	0,8	0,8	-0,7	3,0	1,7
Valeur Ajoutée	-0,7	-1,0	-0,3	-1,9	2,2
Production	0,0	-0,2	-0,5	0,2	2,0
Branche énergie T05					
Production	0,2	1,1	-0,3	7,8	4,4
Total des branches marchandes					
Production	1,2	1,8	1,3	0,7	1,1

Source : Insee

Le partage "volume-prix" dans les transports en comptabilité nationale

Plusieurs méthodes sont utilisées par les comptables nationaux pour apprécier les évolutions des prix des transports. Dans certains cas, on se réfère aux tarifs : c'est le cas des transports de voyageurs, pris en compte dans les indices de prix à la consommation de l'Insee.

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

Aussi, depuis 1983, le SES fait une enquête sur les prix du transport routier de marchandises et calcule des indices (cf annexe). Ces indices sont utilisés pour le partage volume-prix en comptabilité nationale, avec d'autres statistiques (évolutions du chiffre d'affaires, des transports,...).

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

Pour la navigation fluviale, on ne dispose depuis 1987 que d'un indice de produit moyen..

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

PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 1997, les prix des transports de voyageurs sont en hausse sensible (+ 2,4 %) supérieure à celle de l'indice général des prix. L'augmentation des prix des transports ferroviaires a été faible cette année (+ 0,5 %) par rapport au rythme annuel proche de 2 % constaté depuis 1990. Par rapport à l'ensemble des prix à la consommation, les prix du transport ferroviaire enregistrent même une baisse (- 0,7 %). L'augmentation des prix des transports collectifs urbains reste encore élevée en 1997 (3,6 % contre 4,2 %), l'objectif demeurant l'amélioration du ratio "recette payée par l'utilisateur/coûts d'exploitation". Après la forte baisse des prix du transport aérien en 1996, ceux-ci enregistrent en 1997 une hausse sensible (+ 2,9 %). Les prix des transports maritimes sont en forte hausse en 1997 (+ 12,2 %).

TABLEAU 4.2

Prix à la consommation dans les transports en %

	1990	1994	1995	1996	1997	97/96
Services de transport						
6-3T Ensemble	100,0	114,8	117,3	118,7	121,5	2,4
6-301T Ferroviaires	100,0	111,1	113,1	114,9	115,5	0,5
6-302T Urbains et suburbains	100,0	122,3	127,1	132,4	137,2	3,6
6-303T Routiers interurbains	100,0	116,7	119,9	122,8	125,6	2,3
6-304T Taxis	100,0	118,2	121,0	124,1	126,8	2,2
6-305T Aériens *	100,0	114,4	115,3	110,8	114,0	2,9
6-306T Maritimes **	100,0	123,0	120,9	115,2	129,2	12,2
0-T Prix à la consommation	100,0	109,7	111,6	113,8	115,2	1,2
Prix relatif des transports (6-3T)	-	104,6	105,1	104,3	105,5	1,1

Source : Indice des prix à la consommation - Insee

* L'indice aérien a fait l'objet d'une estimation sur 1990-1992.

L'évolution annuelle estimée sur cette période est de 3,7 %.

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

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

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

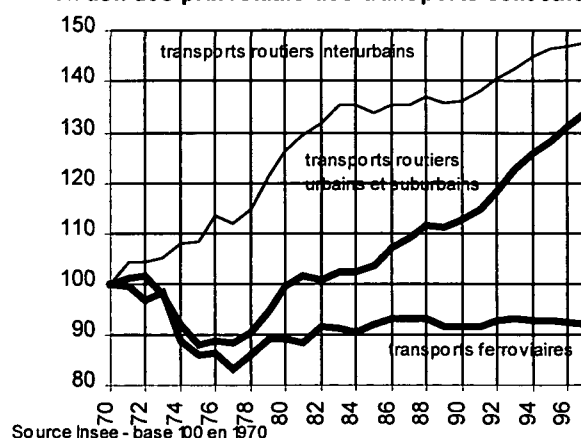
L'indice tient compte des promotions mais ne reflète pas les prix de groupes, les offres "charters",... ou les prix proposés aux opérateurs de voyages. De plus, il ne peut refléter l'impact à la baisse des nouveaux tarifs, ces derniers n'étant suivis que lorsque ils sont devenus effectifs, comme s'il s'agissait d'un nouveau produit de qualité inférieure, et non d'une baisse de prix. Un tel indice diffère donc d'une recette tarifaire moyenne qui inclut des effets de réseau et qui sureprésente, par rapport au budget des ménages, les transports internationaux sur lesquels les baisses de prix ont été les plus fortes. L'Insee ne peut envisager une telle observation pour deux raisons:

- ce serait contraire au principe général de l'indice des prix de l'Insee qui stratifie dans le plus grand détail tous les points d'observation (on ne fait pas de "prix moyen" entre le supermarché et l'épicerie).

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

GRAPHIQUE 4.2

Evolution des prix relatifs des transports collectifs



Source Insee - base 100 en 1970

L'indice mensuel des prix à la consommation

L'indice des prix à la consommation de l'INSEE, base 100 en 1990 est représentatif de la consommation de tous les ménages.

La publication est faite au niveau de 265 postes détaillés.

Les prix des services de transports sont appréhendés au travers de six postes avec une pondération globale de 2,47 % en 1997 (soit 0,65 % pour le ferroviaire, 0,57 % pour les transports urbains et suburbains, 0,48 % pour le routier interurbain, 0,22 % pour les taxis, 0,52 % pour l'aérien et 0,03 % pour le maritime).

PRIX DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Le produit moyen du transport ferroviaire de fret a diminué en 1997 de 2,8 % (chiffre provisoire) essentiellement sous l'effet de l'augmentation tendancielle de la part relative d'activités de produit moyen faible (combiné). Le produit moyen des voies navigables augmente par contre encore fortement cette année (+ 4,9 % en 1997 après + 4,4 % en 1996), mais il s'agit là encore d'un effet de structure, la part relative des céréales au produit moyen élevé augmentant au détriment des matériaux de construction au produit moyen faible.

TABLEAU 4.3

Prix de transports terrestres de marchandises en %

	1994*	1995*	1996*	1997*	1997**
Transport routier de marchandises					
ensemble	0,8(a)	-3,4(a)	1,3(a)	0,5(n)	56
dont zone longue	1,8(a)	-0,6(a)	-0,7(a)	0,5(n)	47
Transports ferroviaires					
produit moyen	-0,4	-4,9	0,9	-2,8	23,4
prix implicite	0	-4,2	1	n.d.	-
Navigation intérieure					
produit moyen	-0,6	-2,9	5,5	4,9	22,3

* Evolution année n/n-1, (a) : indice ancienne chaîne (n) : indice nouvelle chaîne

** Niveau de prix (centimes à la tonne-kilomètre pour la SNCF et le TRM, et francs à la tonne pour les VNF)

Source : SES, SNCF, Voies Navigables de France

TABLEAU 4.4
Prix du transport maritime

	1991	1994	1995	1996	1997	97/96 (%)
Lignes régulières						
ensemble	100,0	97,2	93,9	93,4	96,7	3,5
- dont conteneurs	100,0	95,2	92,8	90,5	90,6	0,2
Pétrole brut (navires de 75 à 150000 tonnes)						
- Wordscale	100,0	88,8	96,3	109,2	110,8	1,4
Vrac sec						
- Baltic freight index	100,0	92,2	123,9	82,5	100,6	21,9
- Affrètement à temps	100,0	100,2	103,6	73,2	84,3	15,2
- Affrètements au voyage	100,0	90,4	119,7	80,7	79,0	-2,1
Prix des navires neufs (millions de \$ courants-indices)						
- pétroliers (*)	100,0	74,2	88,3	89,0	89,0	0,0
- vraquiers (**)	100,0	85,2	86,0	88,2	88,2	0,0
- porte-conteneurs (***)	100,0	86,3	87,6	89,8	91,4	1,8

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

Vrac sec : LLOYD'S SHIP MANAGER et BIFFEX

Navires : Fearnleys, (*) 250 KTPL bruts - (**) 120 KTPL (***) 2500 EVP

Les prix du transport routier intérieur sont quasiment stables en 1997 par rapport à 1996 (- 0,3 %), alors que les prix du transport routier international augmentent sensiblement (+ 3,5 %). Les prix du fret maritime, après une très mauvaise année 1996, sont en hausse en 1997 sur la quasi totalité des segments de marché, principalement sous l'effet de la remontée du cours du dollar (+ 13,5 %) ainsi que du bon niveau d'activité industrielle européen. Les taux de fret du vrac sec se redressent sensiblement (+ 22 % pour le Baltic freight index et + 15 % pour l'affrètement à temps) même si l'affrètement au voyage, après la forte baisse de 1996, est encore orienté à la baisse (- 2 %). Les taux de fret des produits pétroliers est en hausse modérée (+ 1,4 %). Le taux de fret des lignes régulières en hausse sensible (+ 3,5 %) avec une stabilité pour les conteneurs.

Route : En légère hausse

L'indice d'ensemble des prix du transport routier de marchandise augmente de 0,5 % en 1997 par rapport à 1996.

TABLEAU 4.5
Prix des transports routiers de marchandises en %

	1994*	1995*	1996*	1997**
ensemble	0,8	-3,4	1,3	0,5
zone longue	1,8	-0,6	-0,7	1,4
dont intérieur				
ensemble	0,7	-4,1	2,5	-0,3
zone longue	1,9	-0,6	0,5	0,5
zone courte	-	-	-	-1,7
dont international				
zone longue	1,5	-0,8	-3,5	3,5

* Evolution année n/n-1 ancien indice

** Evolution année n/n-1 nouvel indice

Source : SES

L'indice de prix du transport routier de marchandises en intérieur reste à peu près stable, affichant un recul de seulement - 0,3 %. C'est la zone courte, avec une baisse de - 1,7 % sur 1997 par rapport à 1996, qui tire l'indice intérieur à la baisse. La zone longue intérieure augmente de + 0,5 %. La zone longue internationale est en augmentation sensible cette année avec une hausse de + 3,5 %. Au total la zone longue, intérieure et internationale, est en hausse de + 1,4 %.

D'après les informations sur les coûts communiqués par le CNR, les prix du carburant, malgré leur baisse en glissement (- 3,5 %), augmentent encore en moyenne annuelle de 2,9 % sur l'ensemble de l'année 1997, contribuant ainsi encore à l'augmentation du prix de revient sur l'année. Le prix des pneumatiques est stable. Le coût des péages et des entretiens et réparations sont encore orientés à la hausse en 1997, avec des évolutions proches de celles de 1996. La progression des coûts salariaux a été forte cette année en moyenne annuelle (+ 4,7 %). On observe aussi un dérapage des coûts salariaux avec une forte évolution en glissement (+ 8,2 %) due pour l'essentiel à la prise en compte sur le mois de décembre 1997 de la revalorisation minimum des salaires (+ 6 %) faisant suite au conflit du mois d'octobre 1997. Le coût du financement des véhicules a encore baissé en 1997 en moyenne annuelle; cependant on observe un renversement de cette tendance avec une évolution en glissement de + 4,1%.

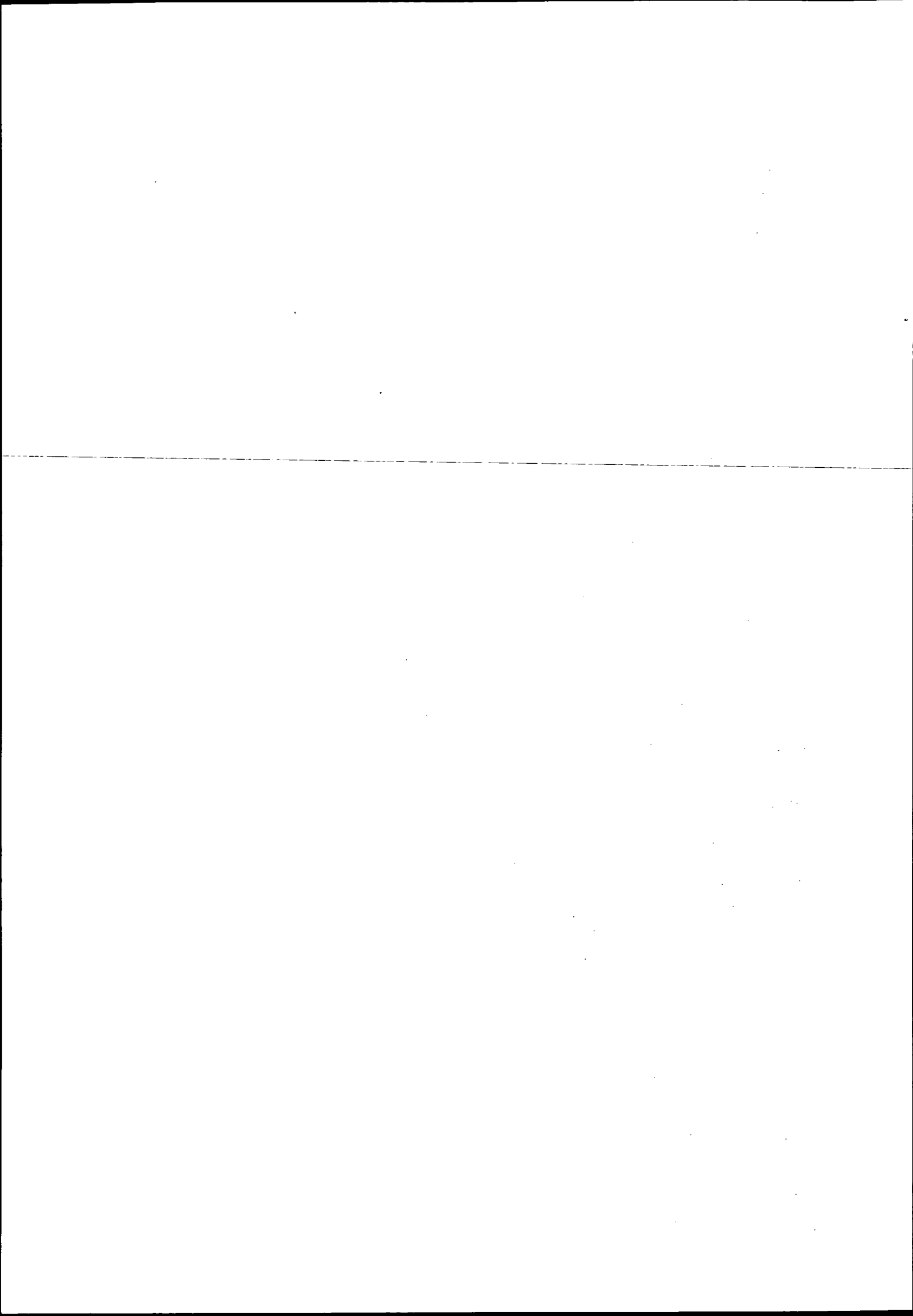
TABLEAU 4.6
Coûts des transports routiers de marchandise en %

	évolution en moyenne annuelle
Coûts au kilomètre	
Carburant en citerne	2,9
à la pompe	3,1
Pneumatiques	0,0
Entretiens et réparations	3,3
Péages	4,0
Coûts à la journée	
Salaires et charges	4,7
Frais de route	1,3
Assurances	0,5
Taxes	2,3
Achat tracteur	1,3
semi-remorque	0,0
Financement véhicules	-5,7
Coûts fixes	2,8

Source : CNR

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

*du 31/12/1996 au 31/12/1997 **au 31/12/1998



LES ENTREPRISES

En 1997, après une année 1996 plutôt médiocre, les comptes se sont rétablis pour la plupart des entreprises de transport.

Dans les transports routiers de marchandises, le chiffre d'affaires a de nouveau progressé après une stagnation en 1996 ; les résultats, qui s'étaient fortement dégradés en 1996, s'améliorent. Les produits des sociétés d'autoroutes (péages essentiellement) ont augmenté en raison de l'accroissement de la circulation sur réseau stable et du relèvement des tarifs. Leurs charges progressent également du fait de l'instauration d'une taxe domaniale payée par les sociétés concessionnaires.

A la SNCF, le rétablissement des comptes s'explique par l'accroissement des produits du trafic, du fait d'une reprise de l'activité, et par le fort désendettement de l'entreprise, grâce à la création du Réseau Ferré de France (RFF) qui devient gestionnaire de l'infrastructure.

L'année a été également très favorable pour les entreprises de transport aérien, grâce à l'atténuation de la concurrence sur le marché intérieur. Le groupe Air France, comme le reste du secteur, enregistre une forte augmentation de son excédent brut d'exploitation.

Démographie des entreprises de transport

Après deux années de baisse, modérée en 1995 et plus forte en 1996, les créations d'entreprises du secteur des transports ont augmenté de 4,5 % en 1997. Elles s'élèvent à 10 074 entreprises, soit environ 11 % du nombre total d'entreprises. Le nombre d'entreprises, qui avait légèrement baissé en 1996 (- 0,6 %), s'est rétabli en 1997 et retrouve fin 1997 son niveau de fin 1995 (92 900 entreprises).

Cette évolution s'accompagne d'une augmentation des défaillances en 1997 (+12 %). En effet, la défaillance, qui se traduit par une procédure de règlement judiciaire pour une entreprise en cessation de paiement n'aboutit pas obligatoirement à la cessation de l'entreprise.

TABEAU 5.1
Démographie des entreprises de transport

	1993	1994	1995	1996	1997	
Créations	10001	10636	10498	9642	10074	
évolution (%)		6,3	-1,3	-8,2	4,5	
Nombre d'entreprises*	90316	91135	92991	92419	92861	
évolution (%)		-2,2	0,9	2,0	-0,6	0,5
Défaillances	2619	2389	1966	1906	2132	
évolution (%)		-8,8	-17,7	-3,1	11,9	

Source : Insee, Bodacc

* Stock en fin d'année.

Methodologie

Les données d'activités présentées ici portent sur les entreprises dont l'activité principale relève des transports (divisions 60 à 63 de la nomenclature NAF).

Le stock d'entreprises en fin d'année est calculé à partir du répertoire Sirène géré par l'Insee.

Les créations d'entreprises comprennent les créations pures, les reprises (changement de propriétaire) et les réactivations.

Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) à la date du jugement. La mise en redressement judiciaire de l'entreprise peut avoir diverses issues pour l'entreprise : la liquidation, la poursuite de l'activité suite à un plan de continuation, la reprise suite à un plan de cession.

Le concept de défaillance est donc différent de celui de cessation : la défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations peuvent se produire même s'il n'y a pas eu de défaillance pour l'entreprise.

Dans les transports routiers de marchandises, sous l'effet de l'amélioration de la conjoncture, les créations d'entreprises ont progressé de 4 %, après une baisse du même ordre en 1996. Ces nouvelles entreprises du secteur, qui représentent environ 15 % du nombre d'entreprises, concernent aussi bien le secteur du transport de proximité que celui du transport interurbain. Le nombre d'entreprises en fin d'année 1997 (42 379 entreprises) est en légère hausse par rapport à 1996 (+ 1 %). Cependant, alors que le nombre d'entreprises est en

progression pour le transport de proximité (+ 2,3 %), il baisse pour le transport interurbain (- 1,5 %).

Comme pour l'ensemble des transports, le nombre de défaillances a fortement augmenté en 1997 (+ 16 %), la progression étant deux fois plus forte pour les transports de proximité (+ 21 %) que pour les transports interurbains (+ 10,5 %).

Ces chiffres montrent l'atomisation des entreprises du TRM. Elles représentent près de la moitié des entreprises de transport, avec 30 % des salariés. Leur taille moyenne est de 6,5 salariés.

TABLEAU 5.2
Démographie des entreprises du transport routier de marchandises

	1993	1994	1995	1996	1997
Créations	5275	5805	6171	5917	6153
évolution (%)		10,0	6,3	-4,1	4,0
Nombre d'entreprises*	40674	40923	42135	42008	42379
évolution (%)		-3,8	0,6	3,0	-0,3
Défaillances	1801	1638	1270	1285	1494
évolution (%)		-9,1	-22,5	1,2	16,3

Source : Insee, Bodacc
* Stock en fin d'année.

Le transport routier de marchandises

Alors qu'en 1996, les entreprises du TRM avaient connu une stagnation de leur activité et une dégradation de leur résultat d'exploitation, en 1997, leur situation semble s'améliorer avec une croissance de leur chiffre d'affaires d'environ 4,5 %. Cette amélioration s'explique par un accroissement des volumes transportés (environ + 4 %), associé à une légère augmentation des prix (+ 0,5 %), après une baisse en 1995 et une stabilité en 1996.

Le prix du gazole, qui avait fortement augmenté à la fin de l'année 1996, s'est tassé au premier semestre 1997. En moyenne annuelle, il a continué à progresser, mais moins fortement que l'année précédente (+3,8 % contre + 11 % en 1996). Compte tenu de la stabilité des prix des autres achats, le rythme d'évolution des consommations intermédiaires est moins rapide que celui de la production et la valeur ajoutée, qui était en baisse en 1996, se redresse sensiblement (+ 5,6 %).

Les effectifs moyens ont continué à s'accroître (+ 0,8 %), mais à un rythme plus modéré qu'en 1996 (+ 2 %). Par ailleurs, le salaire par tête a augmenté de 2,5 %, ce qui entraînerait une croissance de la masse salariale de 3,3 %.

L'excédent brut d'exploitation devrait se rétablir, passant de 8,2 milliards de francs en 1996 à environ 9,6 milliards de francs. Dans ces conditions, le taux de marge s'améliorerait (de 1,8 point).

Cependant ce ratio s'est fortement dégradé depuis le début des années 90. Entre 1990 et 1995, la baisse (d'environ 5 points) s'explique par le recours important au crédit bail et à la location qui se sont substitués aux investissements. Le recul important entre 1995 et 1996 (4,8 points) a des causes plus conjoncturelles : stagnation de l'activité et accroissement des charges en raison, notamment, de la hausse du prix du gazole.

TABLEAU 5.3
Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises
évolutions annuelles et francs courants

	95/94	96/95	97/96	1997
	%	%	%	MdF
C.A hors taxes	4,8	0,2	4,5	159,3
Sous traitance	2,9	-3,2	4,5	20,5
CA net hors sous-traitance	5,1	-0,7	4,5	138,8
CI hors sous-traitance	4,1	4,0	3,8	80,0
Valeur ajoutée	6,3	-3,4	5,6	58,9
Rémunération	6,5	2,3	3,3	45,2
EBE	5,3	-27,1	18,1	9,6

Sources : Insee (SIS - cf. annexe), DAEI / SES (1994 à 1997).

Les évolutions pour les années 1994 à 1996 ont été obtenues à partir des exploitations de l'EAE pour les secteurs 602L et 602M. Les comptes de l'année 1997 sont estimatifs, ils doivent être pris avec précaution.

TABLEAU 5.4
Principaux ratios des entreprises de transport routier de marchandises

	évolutions annuelles en %			
	1994	1995	1996	1997
Taux de VA	37,4	38,0	36,6	36,9
Taux de marge	19,6	19,4	14,6	16,4
Taux d'investissement	16,1	17,6	16,5	15,6

Source : Insee (SIS - cf. annexe), DAEI / SES (1994 à 1997).

Notes :

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée / production

taux de marge = excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée

taux d'investissement = investissement / valeur ajoutée

Les transports en commun urbains de province en 1996

Les recettes des réseaux urbains de province, qui avaient diminué en 1995, se sont stabilisées en 1996 (+ 0,3 %). Cependant, parmi l'ensemble des recettes, le produit du trafic total a progressé de 3 % en valeur, en raison de la hausse des tarifs (+ 3,7 % pour l'indice des prix des transports publics de l'INSEE), malgré une légère baisse de la fréquentation (- 0,9 % en nombre de voyageurs). En raison de la stabilisation des recettes, les subventions, qui avaient fortement augmenté en 1995,

sont en baisse (- 1,8 %) et leur part dans le total des produits passe de 47 % à 46 %.

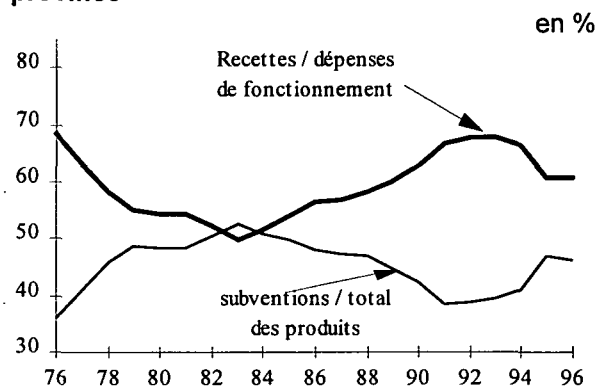
Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes, qui s'était dégradé en 1995, est resté stable en 1996 (61 %).

TABEAU 5.5
Evolution du compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs de province

	1992	1993	1994	1995	1996	1996
	%	%	%	%	%	MdF
Recettes	2,6	5,8	5,7	-2,9	0,3	6,7
Subventions	3,1	10,4	11,5	23,8	-1,8	5,9
Total produits	2,2	7,6	8,0	7,8	-0,2	12,7
Charges fonction. dt rémunération	1,2	5,8	8,1	5,9	0,6	11,1
Autres charges	0,1	4,3	15,3	-20,5	0,3	5,4
Total charges	2,2	7,6	8,0	14,0	-5,0	12,7

Source : Certu

GRAPHIQUE 5.1
Evolution des ratios du transport urbain de province



Source : Certu

Champ : Réseaux de transport collectif urbain de province.
Note : Le nombre (variable) de réseaux répondant à l'enquête du Certu se monte à 178 en 1996, après 173 en 1995. Le redressement des non-réponses d'une année sur l'autre n'est effectué que pour les très gros réseaux. Les résultats portant sur l'année 1997 ne sont pas disponibles à ce jour.

Les sociétés d'autoroutes

Contrairement aux années précédentes où l'on avait pu rassembler les comptes de l'ensemble des sociétés d'autoroutes, les développements ci-dessous ne portent que sur les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), à l'exclusion par conséquent de Cofiroute qui est une société à capitaux entièrement privés. Rappelons qu'en 1996 les sociétés d'économie mixte représentaient environ 85 % du total des recettes et des dépenses d'exploitation et près de 90 % du total des dépenses de construction.

Les faits marquants de 1997

Les principaux événements de l'année 1997 ayant eu une incidence sur les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes sont les suivants :

- l'augmentation des tarifs de péages à compter du 1er février 1997 (+ 3,29 % en moyenne pour l'ensemble des sociétés) ;
- la suppression de deux catégories de prélèvements au bénéfice de l'Etat : fonds de concours pour les actions de gendarmerie et prélèvement des frais de contrôle de l'Etat sur l'exploitation du réseau et sur les investissements ;
- l'instauration par un décret du 31 mai 1997 d'une redevance domaniale payée par les sociétés concessionnaires pour occupation du domaine public.

Augmentation des produits et des dépenses d'exploitation

Les produits des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, constitués essentiellement par les péages, ont augmenté de 6,8 % par rapport à 1996 pour s'élever à 24,3 milliards de francs (tableau 5.6). Cette progression est imputable au relèvement des tarifs et à l'accroissement de la circulation.

La redevance domaniale dont il a été fait état précédemment est assise, d'une part, sur le nombre de kilomètres de voies autoroutières exploitées par le concessionnaire au 31 décembre de l'année précédant l'année de versement et, d'autre part, sur le montant du chiffre d'affaires réalisé par la société au titre de son activité de concessionnaire d'autoroutes sur le domaine public national. Son produit compense celui des prélèvements supprimés (actions de gendarmerie et frais de contrôle).

TABEAU 5.6
Comptes des sociétés d'autoroutes*
(en % et en milliards de francs, TTC)

	95/94	96/95	97/96	1997
				MdF
Produits	6,2	6,0	6,8	24,3
dont péages (TTC)	6,2	6,0	7,2	23,7
Achats (TTC)	7,6	6,6	8,0	3,2
dont grosses réparations	12,7	0,3	8,7	1,5
Valeur ajoutée	6,0	5,9	6,6	21,1
Frais de personnel	7,0	7,5	4,7	2,8
Taxes (y.c. TVA)	62,1	34,6	18,3	4,4
EBE	-1,2	-0,2	3,7	14,0
Frais financiers	4,1	8,1	8,6	7,8
Résultat d'exploitation	-5,9	-8,4	-1,9	6,1
Investissements	17,6	15,7	-7,4	16,3
Dette totale au 31.12	16,1	12,0	9,4	136,6

Sources : SEMCA, DR.

* hors Cofiroute

Les autres postes de dépenses d'exploitation progressent également : les frais de personnel de 4,7 % par rapport à 1996 et les achats et les frais financiers de, respectivement, + 8,0 % et + 8,6 %, soit à des rythmes voisins de celui des recettes.

Diminution des investissements

L'investissement en travaux neufs diminue de 7,4 % en valeur, du fait principalement de retards intervenus dans le déroulement de certains projets.

Evolution des principaux soldes comptables

Compte tenu du poids relativement modeste des achats, l'évolution de la valeur ajoutée (+ 6,6 %) est largement déterminée par celle des produits. L'augmentation très sensible du montant des taxes a pesé sur l'excédent brut d'exploitation, qui progresse néanmoins de 3,7 %.

Du fait que les frais financiers ont augmenté à un rythme nettement plus rapide que celui de l'excédent brut d'exploitation (respectivement, + 8,6 % et + 3,7 % en 1997 par rapport à 1996), le solde d'exploitation se réduit encore pour atteindre 6,1 milliards de francs.

Les évolutions précédemment décrites se sont traduites, au niveau des principaux soldes comptables, par une stabilité du taux de valeur ajoutée et une diminution du taux de marge et du taux d'investissement.

TABLEAU 5.7
Principaux ratios des sociétés d'autoroutes*

	1994	1995	1996	1997
Taux de valeur ajoutée	87%	87%	87%	87%
Taux de marge	77%	72%	68%	66%
Taux d'investissement	73%	81%	89%	77%

Sources : SEMCA, Direction des routes * hors Cofiroute

Notes :

Ces ratios sont calculés sur des valeurs TTC.

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée / production

taux de marge = excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée

taux d'investissement = investissement / valeur ajoutée

Les comptes de la SNCF

La SNCF a connu en 1997 une réforme importante. En effet, après le mouvement social de novembre 1995, qui s'est déroulé dans un climat de grave crise financière pour l'entreprise, un vaste débat sur l'avenir du transport ferroviaire s'est engagé au premier semestre 1996. Celui-ci a conduit à l'élaboration d'un projet de réforme pour le transport ferroviaire et au vote de la loi du 13 février 1997. La mise en oeuvre de cette réforme a eu principalement deux conséquences :

- la création d'un établissement public, "Réseau Ferré de France" (voir encadré chapitre 9), chargé d'exercer pour le compte de l'Etat la responsabilité de l'infrastructure, dont la gestion demeure confiée à la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de RFF ;

- l'expérimentation de la régionalisation des services régionaux de voyageurs dans six régions volontaires.

Conjointement à cette réforme, la SNCF, se recentrant sur son activité de transporteur, a mis en place un projet industriel visant à la reconquête de sa clientèle.

Ces changements institutionnels au sein du transport ferroviaire ont permis une nette amélioration des comptes de la SNCF. Les pertes de l'entreprise nationale passent de 15,1 milliards de francs en 1996 à 1 milliard en 1997.

TABLEAU 5.8
Comptes de la SNCF

	1 996 MdF	1 997 MdF
Production	61,4	90,5
<i>dont</i>		
<i>produits du trafic</i>	40,9	43,1
<i>compensations tarifaires</i>	7,3	7,3
<i>rémunérations du gestionnaire d'infra</i>	-	16,8
<i>production immobilisée et stockée</i>	6,5	3,5
<i>travaux pour RFF</i>	-	12,8
CI	25,2	42,2
<i>dont</i>		
<i>achats de matières</i>	8,9	9,2
<i>achats de prestations</i>		4,7
<i>achats de travaux</i>		9,4
<i>charges externes</i>	16,4	13,0
<i>redevance infrastructure</i>		6,0
Valeur ajoutée	36,2	48,2
subventions - impôts	16,3	3,2
rémunérations	44,4	44,7
EBE	8,0	6,7
Résultat d'exploitation	-3,3	1,1
Résultat financier	-12,9	-1,9
Résultat net	-15,2	-1,0

Source : SNCF

Les comptes de la SNCF présentent une rupture entre 1996 et 1997 du fait de la création de RFF.

Le compte présenté ici est issu de la comptabilité de l'entreprise. Pour l'année 1997, celui-ci a été diffusé par la SNCF après l'élaboration par l'Insee des comptes des grandes entreprises nationales (GEN) figurant en annexe. Ces informations n'ont donc pu être intégrées dans le compte de la GEN SNCF. En outre, les traitements de la comptabilité nationale et de la comptabilité d'entreprise diffèrent sur certains points (voir encadré).

Cette évolution résulte en grande partie du désendettement de l'entreprise. En effet, RFF, qui devient propriétaire du réseau ferré, a repris, à sa création, 134 milliards de francs de dette de la SNCF au titre du financement des infrastructures. Par la suite, un désendettement supplémentaire de 28,3 milliards de francs a été décidé par le gouvernement en octobre 1997.

Cependant, l'allègement des charges financières n'est pas le seul élément d'explication de l'amélioration des comptes. Les prévisions de la SNCF estimaient à environ deux milliards de francs le déficit pour 1997, l'écart de moitié par rapport à cette prévision s'explique également par la progression de la production (+ 5,4 % en valeur). Toutes les activités ont bénéficié de l'amélioration de la conjoncture économique. Les recettes voyageurs progressent de 5,4 % sur le réseau principal ; grâce à la nouvelle stratégie commerciale mise en oeuvre, cette augmentation n'est pas due uniquement à une hausse des tarifs (limitée à 1,4 % en moyenne), mais à des effets de structure et à la progression du nombre de voyageurs (+ 3,8 % en voyageurs-km). Sur le réseau de banlieue, la progression est de 7,3 % pour les recettes et de 1,6 % pour les voyageurs-km. La reprise a été encore plus sensible pour le fret (+ 8,9 %) ; cependant, les recettes correspondantes progressent à un rythme moins élevé (+ 6,2 %), en raison de la part de plus en plus grande du transport combiné, qui est le segment le moins rémunérateur de l'activité fret.

L'évolution des comptes de la SNCF entre 1996 et 1997 s'est fortement ressentie de la nouvelle organisation. Le chiffre d'affaires comprend la rémuné-

ration par RFF de la gestion de l'infrastructure (16,8 milliards de francs) et les travaux d'investissement de RFF réalisés par la SNCF (12,8 milliards de francs). La majeure partie de ces travaux est confiée par la SNCF en sous-traitance à des tiers. Ils étaient auparavant comptabilisés en investissements de la SNCF, alors que dorénavant, ils apparaissent dans ses charges et son chiffre d'affaires, et constituent des investissements de RFF. Le reste des travaux est réalisé par la SNCF elle-même ; jusqu'alors comptabilisés en production immobilisée, ils figurent maintenant dans les travaux réalisés pour RFF. Ajouté à l'impact de la rémunération de l'infrastructure, le traitement en travaux pour tiers accroît de plus de 50 % le chiffre d'affaires de la SNCF.

Parallèlement, les consommations intermédiaires s'accroissent. D'autre part, ce poste comprend également les redevances payées à RFF par la SNCF pour l'utilisation du réseau ferré (6 milliards de francs).

Les comptes de la RATP

L'activité de la RATP, qui était en baisse depuis 1992, s'est redressée en 1997. La fréquentation mesurée en voyageurs kilomètres a progressé de 2,3 % sur l'année, alors qu'entre 1992 et 1996, elle avait diminué en moyenne de 1,5 % par an. Compte tenu du relèvement des tarifs (+ 3,9 % en moyenne pour le prix de la carte orange au 1er août) et de la progression des compensations tarifaires (+ 3,7 %), la production de la RATP augmente de 5,8 % en valeur.

Les consommations intermédiaires sont en net recul (- 9,2 %), en raison de la mise en place, fin 1996, d'un important programme d'économie sur les frais généraux de l'entreprise. Il en résulte une forte hausse de la valeur ajoutée (+ 9,2 %), conduisant au plus haut taux de valeur ajoutée de la décennie (78,7 %).

Alors que les effectifs sont restés stables, les rémunérations enregistrent une hausse globale de 2,1 %. Malgré la progression de la valeur ajoutée, et du fait d'une baisse assez sensible des subventions d'exploitation, l'EBE augmente plus modérément que les années précédentes (+ 1,9 %) et le taux de marge, après une forte amélioration en 1995 et 1996, diminue.

La FBCF, qui avait fortement reculé en 1996 après les gros efforts d'investissements occasionnés par le programme "Météor" en 1995, s'accroît de nouveau en 1997 (+ 3,2 %). Le besoin de financement, qui s'était fortement réduit entre 1995 et 1996 (- 60 %), est resté stationnaire en 1997.

Comptabilité d'entreprise et comptabilité nationale

Si les grandeurs comptables dégagées par la comptabilité d'entreprise et par la comptabilité nationale portent parfois les mêmes noms, elles peuvent cependant recouvrir des réalités légèrement différentes. Les comptes nationaux procèdent certes de ceux des entreprises mais ils intègrent une série de modifications conceptuelles et de consolidations comptables nécessaires pour l'analyse économique d'ensemble. Trois exemples peuvent être cités à cet égard. Tout d'abord, l'excédent brut d'exploitation (EBE) d'Air France n'est pas le même selon les deux méthodes de calcul. En effet, en comptabilité nationale, les charges de personnel au sol à l'étranger ne sont pas prises en compte en rémunération des salariés, puisqu'elles contribuent à une production réalisée en dehors du territoire économique, mais en transferts courants. De plus les redevances de crédit-bail ne sont pas reprises en consommation intermédiaire mais en intérêts versés pour la partie intérêts et en compte financier pour la partie amortissement du capital. Cette différence de traitement entraîne une modification de la valeur ajoutée et donc de l'EBE.

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

Rappelons enfin que les soldes de la comptabilité nationale (valeur ajoutée) sont bruts et ceux du plan comptable nets.

TABLEAU 5.9

Evolution des comptes de la RATP

	1993	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	%	MdF
production	2,2	3,4	-4,7	10,0	5,8	12,8
CI	3,7	1,7	-1,5	3,0	-4,9	2,7
VA brute	1,7	3,9	-5,7	12,3	9,2	10,1
sub. - impôts	-1,4	5,3	15,8	-4,6	-9,4	5,3
rémunérations	2,1	2,3	1,7	3,1	2,1	12,0
EBE	-6,3	14,1	5,1	13,4	1,9	3,3
intérêts versés	2,1	3,3	10,6	11,3	-14,6	1,9
épargne brute	-24,3	50,8	1,3	30,5	3,2	1,5
FBCF	30,9	-1,7	14,0	-12,2	3,2	5,1

Source : Insee (comptes nationaux)

Note : La production n'inclut pas l'indemnité compensatrice. Par contre, la compensation pour réduction tarifaire est prise en compte.

Le secteur aérien

L'année 1997 a été une année très favorable pour les comptes des entreprises du transport aérien. La forte atténuation de la concurrence observée en 1996 sur les principales liaisons du marché intérieur explique cette évolution. L'excédent brut d'Air France (nouveau périmètre faisant plus de 92 % du chiffre d'affaires du Groupe Air France) a augmenté de 2,2 milliards de francs. Les recettes passagers du groupe (comprenant Air Charter) ont augmenté de 9,2 % avec la croissance de 3,4 % de l'offre et donc une forte augmentation du taux d'occupation qui a progressé de 1,3 point pour atteindre 75,2 %. Le trafic de fret a crû de 4,8 % pour une offre augmentant de 6 % mais les recettes correspondantes ont progressé de 12,3 %. L'effet change pèse pour 300 millions de francs dans les 2,5 milliards de francs du résultat d'exploitation.

Hors groupe Air France, la hausse des prix par rapport à 1996 a permis, malgré une évolution différenciée de l'activité suivant les compagnies, une nette amélioration de la situation d'ensemble. On estime entre 1 et 1,5 milliard de francs l'accroissement de l'excédent brut d'exploitation de ces compagnies.

TABLEAU 5.10

Principaux ratios de la RATP

en %

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
taux de VA	75,5	75,1	75,5	74,7	76,3	78,7
taux de marge	31,2	28,8	31,6	35,2	35,5	33,2
taux d'épargne	11,3	8,4	12,2	13,1	15,2	14,4
intérêts v. / EBE	66,1	72,0	65,2	68,6	67,3	56,4
taux d'invest.	46,9	60,4	57,1	69,0	53,9	51,0
taux d'autofi.	24,0	13,9	21,3	19,0	28,2	28,2

Source : Insee (comptes nationaux)

Notes :

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée / production

taux de marge = excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée

taux d'épargne = autofinancement / valeur ajoutée

taux d'investissement = investissement / valeur ajoutée

taux d'autofinancement = autofinancement / investissement

TABLEAU 5.11

Comptes du secteur aérien

(valeurs en milliards F)

	1992	1993	1994	1995	1996	1996*	évolution en %			1997*
	valeur	valeur	valeur	valeur	valeur	valeur	volume	prix	valeur	valeur
Production	67,6	65,3	66,1	66,6	72,6	70,5	2,8	5,6	8,6	76,6
CI dont :	44,5	43,7	41,9	42,1	48,6	45,6	2,5	3,3	5,9	48,3
Carburants	5,7	6,0	5,6	5,6	7,8	7,7	2,8	4,0	6,8	8,2
Valeur ajoutée	23,1	21,5	24,3	24,4	23,9	25,0	3,5	15,6	19,6	28,3
Rémunérations	20,9	20,8	19,9	19,5	19,8	19,8	0,0	2,6	2,7	20,3
Impôts-Subv.	1,0	1,0	1,2	1,1	1,1	1,2				1,0
EBE	1,2	-0,3	3,2	3,8	3,0	4,0			139,1	7,1

Sources : DAE/SES, Insee, Air France

* Les deux astérisques pour les colonnes 1996 et 1997 signifient que les deux compagnies Air France et Air France Europe sont traitées comme si elles avaient fusionné. La première colonne de 1996 traite séparément ces deux compagnies. Par ailleurs, ces estimations cumulent des exercices aux frontières pouvant être décalées de trois mois (cas d'Air France).

Le secteur maritime

Les comptes de résultats du secteur maritime portant sur l'année 1996 font apparaître une diminution de 0,3 % du chiffre d'affaires. Hors sous-traitance, qui progresse de 11 %, la baisse atteint 1,7 %. Néanmoins, les consommations intermédiaires hors sous-traitance ont diminué de 2,5 %, ce qui entraîne une baisse de seulement 0,8 % de la valeur ajoutée. La baisse des rémunérations de 2,3 % permet de dégager un excédent brut d'exploitation positif de 164 millions de francs soit une hausse de 200 millions de francs par rapport à 1995. Les résultats financiers et exceptionnels de 1996 font apparaître une amélioration relative de la situation. Les charges financières ont poursuivi la décrue amorcée en 1995 ; le résultat financier toujours négatif s'est néanmoins fortement réduit et le résultat exceptionnel tourne autour de 500 millions de francs.

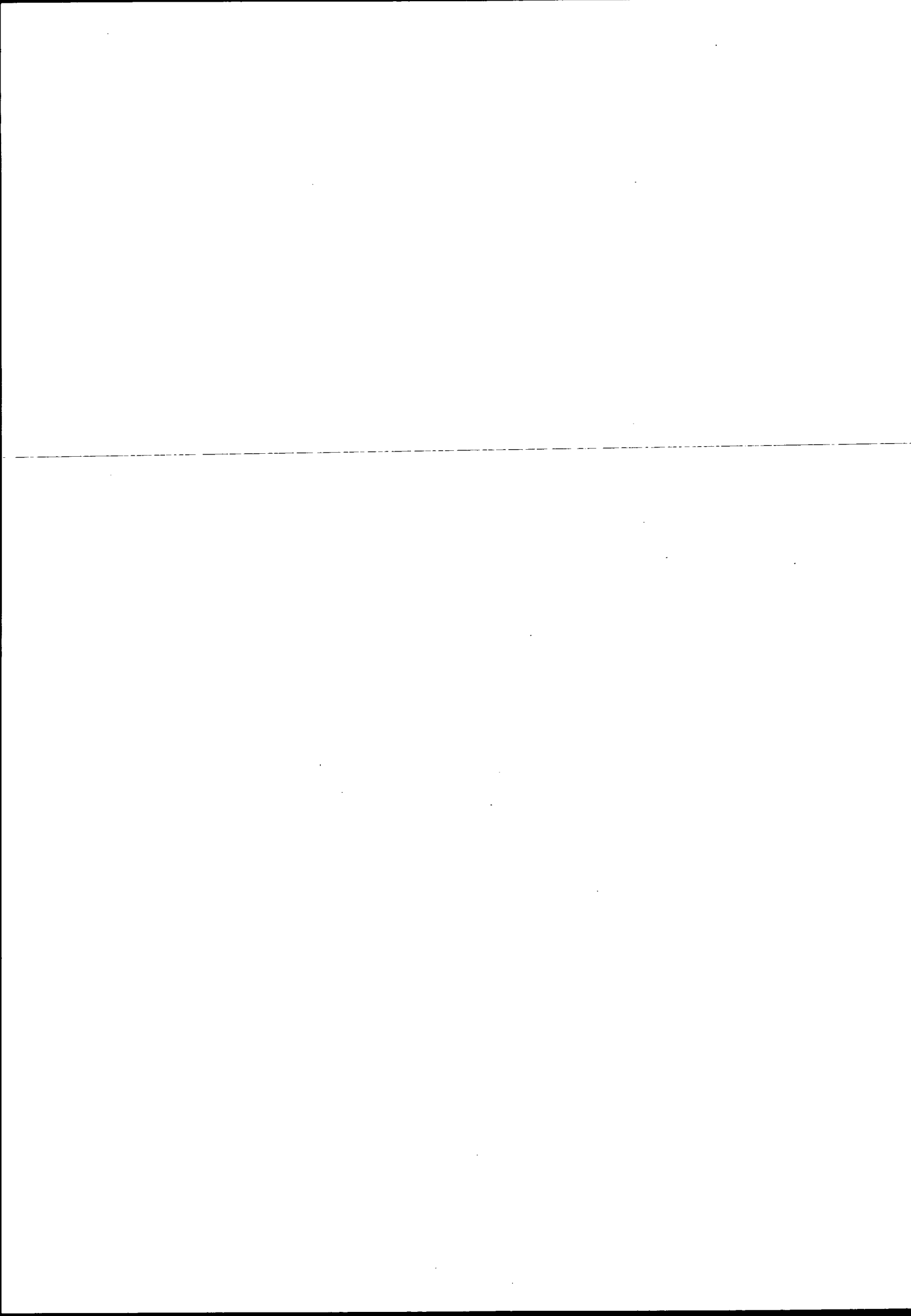
L'année 1997 devrait manifester un redressement sensible des marges en raison du bon niveau de l'activité notamment dans le secteur du transport de passagers mais aussi pour les marchandises en vrac compte tenu de l'évolution des taux de fret.

TABLEAU 5.12

Evolution des comptes du secteur du transport maritime

	1993 %	1994 %	1995 %	1996p %	1996p MdF
production	-2,8	1,6	-4,2	-0,3	24,7
sous-traitance	-14,2	11,9	-4,4	11,2	3,1
production hors sous-traitance	-1,3	0,4	-4,2	-1,7	21,7
CI hors sous- traitance	-0,9	0,3	-0,5	-2,5	18,7
valeur ajoutée	-2,7	1,6	-1,0	-0,8	2,9
rémunérations	-5,5	-8,2	-2,4	-2,3	3,1
EBE	13,1	63,4	négatif	positif	0,2
charges finan.	3,9	1,4	-28,4	-15,5	0,9
épargne brute	négatif	négatif	négatif	positif	0,0
investissements	-7,7	-35,0	-26,8	93,4	3,4

Source : Insee (comptes nationaux), DAEI/SES



LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

En 1997, les ménages ont diminué leurs dépenses de transports (- 2,4 %). Cette baisse est entièrement imputable à la chute des achats de véhicules, contrecoup de la suppression, fin 1996, de la prime "qualité". Les dépenses de transports collectifs ont continué de croître en volume, malgré l'augmentation de leurs prix.

LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

En 1997, la consommation finale des ménages n'a augmenté que de 0,7 % à prix constants (contre + 1,8 % en 1996). Alors que l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages et la faible inflation auraient dû être favorables à une consommation soutenue, ce taux de croissance est le plus faible depuis la récession de 1993. On peut penser que cette faible évolution résulte, d'une part, de la baisse des achats d'automobiles et, d'autre part, de la reconstitution de l'épargne entamée en 1996.

En 1997, le poste des dépenses des ménages au titre de la fonction transport a diminué de 2,4 %, après 3,7 % d'augmentation l'année précédente. Une analyse plus précise montre que ces évolutions, amplifiées dans un sens opposé, résultent des dépenses d'achats d'automobiles. En 1996, la croissance de 11,6 % est gonflée par la "prime à la qualité" pour l'achat d'automobiles. Par contrecoup, ces dépenses ont été particulièrement faibles en 1997 (cf. encadré), diminuant la part des dépenses de transports dans le budget des ménages (14,5 % de leur budget a été alloué au transport contre 15 % l'année précédente).

Encadré : impact de la prime qualité sur la consommation des ménages en 1996 et 1997

Comme l'INSEE le souligne dans ses notes, la consommation des ménages a connu des évolutions "paradoxales" en 1996 et 1997. En 1996, la consommation des ménages a été dynamique alors que le pouvoir d'achat a stagné ; en 1997, au contraire, la consommation a été faible alors que le pouvoir d'achat a augmenté. En dehors des phénomènes d'épargne et de désépargne, on a pu mettre en avant l'impact des dépenses de voitures particulières sur les évolutions de la consommation des ménages : exprimée en francs courants, la baisse des dépenses d'achats de véhicules atteint -19,6 % en 1997 par rapport à 1996 et -17,5 % en volume.

On peut supposer que le reste de la consommation n'a pas été affectée par le comportement des ménages en matière d'achats de voitures. C'est une hypothèse assez forte du fait de la structure de consommation. En effet, si on peut considérer qu'une dépense de 100 francs n'empêche pas l'achat d'une voiture ex-post (éventuellement à crédit), en revanche l'achat d'une voiture peut empêcher la dépense de 100 francs ex-post, car elle réduit, de façon significative, les revenus présents et à venir. Cela signifie qu'en 1996, sans la prime, les autres dépenses de consommation auraient pu être plus élevées.

Si on suppose alors que les achats de voitures s'étaient effectués, en l'absence de prime, à un rythme prolongeant la tendance observée entre 1990 et 1995 (baisse d'environ 0,8 %), on aboutit à des estimations de "consommations en l'absence de prime" qui sont les suivantes :

	consommation transports	consommation totale
évol 1996/1995	1,1	1,5
évol 1997/1996	1,6	1,3

TABEAU 6. 1
Evolution en volume de la consommation
pour les transports niveau en milliards de francs

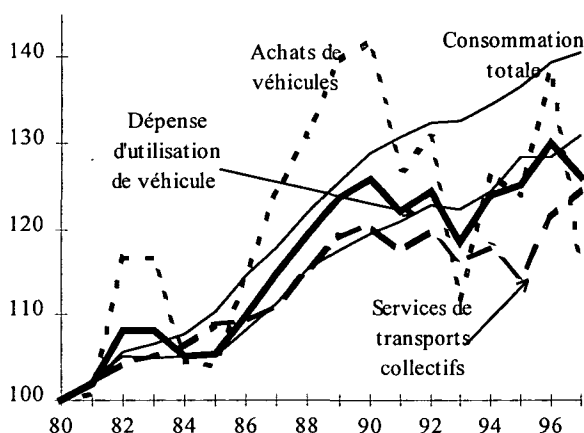
	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	niveau
Achats de véhicules	12,9	-2,0	11,6	-15,9	146,2
Dép. d'utilisation	1,9	4,0	0,1	2,0	456,5
Tr. collectifs	1,4	-3,4	6,1	2,6	104,1
Ens. transport	4,4	1,4	3,7	-2,4	706,9
Cons. finale	1,4	1,5	1,8	0,7	4857,3

Source : Insee

Notes : L'analyse de la consommation des ménages par fonction retient la finalité des opérations effectuées. Ainsi les dépenses des ménages au titre de la fonction transport incluent les achats d'automobiles en plus des dépenses d'utilisation des véhicules et de services de transports collectifs.

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

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



Source : Insee

Note : Volume en prix de 1980

Le marché de l'automobile en 1997

Les immatriculations de voitures ont à peine dépassé 1,7 million d'unités en 1997 ; c'est le chiffre le plus bas depuis 1975.

Après un fort recul des achats au premier semestre 1997, suite à l'arrêt de la prime " qualité " à l'automne 1996, le marché automobile s'est stabilisé au second semestre à des niveaux faibles, inférieurs à ceux de 1993. Pour faire face à cette chute, les constructeurs ont pratiqué des baisses de prix d'environ 2,5 % sur l'année. Les ventes des constructeurs étrangers et français ont subi les mêmes variations, alors que, l'année précédente, les constructeurs étrangers avaient plus tiré profit du contexte de la prime.

Malgré le recul des immatriculations, le volume de production française d'automobile a continué d'augmenter, notamment grâce à la percée de

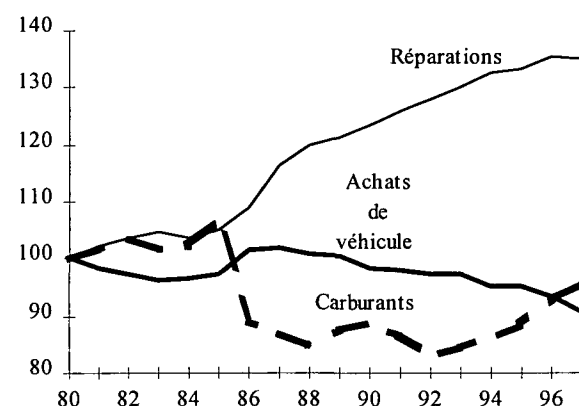
certaines modèles en Allemagne, mais surtout grâce aux primes lancées en Espagne et en Italie.

TABEAU 6.2
Immatriculations neuves de voitures particulières et commerciales en milliers

	1990	1994	1995	1996	1997
marq. françaises	1405	1207	1137	1193	958
évolution (%)	-0,2	-14,1	-5,8	4,9	-19,7
part (%)	60,8	61,2	58,9	55,9	55,89
marq. étrangères	904	766	794	940	756
évolution (%)	4,3	-15,3	3,7	18,4	-19,6
part (%)	39,2	38,8	41,1	44,1	44,1
Total	2309	1973	1931	2133	1714
évolution (%)	1,5	-14,6	-2,1	10,5	-19,7

Source : CCFA

GRAPHIQUE 6.2
Evolution des prix relatifs base 100 en 1980



Source : Insee

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

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Exprimées en valeur, les dépenses d'utilisation des véhicules ont crû de 3,5 % en 1997 après + 4,9 % en 1996. Le volume de ces dépenses a augmenté de 2 % et leurs prix de 1,5 % (les prix avaient fortement augmenté en 1996 : + 4,5 %). Les hausses en volume sont particulièrement importantes sur les réparations et les péages, mais également sur les carburants.

Le prix des carburants achetés par les ménages a augmenté de 3,5 % en 1997, après 7,3 % en 1996. Cette hausse résulte à la fois de l'augmentation du prix du pétrole et de la hausse du dollar au cours de l'année. Le volume des carburants utilisés par les ménages a augmenté de 0,7 %. Les ménages ont également eu besoin de réparer leur véhicules : la consommation de pneus et pièces détachées a progressé de 3,4 %, après une baisse de 0,2 % en

1996. Dans le même sens, les recettes de péages ont connu une progression plutôt soutenue (+ 2,7 %).

TABLEAU 6.3
Evolution des dépenses d'utilisation en volume

	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	niveau
Pneus, réparations	4,4	7,1	-0,2	3,4	225,4
Carburants	0,1	-0,7	-0,7	0,7	175,2
Péages, locations,...	0,7	1,6	2,6	2,7	36,4
Assurances	-4,7	12,5	6,7	-2,0	19,5
Ensemble	1,9	4,0	0,1	2,0	456,5

Source : Insee

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

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

Les dépenses de transports collectifs

La croissance des dépenses de transports collectifs des ménages est de 2,6 % en volume en 1997 ; en valeur, l'augmentation est de 5,5 %, l'augmentation des prix étant de 2,8 %.

Après la forte baisse de l'année 1995, liée aux mouvements sociaux de décembre, le transport ferroviaire a connu une compensation l'année suivante. En 1997, la hausse se confirme (+ 3 % en volume). Elle est totalement imputable aux lignes TGV. En outre, les baisses de prix (- 1 %) intervenues en cours d'année, ainsi que l'augmentation des fréquences sur certaines liaisons, ont alimenté la demande.

La consommation de transports collectifs urbains a retrouvé un certain dynamisme au cours de l'année 1997. En effet, en volume, la hausse est de 1,5 %. Cela est un bon résultat compte tenu de la tendance qu'on connaît depuis 1993. Pourtant, les prix ont augmenté assez fortement (+ 3,6 %). On peut donc

TABLEAU 6.4
Evolution de la consommation de transport collectif en volume

	1994	1995	1996	1997	1997
	%	%	%	%	niveau
tr. ferroviaires	1,0	-4,1	6,8	3,0	31,0
tr. urbains	-0,5	-9,2	4,3	1,5	20,1
autres (taxi, dém.)	1,3	-0,9	2,3	2,1	28,3
tr. aériens	3,7	-0,5	11,4	3,6	24,7
Ensemble	1,4	-3,4	6,1	2,6	104,1

Source : Insee

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

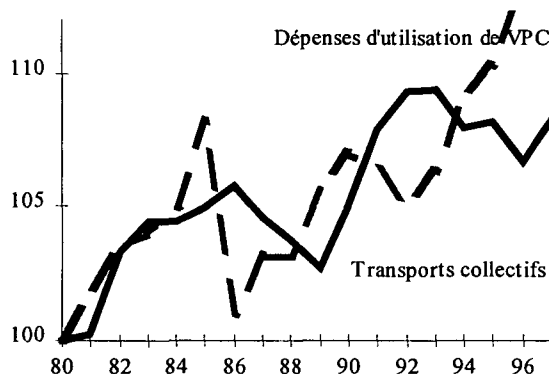
Volumes aux prix N-1, niveau en milliards de francs courants.

se demander si l'évolution de la consommation de ce type de transports n'est pas plus liée à des facteurs psychologiques (attentats, grèves, etc.) qu'à des éventuelles augmentations tarifaires.

Dans le transport aérien, l'année 1997 a été marquée par une concurrence atténuée sur le marché intérieur (les prix ont augmenté d'environ 3,2 %), malgré l'ouverture totale le premier avril 1997, autorisant toute compagnie de l'union européenne à faire du cabotage en France. Le gouvernement français avait cependant autorisé les compagnies résidentes à desservir n'importe quelle ligne dès 1996, réduisant les perspectives de certaines compagnies européennes (les prix avaient baissé de 3,9 % en 1996). En volume, l'augmentation est plus faible (+ 3,6 %) qu'en 1996 (+ 11,4 %).

Les entreprises nationales, la SNCF et Air France, ont connu une bonne fréquentation en 1997.

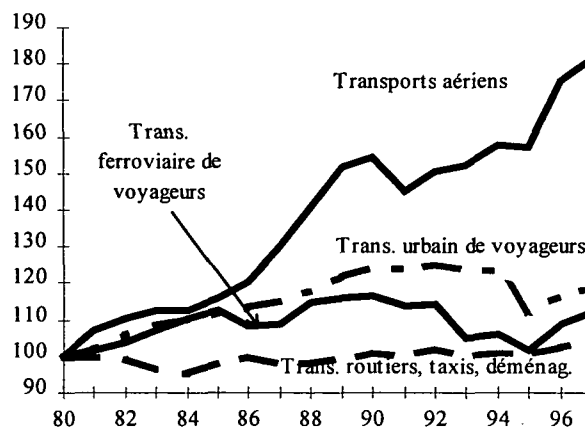
GRAPHIQUE 6.3
Evolution de la consommation de transports collectifs en volume base 100 en 1980



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1980

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



Source : Insee

Les coefficients budgétaires

Le coefficient budgétaire pour le transport rapporte la consommation au titre de la fonction transport des ménages à leur consommation totale, en volume aux prix de 1980 ou en valeur. Ces consommations, calculées dans le cadre de la comptabilité nationale, diffèrent des dépenses effectuées réellement par les ménages. Ainsi, la comptabilité nationale prend en compte les compensations pour réduction tarifaire⁽¹⁾ dans la consommation des ménages.

En 1997, la part de la consommation des ménages consacrée au transport atteint 14,6 % (tableau 6.6). Les prix du transport ayant plus augmenté que les prix à la consommation depuis 1980, la part de la consommation consacrée aux transports est de 13,5 % en volume, c'est-à-dire aux prix de 1980.

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

	80	93	94	95	96	97
Achats de véhicu	4,0	3,4	3,8	3,7	4,0	3,3
Dép. d'utilisation	8,8	8,2	8,2	8,3	8,2	8,2
carburants	4,4	4,0	4,0	3,9	3,8	3,8
pneus, réparations	3,6	3,2	3,3	3,5	3,4	3,5
autres dépenses	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Service de tr. coll	2,2	2,0	2,0	1,9	1,9	2,0
tr. ferroviaire	0,7	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6
autres transports te	1,1	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8
maritime aérien	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6
Ensemble	15,1	13,5	13,9	13,8	14,1	13,5

Note : volumes aux prix de 1980

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

	80	93	94	95	96	97
Achats de véhicul	4,0	3,3	3,6	3,5	3,7	3,0
Dép. d'utilisation	8,8	8,7	8,9	9,2	9,3	9,4
carburants	4,4	3,4	3,4	3,4	3,5	3,6
pneus, réparations	3,6	4,1	4,3	4,6	4,5	4,6
autres dépenses	0,9	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2
Service de tr. coll	2,2	2,1	2,1	2,0	2,1	2,1
tr. ferroviaire	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
autres transports te	1,1	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0
maritime aérien	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
Ensemble	15,1	14,1	14,7	14,6	15,1	14,6

Source : comptes nationaux - Insee

(1) Les compensations tarifaires sont traitées comme des transferts sociaux aux ménages qui les consomment en transport.

L'activité touristique en France en 1997

Le nombre total de nuitées passées en France par les français (dans les hôtels, les campings, la famille, etc.) a continué de se réduire en 1997 : -6,1 % après -1,4 % en 1996. En revanche, le nombre de séjours effectués en France par les non résidents a augmenté de 3,5 % entre 1994 et 1996.

Les touristes français ont diminué le nombre de nuitées passées à l'extérieur de chez eux en 1997, comme en 1995 et 1996. Le nombre de nuitées en courts séjours (moins de quatre nuits de suite) a baissé de 10,3 % et le nombre de nuitées en longs séjours (quatre nuits ou plus) a diminué de 5,2 % en 1997. Ces baisses sont la conséquence, d'une part, d'un effet de substitution France-Etranger (un nombre croissant de français préfère voyager à l'étranger) et d'autre part, d'un effet de prudence dans la consommation, lié aux conditions sur le marché du travail, qui ne se sont améliorées qu'en fin d'année. Pour leurs déplacements touristiques, quelle qu'en

soit la durée, les français utilisent majoritairement le mode routier (plus de 80 %). Le train vient en deuxième position (environ 12 % des déplacements sont effectués par ce mode de transport), l'avion n'étant utilisé que dans 3 % des cas. Toutefois, depuis 1993, le transport aérien est le seul des trois modes cités à augmenter (+20,5 % en 5 ans) ; la baisse des tarifs sur certaines liaisons a contribué à l'utilisation de ce mode.

Les touristes étrangers sont venus en France plus nombreux en 1996 qu'en 1994 : 62,1 millions d'arrivée contre 60 millions deux ans plus tôt, soit +3,5 %.

Ce sont les courts séjours qui ont augmenté le plus (+6,4 % en deux ans, contre +0,8 % pour les longs séjours), conséquence, sans doute, de l'augmentation des propositions de forfaits du type avion et hôtel à Paris. Comme dans le cas français, la route est la plus utilisée (57 % des arrivées). Les touristes non européens n'ayant pas trop le choix de leur mode de transport, l'avion représente près de 15 % des arrivées en 1996, soit deux fois plus que le train.

TABLEAU 6.7

Nombre de nuitées pour les français et de séjours pour les non résidents effectués en France selon le mode de transport

		français (millions de nuitées)				Etrangers (millions de séjours)			
		1993	1994	1995	1996	1997	1994	1996	
Courts séjours	Route	136,4	148,6	142,9	133,0	120,8	voiture sur route	15,7	17,8
	Avion	2,5	3,3	3,9	3,6	3,5	avion	3,3	3,3
	Train	20,3	20,8	20,6	20,1	16,8	train	1,5	1,9
	Autre mode	5,4	6,7	6,0	5,6	4,6	voiture sur bateau	1,2	1,5
	Tous modes	164,6	179,4	173,3	162,4	145,7	autocar	6,6	5,7
Longs séjours	Route	572,2	592,0	591,7	590,4	555,5	voiture sur route	17,2	17,9
	Avion	16,6	16,1	19,2	19,5	19,6	avion	5,1	5,8
	Train	92,8	91,5	89,8	90,0	87,3	train	2,3	2,2
	Autre mode	17,7	21,2	19,3	18,6	19,1	voiture sur bateau	3,3	3
	Tous modes	699,4	720,7	719,9	718,5	681,4	autocar	3,8	3,1
Total	Route	708,6	740,6	734,6	723,4	676,2	voiture sur route	32,9	35,7
	Avion	19,1	19,4	23,1	23,1	23,1	avion	8,4	9,1
	Train	113,1	112,3	110,4	110,2	104,1	train	3,8	4
	Autre mode	23,1	27,9	25,3	24,2	23,7	voiture sur bateau	4,5	4,5
	Tous modes	864,0	900,2	893,2	880,9	827,1	autocar	10,4	8,8
						tous modes	60,0	62,1	

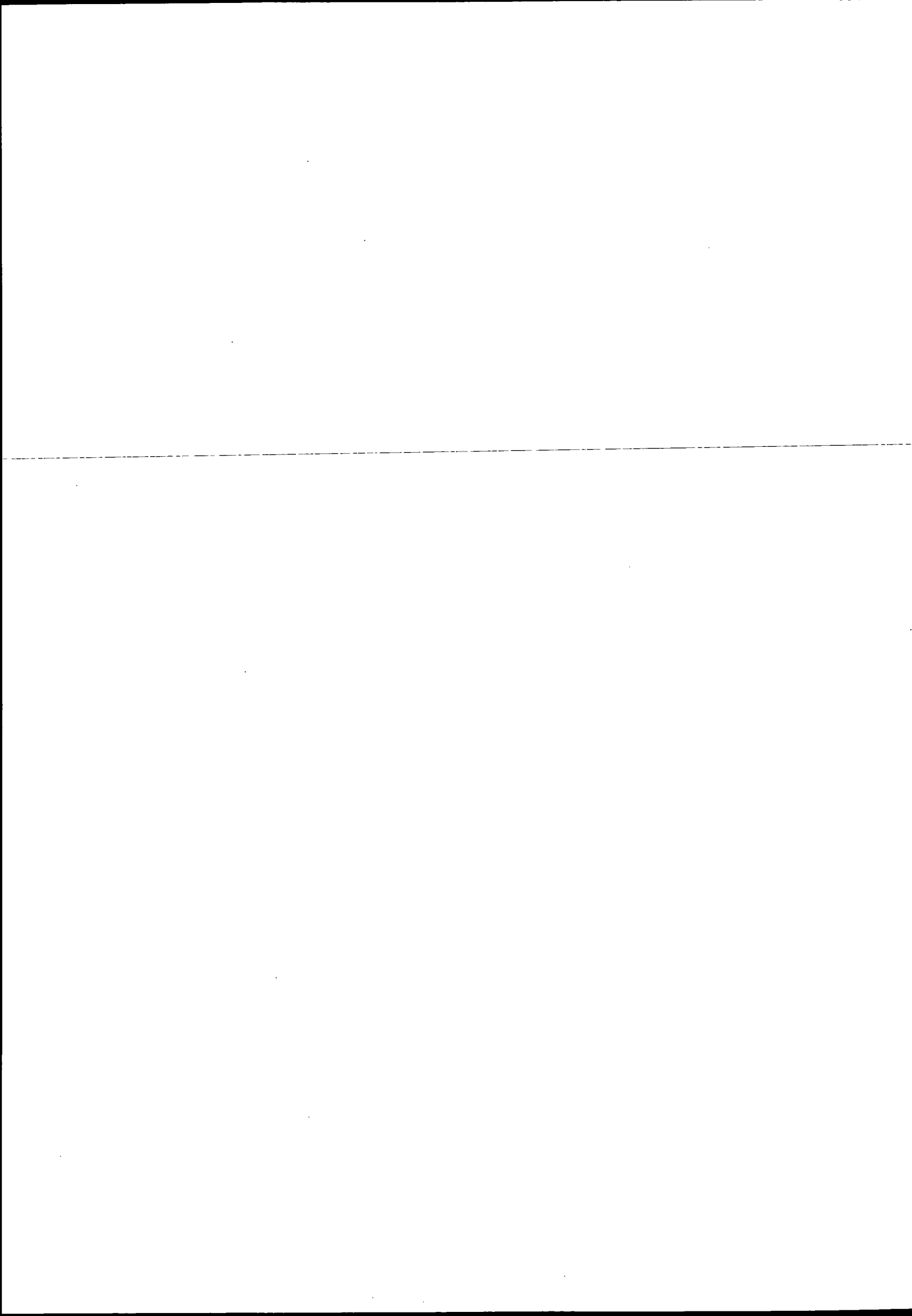
Source: Direction du Tourisme - SOFRES. Les résultats sur les séjours des Français sont issus de l'opération "suivi des déplacements touristiques" (SDT), enquête mensuelle réalisée par panel. Les séjours des étrangers sont, pour leur part, estimés à partir d'une enquête qui a été effectuée aux frontières en 1994 et 1996.

Définitions:

En matière de tourisme, un voyage est défini comme la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile, comprenant au moins une nuit passée hors du domicile.

La durée des voyages (et des séjours qu'ils comportent) est déterminée par le nombre de nuitées passées hors du domicile.

Un séjour est défini comme le temps passé en un lieu fixe ou au cours d'un circuit comprenant au moins une nuit. Un séjour est dit "court" s'il est inférieur à 4 nuitées ; il est qualifié de "long" dans le cas contraire.



LES ECHANGES EXTERIEURS DE BIENS ET DE SERVICES DE TRANSPORT

En 1997, la croissance des tonnages du commerce extérieur a atteint 5 %. Cette accélération est due en particulier aux exportations extracommunautaires (+ 8,1 %) qui représentent 28 % du tonnage des exportations. Avec l'Espagne, le tonnage des échanges a augmenté de 15 % sous la forte poussée de nos exportations alors que, avec l'Allemagne et l'Italie, ils ont progressé de 7 % en raison de l'augmentation de nos importations.

Le solde des échanges de services de transport a augmenté d'environ 600 millions de francs grâce notamment au transport aérien, alors qu'il s'est dégradé sensiblement dans le transport maritime. Les parts de pavillon des transporteurs routiers français dans nos échanges avec nos principaux partenaires européens ont plutôt tendance à baisser ces dernières années, à l'exception des relations avec nos deux principaux partenaires : l'Allemagne, où elle se stabilise après avoir fortement augmenté, et la Belgique où une remontée semble s'amorcer.

LES ECHANGES DE BIENS*

L'année 1997 s'est traduite par une forte poussée des tonnages de marchandises échangées (+ 5 %), notamment pour les exportations (+ 5,9 %) alors que les importations, en faible recul en 1996 (- 0,2 %), sont fortement reparties (+ 4,5 %), mais avec un taux de croissance légèrement plus faible

TABLEAU 7.1
Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur
(en % et niveaux en millions de tonnes)

	80/73	85/80	90/85	96/90	97/96	Niv.97
Total						
Union europ. (15)	1,3	1,6	2,7	1,4	4,9	255,1
Autres	1,8	-4,4	3,3	-1,0	5,2	223,6
Total	1,6	-1,6	3,0	0,3	5,0	478,8
Importations						
Union europ. (15)	3,1	2,5	1,9	1,5	4,6	125,1
Autres	1,3	-6,5	4,4	-0,9	4,4	174,0
Total	1,8	-3,4	3,4	0,1	4,5	299,1
Exportations						
Union europ. (15)	-0,2	0,6	3,6	1,4	5,1	130,0
Autres	4,5	3,8	-0,3	-1,3	8,1	49,6
Total	1,1	1,7	2,3	0,6	5,9	179,7

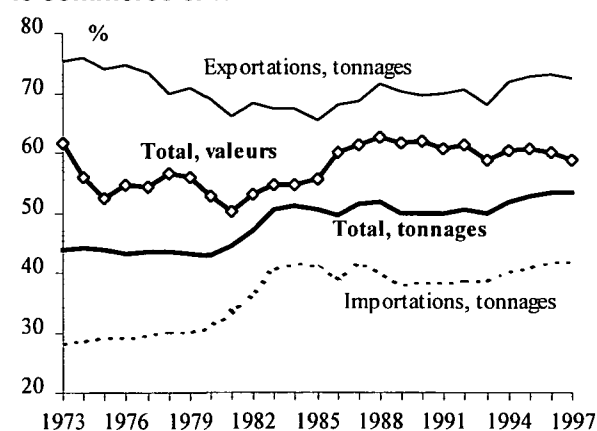
Source : Douanes, résultats provisoires

* La qualité des données douanières par mode s'est dégradée en 1993 avec l'application du règlement Intrastat mais des améliorations ont progressivement été apportées. Certaines erreurs manifestes ont été corrigées. On a, par ailleurs, délibérément reclassé dans le mode maritime tous les échanges déclarés comme routiers avec le Royaume-Uni et l'Irlande, même après l'ouverture du tunnel (une évaluation est faite à ce sujet dans le chapitre 11, les transports en Europe). La correction a été étendue aux années antérieures à 1993. Enfin, les échanges entre les DOM et le Reste du Monde ne figurent pas ici pour des raisons d'homogénéité, les données étant inexistantes de 1970 à 1996 pour la période examinée.

Rappelons que le mode de recueil des données pour les échanges intracommunautaires d'une part, et la définition du mode de transport pour les échanges extracommunautaires d'autre part, ont été modifiés en 1993. Ainsi, le mode à la frontière française a été remplacé par le mode à la frontière communautaire pour les échanges extracommunautaires.

que celui des exportations. En tonnages, les importations qui représentent 62,5 % des totaux échangés, ont néanmoins progressé de presque 13 millions de tonnes contre 10 pour les exportations. Les tonnages échangés avec les pays de l'Union européenne, soit 52 % des tonnages totaux (deux sens confondus), ont crû de 4,9 %. Nos tonnages importés de l'Union européenne (42 % des importations totales) ont progressé de 4,6 %. Les tonnages exportés vers l'Union, soit 72 % des exportations

GRAPHIQUE 7.1
Evolutions de la part de l'Union (15 pays) dans le commerce extérieur

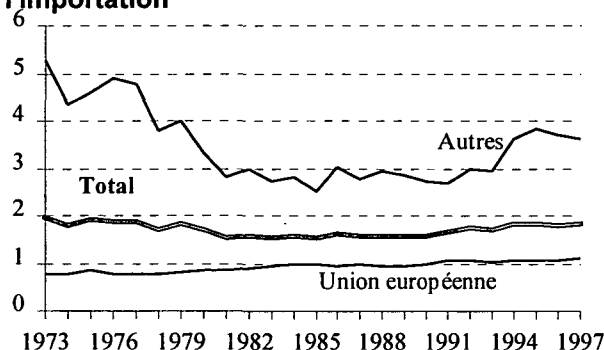


Source : Douanes

Les courbes (imports, valeurs) et (exports, valeurs) sont proches.

GRAPHIQUE 7.2

Evolutions de la valeur unitaire par tonne à l'exportation rapportée à la valeur unitaire à l'importation



Source : Douanes

totales, ont augmenté de 5,1 % alors que ceux vers les pays extérieurs à l'Union ont crû de 8,1 %.

En valeur, les échanges avec les pays situés hors de l'Union européenne (soit 47 % des valeurs totales échangées) ont continué d'augmenter plus fortement que ceux avec nos partenaires européens (soit respectivement, + 15,6 % contre + 9,9 %). Cette remarque vaut aussi bien pour les exportations que pour les importations (l'écart est de 7,8 points à l'exportation et de 3,8 points à l'importation).

L'évolution sur longue période du rapport entre la valeur par tonne à l'exportation et cette même valeur unitaire à l'importation fait apparaître une lente croissance de 1973 à 1997 pour nos échanges avec l'Union européenne. Parti de 0,77, ce

TABLEAU 7.2

Evolution annuelle des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens

(en %)

		96/90	97/96	niveaux 97
Allemagne	imports	-1,0%	10,8%	24,4
	exports	1,6%	5,1%	32,9
	Total	0,5%	7,4%	57,3
Belgique	imports	-0,8%	3,7%	30,3
	exports	-0,3%	-3,6%	25,2
	Total	-0,6%	0,3%	55,5
Royaume-Uni	imports	10,8%	-0,8%	23,9
	exports	1,3%	4,8%	12,1
	Total	7,0%	1,0%	35,9
Espagne	imports	6,1%	7,7%	10,9
	exports	7,5%	19,8%	17,7
	Total	6,9%	14,9%	28,6
Italie	imports	-3,3%	15,7%	11,7
	exports	0,3%	3,0%	20,5
	Total	-1,1%	7,3%	32,2
Pays-Bas	imports	2,2%	-8,0%	14,5
	exports	-1,8%	5,9%	12,5
	Total	0,3%	-2,1%	27,1

Source : Douanes

rapport dépasse le seuil de 1 en 1991 et approche 1,11 en 1997. Pour les autres échanges, ce ratio a subi une forte baisse de 1973 à 1981, du fait que les importations ne se limitaient plus exclusivement aux matières premières et que le poids de nos échanges avec les pays de l'OCDE, hors Union, augmentait. Il est ensuite resté à peu près stable jusqu'en 1993, a progressé sensiblement en 1994 pour atteindre 3,82 en 1994 ; il est redescendu autour de 3,6 ces deux dernières années. L'évolution des répartitions par catégorie de marchandises permet d'affiner ce résultat d'ensemble.

A l'intérieur de l'Union, parmi nos six principaux partenaires avec lesquels les échanges dépassent 25 millions de tonnes de marchandises (tous sens confondus), les croissances les plus vives des tonnages en 1997 s'observent avec l'Espagne (+ 14,9 %, après + 9,9 % en 1996) et l'Allemagne et l'Italie (+ 7,3 %). Les échanges avec le Royaume-Uni et la Belgique ne progressent que très faiblement, n'atteignant que 1 % pour le premier pays. Enfin, les échanges avec les Pays-Bas reculent de 2,1 %.

Mais ces croissances sont très différentes selon le sens en 1997. Ainsi, nos importations d'Allemagne, d'Italie et de Belgique ont crû à un rythme beaucoup plus élevé que nos exportations. Le phénomène inverse s'observe avec les autres pays (tableau 7.2) et notamment l'Espagne où la croissance des tonnages exportés approche 20 %.

Sur l'ensemble intra et extra-communautaire, le détail des importations par produit montre que les tonnages de minerais sont revenus en 1997 au niveau atteint deux ans auparavant et représentent 9 % des tonnages importés ; ils contribuent, en 1997, à 41 % de la hausse des tonnages. Dans ce dernier total, les hydrocarbures en constituent pres-

TABLEAU 7.3

Evolution à long terme de la structure par produits

(en %)

	Tonnages			Valeurs		
	1973	1985	1997	1973	1985	1997
Imports						
Produits agricoles	3,8	3,9	3,4	8,6	4,5	3,1
Aliments	3,3	5,5	7,4	10,5	7,9	7,7
Charbons, minerais, engrais	16,2	22,4	16,7	3,7	2,8	1,3
Hydrocarbures	59,7	45,5	45,8	10,4	19,0	7,2
Produits métallurgiques	4,1	4,2	5,1	9,8	5,3	4,9
Matériaux construction	5,9	6,1	6,3	1,3	0,9	0,7
Produits chimiques	3,5	6,7	7,1	8,4	9,5	11,4
Produits manufacturés	3,6	5,6	8,0	47,4	50,2	63,6
Exports						
Produits agricoles	16,6	23,9	19,1	10,0	7,2	3,7
Aliments	7,6	14,3	15,4	11,3	9,8	9,9
Charbons, minerais, engrais	26,3	34,3	29,4	18,4	14,2	8,5
Hydrocarbures	10,6	8,6	11,4	1,6	2,7	1,3
Produits métallurgiques	8,1	9,2	10,0	8,2	6,8	4,8
Matériaux construction	22,0	16,9	15,1	1,0	0,9	0,7
Produits chimiques	6,1	9,0	12,0	9,3	13,4	13,9
Produits manufacturés	7,4	9,1	13,1	56,9	58,0	65,2

Source : Douanes

que 46 % et n'ont progressé que de 2,1 % mais contribuent à 22 % de la hausse apparente totale. Les charbons ont sensiblement reculé (- 9 %). Les produits métallurgiques qui avaient diminué de 5 % en 1996 augmentent de 11,5 % en 1997.

A l'exportation, on observe la poursuite des hausses des tonnages d'hydrocarbures (+ 14,8 %) surtout hors Union européenne (+ 21 %), des produits manufacturés (+ 10,7 %) et des produits métallurgiques (+ 11,6 %). Les baisses ne concernent que des produits au faible poids relatif dans le total des exportations.

TABLEAU 7.4
Evolution du partage modal (en % du total)

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	1997	1973	1992	1993*	1997
Imports U.E.15								
route	31,2	54,8	55,9	58,2	57,7	72,8	74,8	72,7
mer	20,7	28,1	30,4	29,3	12,0	16,3	16,6	16,9
rail	26,2	7,7	6,3	6,4	22,0	5,0	4,4	5,2
fluvial	12,3	4,6	3,2	3,3	3,6	0,7	0,5	0,5
air	0,1	0,0	0,0	0,0	4,1	3,1	2,8	3,3
autres	9,5	4,7	4,2	4,4	0,7	2,0	0,9	1,6
Exports U.E.15								
route	26,8	48,2	49,0	54,5	53,4	65,2	65,5	66,2
mer	14,8	22,8	25,4	24,5	13,4	15,5	17,0	17,0
rail	34,4	13,9	12,7	9,9	22,8	6,3	5,9	6,4
fluvial	23,3	12,5	10,6	9,6	4,6	1,2	1,1	1,0
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	3,5
autres	0,5	2,6	2,3	3,0	0,2	8,8	7,4	6,1
Imports Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	81,9	60,8	31,8	41,0	38,0
route	1,3	5,0	3,6	4,4	15,9	30,0	20,7	23,1
rail	0,6	2,0	0,4	0,5	5,8	1,7	0,9	0,8
fluvial	2,3	3,7	0,5	0,2	3,2	0,8	0,2	0,1
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	22,8
autres	0,0	9,5	11,1	12,9	0,0	16,0	13,4	15,1
Exports Autres								
mer	53,3	60,1	76,8	74,2	56,3	30,6	45,7	42,4
route	13,9	19,7	10,8	14,5	12,9	26,8	13,5	15,7
rail	17,0	6,3	3,2	2,7	14,0	2,8	1,4	1,1
fluvial	11,7	3,5	1,7	2,3	2,4	0,8	0,1	0,1
air	0,2	0,4	0,4	0,8	13,7	25,4	26,3	26,3
autres	3,8	10,0	7,1	5,6	0,7	13,5	13,0	14,4

Source : Douanes, retraitements DAEI/SES

* Compte tenu de la rupture dans les séries intervenue en 1993, il convient de n'examiner les évolutions que entre 1973 et 1992 ou entre 1993 et 1997 et en aucun cas entre 1992 et 1993. La rupture modale est particulièrement sensible en 1993 sur les échanges extra-communautaires (voir dernier alinéa de la note de la page précédente).

** Pour l'intracommunautaire, tous les flux routiers avec les îles britanniques ont systématiquement été reclassés dans le mode maritime pour toutes les années, cela n'est pas totalement conforme à la réalité depuis l'ouverture du tunnel. La part maritime sur l'Union s'en trouve ici très légèrement accrue depuis cette ouverture, et la part routière réduite d'autant. Voir chapitre Europe pour les flux TransManche.

Du fait des changements des définitions intervenus en 1993 (voir note page 57), l'analyse par mode est faite en distinguant l'Union européenne et le reste du monde. On observe une croissance du transport ferré en 1997, soit une inversion de tendance par rapport à l'évolution moyenne des trois années précédentes. Cette tendance se manifestait déjà en

1996 pour l'extracommunautaire mais cela pouvait être attribué à un retour à une situation normale après la grève de 1995.

TABLEAU 7.5
Evolution moyenne annuelle des tonnages échangés pour les principaux modes (en %)

	80/73	85/80	92/85	96/93	97/96	Niv.97
Total, U.E. (15)						
route**	4,5	3,5	6,4	7,8	9,4	143,7
mer*	5,2	6,9	0,2	5,1	3,1	68,5
fer	-3,4	-4,0	-3,7	-0,9	2,3	20,9
fluvial	-3,3	-2,4	-1,1	2,9	2,7	16,6
Total, Autres						
mer	1,4	-6,5	1,9	-2,3	5,3	179,3
route	4,4	7,8	5,5	9,3	6,1	14,8
fer	2,1	-2,2	0,3	-6,5	4,0	2,2
air	11,3	4,9	0,8	11,1	18,3	0,7

Source : Douanes

* et ** Voir notes du tableau précédent.

LES ECHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

Evolution pour l'ensemble des modes

Les premières estimations du solde des échanges FAB-FAB de transport pour 1997 font apparaître une amélioration de 0,6 milliard de francs, alors qu'il avait légèrement diminué l'année précédente. Le solde maritime, déjà négatif, se dégrade de 0,5 milliard de francs et le déficit atteint les 3 milliards de francs. L'amélioration est imputable surtout au transport aérien qui progresse de 1 milliard de francs pour atteindre un bénéfice de 4 milliards de francs. Le transport ferroviaire voit son solde positif progresser d'environ 10 % et dépasse 2 milliards de francs. Le solde du transport routier reste stable avec un déficit de 300 millions de francs.

TABLEAU 7.6
Soldes des échanges de services de transport, hors services annexes

FAB-FAB en milliards de F.

	1992	1993	1994	1995r	1996r	1997p
Ferroviaire	1,7	1,6	1,6	1,7	1,9	2,1
Routier	-0,1	-0,3	-0,2	-0,1	-0,3	-0,3
Fluvial	-0,4	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,4
Maritime	-2,8	-3,3	-2,5	-2,4	-2,6	-3,1
Aérien	0,7	0,1	4,2	3,1	3,0	4,0
Tous modes	-0,8	-2,2	2,7	2,0	1,7	2,3

Source : INSEE-DAEI/SES

Y compris services spatiaux pour l'aérien. De plus, les échanges routiers contrairement aux années précédentes inclut les transports tiers.

Le transport routier

La dépense nationale de transports routiers internationaux, c'est-à-dire les ventes de services de transport routier liés à notre commerce extérieur, en première approximation, a fortement augmenté en 1997 sous la double poussée de la croissance des tonnages et des prix (respectivement plus de 6 % et 3,5 %) alors qu'elle était restée stable en 1996 avec la baisse des prix.

Les parts de marché des transporteurs français sont en général tendanciellément à la baisse mais le phénomène n'est pas uniforme. Elles se stabilisent avec l'Allemagne après une forte croissance, mais cette stabilisation résulte de deux évolutions contraires car la part de marché des transporteurs français baisse à l'importation mais progresse à l'exportation. Plus heurtée avec la Belgique, l'évolution de la part de marché française semble amorcer une hausse en 1997. Par contre, la tendance à la baisse est manifeste pour l'Italie (depuis deux ans au moins), avec l'Espagne (pour les seules exportations), avec les Pays-Bas et le Royaume Uni depuis 1992.

TABLEAU 7.7

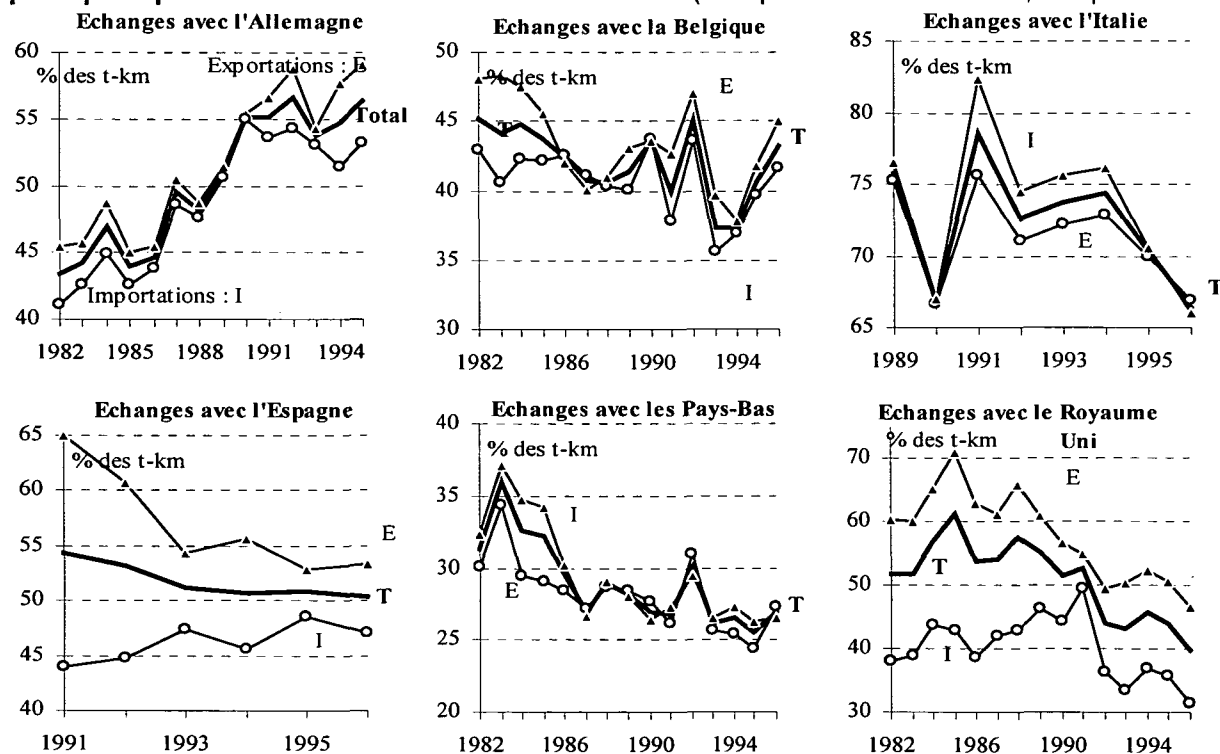
Dépense nationale de transport routier international, par pavillon en milliards de francs

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
France	17,2	16,6	18,6	18,8	18,6	20,6
Etranger	14,9	14,9	16,5	16,5	16,7	18,3
Ensemble	32,1	31,5	35,1	35,3	35,4	38,9
Evolution en %	1,7	-1,8	11,3	0,8	0,1	9,9

Source : DAEI/SES

GRAPHIQUES 7.3 à 7.8

Evolution de la part de pavillon des transporteurs routiers français dans les échanges avec nos principaux partenaires
(transports mesurés en t-km, compte d'autrui)



Source : Eurostat

TABLEAU 7.8

Echanges de services de transports routiers
en milliards de francs

	1992	1993	1994	1995r	1996r	1997p
Export de services	7,2	7,0	7,8	7,9	7,8	8,6
Import de services	8,2	8,2	9,1	9,1	9,2	10,1
Solde	-1,0	-1,2	-1,3	-1,2	-1,4	-1,5
Trafic tiers	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2
Solde global	-0,1	-0,3	-0,2	-0,1	-0,3	-0,3

Source : DAEI/SES

Les exportations de services de transport de la première ligne ne concerne que notre commerce extérieur, il convient d'y ajouter les transports tiers réalisés par les transporteurs français.

Le transport maritime

Les échanges de services de transport maritime liés à notre commerce extérieur ont continué de se dégrader de 500 millions de francs. Les exporta-

TABLEAU 7.9

Echanges de services de transport maritime
(milliards de F)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Exportations	13,2	11,3	11,8	11,8	11,9	10,5	10,7
Importations	15,1	14,0	15,2	14,4	14,3	13,1	13,8
Solde	-1,8	-2,8	-3,3	-2,5	-2,4	-2,6	-3,1

Source : Insee (Comptes nationaux)

Note : les transports maritimes ne prennent pas en compte ici les transports transitant par des ports étrangers.

tions de services, ont légèrement progressé mais les importations, ont sensiblement augmenté. Rappelons que le trafic tiers est un élément très important des échanges maritimes, que la balance des paiements le prend en compte uniquement quand leur règlement est effectué dans un établissement financier résident.

La balance des paiements donne des estimations distinctes de celles des comptes nationaux en raison des différences de champs couverts : outre les recettes de fret (dont certains transports tiers), la balance des paiements comprend les recettes de frètement et les dépenses d'affrètements ainsi que certains des frais d'escale à l'étranger.

TABLEAU 7.10
Ligne transports maritimes de la balance des paiements
(milliards de francs)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Marchandises							
Recettes	9,65	8,49	8,78	8,88	9,07	8,56	8,69
Dépenses	16,9	16,3	16,9	16,0	15,4	15,2	16,8
Solde	-7,3	-7,8	-8,1	-7,1	-6,3	-6,7	-8,2
Voyageurs							
Recettes	1,04	1,14	1,15	1,07	0,95	0,71	0,92
Dépenses	0,28	0,39	0,31	0,32	0,19	0,29	0,35
Solde	0,77	0,76	0,84	0,76	0,76	0,42	0,56

Source : Banque de France

Le transport ferroviaire

Le solde des échanges de services de transport ferroviaire s'est amélioré de 200 millions de francs, en raison principalement de la baisse des achats de services de transport de voyageurs (210 millions de francs) et la hausse de 150 millions francs des ventes de services de fret. Cette dernière compense la baisse des exportations de services voyageurs (- 90 millions francs) et la hausse des importations de services de transport de fret (+ 50 millions de francs).

TABLEAU 7.11
Echanges de services de transport ferroviaire
(milliards de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Exportations								
voyageurs	1,46	1,52	1,46	1,36	1,36	1,36	1,25	nr
marchandises	0,89	1,08	1,05	1,01	0,97	1,17	1,32	nr
Total	2,34	2,61	2,51	2,37	2,32	2,53	2,57	2,85
Importations								
voyageurs	0,76	0,67	0,59	0,47	0,57	0,57	0,36	nr
marchandises	0,19	0,25	0,27	0,28	0,21	0,27	0,32	nr
Total	0,95	0,92	0,85	0,75	0,77	0,84	0,68	0,75
Solde	1,39	1,69	1,65	1,62	1,55	1,69	1,89	2,10

Source : Insee (Comptes nationaux)

TABLEAU 7.12
Echanges de service de transport aérien
FAB-FAB, en milliards de francs

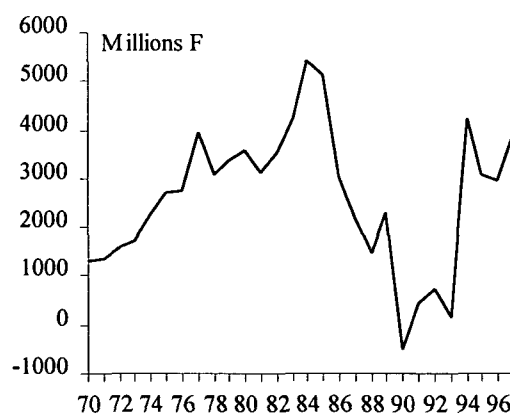
	1992	1993	1994	1995r	1996r	1997p
Exportations						
Passagers	14,2	13,9	14,8	14,3	14,9	nr
Fret (y.c. traf.tiers)	4,8	4,5	5,0	5,4	5,2	nr
Location d'avion	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7	nr
Total	19,6	19,1	20,4	20,4	20,8	23,3
Importations						
Passagers	15,4	15,4	14,6	14,0	14,7	nr
Fret	2,6	2,6	1,6	2,2	1,8	nr
Location d'avion	1,8	2,0	0,0	1,4	1,4	nr
Total	19,8	19,9	16,2	17,6	17,9	19,3
Solde	-0,2	-0,9	4,2	2,8	3,0	4,0

Source : Insee

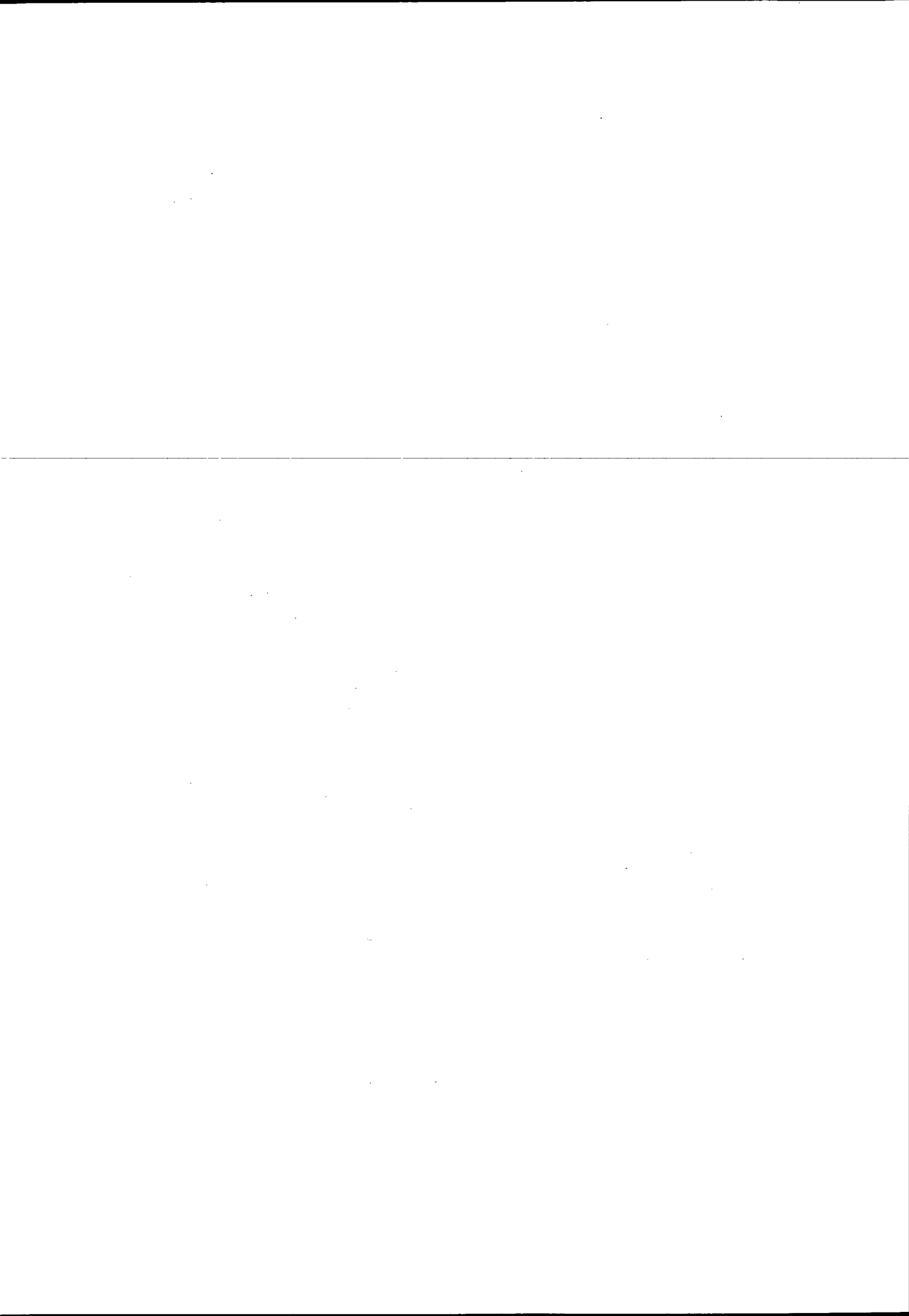
Le transport aérien

L'estimation provisoire des échanges des services de transport aérien pour 1997 (y compris services spatiaux de Kourou qui sont ici des importations de la métropole) fait apparaître une forte poussée des ventes et des achats (respectivement + 2,4 et + 1,4 milliards de francs). Le solde de ces échanges progresse ainsi de 1 milliard de francs pour atteindre le niveau de 4 milliards de francs.

GRAPHIQUE 7.9
Evolution à long terme du solde des échanges de services de transport aériens



Source : Insee



L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

Les recettes des administrations publiques générées par les transports ont augmenté de 1,0 % en 1997 par rapport à 1996 (178,1 milliards de francs contre 175,9 milliards de francs, hors versement transport). Les dépenses des administrations publiques centrales et celles des collectivités locales consacrées aux transport ont augmenté en 1997 à des rythmes très voisins : respectivement + 3,9 % et + 3,7 %. Leur montant global s'élève à 203,2 milliards de francs en 1997 contre 195,8 milliards de francs en 1996 (+ 3,8 %). Le fer et la route bénéficient à eux deux de 78 % des dépenses de l'Etat et les collectivités locales consacrent la quasi-totalité de leurs crédits à la route et aux transports collectifs urbains (98 % en 1997).

LE BUDGET DES TRANSPORTS EN 1998

Le budget global du ministère des transports, de l'équipement et du logement pour 1998 s'élève à 124,7 milliards de francs. Il marque une progression de 0,9 % par rapport à la loi de finances de 1997 (123,7 milliards de francs)⁽¹⁾. Hors logement, l'augmentation est de 1,9 % (84,9 milliards de francs contre 83,7 en 1997) et la croissance de la partie spécifiquement "Transports" de ce budget, hors financements complémentaires, est de + 2,1 % à 55,9 milliards de francs contre 54,4 (tableau 8.1). Les financements complémentaires provenant du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) et du Fonds pour l'aménagement de la région Ile-de-France (FARIF) s'élèvent à 5,5 milliards de francs contre 4,7 milliards de francs en 1997 (+ 17 %).

Le budget des transports terrestres s'établit à 44,9 milliards de francs, auxquels s'ajoutent 2,4 milliards de francs provenant du FARIF et du FITTVN. Les moyens financiers mis en oeuvre à ce titre atteindront donc au total 47,3 milliards de francs qui permettront notamment de soutenir le renouveau du transport ferroviaire et de concrétiser la priorité affichée en faveur du développement des transports collectifs urbains.

Soutien au renouveau du transport ferroviaire : les concours de l'Etat représentent 37,4 milliards de francs, dont 16,2 milliards de francs au titre de l'infrastructure et du désendettement et 5,1 milliards de francs pour les services régionaux. Une dotation en capital destinée à Réseau ferré de France (RFF) contribuera en outre au financement de ce nouvel établissement public chargé des infrastructures (cf. chapitre 9).

Développement des transports collectifs urbains. Les crédits qui leur sont destinés augmentent de 12 % pour atteindre 971 millions de francs en moyens d'engagement. Ces ressources contribueront notamment au financement des programmes en cours de réalisation ou en projet, en province comme en Ile-de-France (achèvement des programmes METEOR et EOLE dont les mises en

⁽¹⁾ Ces données sont issues des lois de finances initiales et ne tiennent pas compte de toutes les décisions qui affectent, ex post, ces dotations.

service sont prévues en 1998 et 2000).

Le budget des routes s'élève à 7,4 milliards de francs, auxquels s'ajoutent 2,3 milliards provenant du FARIF et du FITTVN, soit au total 9,7 milliards de francs (+ 3,8 % par rapport à 1997). Ces ressources sont destinées en priorité à l'entretien de la voirie nationale et à la poursuite du développement du réseau : maintien des engagements au titre des contrats de plan Etat-régions à des niveaux comparables à ceux de 1997, poursuite des grands programmes financés par l'Etat (désenclavement du Massif Central notamment).

Le budget du transport aérien progresse de 70 %, à 1,7 milliard de francs contre 1 milliard de francs en 1997. La nécessité d'apporter un soutien accru au secteur aéronautique civil au moment où la concurrence internationale dans ce domaine se renforce explique cette augmentation significative. Outre la poursuite des programmes en cours, cet effort favorisera le lancement du nouveau programme Airbus A340-500/600.

Ajoutons que les 6,2 milliards de francs inscrits, comme en 1997, au **budget de la mer** sont notamment destinés au renforcement de la sécurité en mer, à la formation, à l'investissement et à l'entretien des infrastructures, ainsi qu'à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM).

TABLEAU 8.1

Evolution du budget du ministère des transports, de l'équipement et du logement, entre 1997 et 1998 (en millions de francs courants)

SECTIONS	LFI 1997	LFI 1998	Evolution en %
I - Urb. et serv. communs	22 641	23 094	2,0%
II - Transports	54 449	55 585	2,1%
1 - Transports terrestres	44 542	44 920	0,8%
2 - Routes	7 338	7 401	0,9%
3 - Sécurité routière	430	438	1,9%
4 - Transport aérien	978	1 666	70,3%
5 - Météorologie	1 161	1 162	0,1%
III - Logement	40 348	39 843	-1,3%
IV - Mer	6 217	6 213	-0,1%
V - Total	123 655	124 735	0,9%

Source : Lois de finances initiales (LFI) de 1997 et 1998.

RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIÉES A L'ACTIVITE DES TRANSPORTS EN 1997

Les recettes des administrations publiques ⁽²⁾ résultant de l'activité des transports ont augmenté de 1,0 % par rapport à 1996, à 178,3 milliards de francs contre 176,6 milliards (hors versement transport). Cette évolution confirme le ralentissement intervenu depuis 1995, après la forte expansion qui a caractérisé la majeure partie des années quatre-vingt (+ 15 % par an en moyenne entre 1981 et 1988) et la croissance soutenue des années 1993 et 1994 (+ 5 % en moyenne par an).

Les 178,3 milliards de francs provenant de la fiscalité liée aux transports représentent 12,9 % du total des recettes du budget général de l'Etat pour 1997 (1 385,2 milliards de francs). Cette proportion est à rapprocher du poids de la production de la branche des transports dans le PIB (6,3 % en 1997) et du poids de la fonction transport dans la consommation des ménages (14,5 % en 1997).

L'activité routière génère près de 90 % du total des recettes de l'administration liées aux transports (y compris le produit de la TIPP), le solde provenant principalement du produit du versement transport (tableau 8.2).

TABLEAU 8.2

Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport
(en milliards de francs courants)

	1990	1994	1995	1996	1997
Route (*)	27,0	31,1	32,4	32,1	31,6
Voie navigable	0,1	0,5	0,6	0,6	0,6
Aviation civile	3,2	5,4	5,9	5,7	5,9
TIPP(**)	105,0	131,0	133,0	137,5	140,0
Total (hors VT)	135,3	168,1	171,9	175,9	178,1
Vers. transport (VT)	13,3	17,5	18,8	20,6	n.d.
Ensemble	148,6	185,6	190,6	196,5	n.d.

Sources : Insee, CPDP, CERTU

Notes : (*) Pour 1997 certains postes ont été estimés par le SES (permis de conduire, amendes).

(**) TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers.

Les transports représentent, en 1997, 93 % du total des recettes procurées par la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) : 140 milliards de francs sur un total de 150,9 milliards de francs. Ces recettes ont augmenté d'un peu moins de 2 % en 1997, après 3,5 % en 1996 et 1,5 % en 1995. Ce rythme contraste avec les fortes hausses des années 1985-1990 (+ 7 % en moyenne par an) et surtout 1993-1994 (+ 9,9 % par an). Principale ressource

(2) Les recettes de TVA ne sont pas prises en compte car il ne s'agit pas d'un impôt spécifique aux transports.

fiscale liée aux transports, la TIPP varie en fonction des types de carburants : elle représente en 1997 64 % du prix de vente du super carburant sans plomb et 58 % du prix de vente du gazole.

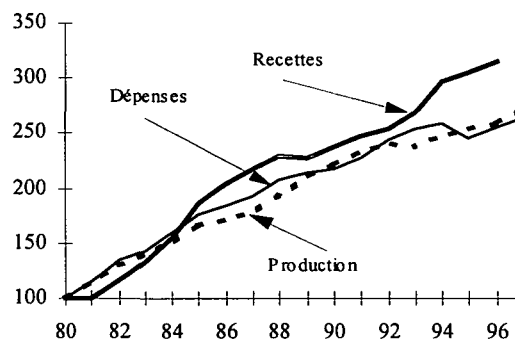
Les recettes liées à l'acquisition et à l'utilisation des automobiles, notamment le produit de la taxe sur les assurances, du timbre fiscal sur les cartes grises et des vignettes collectées au profit des collectivités locales, diminuent globalement 1,8 % en 1997.

Le versement transport est une ressource destinée au financement des projets de transport collectif. Il peut être instauré par les autorités organisatrices (collectivités territoriales et leurs groupements) dont la population excède 20 000 habitants. Il s'agit d'une taxe assise sur la masse salariale des entreprises d'au moins 10 salariés situées dans le périmètre de transport urbain de ces autorités organisatrices. Son produit, dont le taux varie en fonction de l'importance de la population concernée, tend à augmenter avec le développement des transports collectifs urbains en Ile-de-France comme en province. En 1996, cette taxe a rapporté 20,5 milliards de francs, dont 9,4 milliards en province et 11,1 milliards en Ile-de-France.

Jusqu'en 1992, les recettes et les dépenses des administrations liées aux transports évoluaient à des rythmes assez comparables. Ce parallélisme s'est interrompu en 1993, année qui a vu les recettes augmenter fortement tandis que le profil des dépenses restait proche de celui de la production de la branche transport.

GRAPHIQUE 8.1

Evolution des recettes et des dépenses des administrations publiques liées aux transports et de la production de la branche transport
(en valeur, base 100 en 1980)



Sources : Insee, DAEI/SES

DEPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACREES AUX TRANSPORTS EN 1997

En 1997, les administrations publiques centrales (APUC) et locales (APUL) ont consacré 203,2 milliards de francs aux transports. Cette somme est supérieure de 3,6 % au montant des dépenses correspondantes de 1996 (195,8 milliards de francs) et elle représente 12,3 % du montant total des dépenses du budget général de l'Etat (1 654,4 milliards de francs).

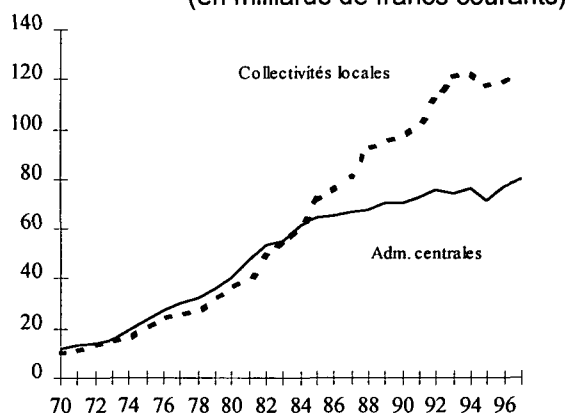
TABLEAU 8.3
Evolution des dépenses des administrations centrales et des collectivités locales en faveur des transports (en milliards de francs courants)

	Ensemble	Administrations centrales		Collectivités locales	
		fonct.	invest.	fonct.	invest.
1970	22,0	8,9	2,9	5,3	4,9
1980	76,8	31,9	8,7	20,9	15,2
1990	167,0	55,8	14,3	57,8	39,1
1993	195,0	50,4	23,9	72,5	48,2
1994	198,9	55,0	21,0	75,0	48,0
1995	188,2	53,7	17,6	72,4	44,5
1996	195,8	58,9	18,1	75,8	43,0
1997	203,2	60,9	19,1	79,4	43,8

Sources : Insee, Comptabilité publique, DAEI/SES

Le graphique 8.2 retrace l'évolution, depuis 1970, des dépenses de l'Etat et des collectivités locales en faveur des transports. Il illustre la nouvelle répartition des rôles respectifs de l'Etat et des collectivités locales consécutive à la mise en oeuvre des lois de décentralisation.

GRAPHIQUE 8.2
Evolution des dépenses des administrations publiques en transport
(en milliards de francs courants)



Sources : Insee, DAEI / SES

Dépenses des administrations publiques au profit de la SNCF et de la RATP

Une part non négligeable (23 % en 1997) des dépenses des administrations publiques centrales et locales est attribuée sous forme de transferts à la SNCF et à la RATP. Ces transferts sont de plusieurs sortes : subventions d'exploitation, compensations pour les réductions tarifaires que ces entreprises accordent à certaines catégories de ménages (billets familles nombreuses, congés payés, militaires,...), aides à l'investissement et prise en charge par l'Etat d'une partie de la dette de la SNCF à travers le service annexe d'amortissement de la dette.

En 1997, ces transferts s'élevaient à 33,8 milliards de francs pour la SNCF et à 12,3 milliards de francs pour la RATP, soit des montants voisins de ceux de 1996 (tableau 8.4).

Outre ces transferts directement liés à l'activité transport, il faut mentionner la contribution de l'Etat au régime de retraite de la SNCF, qui s'élevait à 13,5 milliards de francs en 1996.

TABLEAU 8.4
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF et de la RATP
(en milliards de francs courants)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
SNCF						
Subv. d'exploit.	16,5	15,2	17,2	18,0	18,6	18,5
Réduct. tarifaire	6,8	7,3	7,1	7,0	7,3	7,3
Aides à l'invest.	2,2	2,6	2,6	3,5	3,7	3,9
Amortis. de la dette	4,2	4,3	4,3	4,4	4,4	4,1
Total	29,7	29,4	31,2	32,9	34,0	33,8
RATP						
Subv. d'exploit.	5,9	5,9	6,3	7,2	7,0	6,6
Réduct. tarifaire	3,2	3,1	3,2	4,1	3,2	3,3
Aides à l'invest.	1,1	1,9	1,5	1,9	2,3	2,4
Total	10,3	10,9	11,0	13,2	12,5	12,3

Sources : Insee, Direction de la comptabilité publique

Note : ces données fournies par la direction de la comptabilité publique ne coïncident pas toujours avec celles issues des comptes des entreprises.

Les dépenses des administrations centrales

L'évolution sur longue période des dépenses des administrations centrales en faveur des transports présente un profil très contrasté : le rythme annuel de croissance, qui dépassait 13 % par an au cours des années soixante-dix et au début des années quatre-vingt, est en effet tombé à moins de 3 % à partir de 1994 (graphique 8.2).

Ces évolutions sont largement imputables aux dépenses de fonctionnement qui représentent en moyenne, sur la période 1980-1997, près de 80 % du total et, à l'intérieur de la section de fonctionnement,

TABLEAU 8.5
Les dépenses de transport des administrations centrales par fonction

(en milliards de francs courants)

	1970	1980	1990	1994	1995	1996	1997
Fonctionnement	8,9	31,9	55,8	55,0	53,7	58,9	60,9
- route	1,8	7,4	10,6	11,2	10,6	11,0	11,1
- fer	4,5	17,1	32,1	30,2	29,6	32,9	34,6
- TCU	0,9	2,4	4,8	5,6	5,5	6,6	6,7
- autres	1,7	5,1	8,3	8,0	8,0	8,4	8,6
Opérations en capital	2,9	8,7	14,3	21,0	17,6	18,1	19,1
- route	2,1	6,3	11,5	12,7	11,3	11,6	12,11
- fer	0,0	0,0	0,1	4,9	3,8	4,2	4,5
- TCU	0,1	0,7	0,8	2,1	1,6	1,4	1,5
- autres	0,7	1,6	1,9	1,4	0,9	0,9	1,0
Total	11,8	40,6	70,1	76,0	71,3	77,0	80,0

Sources : Insee, DAEI / SES

au transport ferroviaire qui reçoit plus de la moitié des crédits : on retrouve ici les différentes aides de l'Etat à la SNCF évoquées précédemment. Il convient toutefois de préciser que les données du tableau 8.5 relatives au transport ferroviaire ne sont pas tout à fait comparables à celles que l'on vient de commenter : elles concernent l'activité de transport ferroviaire exercée par la SNCF et divers petits chemins de fer privés, alors que les transferts du tableau 8.3 sont attribués à la seule SNCF pour l'ensemble de son activité.

Si les dépenses de fonctionnement correspondant au transport ferroviaire et aux transports collectifs urbains (TCU) consistent principalement en des transferts, celles destinées au mode routier sont constituées à 70 % par des frais de personnel (effectifs des parcs des ponts et chaussées, notamment).

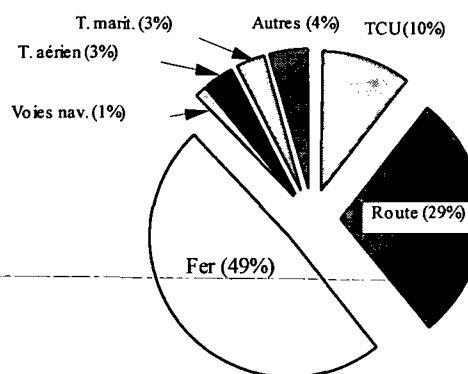
La route, dont la part ne dépasse pas, en moyenne, 20 % des dépenses de fonctionnement, représente plus de la moitié des opérations en capital : il s'agit, pour l'essentiel, de crédits destinés au financement des investissements sur le réseau national non concédé ⁽³⁾ et des subventions d'investissement accordées aux collectivités locales. Les opérations en capital des administrations centrales en faveur des autres modes sont constituées par des aides à l'investissement (transports collectifs urbains) et par l'amortissement de la dette de la SNCF évoqué précédemment.

Les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports s'élèvent, globalement, à 80 milliards de francs en 1997, soit une somme supérieure de 3,9 % au résultat de 1996 (77 milliards de

(3) Les investissements sur le réseau routier national non concédé sont financés non seulement par l'Etat mais aussi par les collectivités locales (fonds de concours) et, éventuellement, par l'Union européenne. Les sources utilisées ici ne permettent pas de distinguer la part financée sur le budget de l'Etat.

francs). Le fer et la route absorbent, à eux seuls, 78 % du total, le solde se répartissant entre les transports collectifs urbains, le transport aérien, le transport maritime, les voies navigables et les "autres dépenses".

GRAPHIQUE 8.3
Part des principales fonctions dans le total des dépenses des administrations centrales en 1997



Source : Insee

Les dépenses des collectivités locales

Les collectivités locales ont consacré en 1997 123,2 milliards de francs aux transports. Ce montant, en hausse de 3,7 % par rapport à 1996 (118,8 milliards de francs), se situe à un niveau comparable à celui de 1994 (graphique 8.2 et tableau 8.6).

TABLEAU 8.6
Les dépenses de transport des collectivités locales par fonction (en milliards de francs)

	1970	1980	1990	1994	1995	1996	1997
Fonctionnement	5,3	22,2	57,8	75,0	72,4	75,8	79,4
- route	3,3	14,0	34,1	38,6	37,9	40,4	42,5
- fer	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
- TCU	1,9	8,0	22,9	35,2	33,3	34,1	35,4
- autres	0,0	0,1	0,5	1,0	1,0	1,1	1,4
Opérations en capital	4,9	15,2	39,1	48,0	44,5	43,0	43,8
- route	4,5	12,7	32,6	39,2	35,0	32,1	32,6
- fer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0
- TCU	0,3	2,4	6,2	8,4	9,2	10,6	10,8
- autres	0,1	0,1	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3
Total	10,2	37,4	96,9	122,9	116,9	118,8	123,2

Sources : Insee, DAEI / SES

Les dépenses des collectivités locales en transports se concentrent sur la route (réseaux urbains et interurbains) et les transports collectifs urbains. Ces fonctions absorbent pratiquement la totalité des crédits : en 1997, elles représentaient, respec-

tivement, 51 % et 45 % du total des dépenses de fonctionnement et 74 % et 25 % du total des dépenses d'investissement.

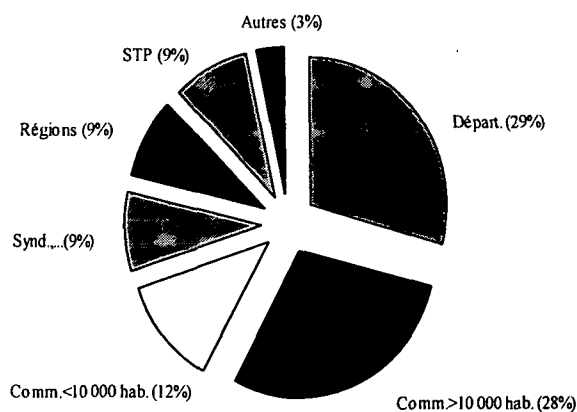
Les départements et les communes finançaient ensemble, en 1997, 70 % de la dépense totale, l'essentiel du solde se répartissant à égalité entre les régions, les groupements de communes (syndicats, SIVOM,...) et le Syndicat des transports parisiens (STP).

Les subventions à l'investissement représentent 95 % du total des dépenses des régions dans le domaine des transports. Les autres collectivités locales procèdent plutôt par le moyen d'interventions directes : en témoigne notamment l'importance des consommations intermédiaires, des rémunérations et de l'investissement direct dans le total de leurs dépenses. Ces interventions directes représentent en effet plus de 80 % du total des dépenses en transports des départements, des groupements de communes et des communes de plus de 10 000 habitants (y compris la Ville de Paris) et 95 % de celles des communes de moins de 10 000 habitants.

Le financement de la voirie départementale et locale hors agglomération représente, respectivement, 76 % et 24 %. Les communes (toutes tailles confondues) et leurs groupements financent ensemble 97 % de la voirie urbaine. En revanche, le financement des transports collectifs urbains est beaucoup plus largement réparti : y contribuent notamment les départements (à hauteur de 28 %), les communes de plus de 10 000 habitants (17 %), les groupements de communes (18 %), le Syndicat des transports parisiens (25 %) et les régions (7 %).

GRAPHIQUE 8.4

Répartition des dépenses des APUL en transport par type de collectivité en 1997 (en %)



Sources : Comptabilité publique, DAEI/SES

