

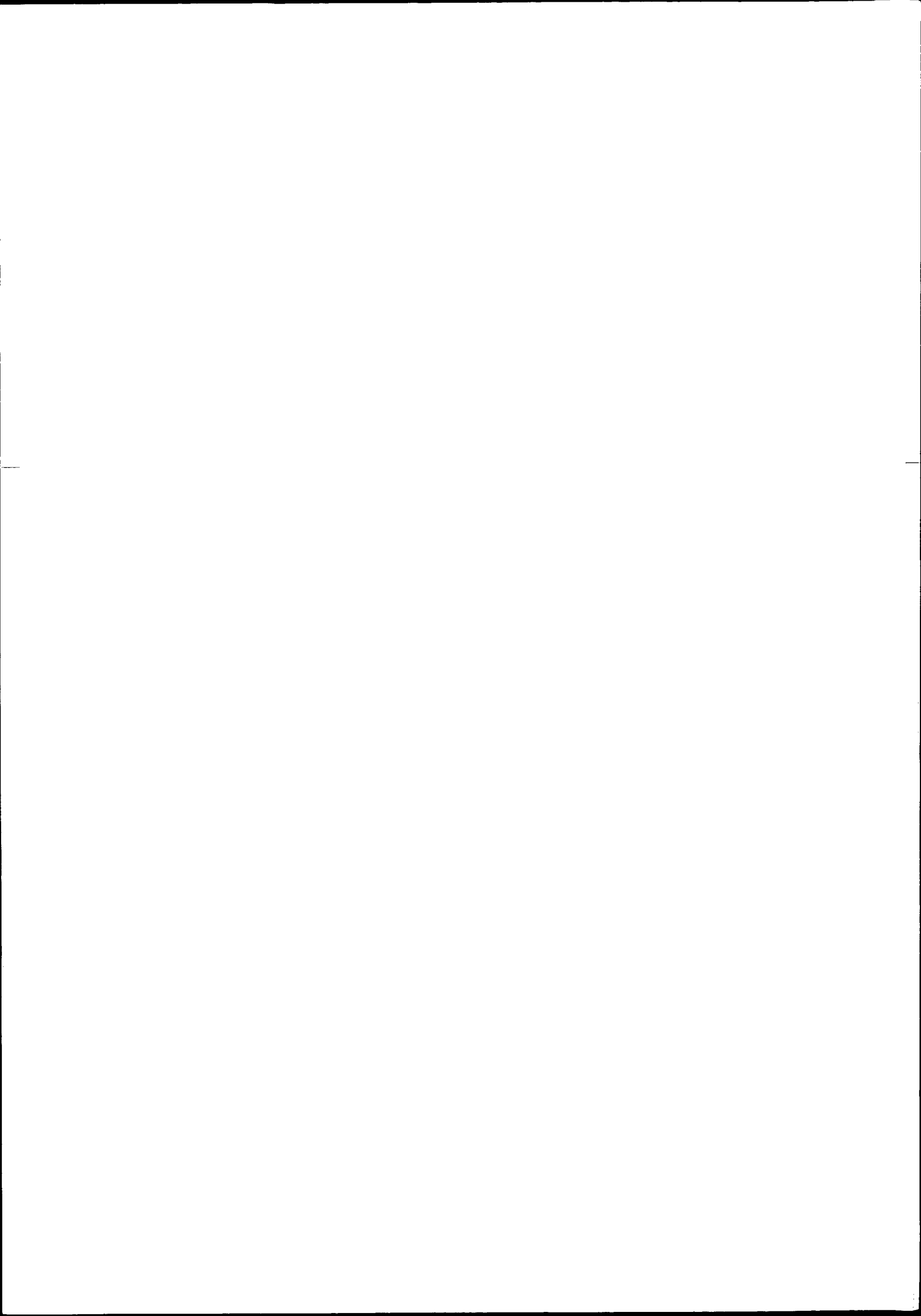


# SYNTHESES

---

## LES TRANSPORTS EN 1998

36<sup>e</sup> 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**  
FOTOGAM - STONE IMAGES

**Secrétaire de fabrication**  
L.J.

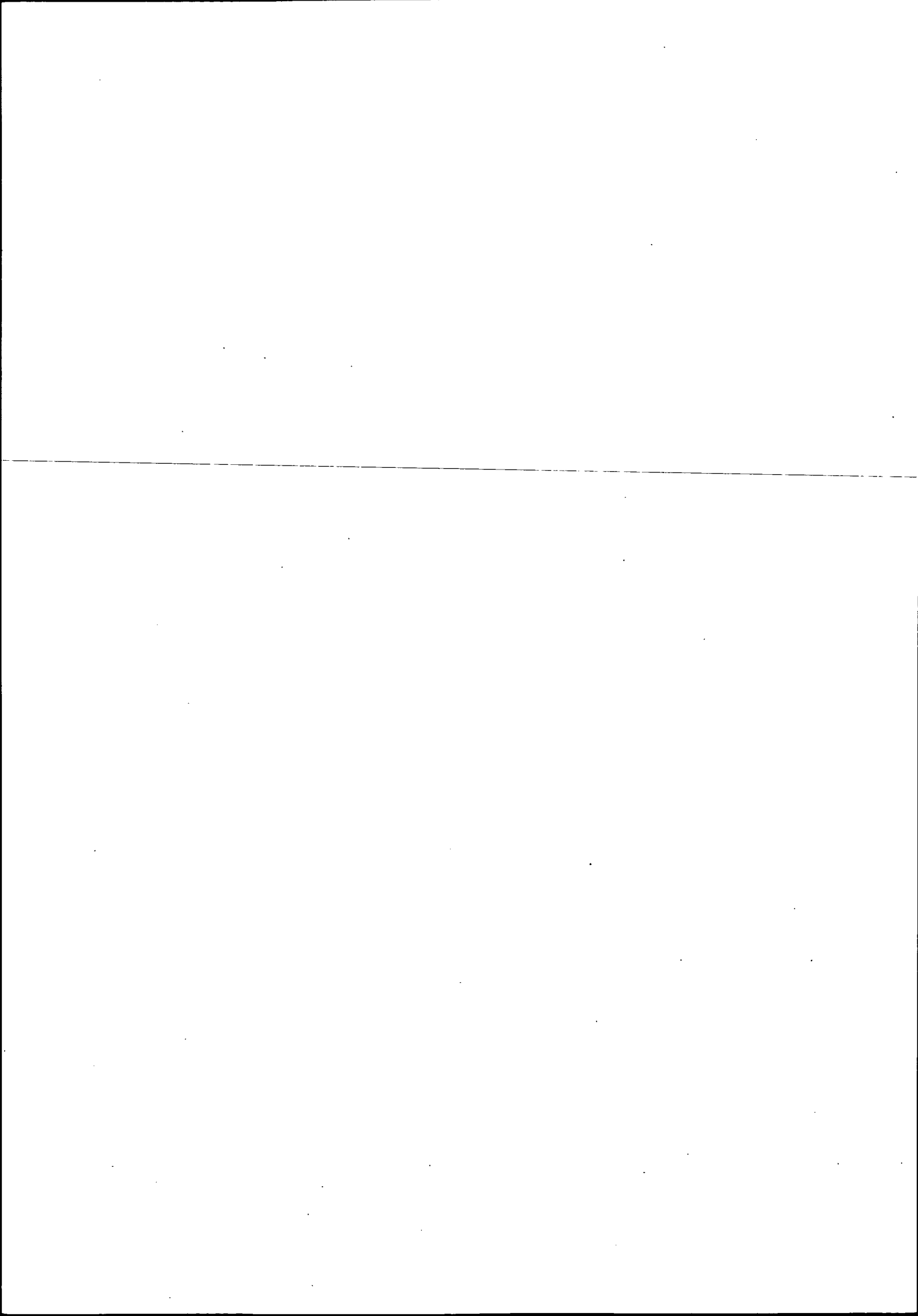
© Insee 1999  
ISSN 1262-8069  
ISBN 2110673974-X

# LES TRANSPORTS EN 1998

## 36<sup>e</sup> RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

### SOMMAIRE

<b>En synthèse</b> . . . . .	<b>5</b>
<b>PREMIÈRE PARTIE : LE RAPPORT</b> . . . . .	<b>7</b>
1. L'environnement économique . . . . .	9
2. Les transports : vue d'ensemble sur l'activité . . . . .	17
3. Les trafics et les transports . . . . .	25
4. Les prix et les coûts . . . . .	41
5. Les entreprises . . . . .	45
6. Les ménages et les transports . . . . .	55
7. Les échanges extérieurs de biens et de services de transport . . . . .	61
8. L'État et les collectivités locales . . . . .	67
9. Les infrastructures . . . . .	73
10. Les données sociales . . . . .	79
11. Les transports en Europe . . . . .	87
12. Les nuisances générées par les transports . . . . .	97
<b>DEUXIÈME PARTIE : LE DOSSIER</b> . . . . .	<b>111</b>
1. Le compte satellite des transports en 1996 . . . . .	113
<b>TROISIÈME PARTIE : LES ANNEXES</b> . . . . .	<b>125</b>
0. La nomenclature d'activités française . . . . .	127
1. L'environnement économique . . . . .	129
2. La branche des transports . . . . .	131
3. Les trafics et les transports . . . . .	143
4. Les prix du transport routier de marchandises . . . . .	151
5. Les entreprises . . . . .	155
6. Les ménages et les transports . . . . .	163
7. Les échanges extérieurs . . . . .	169
8. L'État et les collectivités locales . . . . .	173
9. Les infrastructures . . . . .	179
10. Les données sociales . . . . .	181
12. Les nuisances générées par les transports . . . . .	183
<b>Bibliographie</b> . . . . .	<b>201</b>
<b>Sigles et abréviations</b> . . . . .	<b>203</b>
<b>Remarques des membres de la Commission</b> . . . . .	<b>205</b>



### Un environnement économique favorable

En 1998, la croissance de l'économie française s'est accélérée pour atteindre 3,2 %, soit 1,2 point de plus qu'en 1997. Contrairement à l'année précédente, la croissance a été tirée par la demande intérieure : la consommation des ménages a augmenté de 3,4 % et l'investissement des entreprises de 6,7 %. Les exportations ont accusé le contrecoup d'un environnement international moins porteur et n'ont progressé que de 6,2 %.

### Progression vigoureuse des transports, qui ont créé 30 000 emplois

La production de la branche transport a augmenté de 4,6 % en volume. Le prix moyen des transports ayant progressé de 1 %, soit légèrement plus que l'inflation, la production de la branche a augmenté de 5,6 % en valeur pour atteindre 666 milliards de francs. Cette croissance a été tirée par la demande de transport routier de marchandises (+ 6,6 %) et de transport de voyageurs, qu'il s'agisse de transport aérien (+ 8,2 %), routier (+ 7,8 %) ou ferroviaire (+ 4,1 %). La demande de services de transport de la part des ménages a été particulièrement vigoureuse (+ 4,8 %), comme elle l'a été pour l'ensemble de leur consommation.

La valeur ajoutée de la branche progresse également de 4,5 % en volume : elle a été de 316 milliards de francs, soit 3,7 % du PIB. Les effectifs moyens sur l'année de la branche ont augmenté de 2,8 % et le nombre d'heures travaillées de 2,6 % ; en conséquence, la productivité apparente du travail s'est accrue de 1,9 %.

Le secteur des transports emploie 1 037 000 personnes à la fin de l'année, soit 30 000 de plus qu'au début.

### Transports de marchandises : une croissance ralentie

Les transports terrestres de marchandises sur le sol français ont augmenté en 1998 de 2,5 %, soit moins qu'en 1997. Ce ralentissement provient surtout de la partie " transit " et en particulier du transit ferroviaire (- 6,9 %). Par contre, le transport national (+ 2,7 %) a progressé plus vite que le transport international (+ 2,2 %). Celui-ci contribue néanmoins au tiers des transports mesurés en tonnes-kilomètres.

Contrairement à ce qui s'était passé en 1997, la part de la route augmente de 0,5 point au détriment du chemin de fer, qui n'assure plus que 17,7 % des tonnes-kilomètres transportées par rail ou par route. Le transport routier pour compte d'autrui a continué de

progresser (+ 7,3 %) au détriment du transport pour compte propre (- 10 %). Celui-ci ne représente plus que 19 % du transport sous pavillon français réalisé avec des véhicules de plus de trois tonnes de charge utile.

La forte progression du transport par eau (+ 9,2 %) tient à l'effet cumulé d'événements exceptionnels (augmentation du transport de charbon due à la remise en service de certaines centrales thermiques) et de facteurs structurels (performance accrue du transport fluvial, notamment sur le bassin Rhône-Saône et la Moselle).

L'activité des ports maritimes est marquée par les tendances du commerce extérieur : la progression des entrées (+ 5,2 %) est plus forte que celle des sorties (+ 1,1 %).

### Transports de voyageurs : reprise de la progression

Les transports de voyageurs ont profité de la reprise de la consommation des ménages et de l'événement exceptionnel qu'a été la coupe du monde de football. Le transport intérieur de voyageurs a crû de 3,2 % en nombre de voyageurs-kilomètres, soit près du double de la croissance de 1997 (+ 1,8 %).

Les voitures particulières assurent toujours 84 % des voyageurs-kilomètres réalisés sur le territoire national. La forte progression des immatriculations de voitures particulières (+ 13,5 %) a permis une croissance soutenue du parc automobile (+ 2,5 %). La circulation de voitures particulières a progressé de 3,1 % et celle de l'ensemble des véhicules de 3,2 %.

Le transport ferroviaire de voyageurs a progressé plus rapidement : + 4,3 %, avec une croissance de 11 % sur les TGV. La hausse de la fréquentation des transports collectifs urbains a bénéficié autant à la RATP (+ 3,4 %) qu'aux réseaux de province.

Dans le transport aérien, la croissance est presque aussi rapide pour les vols intérieurs (+ 5,2 % en nombre de passagers) que pour les vols internationaux (+ 8,2 %). Comme l'année précédente, l'activité des aéroports de province a été plus dynamique que celle des aéroports de Paris (respectivement + 11,0 % et + 4,9 % en nombre de mouvements d'avions).

### Redressement des comptes des entreprises

L'amélioration des résultats observée en 1997 s'est poursuivie en 1998 pour la plupart des entreprises de transports. Celles-ci ont profité de la croissance en volume des transports et d'une bonne tenue des prix, qui ont progressé plus vite que l'inflation.

Si les ventes de la SNCF ont progressé de 4,7 % grâce à l'activité " voyageurs ", ses comptes ont également continué de s'améliorer en raison du montant encore limité des redevances qu'elle verse à RFF, gestionnaire de l'infrastructure.

Pour la compagnie Air France, l'année 1998, marquée par la grève des pilotes en juin, aura été moins bonne que 1997. L'excédent brut d'exploitation du secteur aérien se réduit de 1,5 milliard de francs.

Le chiffre d'affaires des entreprises du transport routier de marchandises a augmenté de 7 %. Au cours de l'année, la baisse des prix du gazole a entraîné une progression encore plus rapide de la valeur ajoutée et de l'excédent d'exploitation (+ 8 %). L'amélioration des comptes des entreprises et la bonne tenue de l'activité ont permis un renouvellement accéléré du matériel : les immatriculations de poids lourds neufs ont crû de 20 % par rapport à l'année précédente.

### **Dépenses des ménages : reprise des achats d'automobile**

La dépense des ménages liée aux transports a augmenté de 6,5 % en 1998. La cause en est la reprise des immatriculations de véhicules neufs : + 13,4 % après la chute de 20 % de 1997 consécutive

à l'arrêt des " primes à la qualité ". Le nombre des ventes reste néanmoins inférieur à celui du début de la décennie. Les marques françaises (+ 16 %) ont mieux profité de cette reprise que les étrangères : leur part de marché revient à 57 %.

Les autres postes de dépenses des ménages liés à la voiture (accessoires, réparations,...) ont progressé de 5 %, à l'exception des achats de carburants, qui ont baissé en raison de la chute des prix du pétrole.

### **Recul des investissements en infrastructures**

Les investissements en infrastructures de transports ont amorcé en 1998 la phase descendante de leur cycle, et n'ont atteint que 82 milliards de francs.

La reprise des dépenses communales - à mi-mandat - et le maintien de l'effort d'investissement des aéroports ne compensent pas la réduction des dépenses consacrées aux routes nationales et autoroutes (- 18 %). La baisse des investissements sur les réseaux de transports collectifs parisiens tient à l'achèvement des chantiers Éole et Météor. Ceux des réseaux de province se maintiennent globalement.

---

**PREMIÈRE PARTIE**

**Le rapport**

---

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

La Commission des comptes des transports de la nation s'est réunie le 30 septembre 1999 sous la présidence de Monsieur Christian Brossier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1998.

Le rapport comprend 12 chapitres, un dossier 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'État et les collectivités locales
- 9 - Les infrastructures
- 10 - Les données sociales
- 11 - Les transports en Europe
- 12 - Les nuisances générées par les transports

### Dossier :

- 1 - Le compte satellite

La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1998) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1998 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-Simbsler, assistée de Mesdames Françoise Bourit et Nicole Nicolas et de Messieurs Georges Foldès, Philippe Huault, Franck Piot et Hubert Podevin, a coordonné les travaux et rédigé le rapport avec la collaboration de Monsieur Emmanuel Delame de l'Insee.



## L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

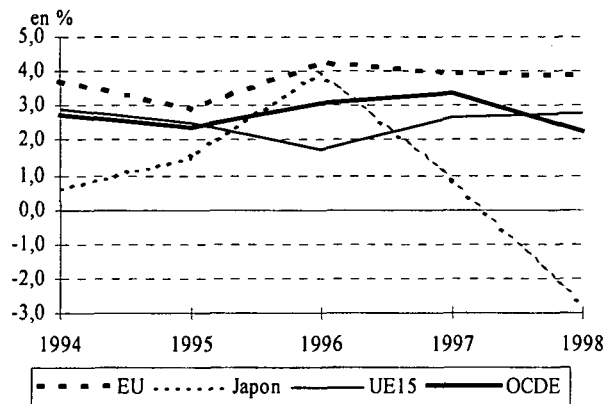
La croissance de l'économie française s'est effectuée, en 1998, à un rythme plus rapide qu'en 1997, dans un environnement international cependant moins dynamique. Le produit intérieur brut a augmenté de 3,2 % en volume contre 2,0 % l'année précédente. C'est la demande intérieure qui a contribué en totalité à la croissance du PIB, tandis que la contribution de la demande extérieure était négative (- 0,4 %). La consommation des ménages a progressé plus rapidement que l'année précédente (+ 3,4 %) en raison de la hausse du revenu disponible brut des ménages et d'une confiance retrouvée, qui s'est traduite notamment par la reprise des ventes d'automobiles. L'investissement des entreprises a enregistré une nette accélération par rapport à 1997 (+ 6,7 %). Face à de meilleures perspectives sur le marché intérieur, la production industrielle a augmenté de 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 a continué de s'améliorer et le taux de chômage a de nouveau diminué pour revenir à 11,5 % de la population active fin 1998. Le revenu disponible brut des ménages a progressé de 2,5 % et leur taux d'épargne a baissé de 0,8 point, à 15,6 %. Le déficit global des administrations publiques s'est réduit (232,2 milliards de francs), grâce notamment à l'augmentation modérée des dépenses, et représente 2,7 % du PIB.

### RALENTISSEMENT DE LA CROISSANCE MONDIALE

L'année 1998 a été marquée par un net ralentissement de la croissance de l'ensemble des pays de l'OCDE, revenue à + 2,3 % après + 3,4 % en 1997. Dans l'ensemble des économies émergentes, l'activité a ralenti au second semestre 1998 à la suite de la crise asiatique et de la crise russe. La crise financière, apparue dès le second semestre 1997 en Asie du sud-est, a en effet gagné l'Amérique latine et la Russie en 1998. En proie à des problèmes structurels majeurs, l'économie japonaise a connu une grave récession (- 2,8 %) alors que la croissance est restée soutenue aux Etats-Unis (+ 3,9 %) et en Europe (+ 2,8 %).

GRAPHIQUE 1.1  
Taux de croissance du PIB



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

Soutenue par une demande intérieure dynamique, l'économie américaine affiche un taux de croissance élevé pour la septième année consécutive : en 1998, le PIB s'est accru au même rythme qu'en 1997, soit + 3,9 %, et la moyenne des années 1992 à 1998 s'établit à plus de 3,0 %. La croissance des dépenses de consommation des ménages s'est accélérée (+ 4,9 % après + 3,4 % en 1997), grâce à un sentiment de confiance résultant de la forte poussée des marchés boursiers, à la bonne orienta-

tion des revenus d'activité consécutive à l'augmentation de la masse salariale (hausse des rémunérations, réduction du taux de chômage) et à l'amélioration du pouvoir d'achat liée au ralentissement de l'inflation. L'investissement a progressé à un rythme élevé (+ 9,6 %) grâce, notamment, aux dépenses en matière informatique. Soutenues par la vigueur de la demande intérieure, les importations se sont fortement accrues (+ 10,6 %) alors que les exportations (+ 1,5 %) connaissent une moindre croissance du fait, principalement de la contraction de la demande asiatique. Ces évolutions contrastées sont à l'origine de la contribution négative du commerce extérieur à la croissance.

Le Japon a connu en 1998 sa plus grave récession depuis la fin de la seconde guerre mondiale, avec un recul du PIB de 2,8 % après + 0,8 % en 1997. Cette évolution résulte de la conjonction de plusieurs facteurs défavorables qui se sont renforcés les uns les autres. Outre son impact négatif sur les exportations, la crise économique et financière de l'Asie du sud-est a accru les difficultés d'un système bancaire qui ne parvient pas à résoudre ses problèmes structurels. L'incertitude liée à ces difficultés a érodé la confiance des consommateurs et des investisseurs et a provoqué une diminution sensible des dépenses privées. La propension à épargner des ménages s'est accrue, de sorte que les mesures gouvernementales de relance par réduction d'impôts ne se sont pas traduites par une reprise de la consommation mais par une augmentation du taux d'épargne (13,3 % en 1998 après 12,6 % en 1997). Les programmes d'investissement public en matière de bâtiments et d'infrastructures routières n'ont pas empêché l'investissement total de reculer sous l'effet de la diminution de l'investissement privé, résidentiel et non résidentiel. Les établissements bancaires et de nombreuses entreprises ont été contraints de se restructurer, au prix de réductions d'effectifs et de baisses des salaires. Le taux de chômage n'a cessé d'augmenter (4,1 % de la population active) et se situe à un niveau jamais atteint auparavant.

Dans l'ensemble de l'Union européenne, l'activité a progressé de 2,8 % en 1998, après + 2,6 % en 1997 et + 1,7 % en 1996. Les taux correspondants pour les onze pays de la zone euro<sup>(1)</sup> sont, respectivement, de + 2,7 % en 1998, après + 2,4 % en 1997 et + 1,6 % en 1996. A la différence de 1997, c'est la demande intérieure et non plus le commerce extérieur qui a constitué le moteur de la croissance. Ainsi, l'Allemagne et l'Italie ont été davantage exposées aux effets de la crise asiatique compte tenu du

pois de leurs exportations ce qui a provoqué un "trou d'air" conjoncturel en fin d'année. La baisse du taux de chômage s'est accompagnée d'une légère accélération du salaire moyen par tête, dont les effets en termes de pouvoir d'achat ont été renforcés par le ralentissement de l'inflation dans la plupart des pays de la zone. Le resserrement des marges sur les capacités de production et la baisse du coût du crédit ont favorisé la croissance de l'investissement productif.

La reprise de l'activité intervenue en Allemagne en 1997 s'est renforcée en 1998 (+ 2,3 % après + 1,8 % en 1997), grâce au dynamisme de la demande intérieure qui a pris le relais de la demande étrangère. Toutefois, cette accélération s'est concentrée sur le début de l'année 1998 et l'année s'est terminée par un recul de l'activité, le secteur industriel étant affecté par la baisse des exportations. La consommation privée a été soutenue par un accroissement du pouvoir d'achat des ménages lié à l'amélioration de l'emploi et à la baisse de l'inflation.

TABLEAU 1.1  
Comptes des grands pays de l'OCDE en 1998

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

Source : OCDE - Comptes trimestriels à prix constants

(1) Zone euro : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal.

## L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

Le produit intérieur brut a crû de 3,2 % en volume en 1998, après + 2,0 % en 1997. Contrairement à 1997, où la croissance avait été tirée par la demande extérieure, l'accélération de 1998 est entièrement imputable au dynamisme de la demande intérieure : consommation finale des ménages et formation brute de capital fixe.

TABLEAU 1.2  
Évolution des ressources et des emplois

(en %)	95/94	96/95	97/96	98/97
PIB	1,7	1,1	2,0	3,2
Importations	8,0	1,6	6,2	8,7
Exportations	7,7	3,5	10,7	6,2
Dép. de conso. finale ménages	1,2	1,3	0,2	3,4
Dép. de conso. finale APU	-0,1	2,3	1,7	1,1
Var. Stocks (en % du PIB)	0,4	-0,2	0,0	0,4
FBCF Totale	2,0	0,0	0,5	5,7
dont SNF-EI*		-0,8	1,3	6,7

(\*) SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles.

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

### Une demande extérieure faible

La contribution du commerce extérieur à la croissance économique est devenue négative en 1998 (- 0,4 point après + 1,1 point en 1997). Cette évolution trouve son origine dans la crise asiatique et les difficultés économiques de la Russie.

Ainsi, après leur exceptionnelle accélération de 1997, les exportations ont sensiblement ralenti sous l'effet de la dégradation de l'environnement international. Cette évolution concerne les ventes de biens comme celles de services et se traduit, globalement, par une diminution importante du rythme de croissance des exportations (+ 6,2 % en 1998, après + 10,7 % l'année précédente).

En revanche, les importations de biens et services ont progressé à un rythme plus élevé qu'en 1997 (+ 8,7 % en 1998 après + 6,2 % en 1997) en liaison avec une demande intérieure vive.

Au total, le solde extérieur s'est établi à + 225,6 milliards de francs en 1998 après + 242,3 milliards de francs en 1997.

### Une consommation des ménages dynamique

La consommation finale des ménages a augmenté de 3,4 % en 1998 (après + 0,2 % en 1997), contribuant ainsi pour + 1,9 point à la croissance du PIB.

Cette accélération tient à l'influence conjuguée de deux facteurs : d'une part, la hausse du revenu disponible brut des ménages induite par la progression de l'emploi (en lien avec la baisse du taux de chômage) et l'augmentation des salaires ; d'autre part, la diminution du taux d'épargne. De fait, le revenu disponible brut des ménages a progressé de 2,5 % en 1998 (après + 1,7 % en 1997) et le taux d'épargne est passé de 16,4 % du revenu disponible brut en 1997 à 15,6 % en 1998.

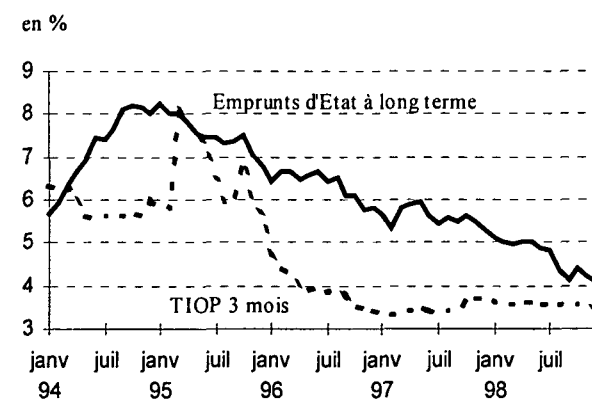
Par grandes catégories de produits, on note une reprise des achats de véhicules (+ 14,4 %), une augmentation des achats de biens d'équipement ménager et de matériels électroniques grand public (effet de la coupe du monde de football), ainsi que la poursuite à un rythme très rapide des achats de produits informatiques et radio-téléphoniques.

Les ménages ont par ailleurs profité des conditions favorables de crédit et de prix pour accroître sensiblement leurs investissements en logement : la FBCF des ménages a augmenté de 3,2 % après avoir été stable depuis le début des années quatre-vingt-dix.

### Un investissement qui redémarre

La formation brute de capital fixe, qui était restée pratiquement stable en 1997 (+ 0,5 %), a connu une nette accélération en 1998 (+ 5,7 %) grâce à la poursuite de la baisse des taux d'intérêt. Les investissements des entreprises ont fortement progressé (+ 6,7 % après + 1,3 % en 1997). La contribution de l'investissement total à la croissance du PIB a ainsi été de un point.

GRAPHIQUE 1.2  
Évolution des taux d'intérêt nominaux



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

## Une production manufacturière soutenue

La production manufacturière a continué de croître à un rythme soutenu en 1998 (+ 5,2 % après + 4,7 % en 1997), surtout durant la première partie de l'année, où les effets d'une demande étrangère encore bien orientée se sont conjugués à ceux d'une demande intérieure de plus en plus vive. Comme en 1997, la branche la plus dynamique de l'industrie manufacturière a été l'automobile (+14,3 %), qui a profité d'une forte demande intérieure. Les activités de services aux entreprises ont également connu une forte croissance (+ 6,1 %) grâce, notamment, aux services informatiques (+ 13 %).

## Amélioration des résultats des entreprises

L'amélioration des résultats des entreprises amorcée en 1997 s'est poursuivie en 1998. Leur valeur ajoutée a progressé, en francs courants, de 4,1 % en 1998 après + 3,5 % en 1997. La croissance de la masse salariale s'est accélérée (+ 4,0 % en 1998 après + 3,0 % en 1997) ainsi que celle des cotisations sociales des employeurs (+ 3,3 % en 1998 après + 1,5 % en 1997). L'excédent brut d'exploitation des sociétés non financières a progressé moins rapidement en 1998 (+ 4,6 %) qu'en 1997 (+ 5,2%) et leur taux de marge est resté stable à 32,4 % (après 32,3 % en 1997).

## Amélioration de l'emploi

Au total, la vigueur de l'activité économique a permis de créer plus de 300 000 emplois dans le secteur marchand et de réduire de près de un point le taux de chômage. Celui-ci est en effet passé de 12,3 % de la population active fin 1997 à 11,5 % fin 1998.

## Prix à la consommation

La hausse des prix à la consommation a encore ralenti : + 0,3 % en 1998 après + 1,1 % en 1997 (en glissement, de décembre à décembre). Ce phénomène est largement imputable à la baisse des cours mondiaux des matières premières (pétrole brut notamment) qui est allée de pair avec la modération des coûts salariaux. Le pouvoir d'achat du revenu disponible brut des ménages a augmenté (+ 2,5 %) grâce à la croissance des revenus financiers et à la décélération des prix.

TABLEAU 1.3

### Prix du pétrole à l'importation

	1995	1996	1997	1998
Cours du Dollar (en FF)	4,99	5,12	5,84	5,90
Prix du baril (en \$)	17,00	20,70	19,14	12,75
Prix tonne importée (FF)	633,8	784,0	828,0	560,0

Source : CPDP - Douanes

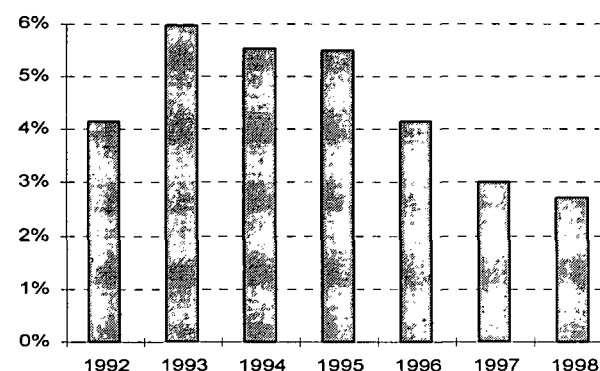
## Poursuite de la réduction des déficits publics

Le besoin de financement des administrations publiques s'est à nouveau réduit en 1998, passant de 247,1 milliards de francs en 1997 à 232,2 milliards de francs en 1998. Le déficit public, au sens des critères de Maastricht, a donc atteint 2,7 % du PIB en 1998 après 3,0 % en 1997. Cette réduction concerne toutes les administrations publiques à l'exception des organismes divers d'administration centrale. Ainsi, le besoin de financement de l'État s'est réduit de 28 milliards de francs, celui des administrations de sécurité sociale de 31 milliards de francs et la capacité de financement des collectivités locales s'est accrue pour la troisième année consécutive (+ 5 milliards de francs). Les dépenses des administrations publiques ont progressé de façon modérée (+ 2,9 %). Le taux de prélèvement obligatoire s'est stabilisé à 44,9 % du PIB.

GRAPHIQUE 1.3

### Besoin de financement des administrations publiques en % du PIB

(au sens des comptes nationaux)



Source : Insee, Comptes nationaux

## ACTIVITÉS SECTORIELLES ET TRANSPORTS

L'indice de la production industrielle a progressé de 3,9 % en 1998, après + 3,3 % en 1997. Presque toutes les branches ont contribué à l'accélération de l'indice général.

La croissance des industries agro-alimentaires s'est accélérée (+ 1,9 % en 1998 après + 1,5 % en 1997) malgré la réduction de certains débouchés à l'exportation (Russie notamment).

La production de biens de consommation, qui a profité tout au long de l'année du dynamisme de la consommation des ménages, a crû de 4,4 % en 1998 après + 2,8 % en 1997.

La croissance de la production automobile a connu une nouvelle et vigoureuse accélération (+ 14,3 % après + 8,7 % en 1997). Cette évolution est imputable au dynamisme du marché intérieur comme au succès des marques françaises à l'exportation. Sur le marché intérieur, la forte progression des immatriculations de voitures neuves (+ 13,5 %) a largement profité aux constructeurs français, dont la part de marché, tombée au plus bas (52 %) au début de 1997, est repassée au-dessus de 58 %. Les exportations ont, elles aussi, progressé à un rythme élevé (+ 12,2 %, après + 21,5 % en 1997) grâce à la bonne adaptation de l'offre française à un marché européen demandeur de nouveaux modèles de voitures moyennes et de monospaces.

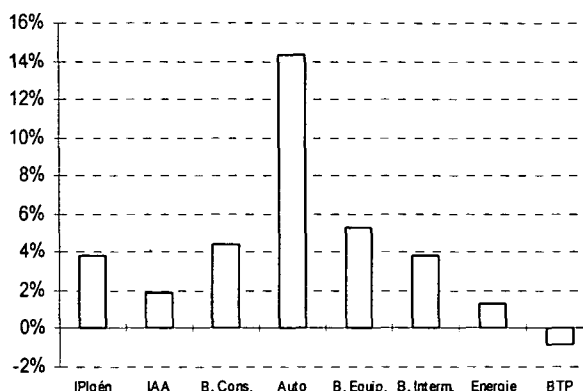
Soutenue par l'investissement productif et des exportations encore élevées, même au second semestre (livraisons d'Airbus et de satellites), la production de biens d'équipement a crû au même rythme qu'en 1997 (+ 5,3 %).

Le net ralentissement de la production de biens intermédiaires (+ 3,8 % en 1998 après + 5,3 % en 1997) est dû à la moindre progression de la demande extérieure qui avait été le principal moteur de la croissance de cette branche, ainsi qu'au dynamisme des importations.

La progression de la production énergétique en 1998 (+ 1,3 %, après - 1,5 % en 1997) est principalement imputable à l'activité de raffinage de pétrole brut.

En dépit de la bonne tenue du bâtiment, les travaux de construction, considérés globalement, diminuent de 0,9 % en 1998 (- 1,0 % en 1997).

GRAPHIQUE 1.4  
Indices de production industrielle



Source : Insee (indices bruts)

Dans le tertiaire, l'année 1998 s'est traduite par une nouvelle amélioration du bilan touristique. Le solde "voyages" de la balance des paiements, qui avait progressé de près de 23 % en 1997, a encore augmenté en 1998, mais dans de moindres proportions (+ 7,5 %), pour atteindre près de 71,7 milliards de francs. Le nombre de séjours en France des non résidents a augmenté de 4 % (sous l'effet de la coupe du monde de football et du fort afflux de touristes américains) et l'on note une reprise du nombre des nuitées en France des résidents, après la baisse de 1997 (+ 2,0 % en 1998, après - 4,9 % en 1997). Dans la répartition par mode de transport des résidents voyageant en France, la route prédomine. Sa part a toutefois légèrement reculé au profit du train : entre 1996 et 1998, elle est en effet passée de 83 % à 82 % et celle du train de 12 % à 13 %.

**DE LA BASE 80 À LA BASE 95 DES COMPTES NATIONAUX :  
PRINCIPAUX CHANGEMENTS CONCEPTUELS**

L'essentiel du travail présenté dans le rapport à la CCTN est établi à partir des comptes nationaux. Ceux-ci sont renouvelés assez régulièrement afin de s'adapter à l'évolution des concepts d'analyse économique et des méthodes statistiques. Une nouvelle base des comptes est alors mise en place, ce qui se traduit par une révision de l'ensemble des évaluations.

Désormais, les comptes nationaux sont établis à partir du système européen de comptabilité (SEC 95). L'adoption du SEC 95 a entraîné une rénovation du système de comptabilité nationale français. Les principaux changements conceptuels de la nouvelle base des comptes nationaux (base 95) sont présentés ci-dessous. De plus, les comptes annuels en volume sont désormais présentés aux prix de 1995.

- Le territoire économique est étendu aux départements d'outre-mer.
- Le champ de la formation brute de capital fixe (FBCF), c'est-à-dire en première approximation de l'investissement, est élargi à un certain nombre de services constituant des investissements immatériels (logiciels informatiques pour l'essentiel).
- La notion de consommation des ménages se dédouble en dépense de consommation et consommation effective :
  - la dépense de consommation des ménages ne comprend que ce qui est réellement à la charge des ménages, après remboursement ou prise en charge par les administrations d'une partie des dépenses (médicaments, loyers) ;
  - par contre, ces éléments sont incorporés à la consommation effective des ménages, qui recouvre en sus la partie " individualisable " des dépenses effectuées pour leur compte par les administrations, c'est-à-dire l'essentiel des dépenses de santé, d'éducation et d'action sociale.
- La production est évaluée au prix de base, qui correspond aux recettes effectives du producteur. Par rapport à la notion utilisée en base 80, il faut ajouter, aux montants facturés par les producteurs, le montant des subventions sur les produits et retrancher celui des impôts sur les produits.
- La valorisation des importations et exportations passe d'un système CAF/FAB en base 80 à un système FAB/FAB en base 95 (cf. encadré annexe du chapitre 7).
- Le transport de marchandises est, pour l'essentiel, traité sous forme de marges de transport, à l'instar des marges commerciales (cf. encadré chapitre 2).

Source : Insee

Equilibre du PIB pour l'année 1995	(en milliards de francs)	
	Base 80	Base 95
PIB	7 662	7 752
Consommation finale	6 082	6 154
dont Consommation finale des ménages	4 587	
Dépense de consommation des ménages		4 257
dont Consommation finale des administrations	1 496	1 851
Formation brute de capital		1 492
dont FBCF totale	1 375	1 457
dont FBCF des SNF-EI*	758	807
dont FBCF des APU	242	253
dont FBCF des ménages hors EI	351	356
dont Objets de valeur		6
dont Variations de stocks	24	29
Exportations	1 803	1 745
Importations	1 621	1 638
Solde du commerce extérieur	182	107

(\*) SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles.

Source : Insee

**DE LA BASE 80 À LA BASE 95 DES COMPTES NATIONAUX :  
APPLICATION AU DOMAINE DES TRANSPORTS**

**Comparaison base95/base80 de la valeur ajoutée et de la production en transport**

Cette étude compare la valeur ajoutée et la production de l'ensemble du transport (y compris les agences de voyage, difficilement isolables en base 80) de l'année 1997 en base 80 et en base 95.

La valeur ajoutée de l'année 1997 en base 95 est de 306,8 milliards de francs ; la valeur ajoutée 1997 en base 80 est de 281,0 milliards de francs. La différence de 25,8 milliards de francs s'explique principalement par l'intégration des subventions sur les produits (39,3 milliards de francs) et par le rebaselement des données (- 13,5 milliards de francs).

Dans les deux tableaux ci-après, on part des données de la base 95 en valeur pour l'année 1997 pour aboutir à un "équivalent base 80".

**1/ La valeur ajoutée.**

En base 95, la valeur ajoutée de l'année 1997 est de :	306,8 milliards de francs
1) Pour passer du prix de base au concept base 80, il faut retirer les subventions sur produits et ajouter les impôts sur produits : (on fait l'hypothèse que les subventions et les impôts sur les produits sont identiques à ceux reçus (ou payés) par la branche) Subventions sur les produits : Impôts sur les produits :	- 39,3 milliards de francs + 4,8 milliards de francs
2) Traitement du quart de place militaire en subvention en base 95 au lieu de prestations sociales en base 80. Il faut relever la VA de ce montant :	+ 1,6 milliard de francs
3) DOM : la VA DOM du transport et des télécommunications était de 6,3 milliards de francs en 1994. On estime la VA DOM transport 97, qu'on enlève, à :	- 6,0 milliards de francs
4) La création de RFF n'a pas d'impact sur la VA (ce qui est produit par RFF est consommé par la SNCF et vice-versa ; la subvention a déjà été enlevée en 1).).	
5) Recherche : le nouveau traitement de la recherche tend à diminuer la VA des différentes branches (autres que recherche). L'impact sur les transports est cependant très faible (de l'ordre de quelques centaines de millions).	
La VA 1997 base 95 équivalent concept base 80 est égale à :	268,0 milliards de francs
La VA 1997 base 80 est égale à :	281,0 milliards de francs
La différence est donc de :	13,0 milliards de francs (soit 4,6 %)

## 2/ La production.

En base 95, la production au prix de base de l'année 1997 est de :	651,8 milliards de francs
1) Pour passer du prix de base au concept base 80, il faut retirer les subventions sur produits et ajouter les impôts sur produits : (on fait l'hypothèse que les subventions et les impôts sur les produits sont identiques à ceux reçus (ou payés) par la branche) Subventions sur les produits : Impôts sur les produits :	- 39,3 milliards de francs + 4,8 milliards de francs
2) Traitement du quart de place militaire en subvention en base 95 au lieu de prestations sociales en base 80. Il faut relever la production de ce montant :	+ 1,6 milliard de francs
3) DOM : la production DOM du transport était de 10,8 milliards de francs en 1994. On estime la production DOM transport 97, qu'on enlève, à :	- 12,0 milliards de francs
4) RFF : la variation de la production (production de RFF consommée par la SNCF : 6,4 MdF ; production de la SNCF consommée par RFF : 12,8 MdF)	- 19,0 milliards de francs
5) Recherche : le nouveau traitement de la recherche tend à diminuer la VA des différentes branches (autres que recherche). L'impact sur les transports est cependant très faible (de l'ordre de quelques centaines de millions).	
6) Sous-traitance : en base 95, la production comprend la sous-traitance. Il faut donc l'enlever pour retrouver le concept de la base 80 :	- 118,0 milliards de francs
La production 1997 base 95 équivalent concept base 80 est égale à :	470,0 milliards de francs
La production 1997 base 80 est égale à :	514,3 milliards de francs
La différence est donc de :	44,3 milliards de francs (soit 8,6 %)



## LES TRANSPORTS : VUE D'ENSEMBLE SUR L'ACTIVITÉ

*En 1998, la production de services de transport a enregistré une forte progression (+ 4,6 % en volume). Cette croissance vient tout autant de la demande extérieure (+ 7,5 % pour les exportations) que de la demande intérieure (+ 4,8 % pour la demande des ménages et + 5,3 % pour les marges de transport). Les prix moyens des transports ont augmenté de 1 %, comme en 1997. L'activité progresse de 3 à 6 % dans tous les modes de transport à l'exception notable du transport de marchandises aérien (- 5,3 %) et ferroviaire (+ 0,8 %). Dans le transport fluvial, la progression atteint + 8,1 %. L'emploi a fortement crû (+ 2,6 %) notamment dans le transport terrestre de marchandises (+ 3,8 %). Après la forte progression de 1997 (+ 6,1 %), la productivité apparente du travail a augmenté en 1998 de 1,9 % en moyenne annuelle.*

### L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

#### La production de services de transport

En 1998, la production de la branche au prix de base<sup>(1)</sup> (tableau 2.1) a augmenté de 4,6 % en volume. Ce rythme de croissance, proche de celui de 1994 (+ 4,9 %), est plus rapide que celui des années précédentes : + 3,7 % en 1995, + 2,1 % en 1996 (tableau 2.2). La croissance de 1997 (+ 10,0 %) était un effet comptable lié à la création de Réseau ferré de France.

**TABLEAU 2.1**  
**Partage volume-prix de la production au prix de base des branches du transport en 1998**  
(niveaux en millions de francs, évolution et structure en %)

	1997 niveau	évolution			1998 niveau	1998 structure
		volume	prix	valeur		
Transport ferroviaire de voyageurs	31 177	5,2%	-1,0%	4,1%	32 446	4,9%
Transport ferroviaire de march.	15 296	0,8%	0,4%	1,2%	15 475	2,3%
Transport urbain de voyageurs	42 197	3,2%	0,2%	3,4%	43 634	6,6%
Transport routier de voyageurs	19 740	5,9%	1,8%	7,6%	21 284	3,2%
Autres transports terrestres de voyageurs*	12 678	2,9%	2,7%	5,7%	13 402	2,0%
Transport routier de marchandises	151 293	6,4%	0,2%	6,6%	161 318	24,2%
Autres transports terrestres de marchandises*	21 799	6,2%	0,5%	6,7%	23 257	3,5%
Transport fluvial	2 252	8,1%	-10,9%	-3,7%	2 169	0,3%
Transport maritime	25 768	3,2%	-6,0%	-3,0%	24 985	3,8%
Transport aérien de voyageurs	59 903	6,0%	2,0%	8,2%	64 812	9,7%
Transport aérien de marchandises	8 791	-5,3%	-9,5%	-14,3%	7 535	1,1%
Autres***	239 481	3,9%	2,7%	6,7%	255 594	38,4%
dont manut., entrep. & gestion d'infrastructure	134 195	3,1%	2,2%	3,5%	141 377	21,2%
dont orga* de transp. de fret & transp. spatial	105 286	5,0%	3,3%	8,5%	114 217	17,2%
<b>Ensemble transports</b>	<b>630 376</b>	<b>4,6%</b>	<b>1,0%</b>	<b>6,6%</b>	<b>666 911</b>	<b>100,0%</b>

Source : Insee - DAEI/SES

(1) La production au prix de base est un nouveau concept de la base 1995 des comptes nationaux. Aux montants facturés par le producteur, elle ajoute le montant des subventions sur les produits et retranche le montant des impôts sur les produits.

**TABLEAU 2.2**  
**Évolution de l'activité par mode**  
(production au prix de base en volume aux prix n-1 en %)

	1994	1995	1996	1997	1998
Transport ferroviaire de voyageurs	-2,1%	-5,0%	4,4%	3,4%	5,2%
Transport ferroviaire de marchandises	15,5%	1,7%	3,5%	11,2%	0,8%
Transport urbain de voyageurs	-1,2%	-0,8%	3,2%	4,5%	3,2%
Transport routier de voyageurs	1,6%	-1,0%	2,0%	-2,3%	5,9%
Autres transports terrestres de voyageurs*	4,9%	1,4%	-3,7%	2,6%	2,9%
Transport routier de marchandises	4,7%	7,2%	0,3%	4,5%	6,4%
Autres transports terrestres de marchandises*	4,9%	7,5%	1,3%	-0,6%	6,2%
Transport fluvial	-8,5%	13,9%	-2,7%	-2,7%	8,1%
Transport maritime	-0,9%	1,7%	-3,3%	3,2%	3,2%
Transport aérien de voyageurs	11,9%	-2,6%	16,9%	6,2%	6,0%
Transport aérien de marchandises	14,9%	2,5%	-2,3%	1,9%	-5,3%
Autres***	0,9%	5,9%	2,1%	21,4%	3,9%
dont manut., entrep. & gestion d'infrastructure	0,9%	6,7%	1,7%	40,8%	3,1%
dont orga* de transp. de fret & transp. spatial	10,8%	5,2%	2,5%	3,2%	5,0%
<b>Ensemble transport</b>	<b>4,9%</b>	<b>3,7%</b>	<b>2,7%</b>	<b>10,0%</b>	<b>4,6%</b>
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>1,3%</b>	<b>1,7%</b>	<b>0,9%</b>	<b>1,1%</b>	<b>0,2%</b>

Source : Insee - DAEI/SES

Sur les années récentes, la tendance de la croissance est plus élevée dans le transport que dans de l'ensemble de l'économie : + 26,0 % contre + 10,5 % entre 1992 et 1998 (graphique 2.1).

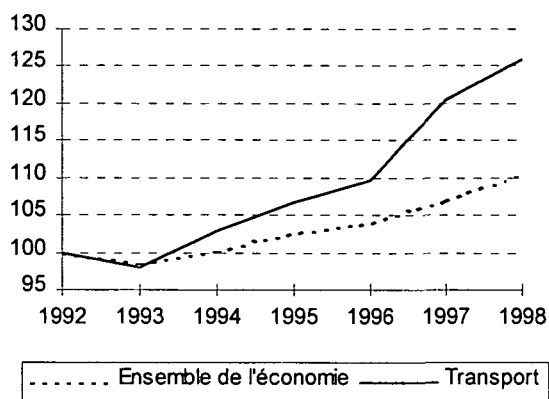
(\*) Les autres transports terrestres de voyageurs représentent les transports de voyageurs par taxis ainsi que les téléphériques et remontées mécaniques.

(\*\*) Les autres transports terrestres de marchandises représentent le déménagement, la location de camions avec conducteurs et le transport par conduites.

(\*\*\*) Les autres postes du transport représentent la maintenance, l'entreposage, la gestion d'infrastructures, l'organisation de transport de fret et le transport spatial.

## GRAPHIQUE 2.1

### La production des branches au prix de base (Volume aux prix de 1995 - Base 100 en 1992)



Source : Insee - DAE/SES

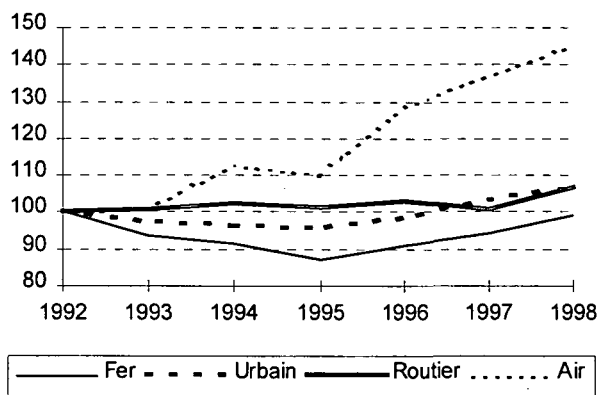
Tous les modes de transport ont connu une croissance positive en 1998, à l'exception du transport aérien de marchandises.

Les transports de voyageurs ont bénéficié de l'effet favorable de la coupe du monde de football et plus généralement d'une bonne année sur le plan touristique. Leur croissance a été soutenue en 1998 (graphique 2.2).

## GRAPHIQUE 2.2

### Évolution des principaux modes de transport de voyageurs

(Volume aux prix de 1995 - Base 100 en 1992)



Source : Insee - DAE/SES

Le transport ferroviaire a progressé de 5,2 %. Outre les raisons déjà évoquées, ce résultat est consécutif à la montée en régime des réseaux TGV nord et trans-Manche, du report de clientèle lors de la grève d'Air France en juin. Il a probablement bénéficié aussi de la politique commerciale de la SNCF (facturation simplifiée accompagnée de baisses tarifaires ; premiers effets de l'expérience de régionalisation avec une amélioration de l'offre et une relance des dessertes régionales).

Le transport routier de voyageurs, après une baisse de 2,3 % en 1997, augmente de 5,9 % en 1998.

Le transport urbain de voyageurs croît de 3,2 %. En dehors du tourisme et des compétitions sportives internationales, cette croissance est due à plusieurs facteurs : l'effet mécanique des grèves de janvier 1997, le dynamisme de la consommation ayant accru les déplacements des usagers pour les loisirs et les achats, une offre de transport améliorée (fréquences augmentées aux heures creuses, le soir et le week-end, gamme tarifaire élargie).

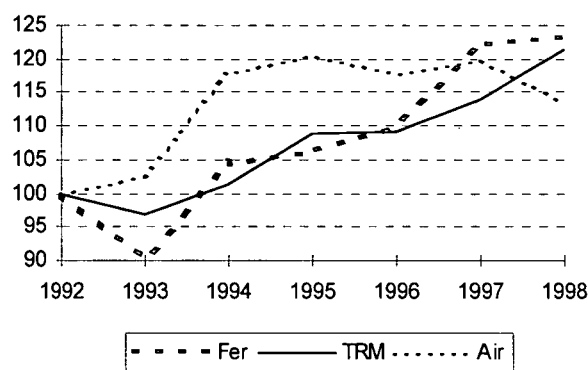
Le transport aérien de voyageurs en 1998 renouvelle la croissance de 1997 : + 6,0 %, à l'international principalement.

Les évolutions sont plus contrastées pour les activités de transport de marchandises (graphique 2.3).

## GRAPHIQUE 2.3

### Évolution des principaux modes de transport de marchandises

(Volume aux prix de 1995 - Base 100 en 1992)



Source : Insee - DAE/SES

Après une année 1997 en baisse (- 2,7 %), le transport fluvial connaît une croissance remarquable (+ 8,1 %), la plus forte de l'ensemble des services de transport. Cette évolution est due aux excellentes récoltes céréalières et aux produits énergétiques, avec en fin d'année d'importantes livraisons de charbon et de pétrole à EDF.

Grâce à la croissance de l'activité économique, le transport routier de marchandises améliore encore en 1998 sa bonne performance de 1997 (+ 6,4 % après + 4,5 %).

Malgré la crise asiatique et après le retour à la normale du trafic ferroviaire trans-Manche, le transport maritime réalise la même évolution que l'année précédente (+ 3,2 %).

Le transport de fret ferroviaire est globalement quasi stable (+ 0,8 %) en raison de la baisse du transit international.

La production de transport de fret aérien baisse de 5,3 % en 1998.

### La demande en transport

En 1998, tous les postes de la demande de transport augmentent fortement, mais c'est la demande extérieure qui progresse le plus avec 7,5 % (tableau 2.3).

La demande des ménages résidents a augmenté à un rythme double de celui de l'année précédente (+ 4,8 % en 1998 contre + 2,4 % en 1997), et retrouve sa croissance de 1996 (+ 4,4 %).

**TABLEAU 2.3**  
**Équilibre ressources-emplois des services de transport**  
(Évolution en volume à prix n-1, et valeur en millions de francs courants)

	1995	1996	1997	1998	1998
					valeur
Production de la branche au prix de base	3,7%	2,7%	10,0%	4,6%	665 911
dont sous-traitance	4,6%	1,2%	21,2%	3,3%	124 353
Importation totale	2,2%	-1,5%	6,2%	8,1%	56 545
dont ajustement CAFFAB	-2,3%	-3,8%	8,4%	14,0%	24 601
Impôts sur les produits	15,4%	1,6%	1,0%	3,3%	5 681
Subventions sur les produits	-0,9%	5,0%	45,2%	2,1%	38 960
Conso. interm. (hors sous-traitance et marge)	4,2%	4,9%	9,4%	3,7%	128 977
Marge de transp. (y c. marge transitant par le commerce)	6,8%	0,2%	4,2%	5,3%	221 042
Consommation finale	0,1%	4,4%	2,4%	4,8%	129 062
Exportation totale	1,2%	4,4%	5,4%	7,5%	61 890

Source : Insee - DAEI/SES

Les consommations intermédiaires concernent les services de transport de voyageurs, le déménagement, le transport spatial, la manutention, l'entreposage et la gestion d'infrastructure.

Les marges de transport concernent les autres services de transport de marchandises.

Après une année 1996 quasi stable (+ 0,2 %), les marges de transport croissent fortement depuis deux ans (+ 4,2 % en 1997 et + 5,3 % en 1998). Les taux de marge de transport restent stables à 3,3 %, depuis 1995 (tableau 2.4). On retrouve cette stabilité pour les principaux produits, à l'exception de l'énergie, dont le taux croît sensiblement (4,9 % après 3,9 % en 1997).

Les taux de marge de transport les plus élevés concernent les produits minéraux (9,0 %), les produits agro-alimentaires (5,4 %) ainsi que le bois et le papier (5,1 %).

Les moins élevés se trouvent dans le textile et les automobiles (1,8 %).

**TABLEAU 2.4**  
**Les taux de marge de transport de marchandises par produits**  
(en valeur, en %)

	1994	1995	1996	1997	1998
Agriculture - Sylviculture - Pêche	2,7%	2,7%	2,6%	2,7%	2,9%
Produits agroalimentaires	5,0%	5,1%	5,0%	5,1%	5,4%
Biens de consommation	3,3%	3,3%	3,3%	3,2%	3,3%
Automobile	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	1,8%
Biens d'équipement	2,3%	2,2%	2,1%	2,1%	2,0%
Biens intermédiaires	3,7%	3,6%	3,7%	3,6%	3,6%
dont : Produits minéraux	8,4%	8,5%	8,8%	8,9%	9,0%
Textile	1,7%	1,7%	1,8%	1,8%	1,8%
Bois et papier	5,0%	4,5%	4,9%	4,9%	5,1%
Chimie-caoutchouc-matières plastiques	2,3%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Métallurgie-Transformation des métaux	3,7%	3,3%	3,5%	3,3%	3,3%
Composants électriques et électroniques	2,9%	2,7%	2,6%	2,5%	2,5%
Energie	4,6%	4,7%	3,9%	3,9%	4,9%
<b>TOTAL</b>	<b>3,4%</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,3%</b>	<b>3,3%</b>

Source : Insee - DAEI/SES.

Le taux de marge de transport est égal au ratio marge de transport/ressources au prix de base.

Les ressources au prix de base contiennent la production et les importations.

La structure des marges de transport par mode (tableau 2.5) montre le fort poids du transport routier de marchandises (71,2 % des marges totales avec la location des véhicules industriels). Les marges de transport des auxiliaires de transport (messagerie, organisation de transports, etc.), qui représentent le deuxième poste, sont en effet quatre fois plus faibles (environ un sixième des marges).

Par produit, les profils sont assez proches. Seule l'énergie se particularise avec une plus forte utilisation des modes de transport maritime, fluvial et par conduite, et une moindre utilisation des auxiliaires de transport ainsi que du transport routier de marchandises.

Les marges de transport sur les produits agricoles proviennent du transport routier de marchandises pour près des trois-quarts. En revanche, les auxiliaires contribuent peu (4,7 %).

**TABLEAU 2.5**  
**La structure des marges de transport de marchandises par modes en 1998**  
(en valeur, en %)

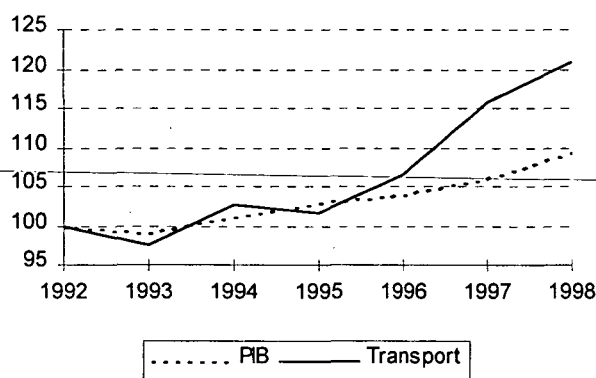
	Fer	TRM et locat <sup>e</sup> VI	Conduite	Mer	Fluvial	Air	Aux.	TOTAL
Agr. - Syvl. - Pêche	6,4%	79,5%	0,0%	8,1%	0,7%	0,7%	4,7%	100,0%
Agroaim	2,0%	77,3%	0,0%	2,4%	0,0%	0,5%	17,7%	100,0%
Biens de conso.	2,4%	72,0%	0,0%	1,3%	0,0%	1,1%	23,2%	100,0%
Automobile	10,3%	65,4%	0,0%	2,8%	0,0%	2,1%	19,3%	100,0%
Biens d'équipmt	8,5%	62,9%	0,0%	2,2%	0,0%	1,7%	24,7%	100,0%
Biens interm.	6,8%	71,1%	0,0%	5,4%	0,6%	1,5%	14,6%	100,0%
Energie	8,9%	58,9%	13,3%	15,7%	1,5%	0,1%	1,7%	100,0%
<b>TOTAL</b>	<b>5,5%</b>	<b>71,2%</b>	<b>0,8%</b>	<b>4,3%</b>	<b>0,3%</b>	<b>1,1%</b>	<b>16,8%</b>	<b>100,0%</b>

Source : Insee - DAEI/SES

## LA VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT

Depuis 1995, la progression en volume de la valeur ajoutée du transport a été beaucoup plus rapide que celle du PIB (graphique 2.4).

**GRAPHIQUE 2.4**  
Évolution de la valeur ajoutée de la branche transport et du PIB  
(Volume aux prix de 1995 - Base 100 en 1992)



Source : Insee - DAEI/SES

La valeur ajoutée de la branche aux prix de l'année précédente progresse en 1998 de 4,5 % (tableau 2.6).

**TABLEAU 2.6**  
Évolution de la valeur ajoutée du transport par mode  
(Volume aux prix n-1, valeur en millions de francs et structure en %)

	1995	1996	1997	1998	1998	1998
					Valeur	Structure
Transport ferroviaire	-10,5%	10,3%	-8,6%	4,6%	34 710	11,0%
Transport terrestre de voyageurs	-6,4%	10,2%	2,4%	3,7%	56 016	17,7%
Transport terrestre de marchandises	10,3%	2,4%	4,3%	6,0%	86 548	27,4%
Transport par eau	-20,7%	2,2%	-0,1%	9,7%	6 950	2,2%
Transport aérien	-9,8%	10,5%	6,7%	3,4%	29 930	9,5%
Autres activités transport	0,7%	-0,5%	20,8%	3,7%	102 036	32,3%
dont manut., entrep. & gestion d'infrastructure	-0,4%	1,8%	27,9%	3,4%	76 808	24,3%
dont orga <sup>a</sup> de transp. de fret & transp. spatial	3,6%	-6,0%	2,9%	4,6%	25 228	8,0%
<b>Total transport</b>	<b>-1,0%</b>	<b>4,7%</b>	<b>7,0%</b>	<b>4,5%</b>	<b>316 190</b>	<b>100,0%</b>

Source : Insee - DAEI/SES

Le taux de valeur ajoutée dans le transport diminue depuis six ans, passant de 51,8 % en 1992 à 47,5 % en 1998. Ce phénomène traduit l'importance croissante des consommations effectuées par la branche transport auprès d'autres branches de l'économie ainsi que l'évolution de l'intraconsommation de la branche. Les principaux produits utilisés par la

branche transport sont les produits énergétiques (près de 20 % des consommations du transport), et les services aux entreprises (près de 10 %).

La valeur ajoutée de la branche atteint en 1998 le montant de 316 190 millions de francs. Elle provient pour près du tiers des auxiliaires de transport et pour un peu plus du quart du transport terrestre de marchandises. Ce dernier afficherait la plus forte progression (+ 6,0 %) si le transport par eau n'avait pas enregistré une évolution exceptionnelle de 9,7 %. Toutes les autres branches progressent de plus de 3 %.

## LA PRODUCTIVITÉ HORAIÈRE DU TRAVAIL

### Les effectifs de la branche

En 1998, la branche transport (tableau 2.7) compte 901 900 emplois salariés et 70 700 non salariés. La croissance de l'emploi salarié est plus forte que celle de l'année précédente (+ 2,8 % contre + 0,5 %). Tous les modes de transport sont en augmentation. A l'exception du transport par eau (+ 0,5 %) et du transport aérien (+ 0,8 %), l'effectif salarié de chaque mode de transport augmente de près de 3 %. Le transport terrestre de marchandises, principale branche des transports, connaît la plus forte augmentation avec + 3,8 %.

**TABLEAU 2.7**  
Effectif salarié par branches  
(en milliers et en %)

	1995	1996	1997	1998	1998
					%
Transport ferroviaire	118,3	119,9	117,9	120,3	2,0%
Transport terrestre de voyageurs	185,6	198,1	198,1	203,1	2,5%
Transport terrestre de marchandises	283,4	289,3	293,2	304,3	3,8%
Transport par eau	18,8	20,0	20,1	20,2	0,5%
Transport aérien	50,1	50,7	50,1	50,5	0,8%
Manutention, entreposage gestion d'infrastructure	94,2	99,5	102,1	105,1	2,9%
Autres activités transport	105,5	94,9	95,6	98,4	2,9%
<b>Total transport</b>	<b>855,9</b>	<b>872,4</b>	<b>877,1</b>	<b>901,9</b>	<b>2,8%</b>

Source : Insee - DAEI/SES

Les non salariés (7,3 % des effectifs des transports) sont essentiellement employés dans le transport terrestre de marchandises et de voyageurs. Avec une évolution de - 0,1 %, leur nombre est pratiquement stable.

## La productivité apparente du travail

En 1998, la productivité apparente du travail progresse de 1,9 % dans la branche transport, ce qui est légèrement moins que pour l'ensemble de l'économie française (+ 2,1 %) (tableau 2.8). Ce taux correspond au rapport entre la valeur ajoutée (+ 4,5 %) et le nombre d'heures travaillées (+ 2,6 %).

**TABLEAU 2.8**  
Évolution de la productivité apparente du travail (\*)

	1994	1995	1996	1997	1998
<b>TRANSPORTS</b>					
Valeur ajoutée	5,5%	-1,0%	4,7%	7,0%	4,5%
Heures travaillées	0,3%	-0,5%	2,0%	0,8%	2,6%
Productivité	5,3%	-0,5%	2,6%	6,1%	1,9%
<b>ENSEMBLE</b>					
Valeur ajoutée	1,7%	1,7%	1,1%	2,1%	3,2%
Heures travaillées	-0,3%	-0,7%	-0,1%	0,2%	1,1%
Productivité	2,0%	2,5%	1,2%	2,0%	2,1%

Source : Insee - DAEI/SES

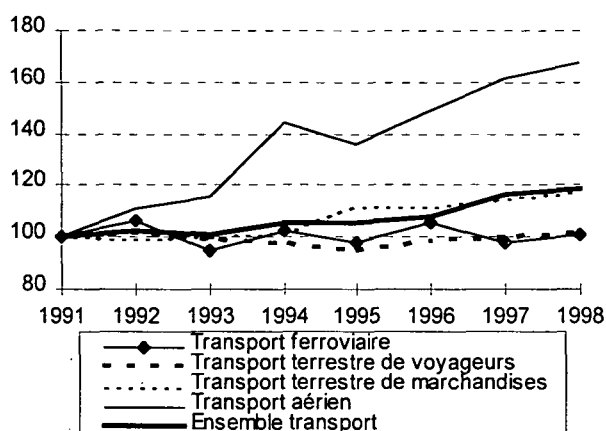
(\*) Les évolutions sont celles de la valeur ajoutée globale en volume aux prix de l'année précédente rapportée au nombre d'heures totales travaillées au cours des années correspondantes.

La productivité apparente augmente dans toutes les branches du transport. Elle est particulièrement forte pour le transport par eau (+ 9,9 %) qui, il est vrai, avait connu une décroissance en 1997 (- 1,6 %). Cette situation est due à une faible baisse des effectifs combinée à une forte hausse de la production en volume.

La productivité augmente encore (+ 3,3 %) dans le transport aérien. Ce résultat est moins élevé que les deux années précédentes (+ 9,4 % en 1996 et + 8,6 % en 1997). Elle augmente de 2,7 % dans le transport ferroviaire et de 2,4 % dans le transport routier de marchandises.

**GRAPHIQUE 2.5**  
Productivité des principales branches de transport

(Volume prix 95 - Base 100 en 1991)



Source : Insee - DAEI/SES

## L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS

Après une baisse sensible en 1997 (63,4 milliards de francs), l'investissement des sociétés non financières et entreprises individuelles (SNF-EI) du transport a retrouvé en 1998 un niveau proche de celui de 1996 : 74,7 milliards de francs (tableau 2.9). Il se répartit essentiellement entre trois postes (graphique 2.6) : le matériel de transport (27,8 milliards de francs), les autres machines et équipements (22,3 milliards de francs) et la construction hors logement (17,8 milliards de francs).

**TABLEAU 2.9**  
FBCF des SNF-EI\* du transport par produit  
(valeur en milliards de francs)

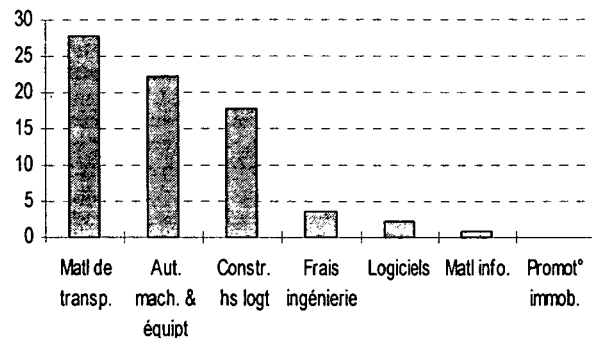
	1995	1996	1997	1998
Matériel de transport	34,4	29,1	23,9	27,8
Matériel informatique	0,8	0,7	0,6	0,9
Autres machines et équipements	19,6	18,6	15,8	22,3
Construction hors logement	23,7	22,0	17,8	17,8
Promotion immobilière	0,2	0,1	0,1	0,1
Frais d'ingénierie	3,6	3,5	3,5	3,7
Logiciels	1,0	1,4	1,7	2,1
<b>Total</b>	<b>83,3</b>	<b>75,6</b>	<b>63,4</b>	<b>74,7</b>

Source : Insee - DAEI/SES

(\*) SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles.

**GRAPHIQUE 2.6**  
**FBCF des SNF-EI\* du transport par produit en 1998**

(valeur en milliards de francs)

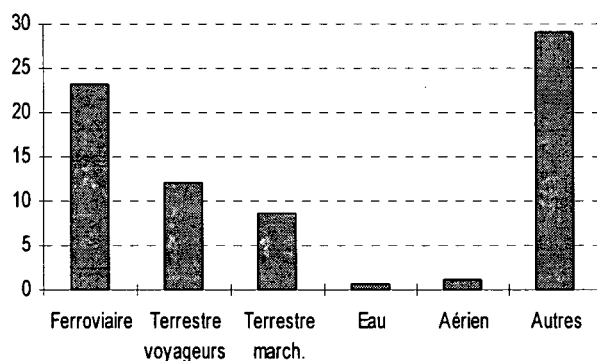


Source : Insee - DAEI/SES

(\*) SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles.

Ce sont les auxiliaires de transport qui investissent le plus en 1998 avec 29,1 milliards de francs, dont 11,7 en autres machines et équipements et 8,9 en construction (graphique 2.7). Les entreprises du transport ferroviaire ont investi 23,1 milliards de francs (dont 8,9 en matériel de transport) et les autres transports terrestres 20,6 milliards de francs. Ce dernier montant se répartit en 11,9 pour le transport de voyageurs (dont 5,4 de matériel de transport) et 8,7 pour le transport de marchandises (dont 7,4 en matériel de transport).

**GRAPHIQUE 2.7**  
**FBCF des SNF-EI\* du transport par mode en 1998**  
 (valeur en milliards de francs)



Source : Insee - DAEI/SES

(\*) SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles.

## LE TRAITEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS FORME DE MARGES

### I/ Le principe des marges de transport

Dans la base 95 des comptes nationaux, le transport de biens effectué pour le compte d'autrui est traité sous forme de marges. Le nouveau traitement est conforme aux prescriptions internationales, qui accordent à l'activité de transport un statut semblable à celui du commerce : elle ne transforme pas le bien, mais lui ajoute une valeur. Rappelons qu'en base 80, les services de transports de biens représentaient une consommation intermédiaire des branches qui faisaient transporter les biens inclus dans leur processus de production.

Dans l'équilibre ressources-emplois d'un bien tel qu'il est défini en base 95, la production est évaluée au prix de départ du lieu de production et les emplois sont évalués y compris les services de transport. L'équilibre est donc obtenu en ajoutant aux ressources les marges de transport et de commercialisation. Les premières représentent la valeur des services de transport intervenant hors des circuits de commercialisation alors que les secondes incluent la totalité de la valeur due à la commercialisation. La branche commerce a donc une consommation intermédiaire pour la valeur du transport des biens destinés à la vente aux consommateurs. L'activité de transport se présente donc bien comme une activité logistique, intervenant sur la valeur des marchandises entre leur lieu de production et leur lieu d'utilisation.

Le transport de biens pour compte propre, activité auxiliaire de l'unité qui l'effectue, n'est pas apparent dans les comptes, pas plus en base 95 qu'en base 80. Le mode de traitement des autres activités de transport est identique à celui de la base 80 et n'est donc pas comptabilisé en marges (mais il est comptabilisé en prix de base et non en prix producteur).

### II/ Les activités concernées

On traite en marges la valeur du transport de biens réalisé par un tiers même s'il n'y a pas de facturation séparée.

Des marges de transport sont calculées pour huit activités différentes :

- le transport ferroviaire de marchandises ;
- le transport routier de marchandises ;
- la location de véhicules industriels avec chauffeurs ;
- le transport par conduites (oléoduc, gazoduc, etc.) ;
- le transport maritime de marchandises ;
- le transport fluvial de marchandises ;
- le transport aérien de marchandises ;
- les auxiliaires de transport.

### III/ Le calcul<sup>(2)</sup>

Le principe général du calcul des marges de transport est le suivant :

- dans un premier temps, il s'agit de déterminer des données de trafics par mode et par produit au niveau le plus fin possible ;
- dans un second temps, on applique un prix à ces données de trafic afin d'obtenir une valeur.

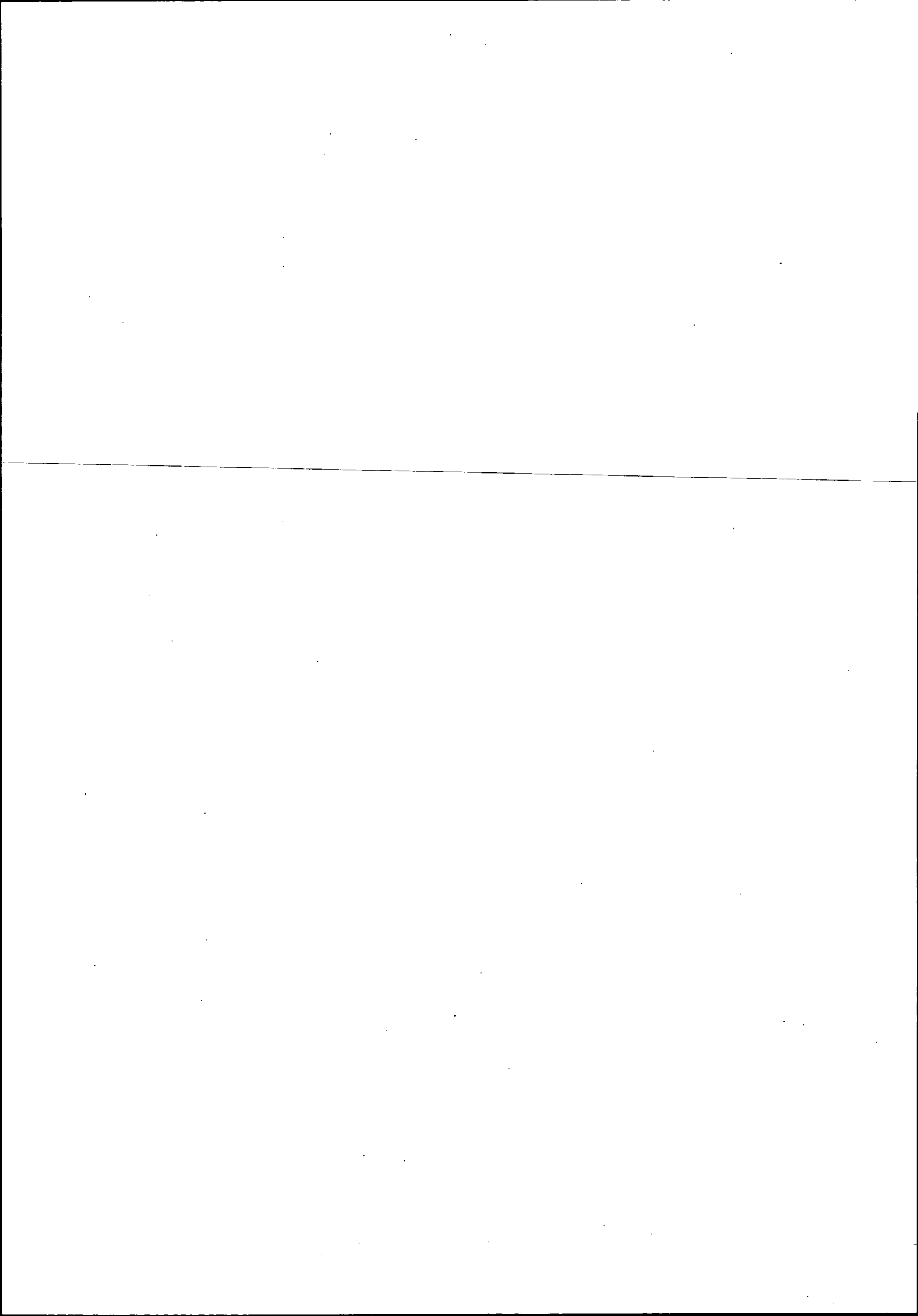
Les données de trafic proviennent de données d'enquêtes annuelles ou spécifiques réactualisées à partir d'autres sources. Par exemple, pour le transport ferroviaire, le transport routier de marchandises (véhicules de plus de trois tonnes de charge utile) et le transport fluvial on utilise les résultats de la banque de données SITRAM (pour l'estimation du transport routier, on a intégré des données d'enquêtes pour tenir compte des véhicules utilitaires légers).

Pour le transport maritime, l'estimation du trafic a été réalisée à partir des données de trafic en tonnes (importations et exportations) des ports français.

Pour le transport aérien, on utilise les données douanières concernant le trafic aérien à l'exportation exprimé en tonnes.

Les prix proviennent également d'enquêtes annuelles ou ponctuelles réactualisées.

(2) cf. Document de travail Insee n°D9506 : le traitement du transport de marchandises sous forme de marges, réalisé par Michel Braibant en septembre 1995.





## LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

*La croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises a été limitée à 2,5 % en 1998. Ce ralentissement d'ensemble, principalement imputable aux transports internationaux (et plus particulièrement au transit), est particulièrement sensible dans les transports ferroviaires (+ 0,1 %), où il est accentué par un recul du transport ferroviaire national. En revanche, les transports intérieurs de voyageurs ont connu une accélération (+ 3,2 % en 1998), à laquelle ont contribué tous les modes de transports. L'augmentation de la circulation des voitures particulières est la principale composante de cette accélération d'ensemble, mais celle-ci est également sensible dans les transports ferroviaire et aérien intérieurs.*

### ÉVOLUTION GLOBALE

Les transports de voyageurs et les transports de marchandises ont progressé en 1998 à un rythme voisin (respectivement + 3,2 % et + 2,5 %) qui se rapproche de celui du PIB (+ 3,2 %).

En 1998, les transports de voyageurs ont enregistré une nette accélération (+ 3,2 % en 1998 après

+ 1,8 % en 1997) qu'a connue l'ensemble de la consommation des ménages (+ 3,4 % après + 0,2 %).

En revanche, la croissance des transports de marchandises s'est sensiblement ralentie (+ 2,5 % en 1998, après + 4,2 % en 1997).

TABLEAU 3.1  
Évolution globale des transports intérieurs

	en %					
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Voyageurs (voy-km)	1,1	3,1	1,0	2,1	1,8	3,2
Marchandises (t-km)	-3,4	6,0	4,8	1,9	4,2	2,5
PIB *	-0,9	2,1	1,7	1,1	2,0	3,2

(\*) au prix de l'année précédente

Sources : DAEI/SES, Insee.

Note : voir tableaux 3.3 et 3.5 pour le champ retenu pour les transports de marchandises et de voyageurs.

#### 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, par exemple, 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 peut se mesurer 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".

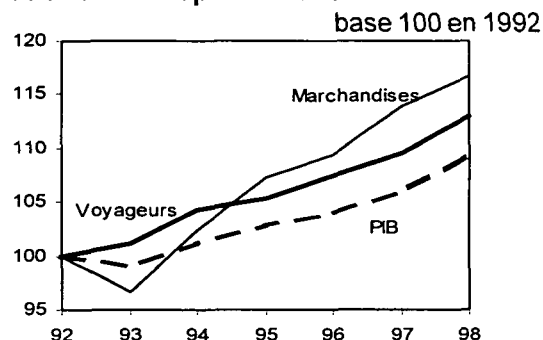
Dans la plus grande partie de ce chapitre, les transports sont mesurés uniquement sur le territoire français. Il s'agit du transport intérieur.

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.

GRAPHIQUE 3.1

### Évolution des transports intérieurs



Sources : DAEI/SES, Insee.

## LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

### LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

Le ralentissement enregistré pour l'ensemble des transports intérieurs de marchandises (+ 2,5 % en 1998 après + 4,2 % en 1999) est imputable à la partie "transport intérieur" du transport international<sup>(1)</sup>, et en particulier à celle du transit, du fait de l'atonie du commerce extérieur européen en 1998 après une année 1997 particulièrement favorable.

Le transport national (origine et destination en France) a bien résisté (+ 2,7 % en 1998 après + 2,0 % en 1997), soutenu par la conjoncture économique intérieure. La partie hors transit du transport international, liée au commerce extérieur de la France, a également continué à progresser nettement (+ 3,9 % en 1998 après + 6,5 % en 1997). En revanche, l'ensemble du transit s'est à peine maintenu au niveau observé en 1997 (- 0,1 % en 1998 après + 11,1 % en 1997).

Le ralentissement d'ensemble masque des évolutions contrastées selon les modes, et provient presque entièrement de la stagnation enregistrée par les transports ferroviaires (+ 0,1 % en 1998 après + 8,9 % en 1997).

**TABLEAU 3.2**  
**Transports terrestres intérieurs nationaux et internationaux** (milliards de tonnes-kilomètres)

	1994	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	%	niveau
<b>Ensemble</b>	6,0	4,8	1,9	4,2	2,5	325,8
<i>national</i>	3,3	5,2	0,6	2,0	2,7	211,8
<i>international hors tr.</i>	9,0	2,9	2,8	6,5	3,9	65,8
<i>transit</i>	16,2	5,6	7,7	11,1	-0,1	48,2
dont :						
<b>Fer</b>	8,1	-1,2	3,8	8,9	0,1	52,7
<i>national</i>	3,9	-4,1	1,1	6,0	-1,3	26,1
<i>international hors tr.</i>	9,4	1,8	2,1	8,8	6,7	17,1
<i>transit</i>	21,7	3,3	15,4	17,7	-6,9	9,5
<b>Route</b>	7,1	6,6	2,0	3,6	3,3	245,4
<i>national</i>	4,9	7,8	0,8	1,6	3,9	160,7
<i>international hors tr.</i>	9,6	2,8	3,6	6,1	2,6	46,0
<i>transit</i>	15,0	6,1	5,9	9,4	1,7	38,7

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- On a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de trois tonnes de PTCU appartiennent dans leur intégralité aux transports nationaux.

- Pour les transports internationaux (entrées, sorties et transit), voir (1).

(1) Il s'agit là de la part des transports internationaux réalisés sur le territoire national.

**TABLEAU 3.3**  
**Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises** (milliards de tonnes-kilomètres)

	1994	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	%	niveau
<b>Tr. ferroviaire</b>	8,1	-1,2	3,8	8,9	0,1	52,7
<i>dont transit</i>	21,7	3,3	15,4	17,7	-6,9	9,5
<b>Transport routier</b>	7,1	6,6	2,0	3,6	3,3	245,4
- pavillon français	5,3	7,2	0,7	2,0	3,4	184,4
<i>c. d'autrui (CU &gt;= 3t.)</i>	6,6	9,0	3,1	4,1	7,3	135,6
<i>c. propre (CU &gt;= 3t.)</i>	3,9	5,4	-5,8	-5,3	-9,8	31,4
<i>CU &lt; 3t.</i>	1,6	1,1	1,2	2,3	3,8	16,6
<i>transit</i>	ns	ns	ns	ns	ns	0,8
- pavillon étranger	13,7	4,4	6,6	8,9	3,2	61,0
<i>transit</i>	16,4	7,0	7,1	9,6	2,6	37,9
<i>autres</i>	9,7	0,5	5,7	7,8	4,1	23,1
<b>Navig. intérieure</b>	-5,8	4,6	-2,1	-1,1	9,2	6,2
<b>Oléoducs</b>	-4,8	0,5	-1,8	0,9	-2,3	21,6
<b>Ens. modes terrestres</b>	6,0	4,8	1,9	4,2	2,5	325,8

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- L'enquête TRM ayant été renouvelée à partir de janvier 1996, les données antérieures à cette date ont été réévaluées.

- Le partage de compte d'autrui/compte propre a été révisé par rapport à la publication précédente.

- Les transports intérieurs sont définis comme les transports effectués sur le territoire français. D'autre part, le transit rhénan est exclu de la navigation intérieure.

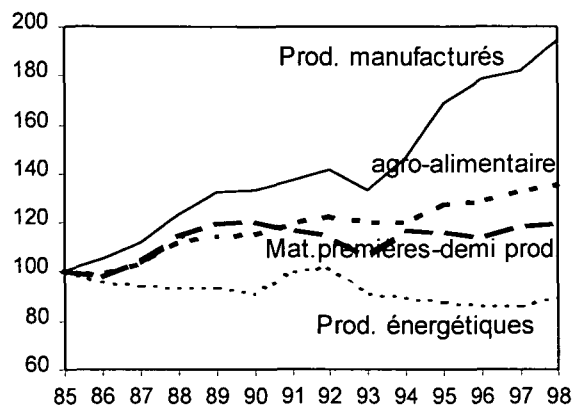
- La série concernant le transit pavillon étranger a été revue par rapport à la publication précédente.

- Le cabotage national réalisé par l'armement français est estimé par la DTMPL à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres pour 1997.

Pour le transport fluvial, l'année 1998 s'avère exceptionnellement favorable (+ 9,2 % en 1998 au lieu de - 1,1 % en 1997). La croissance du transport routier s'est maintenue (+ 3,3 % en 1998 après + 3,6 % en 1997).

La part modale du fer qui progressait légèrement depuis deux ans, s'est à nouveau dégradée (19,9 % en 1998 après 20,2 % en 1997).

**GRAPHIQUE 3.2**  
**Évolution du transport terrestre de marchandises par produit transporté** (base 100 en 1985)



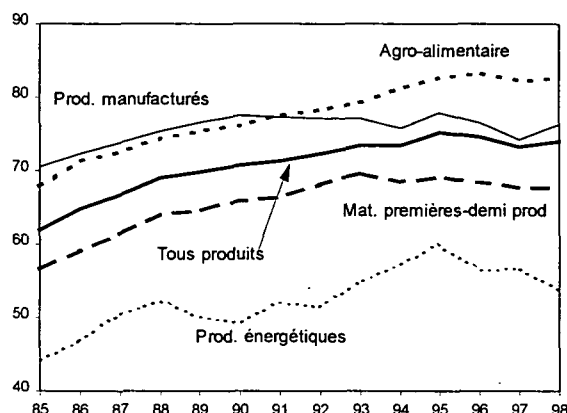
Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES.

## Le transport routier

La ventilation du transport routier selon le pavillon (français ou étranger), et le tonnage du véhicule (plus ou moins de trois tonnes de charge utile) confirme pour chaque catégorie les résultats d'ensemble : partout, et contrairement à l'an dernier, le profil du transport national se redresse alors que celui du transport international s'infléchit.

GRAPHIQUE 3.3

**Part de la route par produit dans les transports terrestres intérieurs de marchandises (en %)**



Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Mais la croissance du transport international sous pavillon étranger (+ 3,2 % en 1998 après + 8,9 % en 1997) reste nettement plus vigoureuse que celle du transport international sous pavillon français (+ 1,2 % en 1998 après + 4,5 % en 1997).

Entre 1993 et 1998, la part du transport sous pavillon étranger dans l'ensemble du transport international routier est passée de 68 % à 72 %, tandis que sa part dans l'ensemble du transport assuré par des véhicules de plus de trois tonnes de charge utile passait de 24 % à 27 %.

Sous pavillon français, la croissance du transport pour compte d'autrui s'est accélérée (+ 7,3 % en 1998, après + 4,1 % en 1997), alors que le recul du transport pour compte propre s'est poursuivi (- 9,8 % au lieu de - 5,3 %).

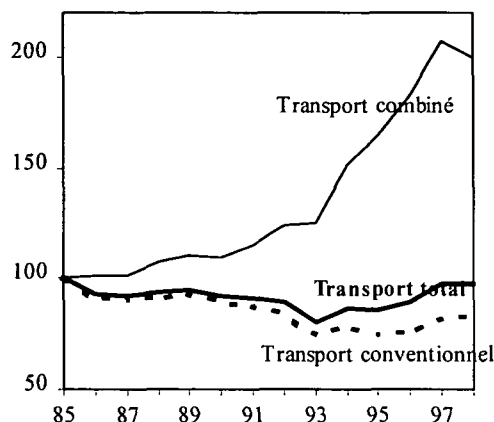
## Le transport ferroviaire

Après une forte croissance en 1997, le transport ferroviaire de marchandises a connu une stagnation en 1998 pour l'ensemble du fret (+ 0,1 % en 1998 après + 8,9 % en 1997) : les transports nationaux ont reculé de 1,3 % et les transports internationaux ont progressé légèrement (+ 1,4 %).

Le transit, qui représente près de 20 % du fret ferroviaire (en tonnes-kilomètres), a baissé de 6,9 % en 1998 par rapport à 1997, année particulièrement favorable (+ 17,7 %). En revanche, la partie hors

GRAPHIQUE 3.4

**Évolution des différents transports ferroviaires de marchandises (base 100 en 1985)**



Source : SNCF

transit du transport international a continué à progresser à un rythme soutenu, à peine en recul par rapport à celui de 1997 (+ 6,7 % en 1998 après + 8,8 % en 1997).

La stagnation de l'ensemble du fret ferroviaire tient à la qualité du service en 1998 : saturation des capacités à certaines périodes de l'année liée à l'augmentation du transport de voyageurs, et mouvements de grèves affectant le fret au premier semestre. Le transit international subit de plus la concurrence très forte des autres réseaux européens, concrétisée par des accords entre les compagnies de fret de différents états.

Le transport combiné (25 % du fret ferroviaire) a enregistré une baisse de 3,1 % en 1998 après + 13,4 % en 1997), liée au recul du transit et aux difficultés rencontrées en terme d'offre.

Le transport conventionnel ne progresse plus que de 1,2 % en 1998, après 7,4 % en 1997.

## Le transport fluvial

Après une année 1997 en léger retrait (- 1,1 %), le transport fluvial a enregistré une forte accélération (+ 9,2 % en 1998) grâce à la conjugaison de facteurs conjoncturels et structurels (notamment sur le bassin Rhône-Saône et la Moselle).

D'une part, les arrêts techniques de plusieurs centrales nucléaires françaises se sont répercutés sur l'activité des centrales thermiques et sur les importations de charbon, bénéficiant à l'activité des voies navigables comme à celle des ports maritimes.

D'autre part, en 1998 comme en 1997, une bonne récolte et des exportations accrues de céréales vers

les pays européens ont également stimulé les transports fluviaux : le transport de produits agricoles et alimentaires, qui pèse pour près d'un tiers dans l'ensemble des transports fluviaux, a ainsi progressé de 15,4 % en 1998 après + 10,1 % en 1997.

Par ailleurs, la baisse, continue depuis 1990, des transports de matériaux de construction, qui pèsent pour un tiers dans l'ensemble des transports fluviaux, a marqué une pause en 1998 (- 0,4 % après - 5,1 %), tout comme celle de l'activité de la construction en France (- 0,3 % en 1998 après - 5,6 % en 1997).

### LES PORTS MARITIMES

Les tonnages transitant par les ports métropolitains traitant plus de 1 million de tonnes de marchandises par an (98 % du tonnage total traité par les ports français et presque 100 % des vracs liquides), s'établissent à 330,2 millions de tonnes. Ils ont augmenté de + 4 % par rapport à 1997, année qui avait connu une forte croissance du fait de la fermeture du tunnel sous la Manche. La croissance est en fait plus importante car, en excluant le trafic de Calais, l'augmentation de 1998 par rapport à 1997 s'élèverait à + 5,4 %. Les entrées (236,4 millions de tonnes), comme les sorties (93,8 millions de tonnes) ont connu une évolution positive avec une progression de 5,2 % des premières, mais seulement + 1,1 % des secondes en raison des répercussions de la crise asiatique. Cependant, le bilan pour l'année 1998 reste contrasté entre l'activité des ports autonomes et celle des ports d'intérêt national. L'activité des ports autonomes (260,6 millions de

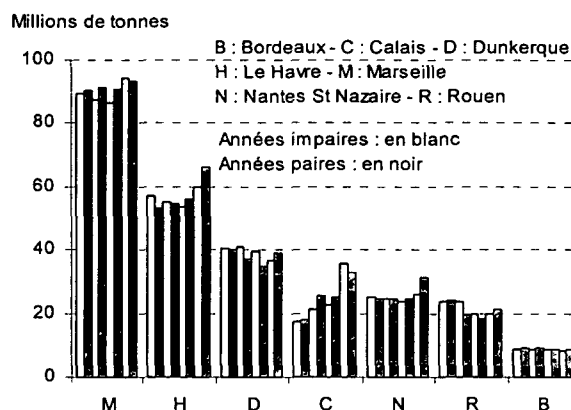
TABLEAU 3.4  
Activité des ports

	1997			1998			Variations 98/97 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
<b>Ports autonomes</b>									
<b>TOTAL</b>	<b>185,4</b>	<b>59,6</b>	<b>245,0</b>	<b>198,0</b>	<b>62,5</b>	<b>260,6</b>	<b>6,8%</b>	<b>5,0%</b>	<b>6,4%</b>
<b>VRACS LIQUIDES</b>	<b>128,3</b>	<b>22,3</b>	<b>150,6</b>	<b>132,3</b>	<b>24,7</b>	<b>156,9</b>	<b>3,1%</b>	<b>10,5%</b>	<b>4,2%</b>
Pétrole brut	102,1	0,63	102,7	103,6	0,48	104,1	1,5%	-23,4%	1,3%
Produits raffinés	13,5	16,3	29,7	14,9	18,8	33,7	10,6%	15,8%	13,4%
Autres	12,7	5,4	18,2	13,8	5,4	19,1	7,9%	-1,2%	5,1%
<b>VRACS SOLIDES</b>	<b>43,0</b>	<b>15,1</b>	<b>58,1</b>	<b>50,4</b>	<b>15,4</b>	<b>65,7</b>	<b>17,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>13,2%</b>
Céréales	0,15	10,8	10,9	0,06	11,0	11,0	-59,6%	1,7%	0,8%
Charbon	12,8	0,02	12,8	17,0	0,02	17,1	33,1%	-14,4%	33,0%
Minerais	20,8	0,03	20,9	22,7	0,05	22,7	8,9%	53,7%	9,0%
Autres	9,2	4,3	13,5	10,6	4,3	14,9	14,9%	1,7%	10,7%
<b>MARCH. DIVERSES</b>	<b>14,1</b>	<b>22,1</b>	<b>36,3</b>	<b>15,4</b>	<b>22,5</b>	<b>37,9</b>	<b>9,0%</b>	<b>1,7%</b>	<b>4,5%</b>
Conteneurs	8,1	12,4	20,4	9,0	12,8	21,8	11,7%	3,3%	6,6%
Ro/Ro	3,0	4,5	7,5	3,0	4,6	7,6	1,2%	1,7%	1,5%
Autres	3,1	5,2	8,3	3,4	5,1	8,5	9,4%	-2,4%	2,0%
Calais (surtout Ro-Ro)	16,1	19,6	35,6	14,9	18,2	33,0	-7,4%	-7,2%	-7,3%
Autres P.I.N.	23,2	13,7	36,9	23,5	13,1	36,6	1,2%	-4,1%	-0,9%
<b>TOTAL</b>	<b>224,7</b>	<b>92,8</b>	<b>317,5</b>	<b>236,4</b>	<b>93,8</b>	<b>330,2</b>	<b>5,2%</b>	<b>1,1%</b>	<b>4,0%</b>

Source : DTMPL

Note : En première approximation, un conteneur équivalent vingt pieds (EVP) non vide fait presque douze tonnes brutes.

GRAPHIQUE 3.5  
Évolution des tonnages portuaires de 1991 à 1998 (total marchandises)



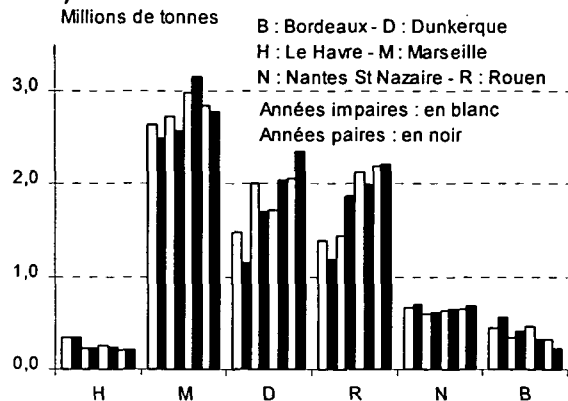
Source : DTMPL

tonnes) a augmenté de + 6,4 % alors que celle des ports d'intérêt national (69,6 millions de tonnes) a baissé de 4%.

Ce contraste se retrouve entre, d'une part les marchandises diverses et, d'autre part les autres grandes catégories de produits. Le tonnage de marchandises diverses (- 1,4 % par rapport à 1997) a légèrement baissé tout en restant à un niveau élevé (83,7 millions de tonnes). Cette baisse est imputable aux marchandises diverses non conteneurisées, notamment au trafic trans-Manche, qui avait bénéficié, au début de 1997, d'un report exceptionnel de l'activité au détriment du tunnel endommagé par un incendie. Elle n'est pas structurelle, puisque le volume total progresse tout de même de + 15,2 % par rapport à 1996. Les trafics conteneurisés continuent de progresser régulièrement depuis quelques années (hausse de + 7,2 % par rapport à 1997 pour atteindre 22,1 millions de tonnes en 1998).

GRAPHIQUE 3.6

**Évolution des tonnages portuaires de 1991 à 1998 (marchandises diverses hors conteneurs et ro-ro)**



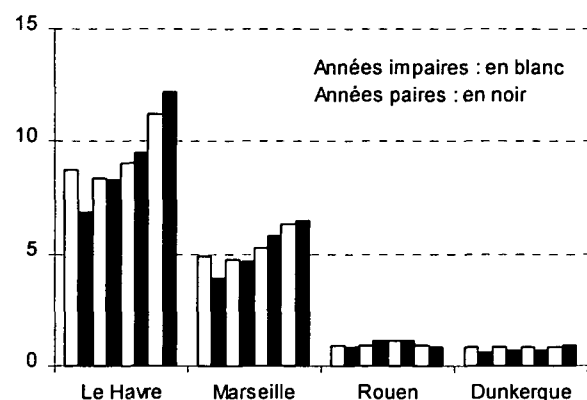
Source : DTMPL

Les tonnages des autres grandes catégories de produits ont augmenté à des rythmes divers : grâce à la hausse des produits pétroliers (représentant 94 % des vracs liquides), les tonnages des vracs liquides (167 millions de tonnes) ont progressé de 4,1 %, notamment sous l'impulsion des sorties de produits raffinés. On observe ainsi une hausse concomitante des entrées et des sorties (respectivement + 3,0 % et + 10,8 %). Les tonnages de vracs secs (79,6 millions de tonnes) augmentent de 10 % notamment en raison de la hausse des entrées de charbons (+ 14,6 %) liée à la forte demande d'approvisionnement d'Electricité de France, pour alimenter des centrales thermiques (en raison de plusieurs arrêts techniques de centrales nucléaires), et aussi en raison de la hausse des entrées de minerais. L'évolution des trafics des ports autonomes se caractérise par un contraste entre le port de Marseille et les autres ports. La réorganisation du raffinage en Europe, entreprise par les grands groupes pétroliers, a été bénéfique pour Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire mais défavorable à Marseille. De fait, les

GRAPHIQUE 3.7

**Évolution des tonnages portuaires de 1991 à 1998 (marchandises conteneurisées)**

Millions de tonnes



Source : DTMPL

tonnages de Marseille s'inscrivent dans une tendance à la stagnation (93,4 millions de tonnes, soit - 0,9 %) provoquée par cette réorganisation avec une baisse de 3,1 % des produits pétroliers en vrac liquide. Les vracs solides restent bien orientés (+ 5,8 %), grâce à la croissance des importations de charbon et de minerai, et à la progression des sorties de céréales (0,5 million de tonnes, + 49,0 %) depuis la mise en service du terminal de Tellines. La baisse des exportations de produits sidérurgiques et le tassement, lié à la crise asiatique, de la hausse des trafics conteneurisés ont pesé sur l'évolution du trafic des marchandises diverses (12,3 millions de tonnes, + 2,6 %).

Les autres ports autonomes ont affiché de belles progressions d'activité. L'activité du port de Nantes-Saint-Nazaire a connu en 1998 une croissance considérable (31,7 millions de tonnes, + 21,2 %), due principalement aux fortes hausses du trafic de pétrole brut (+ 22,8 %), du raffiné (+ 28,2 %) (voir plus haut) et aux entrées de charbon destiné à EDF (+ 133,5 %). La croissance est moins forte dans les importations de gaz naturel liquéfié (+ 7,7 %) et pour les marchandises diverses.

L'augmentation des échanges de vracs solides (+ 8,5 %) et une remontée des marchandises diverses dans le courant du deuxième semestre (+ 3,9 %) ont permis au port de Dunkerque d'afficher une bonne progression annuelle de ses trafics (+ 7,3 %). Les minerais ont progressé de plus de + 15 %, atteignant le niveau record de 13,9 millions de tonnes, imputable à des gains de part de marché du port pour la desserte de la Lorraine. Les hydrocarbures réalisent un bon score (+ 7,2 %) avec des expéditions de produits raffinés en hausse de 32,4 %. Le redémarrage des entrées de charbon en fin d'année (+ 3,1 %) peut être noté. Par contre, les sorties de céréales ont connu une baisse (- 41,8 %).

L'activité du port du Havre a progressé fortement (+ 11,2 %) grâce principalement à la forte activité pétrolière. Celle des conteneurs, avec une légère érosion en fin d'année, a connu une progression de 8,7 %. Les importations de charbon pour EDF et les sorties de céréales ont contribué à la progression des tonnages de vracs solides (+ 48,7 %).

L'activité du port de Rouen a progressé de 6 % en 1998, sous l'impulsion des sorties de céréales qui se sont redressées avec le démarrage de la campagne céréalière 1998-1999 (6,3 millions de tonnes, + 6,3 %). Les produits pétroliers ont augmenté moins fortement (+ 2,1 %). L'activité des conteneurs est encore marquée par les conséquences de l'arrêt des services d'une compagnie mi-1997, avec un recul de - 8,9 %.

Les tonnages du port de Bordeaux ont augmenté de + 3,8 % pour atteindre 8,7 millions de tonnes. Cette progression a été soutenue par les conteneurs qui

ont franchi la barre des 400 000 tonnes (+ 20,6 %). La progression de 10 % des sorties de céréales fait suite à une année 1997 qui avait été très mauvaise à cause d'un très gros accident survenu au silo de Blaye. Les produits pétroliers, qui constituent près de la moitié de l'activité du port, ont augmenté de 4 % grâce à la progression des réceptions de produits raffinés permettant de reconstituer les stocks des dépôts pétroliers.

Par rapport à l'année 1997, qui fut exceptionnellement favorable au transport maritime en raison de reports de trafics déjà évoqués sur le trans-Manche, les tonnages des ports d'intérêt national ont baissé globalement de 4 %. Les évolutions individuelles sont très contrastées. Il en est de même de l'évolution par produit. Les vracs liquides et les conteneurs progressent tandis que les marchandises diverses non conteneurisées et les vracs solides diminuent pour diverses causes déjà citées (trans-Manche et redistribution des acheminements des produits pétroliers notamment).

Le trafic de marchandises des ports des départements d'Outre-mer ont continué d'augmenter en 1998 (8,5 millions de tonnes, + 1,1 %). Les tonnages ont augmenté fortement à Port Réunion (+ 11,2 %), tandis que les ports antillais, touchés par des mouvements sociaux, ont connu des baisses. Les marchandises diverses ont progressé de 3,1 %, les vracs solides sont restés stables et les vracs liquides ont diminué de 1,4 %.

## LES TRANSPORTS MARITIMES

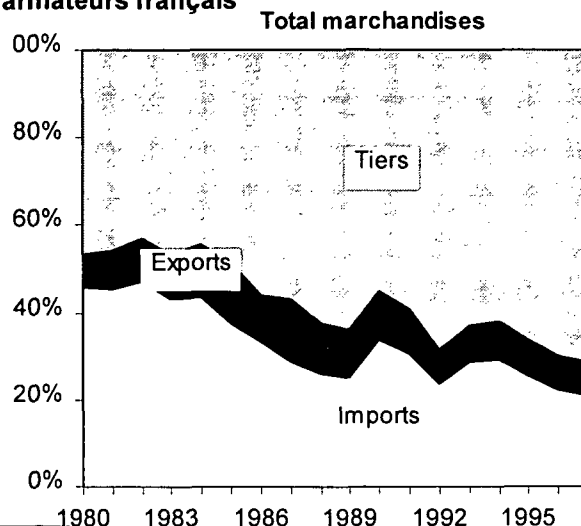
### Le transport maritime de fret en 1997

L'année 1997 avait été 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 tous les pays exportant aux Etats-Unis. La crise asiatique et indonésienne a généré un ralentissement des échanges avec ces zones en fin d'année.

En 1997, d'après l'enquête du CCAF maintenant disponible, l'armement français a transporté, hors cabotage national, 96 millions de tonnes de marchandises (+ 8 %) retrouvant ainsi presque le niveau de 1995. Ces tonnages correspondent à 401 milliards de tonnes-milles. La part des transports tiers atteint 72 % des tonnages et 80 % des tonnes-milles et cette part est en croissance constante sur le long terme puisqu'elle n'était que de 47 % des tonnages en 1980.

GRAPHIQUE 3.8

### Évolution de la répartition des tonnages des armateurs français

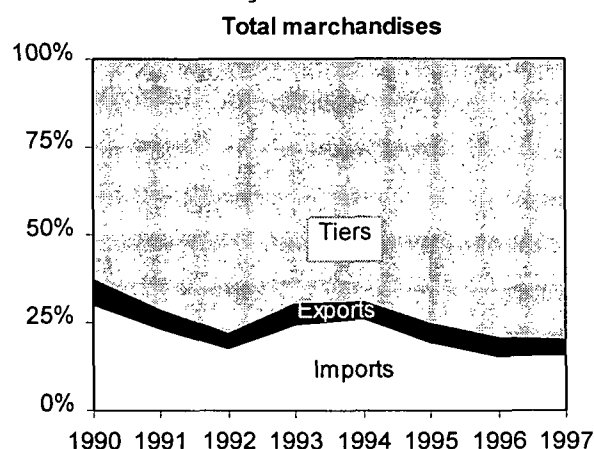


Sources : CCAF, DT MPL

La part des produits pétroliers dans les tonnages oscille autour de 50 % depuis dix ans, celle des autres vracs reste stable à 29 % depuis 1995. Le complément, qui concerne les marchandises diverses, redescend à 20 %, soit la proportion de 1992, après un palier autour de 24 % sur la période intermédiaire. Les marchandises conteneurisées représentent 12 % des tonnages totaux.

GRAPHIQUE 3.9

### Évolution de la répartition des tonnes-milles des armateurs français



Sources : CCAF, DT MPL

### Le transport maritime de fret en 1998

Les conséquences des événements économiques mondiaux de 1998 ont été importantes pour le transport maritime international. Le ralentissement de la production industrielle pour l'ensemble des pays de l'OCDE situés en dehors de l'Europe, en raison des fortes chutes enregistrées au Japon et en

Corée du Sud notamment, a entraîné une baisse des tonnages maritimes mondiaux de 0,7 % (source Fearnleys) pour la première fois depuis quinze ans. La perturbation de la répartition géographique des marchandises transportées qui en a résulté a contribué à l'accentuation des habituels déséquilibres est-ouest. Ces événements, qui surviennent dans un contexte de surcapacité, ont contribué à aggraver ces dernières. Enfin, outre la surcapacité qui tirait déjà à la baisse le prix des navires, la dévaluation des monnaies des pays du sud-est asiatique ayant d'importants chantiers navals a incité certains armateurs à passer de nouvelles commandes de navires. Même si l'entrée en vigueur du code ISM (Sécurité maritime internationale) en juillet 2002, contribuera à la démolition de navires devenus hors normes, les surcapacités continuent de s'aggraver. Tout ceci explique que les taux de fret qui s'étaient sensiblement améliorés en 1997 ont connu des chutes considérables en 1998, tout comme le prix des constructions neuves et des actifs. Ces conditions ont contribué à poursuivre et même accentuer les mouvements de rapprochement entre opérateurs ou entre opérateurs et grands affréteurs en vue d'obtenir de nouvelles économies d'échelle.

Ainsi, les volumes de location de navires à temps ont chuté de presque 30 % pour les vracs secs en raison de la baisse des frets au jour le jour (les armateurs affréteurs anticipant une baisse supplémentaire des prix des navires affrétés à temps). De même la baisse du volume de location de navires porte conteneurs a été de 25 %. Cette baisse oscille entre 18 % et 30 % pour le volume de la location de pétroliers. Dans la construction navale, le prix de vente des navires standards a baissé de 15 % à 30 % (voire 35 % pour certains pétroliers ou vraquiers). Il en résulte que le carnet de commande mondial de navires qui s'était pourtant fortement garni dans le dernier trimestre de 1997, a atteint les 57,7 millions de jauge brute fin décembre 1998, même si le rythme de croissance des commandes s'est globalement réduit par rapport à 1997. Dans ce carnet de commandes, les pétroliers, qui représentaient en 1997 49 % du port en lourd total des commandes, sont passés à 59 %. Les nouvelles commandes de porte conteneurs sont néanmoins revenues à 10 % de ce total. Les problèmes de surcapacité sur ce segment constituent une sérieuse menace dans un avenir à court terme.

Les commandes de navires rouliers ont également crû passant de 28 à 39 unités. Mais ce secteur du transport maritime a particulièrement bien résisté à la crise en raison de ses spécificités.

L'activité de transport de vracs secs baisse notamment à cause des céréales et des minerais, alors que celle de charbon a poursuivi sa croissance.

Le marché du transport de pétrole brut a été défavorable en raison des stocks considérables dans les

pays industrialisés et du très bas prix de ce produit, où l'offre excède fortement la demande.

Enfin, les tonnages transportés sur les lignes régulières augmentent, même si on observe un ralentissement à 2 % de cette croissance. Mais la forte surcapacité en porte conteneurs, notamment les navires de plus de 5 000 équivalents vingt pieds (EVP), entraîne de lourdes conséquences pour les armateurs.

## LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

La progression des transports de voyageurs, proche de celle du PIB, a été plus rapide en 1998 qu'en 1997 (+ 3,2 % après + 1,8 % en 1997) et ce redressement se retrouve dans tous les modes de transports.

Il provient essentiellement de la circulation des voitures particulières, tellement prépondérante (plus de 84 % de l'ensemble des transports de voyageurs) que son rythme de croissance (+ 3,1 % en 1998 après + 1,9 % en 1997) a imprimé à l'ensemble un rythme voisin.

Mais, dans les transports ferroviaires et les transports aériens, la progression s'est également accélérée (respectivement + 4,3 % et + 5,2 % en 1998, après + 3,2 % et - 0,1 % en 1997) et, depuis 1995, les deux modes de transport ont progressé beaucoup plus rapidement que l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs (respectivement 4,9 %, 4,5 % et 2,3 % en moyenne de 1995 à 1998). Une rupture nette avec la période précédente se trouve ainsi confirmée : de 1990 à 1995, le rythme d'évolution du transport aérien avait en effet ralenti (+ 2,2 % en moyenne de 1990 à 1995) pour se rapprocher du

TABLEAU 3.5  
Évolution des transports intérieurs de voyageurs (en milliards de voyageurs-kilomètres)

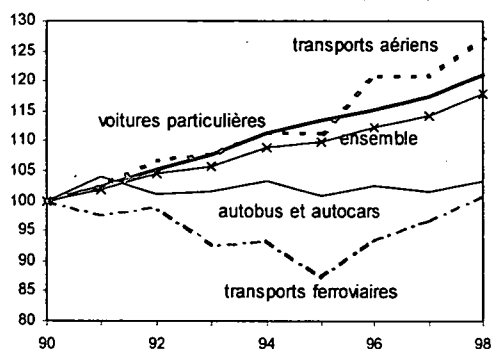
	1994	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	%	niveau
Voit. particulières	3,4	2,0	1,5	1,9	3,1	708,4
Autobus, cars	1,7	-2,6	1,9	-0,9	1,6	42,7
<i>dont RATP</i>	-1,7	-6,9	8,5	5,0	2,8	2,4
Tr. ferrés	0,8	-6,5	7,4	3,2	4,3	74,5
<i>dont SNCF</i>	0,9	-5,7	7,6	3,4	4,4	64,5
<i>TGV</i>	8,3	4,5	15,7	11,3	11,0	30,6
<i>dont RATP</i>	0,0	-11,7	7,0	1,7	3,6	9,3
Tr. aériens	3,3	0,2	8,4	-0,1	5,2	14,5
<b>Ensemble</b>	<b>3,1</b>	<b>1,0</b>	<b>2,1</b>	<b>1,8</b>	<b>3,2</b>	<b>840,1</b>

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

### GRAPHIQUE 3.10

#### Transports intérieurs de voyageurs

base 100 en 1990



Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

rythme d'ensemble (+ 1,9 % en moyenne de 1990 à 1995), alors que le transport ferroviaire, qui avait enregistré un recul sensible (- 2,7 % en moyenne sur la période), ne contribuait pas à la croissance d'ensemble.

Le transport par autocars et autobus, quasiment stable en longue période, progresse légèrement en 1998.

#### Le transport ferroviaire

La reprise qui s'ébauchait en 1997 dans les transports ferroviaires de voyageurs s'est confirmée en 1998 ; la fréquentation (mesurée en voyageurs-kilomètres) a progressé de 4,9 % sur l'ensemble du réseau principal en 1998, après + 3,8 % en 1997. Cette évolution est essentiellement imputable au réseau TGV (+ 11,0 %). La progression du réseau nord-Europe reste vive (+ 16,1 % en 1998), Eurostar progresse de 6,2 %, tandis que Thalys, qui effectue sa montée en régime, progresse de 46,3 %.

Les réseaux plus anciens ont continué à progresser (+ 8,9 % pour le sud-est et + 6,5 % pour l'Atlantique). En effet, à la croissance tendancielle, induite par l'introduction de nouvelles cadences et la mise en service de voitures duplex, se sont ajoutés les effets d'événements plus conjoncturels comme la grève d'Air France en juin et la coupe du monde de football. De plus, la nouvelle politique tarifaire (simplification du système de facturation et baisse de certains tarifs), mise en place au cours de l'année 1997, commence à porter ses fruits.

Sur le réseau principal hors TGV, perturbé en fin d'année par des grèves dans certaines régions, la fréquentation est en recul de 1,8 % par rapport à 1997. Cependant, le réseau des trains express régionaux (TER) progresse de 2,1 %, l'expérience de régionalisation mise en place depuis un an dans six régions ayant entraîné l'amélioration de l'offre et la relance des dessertes régionales.

#### Les transports collectifs urbains

En région parisienne, la reprise s'est confirmée. Elle a même marqué une accélération sur les lignes exploitées par la RATP dont la fréquentation, exprimée en voyageurs-kilomètres, a augmenté pour l'ensemble du réseau de 3,4 % en 1998, après + 2,4 % en 1997.

Plusieurs facteurs expliquent en partie ces bons résultats : une bonne année touristique, l'effet " Mondial ", le dynamisme des quartiers d'affaires, celui de la consommation également, qui favorise les déplacements le week-end pour les achats et les loisirs, la mise en place à la rentrée d'une politique tarifaire attractive pour les jeunes (Imagine'R).

Sur le réseau ferré (près de 80 % des transports totaux de la RATP), la reprise s'est accélérée (+ 3,6 % en 1998), sur le réseau express régional comme sur le métro (respectivement + 3,7 % et + 3,6 % en 1998). La progression a été moins soutenue sur le réseau banlieue de la SNCF (+ 1,2 % en 1998), perturbé à l'automne par des problèmes de sécurité et des mouvements de grève.

Sur le réseau de surface de la RATP, la hausse de la fréquentation (+ 2,8 % en 1998), a connu un ralentissement d'ensemble, particulièrement marqué dans Paris intra-muros où la fréquentation n'a progressé que de 0,6 % en 1998, par suite de mouvements de personnel liés à l'insécurité et surtout de difficultés de circulation. En banlieue, la fréquentation des lignes en site propre (tramway et trans-Val-de-Marne, qui représentent maintenant près de 5 % du réseau de surface) a augmenté de 33,6 % en 1998, du fait de l'exploitation en année pleine du " Tram-Val-de-Seine ".

TABLEAU 3.6

#### La fréquentation des réseaux de transport collectif de province

	1994	1995	1996	1997	1998
Nombre de voyages (millions)					
ensemble	1602,1	1547,8	1533,3	1534,2	1566,6
> 300 000 hb	966	952	941	943	979

Source : DTT/Certu

Note : jusqu'en 1996, la ligne " ensemble " de ce tableau porte sur 102 réseaux de transport en commun de province. Pour les années suivantes, les évolutions d'une année sur l'autre sont calculées sur le champ constant des réseaux ayant répondu à l'enquête pour les deux années.

En province, la fréquentation des transports publics urbains s'est également améliorée, tant pour les transports de surface que pour le métro. Pour certains réseaux, cette évolution est due en partie à l'effet mécanique des grèves de janvier 1997. Elle peut également s'expliquer par l'amélioration de l'offre de services : augmentation de l'offre aux heu-



res creuses, le soir et le week-end, mise en place de services de minibus, élargissement de la gamme tarifaire (développement des tarifs jeunes, mise en place de tarifs intermodaux).

### Le transport aérien

La situation du marché transport aérien intérieur n'a pas subi de changement majeur en 1998 par rapport à 1997. Le nombre de passagers intérieurs augmente de 5,2 %. Mais cette progression est beaucoup plus forte sur les liaisons transversales (+ 12,5 %) que sur les radiales avec Paris (+ 3,5 %), soit une prolongation du phénomène déjà observé en 1997.

TABLEAU 3.7  
Évolution de demande sur les liaisons intérieures  
(en milliers de passagers)

	1996	1997	1998	1998/1997
Radiales	19 593	19 194	19 864	3,5%
Transversales	4 151	4 532	5 098	12,5%
Total	23 744	23 726	24 962	5,2%
4 radiales DOM	2 671	2 819	2 893	2,7%

Source : DGAC

En fait, comme en 1997, la croissance de l'activité passagers des aéroports provinciaux exprimée en nombre de passagers (+ 8,4 %) est plus vive que celle d'Aéroports de Paris (+ 5,4 %). La part des passagers des liaisons intérieures transversales, dans le total des passagers intérieurs, reste minoritaire même si elles atteignent maintenant un cinquième. La croissance des voyageurs sur les radiales intérieures déjà évoquée reste faible. Il apparaît donc que la croissance de l'activité internationale

TABLEAU 3.8  
Évolution de l'activité des aéroports métropolitains

	Passagers Niv. 1998 98/97 (%) (milliers)	Mouvements 98/97 (%)
Paris	5,4%	63 397 4,9%
dont : international	6,8%	40 500 3,9%
intérieur	3,1%	22 897 6,7%
Nice	9,4%	8 006 11,3%
Marseille	3,6%	5 526 4,5%
Lyon	5,7%	5 095 9,5%
Toulouse	7,4%	4 606 8,8%
Bâle-Mulhouse	13,3%	2 917 15,1%
Bordeaux	7,8%	2 731 8,3%
Sous-total (hors Paris)	7,5%	28 882 9,9%
Total 20 suivants	9,2%	13 943 9,3%
Autres province	17,8%	1 958 21,1%
Total province	8,4%	44 783 11,0%
Total métropole	6,7%	108 180 8,5%

Source : DGAC  
nd : non disponible.

des aéroports provinciaux, maintient un rythme soutenu. Elle progresse de 12,8 % quand celle de Paris ne progresse que de 6,8 % (soit 8,2 % au total).

Contrairement aux années antérieures récentes, la croissance du nombre de passagers locaux de Paris (5,4 %) est légèrement supérieure à la croissance du nombre de mouvements en 1998 (4,9 %) mais ce changement n'est nullement observé dans les aéroports provinciaux où le nombre de mouvements continue à croître plus vivement. Néanmoins, l'écart entre ces rythmes de croissance s'est souvent fortement réduit par rapport aux trois années antérieures.

Les croissances du nombre de passagers et du nombre de mouvements sont souvent plus élevées dans les petits aéroports.

La croissance de l'activité passagers des aéroports reste néanmoins diversifiée. Celle de Bâle-Mulhouse progresse de 13,3 % quand Marseille ne réalise que 3,6 %. Comme en 1997, celle de Nice avoisine 10 %. Nantes atteint 16,3 % et enfin Clermont-Ferrand progresse de 22%, après une hausse de 30 % en 1997, s'intercalant ainsi au seizième rang dans la hiérarchie des aéroports métropolitains; entre Toulouse et Biarritz.

TABLEAU 3.9  
Évolution de la demande sur les principales liaisons intérieures radiales  
(en milliers de passagers)

Paire de villes (2 sens)	1996	1997	1998	98/97 (%)
Paris Nice	3 059	3 053	3 118	2,1%
Paris Toulouse	2 642	2 681	2 749	2,5%
Paris Marseille	2 682	2 744	2 721	-0,8%
Paris Bordeaux	1 520	1 450	1 509	4,0%
Paris Strasbourg	1 242	1 208	1 225	1,4%
Paris Montpellier	1 178	1 113	1 209	8,6%
Paris Lyon Satolas	759	743	705	-5,2%
Paris Bâle-Mulhouse	596	639	652	2,1%
Paris Toulon-Hyères	733	569	628	10,4%
Paris Biarritz	495	523	579	10,6%
Paris Pau	455	449	480	7,0%
Paris Brest	456	455	470	3,4%
Paris Perpignan	451	395	448	13,5%
Paris Ajaccio	334	338	385	13,9%
Paris Nantes	354	298	314	5,3%
Paris Clermont Fd	256	281	299	6,5%
Paris Bastia	255	256	270	5,4%
Paris Nîmes	301	259	245	-5,4%
Paris Grenoble	250	228	220	-3,4%
Paris Lorient	199	179	178	-0,4%

Source : DGAC

L'activité des compagnies métropolitaines résidentes mesurée en passagers-kilomètres transportés (pkt) augmente 4,6 % en 1998 alors que le nombre de passagers progresse de 5,6 %. Cette croissance en pkt est inférieure à la moyenne observée (7 %) pour les compagnies de l'AEA (Association européenne des compagnies de l'aviation civile). Celle

des compagnies autres que Air France avec une croissance de 6,2 % du nombre de pkt affiche un rythme supérieur à celui de l'ensemble du groupe Air France (4,1 %). L'écart est beaucoup plus important mesuré en nombre de passagers (respectivement 16,1 % contre 1,5%) du fait d'un fort développement de l'activité long courrier. Le groupe Air France (avec Air Inter, à l'époque), effectuait 82 % des pkt de l'ensemble des compagnies métropolitaines en 1992 ; après l'ouverture des lignes à la concurrence, il n'en réalise plus que 72 % six ans plus tard. Mais il n'a baissé que de 0,7 point en deux ans, soit une récente stabilisation, grâce notamment, au programme navette.

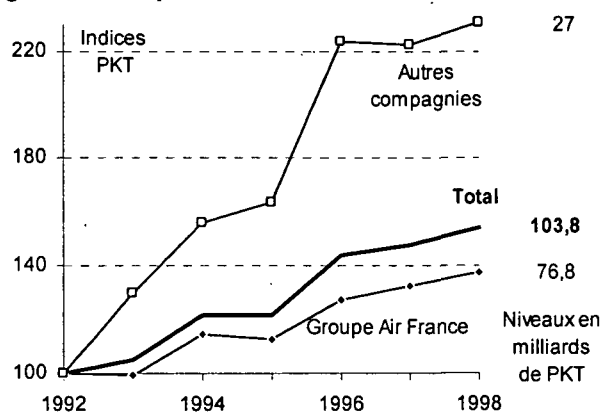
L'évolution de l'activité passager de la compagnie Air France paraît assez différenciée sur l'international et l'intérieur. L'activité intérieure reste stable, enrayant ainsi la décreue de 1997 qui était aussi due aux mouvements sociaux. Néanmoins, en transport intérieur, la baisse de l'activité " affrètement " au profit d'Air France (comptabilisée en activité Air France) qui a été en partie remplacée par l'activité " franchise " (comptabilisée en activité de la compagnie franchisée) relativise la stagnation intérieure. Cela explique la forte croissance de l'activité de la compagnie Brit'Air (cf. tableau 3.10). Pour les autres compagnies résidentes, les évolutions de l'activité mesurée en passagers-kilomètres transportés apparaissent contrastées. La baisse de 12,4 % de Corsair résulte de l'abandon de certaines dessertes. L'activité d'AOM, compagnie qui vient d'être rachetée par la Swissair, a augmenté de 13,7 %. De même l'ensemble Air Liberté + TAT enregistre une forte croissance (+ 20,3 %), ainsi que Air Littoral (+ 23,3 %) qui tire partie de ses accords avec Lufthansa. Enfin, la forte croissance de Regional se poursuit avec 22,1 % en 1998. Notons l'apparition des compagnies Aérolyon et Star Airlines qui arrivent en cinquième et sixième position si on compte Air France et Air Charter comme une seule compagnie. Les compagnies résidant en Outre-mer (DOM + TOM) ont, par contre, vu leur activité baisser de 14 % en pkt, et de 7,7% en nombre de passagers.

**TABEAU 3.10**  
**Évolution de l'activité des principales compagnies**

Compagnie	Passagers		PKT	
	Niv.1998 (milliers)	98/97 %	Niv.1998 (millions)	98/97 %
Groupe Air France	34 903	1,5%	76 806	4,1%
AOM	3 625	2,2%	10 796	13,7%
Corsair	1 590	-9,3%	8 507	-12,4%
Air Liberté+TAT	4 297	27,3%	4 958	20,3%
Aérolyon	166	39,1%	1 103	32,1%
Star Airlines	555	18,7%	1 151	5,9%
Air Toulouse	527	3,3%	697	5,3%
Air Littoral	1 098	19,3%	547	23,3%
Brit'Air	897	77,8%	486	93,0%
Regional	824	26,9%	409	22,1%

Source : DGAC

**GRAPHIQUE 3.11**  
**Évolution de l'activité des principales compagnies métropolitaines**



Source : DGAC

PKT : passagers-kilomètres transportés ou voyageurs-kilomètres.

## LES PASSAGERS MARITIMES

Sur les liaisons trans-Manche et pour l'ensemble des neuf ports concernés, le nombre de passagers a diminué de 8,3 % en 1998 par rapport à 1997 pour les raisons évoquées (incendie du tunnel). Il n'y a pratiquement plus de passagers à Dunkerque en raison du transfert des lignes sur Calais. La baisse est de presque 10 % à Calais, elle atteint 17 % à Dieppe et 13 % au Havre. Par contre, on observe des hausses à Cherbourg (+ 15,6%), St-Malo (+ 10 %) et Boulogne (+ 4,3 %).

Pour les armateurs intervenant dans le transport de passagers par ligne régulière de cabotage national (liaisons continent-Corse) ou international (Italie et Afrique du Nord), l'activité 1998 a constitué une année de développement : l'ensemble de ce marché a progressé en effet respectivement de 14 % et 18 % pour les passagers et les voitures accompagnées. Sur les liaisons Corse-continent, les armateurs ont transporté 1,465 million de passagers et 450 000 voitures, soit une progression de 14 % et 12 %, deuxième année de fort redémarrage permettant d'effacer dix ans d'effritement progressif. Les prix sont restés stables pour la clientèle et ont progressé de 2 % pour les véhicules.

Sur les liaisons internationales (Italie-Corse et France-Algérie et Tunisie) des incidents survenus en saison estivale à des navires ont quelque peu pénalisé les armateurs français sur un marché par ailleurs en forte progression : le marché Italie-Corse a progressé de 15 % et 20 % atteignant 976 000 passagers et 366 000 voitures, celui de l'Afrique du Nord de 12 % pour les deux catégories, à 510 000 et 170 000 respectivement, du fait de la stagnation de la destination tunisienne.

Les armateurs français ont eu pour leur part depuis l'Italie une clientèle en baisse de 10 % (en termes de passagers) et 15 % (en termes de voitures) ; sur l'Algérie et la Tunisie, en y incluant la nouvelle ligne desservant cette dernière depuis Gênes et ouverte en 1997, un bon maintien des parts de marché a été assuré sur l'Algérie mais avec des concessions tarifaires alors que le léger recul sur la Tunisie a pu être compensé en recettes par une hausse de prix pour les véhicules.

Sur l'ensemble des liaisons régulières de transport de passagers en Méditerranée où sont présents les armateurs français, l'activité a finalement progressé de 12 % et 9 % respectivement pour atteindre 1,687 million de passagers et 515 milliers de voitures accompagnées.

## BILAN DE LA CIRCULATION

Après le redressement observé en 1997, la circulation globale a continué de progresser en 1998 avec un taux de croissance de 3,2 %<sup>(2)</sup>. Cette hausse a été plus marquée pour les voitures particulières et les poids lourds et la croissance du trafic est particulièrement forte sur le réseau des autoroutes (+ 5,9 %). Le parc de véhicules a augmenté de 2,5 % en 1998 après + 1,9 % en 1997. Les ventes de carburants ont globalement augmenté de 2,5 %, après une hausse de 1,7 % en 1998.

### Forte croissance du parc de véhicules

La progression du parc de véhicules a été beaucoup plus forte en 1998 qu'en 1997. Pour les voitures particulières, le parc s'est accru au cours de l'année de 2,5 %. Les immatriculations de voitures particulières ont progressé de 13,5 % en 1998, après la baisse de 1997 consécutive à l'arrêt de la prime à la casse. La progression des immatriculations est plus forte pour les voitures à essence (+ 15 %) que pour les voitures Diesel (+ 9 %), ce qui n'empêche pas la poursuite de la diésélisation du parc. Cela tient à la structure du parc, plus récent pour les voitures Diesel et à la plus grande longévité de celles-ci. Le taux de diésélisation du parc des voitures particulières est ainsi passé de 30,0 % en 1997 à 31,5 % en 1998.

La progression du parc de voitures particulières provient principalement d'achats de "deuxièmes voitures", en lien avec la progression de la consommation des ménages. Selon l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie des ménages, la proportion des ménages multimotorisés est passée de 27 % à 29 % alors que celle des ménages possédant au moins une voiture reste stable à 78 %. En moyenne annuelle, le parc a progressé de 2,5 % pour les voitures particulières, de 2,7 % pour les véhicules utilitaires légers et reculé de 0,5 % pour les poids lourds.

### Progression du kilométrage unitaire

En 1997, la distance moyenne parcourue par les véhicules immatriculés en France avait été stable alors qu'en 1998 elle a progressé plus rapidement (+ 0,6 %). On observe une baisse du kilométrage

(2) Le bilan de la circulation routière ne présente pas directement des données d'observation mais constitue 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 1997 a fait l'objet d'une réestimation en raison de la révision du chiffrage du parc automobile.

unitaire de 0,7 % des voitures à essence et une stabilité pour les voitures Diesel. Ce paradoxe apparent s'explique par la poursuite de la diésélisation du parc automobile : en effet, le parc de voitures Diesel, dont le kilométrage moyen est plus élevé, augmente 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 (+ 2,6 %), en liaison avec la reprise de l'activité économique et, en particulier, de la production industrielle.

### Augmentation soutenue de la circulation globale

La conjonction de la forte croissance du parc et de la reprise des parcours moyens aboutit à une progression du taux de croissance de la circulation routière des véhicules usuels immatriculés en France plus soutenue en 1998 qu'en 1997, passant de 2,0 % en 1997 à 3,1 % en 1998 (+ 3,2 % si l'on prend en compte les véhicules divers et les véhicules étrangers). Cette évolution est cohérente avec le fort accroissement enregistré cette année sur le réseau routier national (+ 4,3 %) et, en particulier, sur les autoroutes concédées (+ 5,2 %).

Pour les voitures particulières, la croissance moyenne de 3,1 % (après 1,9 % en 1997) recouvre toujours des évolutions très différenciées entre les motorisations gazole et essence (respectivement + 7,3 % et - 0,2 %). En outre, la reprise de l'activité des transports routiers de marchandises s'est traduite par des trafics en augmentation pour les poids lourds (+ 2,6 %). De même, la progression de la circulation des véhicules utilitaires légers est estimée à + 3,4 %. Enfin, le trafic de véhicules légers étrangers (voitures particulières et véhicules utilitaires légers confondus) augmente de façon soutenue (+ 4,0 %) quoique à un rythme plus faible qu'en 1997 (+ 10,2 %).

### Reprise de la circulation sur tous les réseaux

Les comptages sur le réseau national (routes nationales et autoroutes) font état d'une forte progression de la circulation de + 4,3 % (après + 3,2 % en 1997), avec notamment une croissance de + 5,9 % pour les seules autoroutes (après + 4,0 % en 1997). L'augmentation de la circulation locale serait également sensible par rapport à celle enregistrée en 1997, comme en témoigne la circulation en zone agglomérée de l'Ile-de-France<sup>(3)</sup> (+ 1,7 % en 1998 après + 0,5 % en 1997).

(3) La zone agglomérée de l'Ile-de-France s'entend entre le périphérique et la francilienne, hors Paris intra-muros et périphérique, où la circulation est inchangée depuis de nombreuses années.

TABLEAU 3.11

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

1998/1997	Parc moyen (%)		Parcours moyen (%)		Circulation (%)		Conso unitaire %	Conso totale %
	98/97	97/96	98/97	97/96	98/97	97/96		
<b>Voitures particulières</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,0%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,1%</b>	<b>1,9%</b>	<b>-0,6%</b>	<b>2,5%</b>
essence	0,5%	-0,3%	-0,7%	-1,1%	-0,2%	-1,4%	-0,4%	-0,6%
Diesel	7,3%	7,6%	0,0%	-1,0%	7,3%	6,5%	0,0%	7,3%
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>2,7%</b>	<b>2,0%</b>	<b>0,7%</b>	<b>0,3%</b>	<b>3,4%</b>	<b>2,3%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,4%</b>
essence	-2,7%	-3,3%	-0,6%	-0,7%	-3,3%	-4,0%	-0,2%	-3,5%
Diesel	5,0%	4,5%	0,1%	-0,5%	5,1%	4,0%	-0,2%	4,9%
<b>Poids lourds et véh. &gt; 5t PTCA</b>	<b>-0,4%</b>	<b>0,2%</b>	<b>2,8%</b>	<b>0,8%</b>	<b>2,4%</b>	<b>1,0%</b>	<b>-0,1%</b>	<b>2,3%</b>
<b>Total véhicules usuels</b>	<b>2,5%</b>	<b>1,9%</b>	<b>0,6%</b>	<b>0,0%</b>	<b>3,1%</b>	<b>2,0%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>2,6%</b>
Véhicules divers					2,2%	2,0%	-0,5%	1,7%
Véhicules étrangers					4,0%	9,9%	0,0%	4,0%
<b>TOTAL GENERAL</b>					<b>3,2%</b>	<b>2,4%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>2,7%</b>
<b>Achats aux frontières</b>								8,5%
<b>Ventes totales (CPDP)</b>								2,5%

#### Atténuation de la baisse des consommations unitaires

Les consommations unitaires ont sensiblement baissé en moyenne annuelle (- 0,5 % en 1998 après - 0,7 % en 1997). Cette évolution 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

diésélisation du parc, les véhicules Diesel consommant moins que les véhicules à essence. Par ailleurs, la consommation unitaire des voitures Diesel est stable et celle des voitures essence ne diminue que de 0,4 %.

Le vieillissement du parc se poursuit en raison de la plus grande longévité des modèles produits au début de la décennie. L'âge moyen du parc est de 7,2 ans d'après le Comité des constructeurs français d'auto-

TABLEAU 3.12

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

1998	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
<b>Voitures particulières</b>	26 450	14,5	383,1	7,6	29 041	26 889
dt essence	18 131	11,4	207,3	8,3	17 106	14 953
dt Diesel	8 319	21,1	175,7	6,8	11 936	11 936
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	4 822	17,2	83,2	9,7	8 091	8 091
dt essence	1 404	11,2	15,7	8,7	1 376	1 376
dt Diesel	3 418	19,7	67,4	10,0	6 715	6 715
<b>Poids lourds et véh. &gt; 5t PTCA</b>	619	38,4	23,7	34,3	8 151	8 502
<b>Total véhicules usuels</b>	31 890	15,4	490,0	9,2	45 284	43 482
Véhicules divers			11,3	22,5	2 539	2 539
Véhicules étrangers			29,9	12,1	3 626	3 626
<b>TOTAL GENERAL</b>			531,1	9,7	51 449	49 647
<b>Essence</b>			250,2	<b>Essence</b>	21 424	19 271
<b>Gazole</b>			280,9	<b>Gazole</b>	30 025	30 376
<b>TOTAL GENERAL</b>			531,1	<b>TOTAL CPDP</b>	51 449	49 647
<b>Livraisons totales (CPDP)</b>	49 895			<b>Achats aux frontières</b>		-1 802
<b>Ecart Livraisons-Ventes</b>	248			(Solde extérieur = Ventes - Consommation)		

**TABLEAU 3.13**  
**Circulation par catégorie de réseau**

	1997	1998	97/96	98/97
	Mds de véh-km		%	%
Autoroutes concédées	56,6	59,5	4,6%	5,2%
Autres autoroutes	35,0	37,4	3,0%	6,9%
<b>Total autoroutes</b>	<b>91,5</b>	<b>96,9</b>	<b>4,0%</b>	<b>5,9%</b>
Routes nationales	86,3	88,6	2,3%	2,7%
<b>Réseau national</b>	<b>177,9</b>	<b>185,5</b>	<b>3,2%</b>	<b>4,3%</b>
Réseau local urbain	132,8	135,0	0,5%	1,7%
Autres routes	204,3	210,6	3,3%	3,1%
<b>TOTAL</b>	<b>514,9</b>	<b>531,1</b>	<b>2,4%</b>	<b>3,2%</b>

Sources : ASFA, SETRA, DAE/SES

mobiles (CCFA). Cela explique que les gains de consommation des nouveaux modèles ont peu d'effet sur l'ensemble du parc.

#### **Progression plus rapide des ventes que des livraisons de carburants**

L'accroissement de la consommation de carburants sur le territoire national en 1997 (+ 2,6 %) correspond aux résultats sur la distribution des carburants enregistrée par le Comité professionnel du pétrole (CPDP) en ce qui concerne les ventes (+ 2,5 %). Cette évolution recouvre des fluctuations opposées des ventes d'essence (- 0,6 %) et de gazole (+ 4,5 %).

Les achats aux frontières corrélatifs sont d'environ 1,8 million de mètres cubes, soit une augmentation de 8,5 % par rapport au chiffre de 1997.

Le Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra) a publié en janvier 1999 les résultats du " sondage de circulation sur le réseau routier national " réalisé en 1990 puis en 1996-1997. Il s'agit d'une approche différente de celle du bilan de la circulation. En effet, alors que le bilan de la circulation présente une analyse annuelle de la structure de la circulation par type de carburants, l'étude du Setra a privilégié une approche plus structurelle par type de véhicules.

Le Setra présente les résultats de deux opérations de recueil de données sur le réseau routier national en 1990 et en 1996-1997. Ils sont articulés autour de trois thèmes : l'importance et la composition du trafic selon la catégorie des véhicules ; l'importance et la composition du trafic selon l'origine des véhicules ; le trafic et sa composition selon les itinéraires ou les régions.

Source : Structure du trafic sur le réseau routier national - Analyse et évolution, Setra, janvier 1999.

#### **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 des taux d'accidents.

Contrairement aux comptages sur les réseaux routiers, qui ne sont pas exhaustifs (en particulier sur les routes départementales et communales), le bilan présenté ici part de données globales relatives aux parcs de véhicules et aux ventes de carburants. Ces données sont confrontées à des kilométrages annuels moyens et des consommations unitaires estimés à partir d'enquêtes réalisées par la SOFRES et SECODIP.

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 les véhicules selon qu'ils sont à moteur à essence ou Diesel, et cela selon la double formule :

Pour les véhicules immatriculés en France :

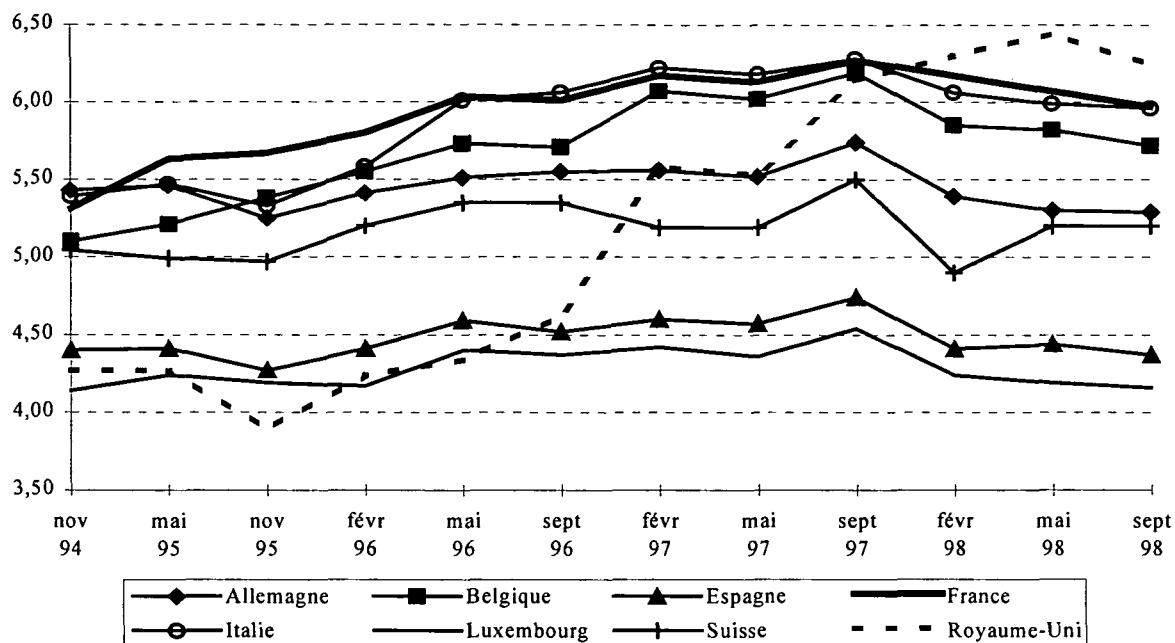
$$\text{Parc (F)} \times \text{Kilométrage annuel moyen (en France)} = \text{Circulation (F)}$$

Pour l'ensemble des véhicules roulant en France :

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

GRAPHIQUE 3.12

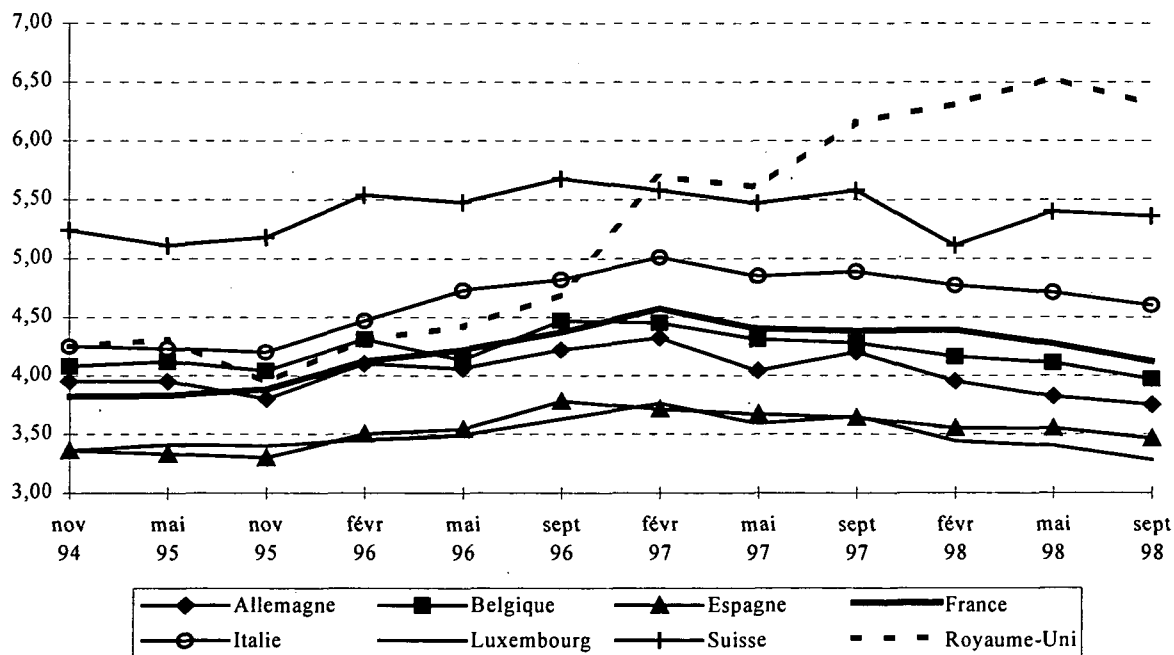
Prix de l'eurosuper sans plomb en Europe (en francs, aux taux de change courants)



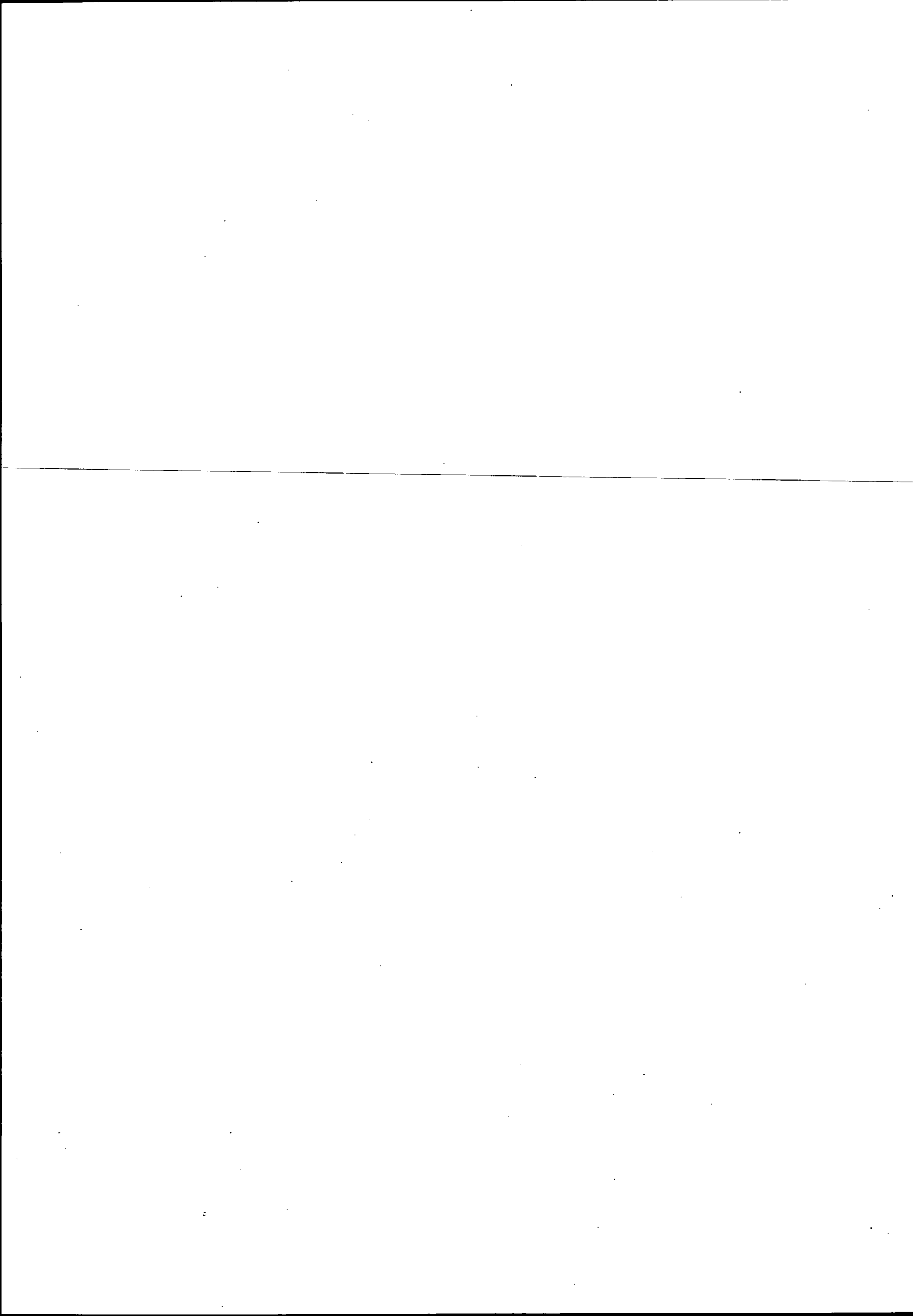
Source : CPDP

GRAPHIQUE 3.13

Prix du gazole en Europe (en francs, aux taux de change courants)



Source : CPDP





## LES PRIX ET LES COÛTS

*En 1998, les prix de la production de la branche transport augmentent encore de 1%. Pour la première fois depuis le début de la décennie, les prix des services de transport ont globalement augmenté plus vite que ceux de la production de l'ensemble des biens et services marchands.*

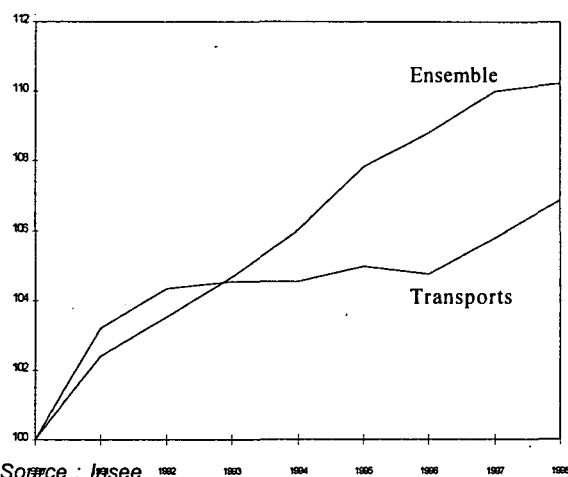
*Les prix des transports de voyageurs augmentent plus rapidement en 1998 que l'ensemble des prix à la consommation, la progression la plus forte concernant les transports urbains et aériens.*

*Les prix du transport routier de marchandises n'ont pas augmenté en 1998 alors que les coûts ont profité de la baisse du prix des carburants.*

### LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1998

Les prix du transport sont en augmentation sensible en 1998 (+ 1,0 %). L'écart relatif entre ces derniers et les prix de l'ensemble des branches marchandes est à présent positif (+ 0,8 %) (cf. graphique 4.1 et tableau 4.1), contribuant ainsi à un rattrapage des prix des transports, qui avaient pris un certain retard au début des années quatre-vingt-dix. Les prix des consommations intermédiaires (+ 0,4 %) ont peu augmenté en 1998, principalement à cause de la baisse du prix des carburants. La progression des prix de la production, plus rapide que celle des consommations intermédiaires, permet la poursuite du redressement du prix de la valeur ajoutée (+ 1,6 % après + 1,1 % en 1997).

GRAPHIQUE 4.1  
Prix de la production de la branche des transports et des autres branches (indice 100 en 1990)



Source : Insee

TABEAU 4.1  
Évolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des CI de la branche transports (en %)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Transport</b>						
Cons. intermédiaire	0,8%	0,6%	0,3%	2,7%	1,0%	0,4%
Valeur ajoutée	-0,3%	-0,5%	0,5%	-3,0%	1,1%	1,6%
Production (1)	0,2%	0,0%	0,4%	-0,2%	1,0%	1,0%
<b>Energie</b>						
Production (1)	0,6%	-1,5%	-0,3%	4,1%	2,7%	-6,4%
<b>Ensemble</b>						
Production (1)	1,1%	1,3%	1,7%	0,9%	1,1%	0,2%

(1) production au prix de base

Source : Insee

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

Plusieurs méthodes sont utilisées par les comptes 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.

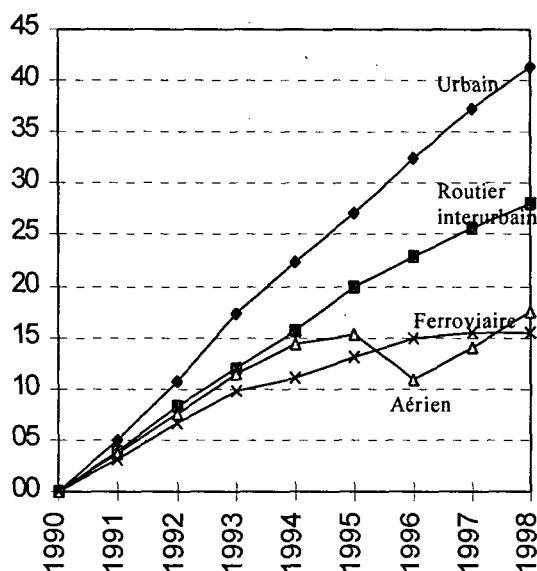
## LES PRIX DES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

En 1998, les prix des transports de voyageurs connaissent une hausse (+ 1,8 %) supérieure à celle de l'indice général des prix à la consommation (+ 0,7 %). Depuis le début de la décennie, les prix des transports de voyageurs auront augmenté de 6,6 % de plus que l'inflation. Les prix des transports ferroviaires n'ont pas augmenté en 1998 (- 0,1 %), alors qu'ils croissaient à un rythme annuel proche de 2 % depuis 1990. L'augmentation des prix des transports collectifs urbains reste encore élevée en 1998 (+ 3,1 %). Pour le transport aérien, c'est la deuxième année de progression des prix après la chute de 1996. Les prix ont même rattrapé le niveau qu'ils avaient atteint en 1995, avant la déréglementation. Les prix des transports maritimes baissent en moyenne presque aussi fortement en 1998 qu'ils avaient augmenté en 1997.

TABLEAU 4.2  
Prix à la consommation dans les transports  
indice 100 en 1990

	1995	1996	1997	1998	98/97
<b>Services de transport</b>					<b>%</b>
Ensemble	117,3	118,7	121,5	123,7	1,8
Ferroviaires	113,1	114,9	115,5	115,4	-0,1
Urbains et suburbains	127,1	132,4	137,2	141,4	3,1
Routiers interurbains	119,9	122,8	125,6	128,0	1,9
Taxis et autres terrestres	121,0	124,1	126,8	129,6	2,2
Aériens	115,3	110,8	114,0	117,5	3,1
Maritimes	120,9	115,2	129,2	118,7	-8,1
<b>Prix à la consommation</b>	<b>111,6</b>	<b>113,8</b>	<b>115,2</b>	<b>116,0</b>	<b>0,7</b>
Prix relatif des transports	105,1	104,3	105,5	106,6	1,1

GRAPHIQUE 4.2  
Évolution des prix des transports collectifs  
(base 100 en 1990)



### 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 l'ensemble des ménages.

La publication est faite au niveau de 265 postes détaillés. Les prix des services de transports sont appréhendés à 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). A partir de janvier 1999, l'Insee publie un nouvel indice base 100 en 1998 avec une couverture sectorielle élargie notamment dans les services.

## LES PRIX DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Les prix du transport de marchandises sont restés stables en 1998, tant pour le transport par route (- 0,2 %) que pour le transport ferroviaire (+ 0,1 %). Ce dernier est présenté ici comme le produit moyen (y compris recettes annexes) par tonne-kilomètre de fret transporté. Le transport ferroviaire est moins cher - en moyenne - que le transport routier, mais l'écart est plus faible qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous. En effet, pour des distances et des chargements analogues au fret ferroviaire, le prix routier est de 30 centimes par tonne-kilomètre (cf. tableau A4.1 en annexe).

Les prix du transport de marchandises sont restés stables en 1998, tant pour le transport par route (- 0,2 %) que pour le transport ferroviaire (+ 0,1 %). Ce dernier est présenté ici comme le produit moyen (y compris recettes annexes) par tonne-kilomètre de fret transporté. Le transport ferroviaire est moins cher - en moyenne - que le transport routier, mais l'écart est plus faible qu'il apparaît dans le tableau ci-dessous. En effet, pour des distances et des chargements analogues au fret ferroviaire, le prix routier est de 30 centimes par tonne-kilomètre (cf. tableau A4.1 en annexe).

TABLEAU 4.3  
Prix des transports terrestres de marchandises  
(en centimes par tonne-kilomètre)

	1995	1996	1997	1998	98/97
<b>Transport routier de marchandises</b>					
ensemble	55,2	54,9	55,5	55,4	-0,2%
dont zone longue	47,9	47,7	48,7	48,5	-0,2%
<b>Transports ferroviaires</b>					
produit moyen	23,3	23,5	22,8	22,8	+0,1%
<b>Navigation intérieure</b>					
produit moyen	20,1	21,2	22,3	19,8	-11,1%

Source : SES, SNCF, Voies navigables de France

La baisse du produit moyen du transport fluvial est un effet de structure : les prix concernant les produits en progression (charbon,...) étant plus faibles. Les prix du fret maritime, après une bonne année 1997, sont de nouveau en baisse en 1998 sur la quasi-totalité des segments de marché, principalement sous l'effet de la chute de la demande du transport vers les pays du sud-est asiatique liée à la baisse des importations de ces pays. Les taux d'affrètement au voyage du vrac sec baissent de 8,4 %. Cette baisse s'est accompagnée d'une diminution des volumes d'affrètement à temps de 27 %, signe d'anticipation d'une baisse des prix. Les taux de fret des produits pétroliers sont aussi en recul (- 18 %). Le taux de fret des lignes régulières baisse également (- 4 %), y compris pour les conteneurs.

Les prix des navires neufs sont également en baisse, sous l'effet des dévaluations des monnaies des principaux pays constructeurs : Corée et Japon.

**TABLEAU 4.4**  
**Prix du transport maritime**

	1991	1995	1996	1997	1998	98/97 (%)
Lignes régulières						
ensemble	100,0	93,9	93,4	96,7	92,7	-4,1
- dont conteneurs	100,0	92,8	90,5	90,6	86,5	-4,6
Pétrole brut (navires de 75 000 à 150 000 tonnes)						
- Wordscale	100,0	96,3	109,2	110,8	90,7	-18,1
Vrac sec						
Affrètements au voyage	100,0	119,7	80,7	79,0	72,4	-8,4
Affrètement à temps (1)	100,0	103,6	73,2	84,3	61,8	-26,7
Prix des navires neufs (millions de \$ courants-indices)						
- pétroliers(2)	100,0	88,3	89,0	86,0	77,9	-9,4
- vraquiers(3)	100,0	86,0	89,0	85,1	79,1	-7,1
- porte-conteneurs(4)	100,0	87,6	89,8	91,4	76,0	-16,8

(1) indice de volume.

Sources :

- Lignes : Ministère des transports allemand (en DM)

- Vrac secs : Lloyd's Ship Manager et Biffex

- Navires : Fearnleys, (2) 250 kTPL bruts - (3) 120 kTPL (4) 2500 EVP.

### Route : stabilité des prix

L'indice d'ensemble des prix du transport routier de marchandises (par tonne-kilomètre transportée) est en très légère diminution (- 0,2 %) en 1998 par rapport à 1997.

Les prix du transport routier de la zone longue nationale diminuent de 0,7 %, compensant une augmentation de même ampleur en 1997. Les prix du transport international augmentent de 0,6 %.

Les prix du transport de proximité - à moins de 200 kilomètres - progressent de 0,4 %. C'est sur ce segment que l'unité de la tonne kilomètre est la moins pertinente, car la facturation de ce type de transport comprend des éléments qui ne sont pas liés au poids ou la distance (chargement, attentes).

**TABLEAU 4.5**  
**Prix des transports routiers de marchandises**  
(évolution en moyenne annuelle)

	1997	1998
<b>Prix à la tonne-kilomètre</b>		
France Zone Longue	1,0%	-0,7%
International Zone Longue	2,3%	0,6%
France Zone Courte	-1,0%	0,4%
<b>Ensemble</b>	<b>1,0%</b>	<b>-0,2%</b>
<b>Prix au véhicule-kilomètre</b>		
France Zone Longue	-0,3%	0,5%
International Zone Longue	2,9%	2,1%
France Zone Courte	-0,8%	1,6%
<b>Ensemble</b>	<b>0,3%</b>	<b>1,1%</b>

Source : SES - enquête TRM

Le tableau 4.5 et l'annexe A4.2 présentent également des prix au véhicule-kilomètre. La progression des prix au véhicule-kilomètre (+ 1,1 %) est supérieure à celle du prix des tonnes-kilomètres, indiquant une progression des poids des chargements et donc des gains de productivité. Par ailleurs, en terme de comparaison avec les coûts, le prix au véhicule-kilomètre est plus pertinent.

### Légère augmentation des coûts routiers

D'après les informations sur les coûts publiées par le Comité national routier (CNR), la baisse des prix du carburant au cours de l'année 1998 (- 5,7 % en moyenne annuelle) a permis de contenir la hausse des coûts de revient du transport routier, qui progressent moins vite que l'année précédente.

**TABLEAU 4.6**  
**Coûts des transports routiers de marchandises**  
(évolution en moyenne annuelle)

Poste budgétaire	poids	1997	1998
Carburant	16,9%	2,9%	-5,7%
Pneumatique	3,1%	0,0%	0,0%
Entretien-réparations	8,6%	3,3%	2,6%
Péages	3,4%	4,0%	3,4%
Salaires et charges	26,2%	4,7%	6,9%
Frais de route	7,1%	1,3%	0,7%
Assurances et taxes	4,3%	0,6%	1,6%
Renouvellement tracteur	9,7%	1,3%	0,0%
Renouv. semi-remorque	2,3%	0,0%	0,0%
Frais financiers	4,0%	-5,7%	3,4%
Frais généraux	14,3%	2,8%	1,9%
<b>Ensemble</b>	<b>100,0%</b>	<b>2,6%</b>	<b>1,7%</b>

Source : CNR

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

Le prix des pneumatiques est stable. Les coûts des péages et des réparations sont encore orientés à la hausse en 1998, mais avec des évolutions moins fortes qu'en 1997.

La progression des coûts salariaux (+ 6,9 %) est attribuable aux augmentations de fin 1997. Le coût d'amortissement du matériel (ici du tracteur et de la remorque savoyarde de quarante tonnes) n'a pas augmenté en 1998.

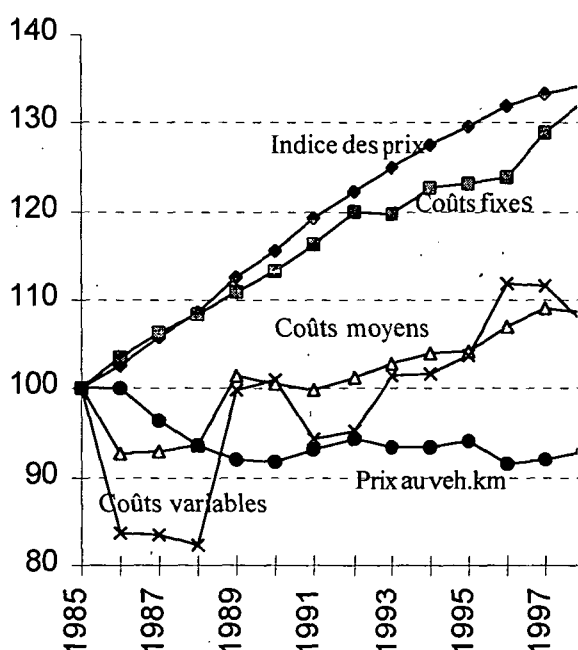
Au total, l'évolution relative des prix et des coûts durant l'année 1998 a été plus favorable aux entreprises de transports qu'en 1997 si l'on tient compte des gains de productivité tendancielle (augmentation du poids des chargements, réduction des retours à vide, vitesse accrue, plus grande utilisation des camions, etc.).

### L'évolution relative des prix et des coûts du TRM sur longue période

En confrontant l'indice des coûts du CNR avec l'indice des coûts que calculait la direction des transports terrestres (DTT), le SES a constitué des séries longues de coûts routiers.

Deux séries de coûts ont ainsi été reconstituées par pondération de chaque poste dans les coûts de revient d'un attelage de quarante tonnes composé d'un tracteur et d'une remorque savoyarde. L'un concerne les coûts fixes (amortissement des véhicules, assurances, ...) et l'autre les coûts variables liés aux distances parcourues (carburants, salaires, ...).

GRAPHIQUE 4.3  
Évolution des prix et des coûts du TRM



Source : SES - enquête TRM et DEE

Un coût moyen par kilomètre est obtenu à partir d'un kilométrage annuel moyen (120 000 km en 1998). L'évolution de ces coûts est comparée à l'indice des prix à la consommation et à l'indice des prix du transport routier (zone longue, prix au véhicule-kilomètre de plus de 17,5 tonnes).

Le graphique permet plusieurs constations.

Les coûts ont augmenté moins vite que l'indice général des prix, principalement à cause des coûts variables qui ont baissé en début de période (diminution des prix des carburants et des coûts salariaux avant le contrat de progrès).

Les coûts fixes ont augmenté au rythme de l'inflation. Les coûts moyens ont néanmoins augmenté plus vite que les prix du transport. Sur la période, le décrochage par rapport à l'indice général des prix est deux fois plus fort pour les prix que pour les coûts.

Cela ne permet cependant pas de conclure ipso facto à une dégradation de la rentabilité économique du transport : il faudrait intégrer dans l'analyse les gains de productivité physique du transport (augmentation du poids des chargements et réduction des retours à vide).

À titre indicatif, en 1998, le coût kilométrique de l'attelage de quarante tonnes " savoyarde " est de 6,40 francs. Le prix facturé hors taxes par véhicule-kilomètre pour les chargements lourds sur longue distance - correspondant à ce type de véhicule - est de 6,83 francs pour le transport national et de 6,70 francs pour le transport international (cf. annexe tableau A4.2).

On trouvera également dans les annexes du chapitre 4 des séries chronologiques sur les prix du transport routier (tableau A4.2) et un modèle explicatif des disparités de ces prix par type de transport et type de marchandise (annexe A4.3).

## LES ENTREPRISES

*L'amélioration des résultats observée en 1997 s'est poursuivie en 1998 pour la plupart des entreprises de transport. Dans les transports routiers de marchandises, le chiffre d'affaires a continué à progresser et l'amélioration des résultats se confirme.*

*Dans les transports collectifs urbains (RATP et réseaux de province), l'amélioration de la fréquentation a entraîné une progression du chiffre d'affaires.*

*L'amélioration du résultat net de la SNCF est due, pour une part, à la progression des recettes du trafic qui se poursuit. Par ailleurs, le transfert à Réseau ferré de France, lors de la création de cet établissement public, d'une part importante de la dette antérieure de la SNCF, allège fortement le résultat financier de celle-ci.*

*Pour les entreprises de transport aérien, l'année a été globalement moins favorable que 1997, notamment pour le groupe Air France qui a connu un mouvement social au mois de juin.*

*Les produits des sociétés d'autoroutes (péages essentiellement) ont augmenté en raison de l'accroissement de la circulation et du relèvement des tarifs. Leurs charges progressent également du fait de la prise en compte en année pleine de l'instauration d'une taxe domaniale payée par les sociétés concessionnaires.*

### Démographie des entreprises de transport

Les créations d'entreprises du secteur des transports ont diminué de 4,2 % en 1998, après une augmentation du même ordre de grandeur en 1997. Elles s'élèvent à 9 650 entreprises, soit 10,4 % du stock total. L'augmentation du nombre d'entreprises, amorcée en 1997, après une baisse en 1996, s'est poursuivie en 1998 (+ 0,7 %). Cet accroissement du nombre d'entreprises, alors que les créations sont en baisse, s'explique par une diminution notable des cessations (environ - 7 % entre 1997 et 1998).

Parallèlement, les défaillances, qui traduisent la mise en règlement judiciaire de l'entreprise sans aboutir obligatoirement à la cessation de l'activité de l'entreprise, ont fortement diminué en 1998 pour

TABLEAU 5.1  
Démographie des entreprises de transport

	1994	1995	1996	1997	1998
Créations	10636	10498	9642	10074	9650
évolution (%)	6,3	-1,3	-8,2	4,5	-4,2
Nombre d'entreprises*	91135	92991	91699	92091	92724
évolution (%)	0,9	2,0	-1,4	0,4	0,7
Défaillances	2389	1966	1906	2132	1790
évolution (%)	-8,8	-17,7	-3,1	11,9	-16,0

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

### Méthodologie

Les données d'activités présentées ici portent sur les entreprises dont l'activité principale relève des transports (divisions 60 à 63 de la nomenclature d'activité française, la 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 le plus souvent sans qu'il y ait eu défaillance de l'entreprise.

l'ensemble des transports (- 16 %). Cette baisse, faisant suite à une progression de 12 % en 1997, est à mettre en relation avec la reprise de l'activité en 1997 qui s'est prolongée en 1998. Elle est à rapprocher également de la baisse antérieure des créations, puisqu'environ 25 % des entreprises disparaissent avant leur deuxième anniversaire.

Dans les transports routiers de marchandises, le

nombre d'entreprises en fin d'année 1998 (42 358) a progressé au même rythme qu'en 1997 (+ 1 %). Comme en 1997, la progression concerne uniquement le transport de proximité (+ 2 %), alors que le transport interurbain enregistre une très légère baisse (- 0,6 %). Ceci s'explique par une baisse des créations plus forte pour les transports interurbains (- 6 %) que pour les transports de proximité (- 3,5 %).

Comme dans l'ensemble des transports, dans le transport routier de marchandises, le nombre de défaillances a fortement diminué en 1998 (- 17 %). La proportion des défaillances par rapport au nombre d'entreprises est passé de 3,6 % en 1997 à 2,9 % en 1998. Malgré une plus forte baisse des défaillances pour le transport interurbain, ce taux demeure plus élevé pour ce secteur (3,3 %) que pour le transport de proximité (2,7 %).

ajoutée, qui était déjà en nette progression en 1997 (+ 6,9 %), augmente à un rythme encore plus soutenu (+ 9,5 %).

En raison du dynamisme de l'activité, les effectifs du secteur ont fortement progressé (+ 6,4 % en moyenne annuelle, d'après les statistiques d'effectifs de l'Unedic). En conséquence, la masse salariale progresse d'environ 7,8 %.

L'excédent brut d'exploitation s'est amélioré. Après une augmentation de 5 % en 1997, il passe de 23,3 à 26,5 milliards de francs en 1998, soit 13,2 % d'augmentation.

Les investissements du secteur, qui s'étaient légèrement redressés en 1997 (+ 1,7 %), après une forte baisse en 1996, ont connu une forte croissance en 1998 (+ 7,1 %). Les immatriculations de poids lourds neufs ont fortement progressé (+ 20,5 % sur un an), tandis que les immatriculations de véhicules d'occasion ont connu une évolution plus modérée (+ 2 %).

**TABLEAU 5.2**  
**Démographie des entreprises du transport routier de marchandises**

	1994	1995	1996	1997	1998
Créations	5805	6171	5917	6153	5903
évolution (%)	10,0	6,3	-4,1	4,0	-4,1
Nombre d'entreprises*	40923	42135	41485	41903	42358
évolution (%)	0,6	3,0	-1,5	1,0	1,1
Défaillances	1638	1270	1285	1494	1239
évolution (%)	-9,1	-22,5	1,2	16,3	-17,1

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

### Le transport routier de marchandises

Après une forte dégradation en 1996, les comptes des entreprises du transport routier de marchandises se sont nettement améliorés au cours des deux années suivantes. En 1998, le chiffre d'affaires, calculé à partir de résultats provisoires de l'EAE (cf. encadré) devrait augmenter d'environ 6,8 % contre 8,3 % en 1997 (source : EAE). La progression en volume serait du même ordre de grandeur, les prix étant pratiquement stable (- 0,2 %). Ce sont les entreprises du transport de proximité qui ont connu la plus forte croissance. D'après l'enquête TRM, les tonnes-kilomètres transportées ont progressé de 9,9 % entre 1997 et 1998 sur courte distance, contre 7,5 % pour la longue distance.

Grâce à la baisse des prix du gazole (- 5,7 % en moyenne annuelle en 1998), qui a permis de stabiliser les coûts de production, les consommations intermédiaires ont crû moins vite en valeur que la production (+ 5,3 %). En conséquence, la valeur

#### Méthodologie

*Les comptes du TRM présentés ici concernent uniquement les entreprises des transports routiers de marchandises de proximité (NAF 602L) et des transports de marchandises interurbains (NAF 602M).*

*Pour les années 1995 et 1996, ces comptes sont recalés sur les comptes de secteur réalisés par l'Insee à partir du système intermédiaire d'entreprises (SIE) ; la définition de certains postes comptables est différente de celle retenue dans le plan comptable et dans l'EAE (cf. annexe). Le niveau de nomenclature le plus fin publié dans les comptes de l'Insee correspond au niveau GK03 : " transport routier ou par conduites de marchandises " (NAF : 602L à 602P et 603Z) publié en annexe de ce chapitre. Le compte relatif aux seuls postes 602L et 602M a été élaboré, pour les années 1995 et 1996, à partir du niveau GK03 de l'Insee et de la part dans l'EAE des sous-secteurs 602L et 602M par rapport à l'ensemble du secteur.*

*Le compte de l'année 1997 a été élaboré en appliquant à l'année 1996 les évolutions données par l'EAE, exploitée sur un champ constant d'entreprises des sous-secteurs 602L et 602M pour 1996 et 1997.*

*Le compte de l'année 1998 est provisoire ; il a été réalisé en appliquant à l'année 1997, l'évolution donnée entre 1997 et 1998 par l'EAE exploitée sur un champ constant de 1069 entreprises des sous-secteurs 602L et 602M.*

TABLEAU 5.3

**Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises**

(évolutions annuelles en % et montants en milliards de francs courants)

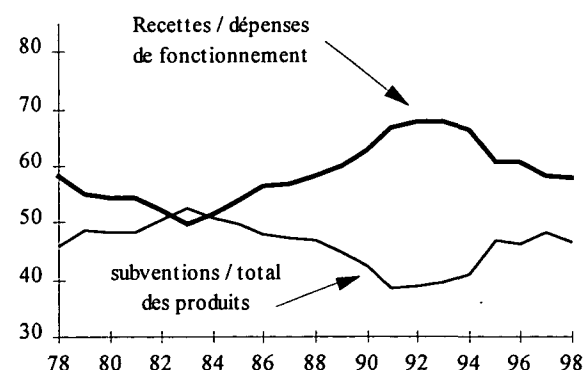
	1995	1996	97/96	1997	98/97	1998
<b>Production au prix de base</b>	<b>128797</b>	<b>126912</b>	<b>108,3</b>	<b>137441</b>	<b>106,8</b>	<b>146781</b>
Sous traitance	18157	17893	116,0	20759	101,2	21000
<b>Production hors sous-traitance</b>	<b>110640</b>	<b>109020</b>	<b>107,0</b>	<b>116682</b>	<b>107,8</b>	<b>125781</b>
CI hors s-t	43923	43940	107,2	47116	105,3	49623
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>66717</b>	<b>65080</b>	<b>106,9</b>	<b>69565</b>	<b>109,5</b>	<b>76158</b>
Subvention-impôt	-3264	-3166	106,3	-3367	104,6	-3522
Rémunération	39596	39685	107,9	42832	107,8	46179
<b>EBE</b>	<b>23858</b>	<b>22229</b>	<b>105,1</b>	<b>23366</b>	<b>113,2</b>	<b>26457</b>

Sources : Insee comptes de secteurs (cf. annexe), pour les années 1995 et 1996  
DAEI / SES - EAE, pour les années 1997 et 1998

**Les transports en commun urbains de province**

Après une stabilisation en 1996 et 1997, les recettes des réseaux urbains de province ont progressé d'environ 4,8 % en 1998. Le produit du trafic total a augmenté de 5 % en valeur. Cette croissance s'explique, d'une part, par une reprise de la fréquentation, le nombre de voyageurs, qui était stable entre 1996 et 1997, augmentant de 2 % en 1998. D'autre part, les tarifs ont continué à progresser : + 3,1 % pour l'indice des prix des transports urbains de l'Insee (qui couvre toute la branche, RATP incluse).

En raison de l'accroissement des recettes, les subventions, qui avaient fortement augmenté en 1997, sont en baisse (- 1,6 %) et leur part dans le total des produits diminue de 48 % à 47 %, alors qu'elle avait augmenté de deux points entre 1996 et 1997. Le taux de couverture des dépenses de fonctionnement par les recettes, qui s'était dégradé à partir de 1995, s'est stabilisé entre 1997 et 1998 (58 %).

**GRAPHIQUE 5.1  
Évolution des ratios du transport urbain de province (en %)**

Source : Certu

Champ : Réseaux de transport collectif urbain de province.  
Note : les évolutions d'une année sur l'autre sont calculées sur un champ annuel ayant répondu à l'enquête sur les deux années. L'évolution 1997/1996 a été calculée sur 167 réseaux et l'évolution 1998/1997 sur 158 réseaux. Les résultats portant sur l'année 1998 sont provisoires.

TABLEAU 5.4

**Évolution du compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs de province**

	1994	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	%	MdF
Recettes	5,7	-2,9	0,3	0,2	4,8	7,1
Subventions	11,5	23,8	-1,8	7,9	-1,6	6,2
<b>Total produits</b>	<b>8,0</b>	<b>7,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>3,1</b>	<b>2,2</b>	<b>13,3</b>
Charges fonctio. dt rémunération	8,1	5,9	0,6	3,9	5,5	12,2
Autres charges	7,4	78,6	-34,0	-5,0	2,7	1,2
<b>Total charges</b>	<b>8,0</b>	<b>7,8</b>	<b>-0,2</b>	<b>3,1</b>	<b>2,2</b>	<b>13,3</b>

Source : Certu

## Les comptes de la SNCF

L'année 1998 a été, pour la SNCF, la deuxième année d'une réforme importante concernant le transport ferroviaire, qui s'est traduite en 1997 par la création de RFF, propriétaire de l'infrastructure, et par la mise en place d'une expérience de régionalisation pour le transport express régional. L'amélioration constatée en 1997, se traduisant par une progression des recettes et un assainissement des résultats financiers, s'est poursuivie en 1998. Cependant, les conditions d'exploitation ont été plus difficiles, notamment en fin d'année, avec un ralentissement de la conjoncture et une situation sociale plus conflictuelle.

La production de la SNCF, qui inclut depuis 1997 la rémunération de la gestion de l'infrastructure et le montant des autres travaux faits pour le compte de RFF, s'élève à 85,6 milliards de francs en 1998, en hausse de 3,1 % par rapport à 1997.

Les produits du trafic ont progressé de 4,7 %. Grâce à la poursuite de la politique commerciale mise en place en 1997 (deuxième étape de la simplification tarifaire, cadencement sur Paris-Lyon et Paris-Lille) et à l'effet " coupe du monde ", le produit des trafics " grandes lignes " augmente fortement (+ 9,4 %). Cette progression est due à une hausse des transports (+ 5,3 %), mais également à une augmentation de la recette unitaire, qui s'explique par la part de plus en plus grande des voyages en TGV par rapport aux autres trains. Les recettes du réseau TER augmentent de 2,1 % et le nombre de voyageurs-kilomètres de 2,7 %. L'expérience de régionalisation, qui concerne actuellement sept régions, semble avoir contribué à ce développement, la progression des recettes étant plus rapide dans les régions expérimentales (+ 2,8 %) que dans les autres régions (+ 1,5 %). Sur le réseau Île-de-France, perturbé par des mouvements sociaux au second semestre, la croissance s'est ralentie par rapport à 1997, pour les recettes (+ 1,8 %) et pour les voyageurs-kilomètres (+ 1,2 % contre + 1,7 % en 1997). Face à ces bonnes performances du transport de voyageurs, le fret affiche des résultats tout juste stables, autant en valeur qu'en tonnes-kilomètres, après une bonne année 1997. Ce ralentissement s'explique par une dégradation du service avec, d'une part, à certaines périodes de l'année, la saturation des capacités due à l'augmentation du trafic de voyageurs, et d'autre part, des mouvements de grève au premier semestre.

Les consommations intermédiaires ont augmenté moins rapidement que la production, du fait d'une réduction des achats de matières, ce qui induit une progression de la valeur ajoutée de 4,4 %. Les

TABLEAU 5.5  
Comptes de la SNCF

	1997	1998	98/97
	MdF	MdF	%
<b>Production</b>	<b>83,0</b>	<b>85,6</b>	<b>3,1</b>
<i>Produits du trafic</i>	43,6	45,7	4,7
<i>Produits annexes en trafic</i>	1,7	1,9	15,2
<i>Produits hors trafic</i>	3,5	3,5	0,6
<i>Compensations tarifaires</i>	7,3	7,6	4,7
<i>Rémunérations du gestionnaire d'infra.</i>	16,8	16,6	-1,2
<i>Travaux pour RFF</i>	5,0	5,5	10,8
<i>Autres travaux pour tiers</i>	1,6	1,7	7,8
<i>Production immobilisée</i>	3,5	3,0	-14,2
<b>CI</b>	<b>34,9</b>	<b>35,4</b>	<b>1,4</b>
<i>achats de matières</i>	9,2	8,8	-3,5
<i>achats de prestations</i>	4,7	4,9	5,8
<i>achats de travaux</i>	1,7	1,4	-13,7
<i>charges externes</i>	13,3	14,0	4,7
<i>redevance infrastructure</i>	6,0	6,2	3,3
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>48,1</b>	<b>50,2</b>	<b>4,4</b>
subventions - impôts	3,2	3,4	8,0
rémunérations	44,7	45,3	1,4
<b>EBE</b>	<b>6,5</b>	<b>8,3</b>	<b>27,1</b>
Résultat d'exploitation	1,1	2,0	ns
Résultat financier	-1,7	-1,5	ns
<b>Résultat net</b>	<b>-1,0</b>	<b>-0,6</b>	<b>ns</b>

Source : SNCF

Le compte présenté ici est issu de la comptabilité de l'entreprise. Pour l'année 1997, la version présentée ici diffère de celle publiée en 1998 dans le rapport : " Les transports en 1997 ". Certains postes ont été retraités pour être en cohérence avec l'année 1998, des changements comptables étant intervenus sur le compte de 1998.

charges de personnel sont en hausse de 1,4 %, compte tenu d'une augmentation des salaires de 1,8 % et d'une légère diminution des effectifs (- 0,4 %). La progression de la production associée à la modération des charges entraîne un fort accroissement de l'excédent brut d'exploitation, qui passe de 6,5 milliards de francs à 8,3 milliards. En conséquence, le taux de marge<sup>(1)</sup> s'améliore nettement; de 13,6 % en 1997 à 16,6 % en 1998. Le résultat net de l'entreprise est toujours négatif mais il s'améliore, passant de - 959 millions de francs à - 649 millions.

Au 31 décembre 1998, la dette nette de la SNCF est de 43,8 milliards de francs (47,2 milliards de francs avec les opérations de cession bail) et la dette affectée au Service annexe d'amortissement de la dette s'élève à 55,2 milliards de francs.

(1) Du fait de la création de RFF en 1997, les taux de marge en 1997 et 1998 ne sont pas comparables avec ceux déjà publiés pour les années précédentes.



## Les comptes de la RATP

L'amélioration des comptes de la RATP, amorcée en 1997 après une baisse d'activité de plusieurs années, s'est poursuivie en 1998. Par rapport à 1997, les recettes " voyageurs " ont progressé de 6,9 %, dont 4,4 % sont dus à la hausse des tarifs. Les recettes à tarif constant augmentent de 2,4 % pour une variation du nombre de voyages de 2,8 %. Ce décalage s'explique par une légère augmentation de la mobilité pour les porteurs de carte orange et à la création du titre " Imagine R " qui permet des déplacements sur l'ensemble du réseau Île-de-France, durant le week-end. Compte tenu d'une augmentation des compensations tarifaires de 5,5 %, la production augmente de 6,4 %. Ce bon résultat est imputable à la progression de l'offre de transport (ouverture de la ligne 14, prolongement de la ligne 13, création de la ligne de bus 88), à l'effet de la coupe du monde de football et au succès rencontré par l'abonnement mensuel " Imagine R " pour les élèves et les étudiants.

Les consommations intermédiaires sont en recul (- 1,0 %), grâce, notamment, à la baisse des prix de l'énergie et à un effort de productivité réalisé sur les achats et sur l'entretien, et à la stabilité des autres charges. Il en résulte une forte hausse de la valeur ajoutée (+ 8,7 %), conduisant à un taux de valeur ajoutée supérieur à ceux des années précédentes (78,3 %).

Les salaires et charges sociales enregistrent une hausse globale de 1,7 %. Les salaires proprement dits progressent de 3,2 % dont 1,9 % correspond à

TABLEAU 5.6  
Comptes de la RATP

	1994	1995	1996	1997	1998	1997
	%	%	%	%	%	MdF
production	3,4	-4,7	10,0	4,4	6,4	13,5
CI	1,7	-1,5	3,0	3,1	-1,0	2,9
VA brute	3,9	-5,7	12,3	4,8	8,7	10,5
sub. - impôts	5,3	15,8	-4,5	-6,2	-8,4	5,0
rémunérations	2,3	1,7	3,6	2,1	1,7	12,3
EBE	14,1	5,1	11,4	-5,3	6,0	3,2
intérêts versés	3,3	10,6	11,3	5,2	-9,1	2,1
épargne brute	50,8	1,3	11,0	6,6	24,1	1,6
FBCF	-1,7	14,0	-12,2	4,2	-2,9	5,0

Source : Insee

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

la hausse du salaire moyen, 0,5 % à l'augmentation des effectifs et 0,8 % à des mesures diverses en particulier l'embauche de personnel en contrat à durée déterminée pendant la coupe du monde. Les charges sociales sont en baisse (2,1 %), du fait de la réforme de la CSG. Compte tenu d'une baisse des subventions d'exploitation et d'un accroissement des impôts, la progression de l'excédent brut est légèrement plus modérée que celle de la valeur ajoutée (+ 6 %). Le taux de marge se dégrade légèrement par rapport à 1997 (30,8 % contre 31,6 %).

La FBCF diminue de 2,9 %, la ligne 14 du métro (Météor) étant en phase d'achèvement. D'autre part, les intérêts versés ont fortement diminué, ce qui entraîne une progression de l'épargne brute. Dans ces conditions, le taux d'autofinancement s'améliore sensiblement : 31,4 % contre 24,6 % en 1997.

TABLEAU 5.7  
Principaux ratios de la RATP (en %)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
taux de VA	75,1	75,5	74,7	76,3	76,6	78,3
taux de marge	28,8	31,6	35,2	34,9	31,6	30,8
taux d'épargne	8,4	12,2	13,1	12,9	13,2	15,0
intérêts v. / EBE	72,0	65,2	68,6	68,5	76,1	65,3
taux d'invest.	60,4	57,1	69,0	53,9	53,6	47,9
taux d'autofi.	13,9	21,3	19,0	24,0	24,6	31,4

Source : Insee

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

## Le secteur aérien

En raison du mouvement social d'Air France en juin, l'année 1998 a été, globalement, une année moins favorable que 1997 pour les comptes des entreprises du transport aérien, et notamment Air France. L'activité passagers a été assez bonne mais le fret aérien recule de presque 9 %. Les prix du transport aérien, selon l'indice des prix dans la consommation des ménages (qui ne reflète qu'imparfaitement les prix aériens réels dans la mesure où les tarifs affaires ne sont pas pris en compte), ont augmenté de 3,1 %. La production au prix de base du secteur aérien, qui avait progressé de 7,1 % et 7,8 % en 1996 et 1997, ne croît que de 2,8 % en 1998 d'après les premières estimations. Les consommations intermédiaires semblent avoir augmenté un peu plus rapidement (+ 4 %). Aussi la valeur ajoutée (au prix de base) a-t-elle peu évolué (+ 0,9 %). Les dépenses de personnel ont fortement augmenté (+ 8,3 %), notamment à cause d'Air France en raison, pour partie, des abondements salariaux lors de l'ouverture du capital puis l'arrêt des réductions de salaire contre action. A cela s'ajoute l'embauche de personnels dans des compagnies où l'activité est en forte hausse. Ainsi, l'excédent brut d'exploitation diminue de près de 1,5 milliard de francs par rapport à 1997 ; il reste néanmoins fortement positif.

TABLEAU 5.8  
Comptes du secteur aérien (milliards de francs)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Production (prix producteur)	65,9	64,2	67,0	67,1	71,9	77,4	79,5
Production (prix de base)	65,4	63,6	66,4	66,3	71,0	76,6	78,7
Consommations Intermédiaires	37,6	37,6	37,2	39,0	43,9	46,1	47,9
Valeur ajoutée (prix de base)	27,8	26,1	29,2	27,3	27,2	30,6	30,8
Rémunérations	21,4	21,0	20,4	19,6	20,2	21,0	22,7
(Impôts-Subventions) Autres	0,7	0,8	0,8	0,9	0,4	0,4	0,4
EBE	5,7	4,3	7,9	6,7	6,5	9,2	7,7

Sources : Insee (comptes de secteurs - cf. annexe), Air France, DAEI/SES

## Le secteur maritime

En 1997, les comptes du secteur du transport maritime ont connu une amélioration par rapport à 1996. L'excédent brut d'exploitation qui avait atteint 618 millions de francs en 1994 était devenu négatif les deux années suivantes (respectivement - 244 millions de francs et - 54 millions de francs). En 1997, avec notamment les bons résultats sur le trans-Manche liés à la hausse de la livre sterling, à la bonne saison sur la Corse ainsi qu'au bon niveau des taux de fret pour les hydrocarbures, le chiffre d'affaires a progressé de 7 % et la valeur ajoutée de 23 %. L'excédent brut d'exploitation redevient positif

avec 440 millions de francs (résultats provisoires de l'enquête annuelle d'entreprise).

En 1998, les liaisons Asie-Europe et Asie-Etats-Unis des lignes régulières ont connu des taux de chargement très dissymétriques. Cela résulte de la crise financière dans les pays du sud-est asiatique, qui a provoqué, pour ces pays, une importante diminution de leurs importations et un accroissement de leurs exportations. Sur les sens Asie-Europe et Asie-Etats-Unis, les bateaux des lignes régulières ont fonctionné à pleine capacité et les taux de fret ont été bons. Il en résulte un nombre important de conteneurs vides en Europe et aux Etats-Unis et un manque de conteneurs à remplir en Asie du sud-est. Cette nécessité de ramener les conteneurs vides en Asie avec peu de fret conduit à des taux de fret très bas et des surcoûts importants. Sur les vracs, des surcapacités importantes se sont également manifestées et on a observé des baisses de 35 % des taux de fret des vracs secs.

Dans ce contexte, en raison du poids des lignes de ferries dans le chiffre d'affaires total des armateurs français, lignes ferries qui ont connu une bonne activité et où les prix n'ont pas diminué, le chiffre d'affaires du secteur pour 1998 n'aurait baissé que d'environ 3 % d'après les toutes premières informations disponibles. Néanmoins, il semblerait que le résultat net soit en forte baisse.

TABLEAU 5.9  
Comptes du secteur maritime

	(milliards de francs)						
	1992	1993	1994	1995	1996	1997*	1998*
Production (prix producteur)	26,7	26,6	27,0	25,8	25,8	27,6	
<i>Sous traitance</i>	3,0	2,7	3,3	2,9	3,2	3,6	
Conso. intermédiaires	22,9	23,1	23,4	23,2	23,0	24,2	
Valeur ajoutée	3,8	3,5	3,6	2,6	2,8	3,4	
Rémunérations	4,0	3,7	3,4	3,3	3,2	3,4	
Impôts, taxes	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	
Subventions d'exploit.	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	
Excédent brut d'exploitation	0,2	0,2	0,6	-0,2	-0,1	0,4	

Sources : DAEI/SES, Enquête annuelle d'entreprise.  
(\* ) Résultats provisoires.

## Le secteur fluvial

Après une année 1996 peu favorable pour les entreprises du transport fluvial (hors artisans), les résultats de l'année 1997 manifestent un retour de l'excédent brut d'exploitation au niveau de 1995 à savoir proche de 110 millions de francs soit + 36 %. La production a augmenté de 100 millions de francs, soit 8 %. Les consommations intermédiaires n'ayant progressé que de 3,4 %, la valeur ajoutée connaît une hausse de 17,4 %. La progression des rémunérations s'établit à presque 12 %, bien que l'on observe une légère diminution du nombre de salariés.

**TABLEAU 5.10**  
**Comptes du secteur fluvial (hors artisans)**  
 (milliards de francs)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997*
Production (prix producteur)	1,31	1,25	1,23	1,33	1,29	1,39
<i>Sous traitance</i>	0,41	0,36	0,32	0,43	0,43	0,42
Conso. intermédiaires	0,90	0,78	0,78	0,89	0,87	0,90
Valeur ajoutée	0,41	0,47	0,44	0,44	0,42	0,49
Rémunérations	0,35	0,35	0,32	0,30	0,31	0,34
Impôts, taxes	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,04
Subventions d'exploit.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,03	0,09	0,09	0,11	0,08	0,11

Sources : DAEI/SES, Enquête annuelle d'entreprise.  
 (\*) Résultats provisoires à champ constant.

### Les secteurs de l'organisation du transport de fret

Les comptes des secteurs de l'organisation du transport de fret sont présentés ici en deux sous-ensembles. Le premier concerne le secteur de la messagerie et du fret express. Le second regroupe les secteurs de l'affrètement d'une part et de l'organisation du transport international de fret d'autre part.

#### La messagerie et le fret express

La production du secteur connaît une hausse soutenue depuis plusieurs années, soit + 7,9 % en 1997 et une croissance moyenne annuelle s'établissant à + 8,9 % depuis 1994. Le taux de sous-traitance y est élevé (49 %) et est en légère croissance (+ 2 points en deux ans). Les consommations intermédiaires évoluent cependant légèrement plus rapidement que la production (+ 9,3 % en 1997 et + 10,4 % en moyenne annuelle depuis 1994). Il en résulte une légère baisse du taux de valeur ajoutée, qui est passé de 30,2 % à 27,3 % en trois ans. Les rémunérations, qui avaient augmenté, en 1995 et 1996, respectivement de 4,2 % et 12,6 %, ralentissent leur progression en 1997 (+ 2 %). Aussi l'excédent brut d'exploitation, qui était passé de 1,5 milliard de francs en 1994 à 0,9 milliard de francs en 1996, remonte à 1,2 milliard de francs en 1997.

**TABLEAU 5.11**  
**Comptes du secteur de la messagerie et du fret express**  
 (milliards de francs)

	1993	1994	1995	1996	1997*
Production (prix producteur)	34,0	43,0	44,8	51,5	55,5
<i>Sous traitance</i>	15,5	20,2	21,1	25,0	27,3
Conso. intermédiaires	23,4	30,0	31,6	36,9	40,4
Valeur ajoutée	10,6	13,0	13,3	14,5	15,2
Rémunérations	8,8	10,5	10,9	12,3	12,5
Impôts, taxes	0,9	1,1	1,2	1,3	1,4
Subventions d'exploit.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Excédent brut d'exploitation	1,0	1,5	1,2	0,9	1,2

Sources : DAEI/SES, Enquête annuelle d'entreprise.  
 (\*) Résultats provisoires à champ constant.

### L'affrètement et l'organisation de transport international de fret

La production de ce sous-ensemble s'est accélérée en 1997 (+ 8,9 %), la croissance moyenne annuelle étant de 5,5 % depuis 1994. Le taux de sous-traitance, encore plus élevé que pour la messagerie, oscille autour de 65 % depuis cette même date. Les consommations intermédiaires croissent également légèrement plus rapidement que la production (+ 9,8 % en 1997 et + 5,9 % en moyenne annuelle sur trois ans). Le taux de valeur ajoutée a donc ainsi diminué de 20,3 % (en 1993) à 18,5 % en 1997. Les dépenses de personnel n'ont progressé que de 2,2 % en 1997 (soit + 3,3 % en moyenne depuis 1994). Cette moindre croissance explique que l'excédent brut d'exploitation soit tendanciellement à la hausse et particulièrement en 1997, où il dépasse les 2 milliards de francs.

**TABLEAU 5.12**  
**Comptes de l'affrètement et de l'organisation  
du transport international de fret**  
 (milliards de francs)

	1993	1994	1995	1996	1997*
Production (prix producteur)	50,0	52,5	55,6	56,7	61,7
<i>Sous traitance</i>	32,0	34,1	36,3	36,2	40,6
Conso. intermédiaires	39,8	42,3	45,1	45,8	50,3
Valeur ajoutée	10,1	10,2	10,5	10,9	11,4
Rémunérations	8,2	7,8	8,2	8,4	8,6
Impôts, taxes	0,7	0,6	0,7	0,7	0,8
Subventions d'exploit.	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Excédent brut d'exploitation	1,3	1,7	1,6	1,8	2,1

Sources : DAEI/SES, Enquête annuelle d'entreprise.  
 (\*) Résultats provisoires à champ constant.

### Les sociétés d'autoroutes

Divers événements ont eu une incidence sur les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes. On citera en particulier :

- l'augmentation des tarifs de péages à compter du 1<sup>er</sup> février 1998 (+ 2,6 % en moyenne pour l'ensemble des sociétés) ;
- la croissance du trafic qui a été de 4,5 % sur l'ensemble du réseau des sections en service depuis au moins trois ans (à l'exception de la Société des autoroutes et du tunnel du Mont-Blanc) ;
- la prise en compte, en année pleine, des conséquences de l'instauration de la redevance domaniale payée par les sociétés concessionnaires pour occupation du domaine public (décret du 31 mai 1997) ;
- une réduction sensible du montant des investissements réalisés.

**TABEAU 5.13**  
**Comptes des sociétés d'autoroutes<sup>(2)</sup>**  
 (en % et en milliards de francs)

	96/95	97/96	98/97	1998 MdF
Produits	6,2	7,0	10,2	31,5
<i>dont péages</i>	6,3	8,1	8,5	30,5
Achats	4,9	7,8	-3,1	3,6
<i>dont grosses réparations</i>	-0,8	9,4	-5,8	1,6
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>6,4</b>	<b>6,8</b>	<b>12,2</b>	<b>27,9</b>
Frais de personnel	7,5	4,8	7,2	3,5
Impôts et taxes (y.c. TVA)	35,5	15,4	11,5	5,9
<b>EBE</b>	<b>-0,1</b>	<b>4,7</b>	<b>13,4</b>	<b>18,6</b>
Frais financiers	7,9	8,8	6,0	8,8
<b>Solde d'exploitation</b>	<b>-6,8</b>	<b>0,8</b>	<b>21,1</b>	<b>9,7</b>
Investissements	18,4	-7,5	-15,9	15,2
<b>Dettes totales au 31.12</b>	<b>10,9</b>	<b>9,1</b>	<b>5,2</b>	<b>154,0</b>

Source : Direction des routes

Les produits des sociétés concessionnaires d'autoroutes, constitués essentiellement par les péages, ont augmenté de 10,2 % par rapport à 1997 pour s'élever à 31,5 milliards de francs. Cette progression est imputable au relèvement des tarifs et à l'accroissement de la circulation.

Les économies réalisées par les sociétés et le report de certaines dépenses liées à des travaux de grosses réparations ont entraîné une diminution du montant des achats (- 3,1 % par rapport à 1997). Il en est résulté une hausse de 12,2 % de la valeur ajoutée. L'excédent brut d'exploitation s'est, lui aussi, sensiblement accru pour atteindre 18,6 milliards de francs (+ 13,4 % par rapport à 1997).

Après paiement des frais financiers (8,8 milliards de francs), le solde d'exploitation s'élève à 9,7 milliards de francs, en hausse de 21,1 % par rapport à 1997. L'investissement s'établit, quant à lui, à 15,2 milliards de francs, en baisse de près de 16 % par rapport à l'année précédente.

Les évolutions précédemment décrites se sont traduites, au niveau des principaux soldes comptables, par une augmentation du taux de valeur ajoutée et du taux de marge et par une diminution très sensible du ratio investissement/valeur ajoutée, revenu à 54 % contre 73 % en 1997 et 84 % en 1996.

(2) Sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA) et Cofiroute (société à capitaux entièrement privés).

**TABEAU 5.14**  
**Principaux ratios des sociétés d'autoroutes<sup>(2)</sup>**

	1995	1996	1997	1998
Taux de valeur ajoutée	86,9%	87,1%	87,0%	88,5%
Taux de marge	71,5%	67,1%	65,8%	66,5%
Taux d'investissement	75,3%	83,9%	72,6%	54,4%

Source : Direction des routes

Notes :

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée / production

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

taux d'investissement = investissement / valeur ajoutée

## Réseau ferré de France

Créé par la loi du 13 février 1997, avec effet rétroactif au 1<sup>er</sup> janvier 1997, Réseau ferré de France (RFF) est un établissement public industriel et commercial chargé d'exercer, pour le compte de l'État, la responsabilité de l'infrastructure, dont la gestion est déléguée à la SNCF.

Cette création répondait à un double objectif :

- trouver une réponse à la crise financière profonde de la SNCF ;
- élaborer une solution compatible avec la directive 91-440 de l'Union européenne.

La loi prévoit que RFF :

- assure les missions d'aménagement, de développement, de cohérence et de mise en valeur du réseau ferré national ;
- supporte la charge de la dette correspondant aux emprunts contractés par la SNCF pour financer les infrastructures ;
- devient en contrepartie propriétaire, à la place de l'État, des infrastructures ferroviaires, dont la SNCF assure la gestion par délégation.

Les comptes de RFF portent la marque des relations particulières que l'établissement public entretient avec l'État et la SNCF. Ils doivent aussi être interprétés en tenant compte du fait que 1998 était la deuxième et dernière année de la période transitoire de la réforme ferroviaire.

Les produits d'exploitation (21 milliards de francs environ en 1998 comme en 1997) résultent, pour l'essentiel :

- de la contribution de l'État aux charges d'infrastructure (11,8 milliards de francs, soit 56 % du total),
- des redevances d'infrastructures payées par la SNCF dont le montant a été de 6 milliards de francs environ pendant la période transitoire 1997 et 1998,
- du produit de la revente à la SNCF de l'électricité de traction que RFF a achetée à EDF (2,5 milliards de francs). Il convient de noter, en ce qui concerne ce dernier poste de produits, que RFF ne prend pas de marge sur l'énergie de traction qu'il revend à la SNCF, de sorte que l'opération est neutre en termes de résultat.

**TABLEAU 5.15**  
**Comptes de Réseau ferré de France**

	1997 MdF	1998 MdF	98/97 en %
<b>Produits d'exploitation</b>	<b>20,9</b>	<b>21,1</b>	<b>0,9</b>
dont			
Redevances d'infrastructures	5,9	6,1	3,3
Vente d'électricité	2,5	2,5	-0,5
Contrib. de l'Etat aux charges d'infra.	11,8	11,8	0,0
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>25,1</b>	<b>25,3</b>	<b>0,7</b>
dont			
Rémun. versée au gestion. d'infra. délégué	16,8	16,6	-1,2
Achat d'électricité	2,5	2,5	-0,5
Dot. aux amortissements du réseau ferré	5,5	5,7	3,0
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>-4,2</b>	<b>-4,2</b>	<b>-0,7</b>
<b>Résultat financier</b>	<b>-10,1</b>	<b>-9,9</b>	<b>-2,0</b>
<b>Résultat net</b>	<b>-14,1</b>	<b>-13,7</b>	<b>-2,7</b>

Source : RFF

Les **charges d'exploitation**, qui s'élèvent, pour leur part, à un peu plus de 25 milliards de francs, sont constituées aux deux-tiers par la rémunération versée à la SNCF en échange des missions qu'elle assure pour le compte de RFF :

- établissement du système d'organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires,
- gestion des systèmes de régulation et de sécurité et gestion opérationnelle des circulations,
- fonctionnement du réseau et de l'ensemble des installations techniques (surveillance, entretien, réparations, dépannages,...).

Les autres grandes catégories de charges sont constituées des dotations aux amortissements (5,7 milliards de francs en 1998) et des achats d'électricité à EDF (2,5 milliards de francs).

Au total, le **compte d'exploitation** de l'exercice fait apparaître un résultat négatif pratiquement inchangé par rapport à 1997 (- 4,2 milliards de francs).

Le **résultat financier** (- 9,9 milliards de francs après - 10,1 milliards en 1997) reflète non seulement le poids des intérêts payés au titre de la dette de 134,2 milliards de francs de la SNCF transférée à son passif lors de la création de l'établissement public, mais aussi les charges financières sur les emprunts directement contractés par RFF.

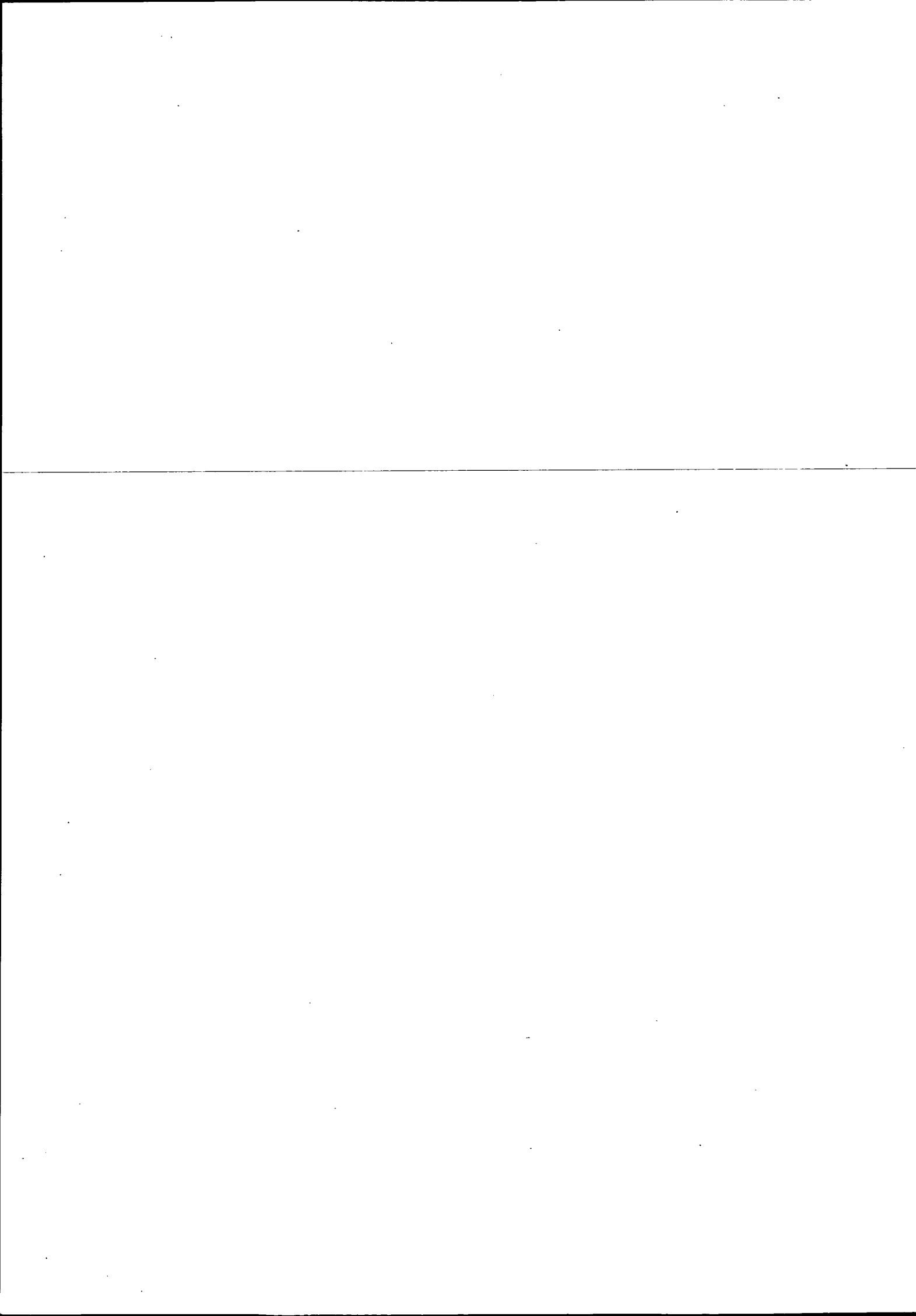
Compte tenu des produits et charges exceptionnels, le **résultat net** de l'exercice se traduit par une perte de 13,7 milliards de francs (- 14,1 milliards en 1997). Signalons enfin que diverses décisions prises en 1998 devraient favoriser l'équilibrage progressif des comptes de RFF :

- la dotation en capital de l'État, qui avait été portée de 8 à 10 milliards de francs entre 1997 et 1998, sera encore sensiblement augmentée, ce qui permettra de réduire le besoin de financement de l'établissement,

- les redevances d'infrastructures, dont le montant était plafonné à 6 milliards de francs en 1997 et 1998, seront portées à environ 9,6 milliards de francs en 1999,

- une redevance sera perçue au titre de l'utilisation des installations de traction électrique (représentant environ 0,3 milliard de francs).

La dette de RFF a augmenté de presque 22,7 milliards de francs en 1998 pour approcher maintenant 177 milliards de francs.



## LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

**En 1998, la consommation des ménages au titre de la fonction transport a augmenté de 6,5 %. Cette hausse est principalement imputable à l'augmentation des achats de véhicules, après la chute observée en 1997. Les dépenses de transports collectifs ont continué de croître en volume en 1998, malgré une augmentation des prix. Au total, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages a progressé pour atteindre 14,8 %.**

### LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

En 1998, la consommation finale des ménages a augmenté de 3,4 % à prix constants (après + 0,2 % en 1997). Il s'agit là de la plus forte augmentation de la décennie. Cette consommation soutenue a été favorisée par la progression des revenus dans un contexte de faible inflation, ainsi que par le choix fait par les ménages de privilégier la consommation au détriment de l'épargne.

En 1998, le poste des dépenses des ménages au titre de la fonction transport <sup>(1)</sup> a augmenté de 6,5 %, après une diminution de 3,1 % l'année précédente. La progression des achats de véhicules a été très

importante en 1998 (+ 14,4 % en volume), après une année caractérisée par une faible consommation ; 1997 a en effet subi le contrecoup des anticipations d'achats de 1996 afin de bénéficier de la prime " qualité ". On enregistre également en 1998 une augmentation des dépenses d'utilisation des véhicules et des dépenses en transports collectifs. Il en résulte un accroissement de la part des dépenses de transports dans le budget des ménages (14,8 % de leur budget a été alloué au transport contre 14,5 % l'année précédente).

TABLEAU 6.1  
Évolution en volume de la consommation intérieure pour les transports

	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	MdF
Achats de véhicules	-3,5	11,3	-14,6	14,4	182,8
Dépenses d'utilisation	2,0	-2,3	1,2	3,7	403,1
Transports collectifs	-1,3	5,2	2,4	4,8	103,4
<b>Transport</b>	<b>0,0</b>	<b>2,5</b>	<b>-3,1</b>	<b>6,5</b>	<b>689,2</b>
Consommation finale	1,2	1,3	0,2	3,4	4658,7

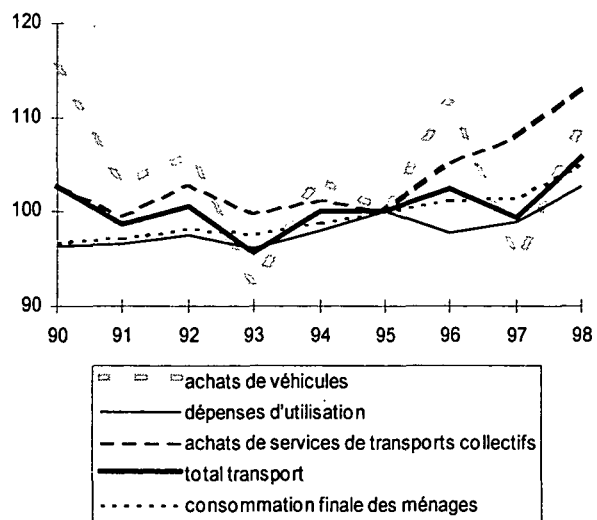
Source : Insee

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.

(1) Il s'agit des dépenses réelles des ménages, hors dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques (cf. encadré page 58).

GRAPHIQUE 6.1  
Évolution des principales composantes de la fonction transport en volume (base 100 en 1995)



Source : Insee

## Le marché de l'automobile en 1998

Les immatriculations de voitures neuves ont atteint 1,94 million d'unités en 1998, soit une hausse de 13,4 % par rapport à l'année précédente. L'année 1997, avec 1,7 million, marquait le point bas de la décennie en matière d'immatriculations, en raison de l'arrêt de la prime " qualité " à l'automne 1996 et des achats avancés à 1996 que cet arrêt avait entraîné. Les immatriculations ont été particulièrement nombreuses en fin d'année 1998, avec en moyenne 539 000 nouvelles immatriculations aux troisième et quatrième trimestres, contre 432 000 en moyenne aux deux premiers trimestres.

Cette mise en circulation de voitures neuves a plus largement bénéficié aux marques françaises (+ 16,1 % en 1998 par rapport à 1997) qu'aux marques étrangères (+ 9,9 %) alors que l'année précédente, les ventes des constructeurs étrangers et français avaient subi les mêmes variations. Les marques françaises récupèrent ainsi des parts de marché qu'elles avaient perdues les années antérieures ; atteignant 57 % du marché en 1998, elles ne reviennent cependant pas à leur niveau de 1994 (plus de 61 %).

Le volume de production française d'automobiles a donc continué à augmenter, non seulement grâce à la hausse des immatriculations en France mais également grâce à des ventes accrues sur le marché européen.

TABLEAU 6.2

**Immatriculations neuves de voitures particulières**  
(en milliers)

	1990	1995	1996	1997	1998
marques françaises	1405	1137	1193	958	1112
évolution (%)	-0,2	-5,8	4,9	-19,7	16,1
part (%)	60,8	58,9	55,9	55,9	57,2
marques étrangères	904	794	940	756	831
évolution (%)	4,3	3,7	18,4	-19,6	9,9
part (%)	39,2	41,1	44,1	44,1	42,8
<b>Total</b>	<b>2309</b>	<b>1931</b>	<b>2133</b>	<b>1714</b>	<b>1943</b>
évolution (%)	1,5	-2,1	10,5	-19,7	13,4

Source : Fichier central des automobiles

## Les dépenses d'utilisation des véhicules

Exprimées en valeur, les dépenses d'utilisation des véhicules ont crû de 2,9 % en 1998, après + 3,2 % en 1997. Le volume de ces dépenses a augmenté de 3,7 % alors que les prix ont baissé de 0,8 %.

Les hausses en volume sont particulièrement importantes sur les pièces détachées et accessoires (pneumatiques) ainsi que sur les entretiens et répa-

TABLEAU 6.3

**Évolution des dépenses d'utilisation des véhicules en volume**

	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	MdF
Pièces détachées, accessoires	6,2	-0,8	3,0	5,8	119,8
Carburants	-0,5	-0,9	0,8	1,7	152,7
Entretiens, réparations	0,8	-8,2	-0,6	4,7	91,8
Autres (péages, auto-écoles...)	2,3	2,7	2,1	3,6	38,8
<b>Ensemble</b>	<b>2,0</b>	<b>-2,3</b>	<b>1,2</b>	<b>3,7</b>	<b>403,1</b>

Source : Insee

Notes : Volumes aux prix N-1.

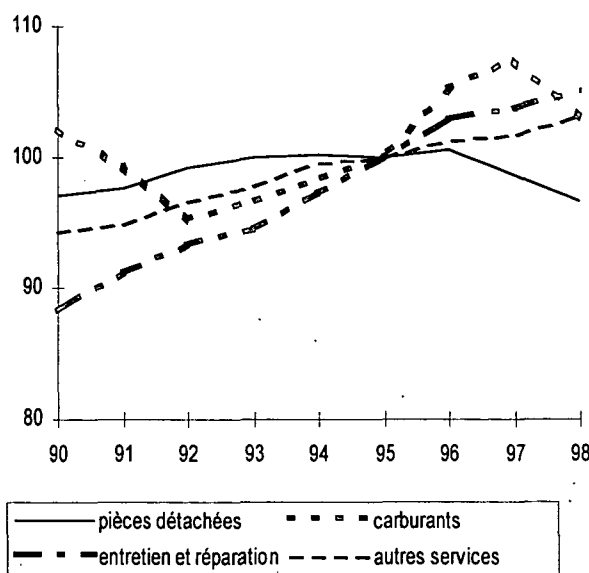
rations (contrôle et analyse technique). Le volume des carburants utilisés par les ménages continue également à augmenter : + 1,7 % en 1998.

La baisse des prix observée en 1998 sur les dépenses d'utilisation provient essentiellement de la baisse du prix des carburants achetés par les ménages, qui a été de 3,1 %, après une augmentation de + 3,5 % en 1997. Cette baisse résulte de la diminution des cours du pétrole brut pendant l'année. Autres prix en baisse en 1998, ceux des pièces détachées et accessoires, qui ont diminué de 1,2 %, après une baisse de 0,4 % l'année précédente. En revanche, les prix de l'entretien et des réparations ainsi que des autres services (péages : + 2,7 %, location : + 0,6 %, auto-écoles : + 1,4 %, ...) ont progressé de 2,2 %.

GRAPHIQUE 6.2

**Évolution des prix relatifs (\*)**

(base 100 en 1995)



Source : Insee

(\*) 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 de transports collectifs

La croissance des dépenses de transports collectifs des ménages est de 4,8 % en volume en 1998 ; en valeur, l'augmentation est de 6,5 %, l'augmentation des prix étant de 1,7 %.

Après la forte baisse de l'année 1995, due aux mouvements sociaux de la fin de l'année, le transport ferroviaire a connu une progression les années suivantes. En 1998, la hausse est de + 5,5 % en volume. Elle est principalement imputable aux lignes TGV. A la croissance tendancielle induite par l'introduction de nouvelles cadences se sont ajoutés les effets plus circonstanciels de la grève d'Air France de juin et la coupe du monde de football, qui ont alimenté la demande.

La consommation de transports collectifs urbains a conservé un certain dynamisme au cours de l'année 1998. En effet, en volume, la hausse est de 3,1 %, (contre + 3,5 % l'année précédente) alors que les prix ont augmenté de 2,4 %. L'évolution de la consommation de ce type de transports n'est pas nécessairement liée à d'éventuelles augmentations tarifaires mais peut-être plus à des facteurs psychologiques (sécurité, grèves, etc.). Plusieurs facteurs peuvent expliquer la hausse observée en 1998 : une bonne année touristique, un dynamisme de la consommation ayant favorisé les déplacements qu'effectuent les usagers pour leurs achats et leurs loisirs, mais également une amélioration de l'offre de services (augmentation de l'offre le soir et les week-ends, élargissement de la gamme tarifaire, etc.).

Dans le transport aérien, après la baisse des prix observée en 1996 suite à l'ouverture complète du marché, les prix ont augmenté en 1997 et 1998 (+ 2 %). Cela n'a cependant pas empêché une augmentation de la consommation de transport aérien en volume (+ 4 % en 1997 et + 5,7 % en 1998). Néanmoins, ces augmentations sont plus faibles qu'en 1996 (+ 11,8 %).

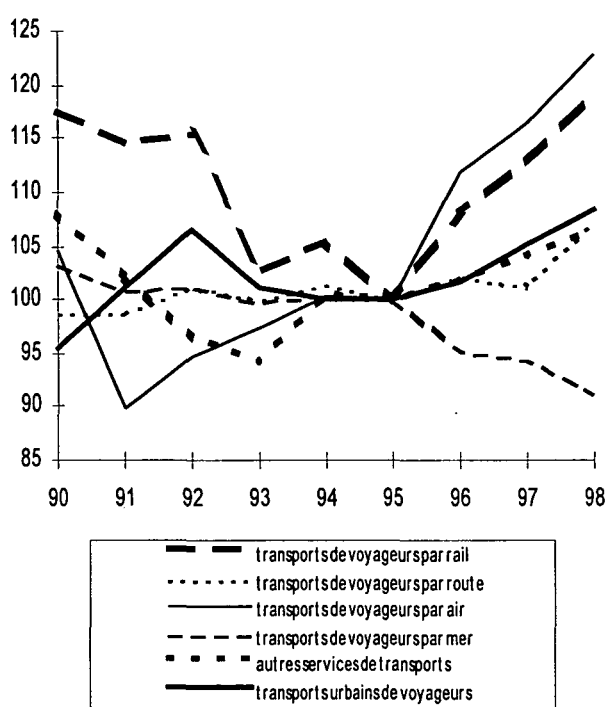
TABLEAU 6.4  
Évolution de la consommation de transport collectif en volume

	1995	1996	1997	1998	1998
	%	%	%	%	MdF
tr. ferroviaires	-5,0	8,2	4,4	5,5	18,4
tr. routiers	-1,4	2,3	-1,0	6,0	27,9
tr. aériens	-0,3	11,8	4,0	5,7	26,4
tr. mer, voies d'eau	-0,3	-4,7	-0,8	-3,5	1,8
tr. urbains	0,0	1,6	3,5	3,1	25,7
autres	-0,5	1,9	2,0	2,5	3,2
<b>Ensemble</b>	<b>-1,3</b>	<b>5,2</b>	<b>2,4</b>	<b>4,8</b>	<b>103,4</b>

Source : Insee

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

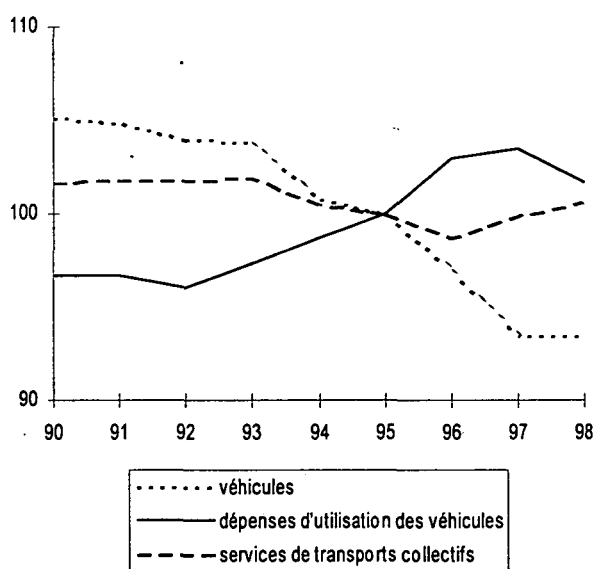
GRAPHIQUE 6.3  
Évolution de la consommation de transports collectifs en volume (base 100 en 1995)



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1995

GRAPHIQUE 6.4  
Évolution des prix relatifs, par rapport à l'ensemble de la consommation (base 100 en 1995)



Source : Insee

## Les coefficients budgétaires

Le coefficient budgétaire pour le transport rapporte la consommation des ménages au titre de la fonction transport à leur consommation totale, en volume aux prix de 1995 ou en valeur aux prix de l'année n.

En raison de l'évolution des prix des transports, plus rapide que celle des prix du reste de la consommation des ménages, le coefficient en valeur a augmenté par rapport à 1997 pour atteindre 14,8 % en 1998. En 1990, la part du budget des ménages allouée aux transports atteignait 15,7 %.

TABLEAU 6.5

Évolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport " en volume " (en %)

	1990	1995	1996	1997	1998
<b>Achats de véhicules</b>	<b>3,88</b>	<b>3,20</b>	<b>3,51</b>	<b>2,98</b>	<b>3,30</b>
<b>Dépenses d'utilisation des véhicules</b>	<b>6,98</b>	<b>6,86</b>	<b>6,62</b>	<b>6,67</b>	<b>6,70</b>
pièces détachées	1,91	2,04	2,00	2,04	2,09
carburants, lubrifiants	2,67	2,59	2,53	2,54	2,50
entretien, réparations	1,83	1,62	1,47	1,45	1,47
autres services	0,57	0,61	0,62	0,63	0,64
<b>Service de transports</b>	<b>1,76</b>	<b>1,62</b>	<b>1,68</b>	<b>1,71</b>	<b>1,74</b>
transports par rail	0,34	0,27	0,29	0,30	0,31
transports par route	0,47	0,45	0,46	0,45	0,46
transports par air	0,43	0,39	0,43	0,45	0,46
transports par mer, voies d'eau	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03
autres transports	0,06	0,05	0,05	0,05	0,05
transports urbains de voyageurs	0,41	0,41	0,41	0,42	0,42
<b>Ensemble</b>	<b>12,64</b>	<b>11,68</b>	<b>11,82</b>	<b>11,38</b>	<b>11,74</b>

Note : volumes aux prix de 1995.

TABLEAU 6.6

Évolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport " en valeur " (en %)

	1990	1995	1996	1997	1998
<b>Achats de véhicules</b>	<b>5,07</b>	<b>4,05</b>	<b>4,32</b>	<b>3,55</b>	<b>3,92</b>
<b>Dépenses d'utilisation des véhicules</b>	<b>8,37</b>	<b>8,70</b>	<b>8,64</b>	<b>8,78</b>	<b>8,65</b>
pièces détachées	2,31	2,58	2,54	2,57	2,57
carburants, lubrifiants	3,39	3,28	3,38	3,47	3,28
entretien, réparations	2,01	2,06	1,92	1,92	1,97
autres services	0,67	0,78	0,80	0,82	0,83
<b>Service de transports</b>	<b>2,22</b>	<b>2,05</b>	<b>2,10</b>	<b>2,18</b>	<b>2,22</b>
transports par rail	0,43	0,35	0,37	0,39	0,39
transports par route	0,55	0,57	0,58	0,58	0,60
transports par air	0,61	0,50	0,52	0,55	0,57
transports par mer, voies d'eau	0,06	0,05	0,04	0,05	0,04
autres transports	0,07	0,07	0,07	0,07	0,07
transports urbains de voyageurs	0,51	0,52	0,52	0,55	0,55
<b>Ensemble</b>	<b>15,66</b>	<b>14,81</b>	<b>15,07</b>	<b>14,50</b>	<b>14,79</b>

Source : Insee, comptes nationaux

### Dépenses réelles des ménages et consommation effective

En plus de leur consommation " réelle ", les ménages bénéficient de transferts sociaux, versés pour l'essentiel par les administrations publiques. Les dépenses de consommation effective des ménages comprennent donc les dépenses de consommation réelles et les dépenses prises en charge par les administrations publiques.

Le chapitre 6 ne prend en compte que les dépenses de consommation réelles. Les dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques figurent en annexe.

## L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE EN FRANCE EN 1998

Le nombre total de nuitées passées en France par la population résidente (dans les hôtels, les campings, la famille, etc.) lors de voyages touristiques a augmenté en 1998, alors qu'il diminuait depuis 1994.

Cette reprise de la fréquentation se traduit par une hausse de 2 % du nombre de nuitées passées par les résidents à l'extérieur de leur domicile. Elle fait suite à une baisse de près de 5 % en 1997 et de près de 2 % en 1996.

Cet accroissement est principalement dû à une hausse des longs séjours (au moins quatre nuits consécutives) : les nuitées correspondantes ont augmenté de 2,7 % en 1998, alors que dans le même temps, le nombre de nuitées en courts séjours (entre une et trois nuits hors du domicile) a continué à diminuer. Cette baisse du nombre de nuitées de courts séjours est cependant moins importante que

lors des années précédentes : après - 6,3 % en 1996 et - 5,2 % en 1997, elle n'est que de - 1,5 % en 1998. Pour leurs déplacements touristiques, quelle qu'en soit la durée, les Français utilisent majoritairement la route (plus de 82 %). La part de la route a toutefois légèrement reculé en 1998 au profit du train, qui, utilisé dans environ 13 % des voyages, vient en deuxième position. L'avion n'est quant à lui utilisé que dans un peu plus de 2 % des cas.

On peut estimer à environ 70 millions le nombre de touristes étrangers venus en France en 1998, contre 67 millions en 1997. D'après l'enquête de fréquentation hôtelière (Insee-Direction du Tourisme), on observe une forte progression des touristes en provenance des pays scandinaves (+ 14 %), de Grande-Bretagne (+ 16 %), des Etats-Unis (+ 21 %) et surtout d'Amérique centrale et du sud (+ 47 %), en raison principalement de la coupe du monde de football. D'autres clientèles se révèlent en revanche en net retrait (Asie du sud-est - 22 %, en raison de la crise économique qui a fortement affecté les départs des touristes vers le reste du monde).

TABLEAU 6.7

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

	Résidents (millions de nuitées)					Etrangers (millions de séjours)		
	1994	1995	1996	1997	1998	1994	1996	
<b>Courts séjours</b>								
Route	178,4	171,0	159,1	153,3	148,2	Voiture sur route	16,0	17,8
Train	24,2	23,7	23,0	20,5	22,6	Avion	3,3	3,3
Avion	3,6	4,2	4,0	3,5	3,5	Autocar	6,7	5,7
Autre mode	7,3	6,2	6,1	5,0	5,2	Voiture sur bateau (*)	1,2	1,5
Tous modes	213,4	205,2	192,2	182,3	179,5	Train	1,5	1,9
						Tous modes	28,7	30,2
<b>Longs séjours</b>								
Route	735,3	732,2	728,3	685,7	701,4	Voiture sur route	17,6	17,9
Train	111,7	107,8	106,8	104,6	110,0	Avion	5,2	5,8
Avion	18,6	19,9	19,7	22,0	20,6	Autocar	3,9	3,1
Autre mode	20,1	21,2	18,3	18,7	21,5	Voiture sur bateau (*)	3,4	3,0
Tous modes	885,6	881,0	873,1	830,9	853,6	Train	2,4	2,2
						Tous modes	32,6	32,0
<b>Total</b>								
Route	913,7	903,2	887,4	839,0	849,6	Voiture sur route	33,6	35,7
Train	135,8	131,5	129,8	125,0	132,6	Avion	8,6	9,1
Avion	22,2	24,1	23,7	25,4	24,1	Autocar	10,6	8,8
Autre mode	27,3	27,4	24,4	23,7	26,7	Voiture sur bateau (*)	4,6	4,5
Tous modes	1 099,1	1 086,3	1 065,3	1 013,2	1 033,0	Train	4,0	4,0
						Tous modes	61,3	62,1

(\*) et/ou shuttle pour 1996.

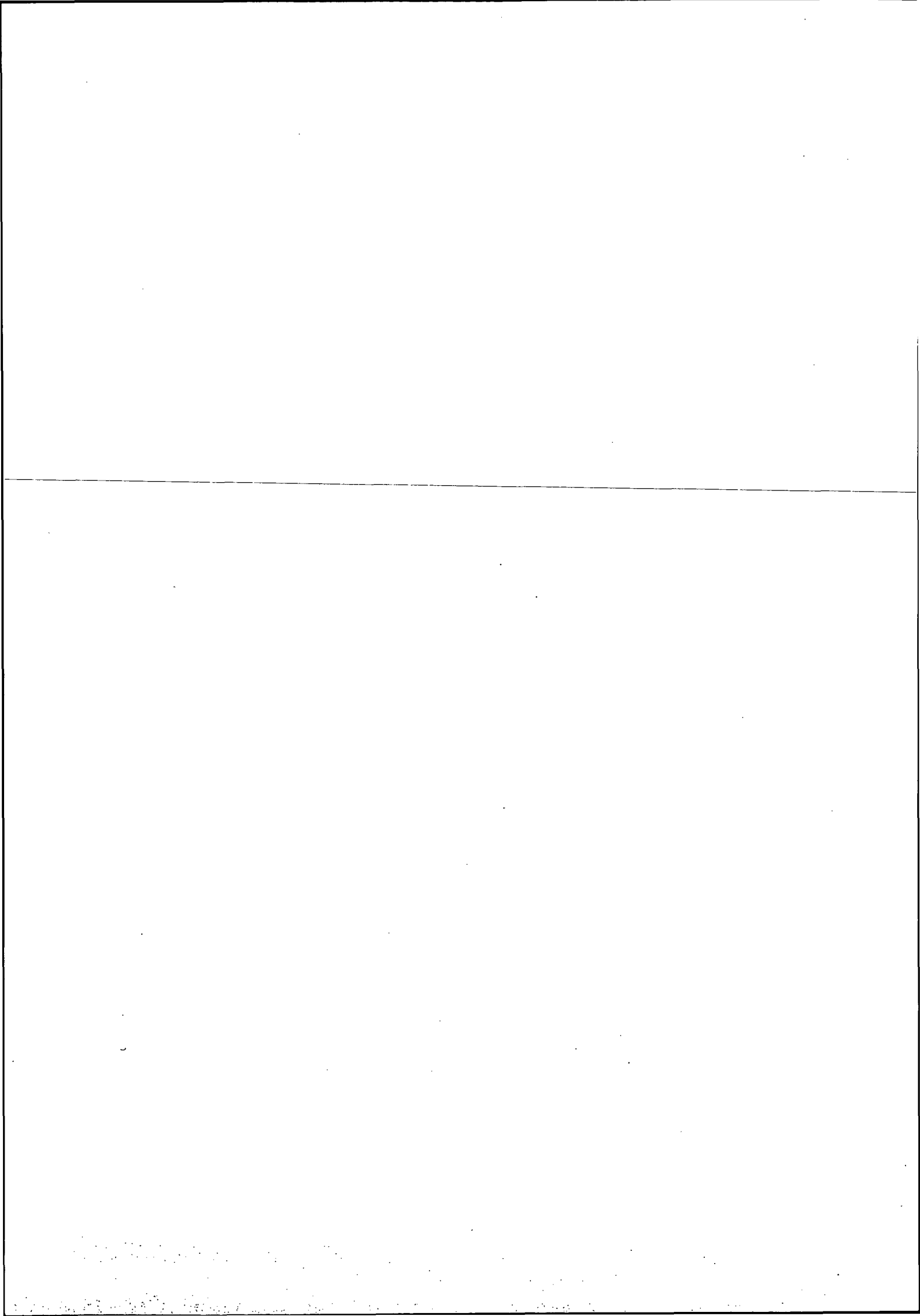
Source : Direction du Tourisme - SOFRES. Les résultats sur les séjours des résidents sont issus de l'opération " suivi des déplacements touristiques " (SDT), enquête mensuelle réalisée par panel. Les séjours des étrangers sont, pour leur part, estimés à partir d'une enquête qui a été effectuée aux frontières 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 ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE BIENS ET DE SERVICES DE TRANSPORT

*En 1998, l'environnement international moins dynamique et la bonne croissance de l'économie française ont provoqué un affaiblissement de la croissance des tonnages échangés, soit + 3,5% après + 6,2 % en 1997. Seules les importations en provenance de l'extérieur de l'Union européenne ont connu un rythme légèrement plus soutenu que l'année précédente.*

*Les tonnages échangés avec l'Allemagne et l'Italie ont globalement stagné, en raison d'évolutions opposées des entrées et des sorties.*

*Le solde des échanges de services de transport se serait fortement amélioré d'après les premières estimations portant sur 1998, grâce au transport aérien.*

*La compétitivité des transporteurs français est tendanciellement à la baisse avec nos principaux partenaires européens, à l'exception de l'Allemagne avec laquelle la situation apparaît stable.*

### LES ÉCHANGES DE BIENS\*

L'environnement international moins dynamique en 1998 et une croissance soutenue de l'économie française, surtout tirée par la demande intérieure, ont conduit à une croissance modérée des tonnages de marchandises échangées (+ 3,5 %), après la poussée de 1997 (+ 6,2 %). Cette décélération est le

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

	80/73	85/80	90/85	97/90	98/97	Niv.98
<b>Total</b>						
Union europ. (15)	1,3	1,6	2,7	2,0	1,8	261,6
Autres	1,8	-4,4	3,3	0,1	5,4	239,5
<b>Total</b>	1,6	-1,6	3,0	1,1	3,5	501,1
<b>Importations</b>						
Union europ. (15)	3,1	2,5	1,9	2,0	2,7	129,5
Autres	1,3	-6,5	4,4	0,1	5,9	187,7
<b>Total</b>	1,8	-3,4	3,4	0,9	4,6	317,2
<b>Exportations</b>						
Union europ. (15)	-0,2	0,6	3,6	2,0	0,9	132,1
Autres	4,5	3,8	-0,3	0,1	3,7	51,8
<b>Total</b>	1,1	1,7	2,3	1,5	1,7	183,9

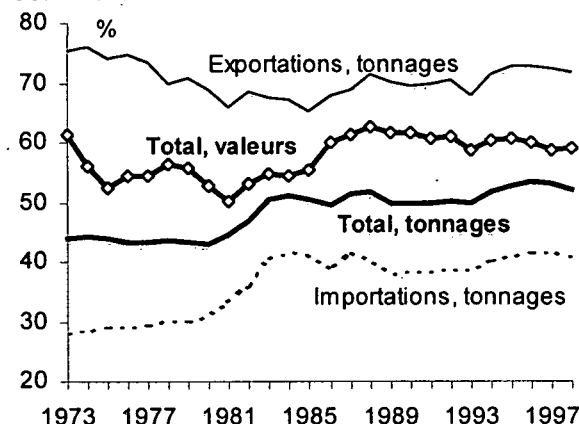
Source : Douanes, résultats provisoires

(\*) 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 (l'activité du tunnel sous la Manche est abordée dans le chapitre 11, "les transports en Europe"). La correction a été étendue aux années antérieures à 1993 par souci d'homogénéité. Enfin, les échanges entre les DOM et le reste du monde ne sont pas repris ici, faute de données comparables antérieurement à 1997.

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.

résultat d'un double mouvement : d'une part, pour les tonnages exportés, une baisse de rythme de 4,2 points touchant aussi bien les échanges avec l'Union européenne que le reste du monde et, d'autre part, une baisse de 1,9 point pour les tonnages importés de l'Union européenne alors que ceux importés du reste du monde ont légèrement accéléré, passant de 4,6 % à 5,9 %. Ainsi, les importations qui représentent 63,3 % des tonnages totaux échangés, ont progressé de presque 14 millions de

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

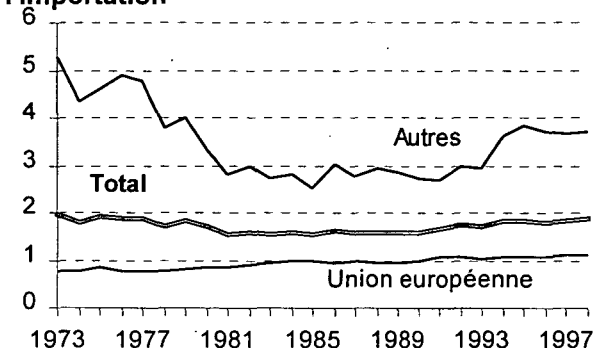


Source : Douanes

Les courbes (imports, valeurs) et (exports, valeurs) sont quasiment confondues avec la courbe (total, valeurs).

GRAPHIQUE 7.2

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



Source : Douanes

tonnes contre 3 pour les exportations. Les tonnages échangés avec les pays de l'Union européenne, soit 52 % des tonnages totaux (deux sens confondus), n'ont crû que de 1,8 % quand ceux échangés avec le reste du monde ont progressé de 5,4 %.

En valeur, les échanges ont augmenté de 7,4 %. Qu'il s'agisse des relations avec l'Union européenne ou avec le reste du monde, des importations ou des exportations, les rythmes de croissance restent assez proches (entre + 6,5 % et + 8,7 %).

L'évolution sur longue période du rapport entre la valeur par tonne à l'exportation, et la valeur par tonne à l'importation, fait apparaître une lente croissance de 1973 à 1997 pour nos échanges avec l'Union européenne. Parti de 0,77 en 1973, ce rapport dépasse le seuil de 1 en 1991 et approche 1,10 en 1998. Pour les échanges hors Union européenne, ce

TABLEAU 7.2

Évolution annuelle des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens

		(en %)		
		97/90	98/97	niv. 98
Allemagne	imports	0,7%	7,2%	26,3
	exports	2,2%	-5,8%	31,1
	Total	1,5%	-0,3%	57,4
Belgique	imports	-0,1%	3,2%	31,5
	exports	-0,6%	-1,4%	25,0
	Total	-0,3%	1,1%	56,5
Royaume-Uni	imports	9,1%	-5,9%	22,5
	exports	1,9%	11,6%	13,6
	Total	6,2%	0,0%	36,1
Espagne	imports	6,6%	5,1%	11,7
	exports	9,3%	8,8%	19,4
	Total	8,2%	7,4%	31,1
Italie	imports	-0,6%	5,1%	12,5
	exports	0,7%	-4,2%	19,8
	Total	0,2%	-0,8%	32,2
Pays-Bas	imports	0,9%	6,0%	15,6
	exports	-0,7%	4,5%	13,2
	Total	0,1%	5,3%	28,8

Source : Douanes

rapport 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 européenne, augmentait. Il est ensuite resté à peu près stable jusqu'en 1993 ; il a progressé sensiblement en 1994 pour atteindre 3,82 en 1994 ; il est redescendu autour de 3,7 ces trois dernières années. L'évolution de la répartition par catégorie de marchandises permet d'affiner ce résultat d'ensemble.

Parmi nos six principaux partenaires de l'Union européenne avec lesquels les échanges dépassent 25 millions de tonnes de marchandises (deux sens confondus), les croissances les plus vives des tonnages en 1998 s'observent pour les ceux échangés avec l'Espagne (+ 7,4 %, après + 16,2 % en 1997) et les Pays-Bas (+ 5,3 %). Par contre, les tonnages échangés avec l'Italie et l'Allemagne reculent respectivement de 0,8 % et 0,3 %. Les échanges avec le Royaume-Uni ont gardé des rythmes de croissance faibles, proches de ceux de 1997, autour de 0,5%. Mais ces évolutions sont, en 1998, très différentes selon le sens des échanges. Ainsi, nos importations d'Allemagne et d'Italie continuent de croître respectivement de 7,2 % et 5,1 %, malgré une sensible décélération par rapport à 1997. Mais nos exportations avec ces pays, en hausse en 1997, reculent très sensiblement en 1998, respectivement de 5,8 % et 4,2 %. Avec le Royaume-Uni, l'écart se creuse entre taux de croissance annuelle des tonnages importés (- 0,5 % en 1997 et - 5,9 % en 1998) et des tonnages exportés (+ 5,8 % en 1997 et + 11,6 % en 1998) soit un différentiel entre taux d'évolution qui passe de 6,3 points à 17,4 points. Enfin, les croissances des tonnages échangés avec l'Espagne décélèrent, notamment à l'exportation, avec une

TABLEAU 7.3

Évolution à long terme de la structure par produits

	Tonnages			Valeurs		
	1973	1985	1998	1973	1985	1998
<b>Imports</b>						
Produits agricoles	3,8	3,9	3,4	8,6	4,5	2,9
Aliments	3,3	5,5	7,6	10,5	7,9	7,4
Charbons, minerais, engrais	16,2	22,4	16,0	3,7	2,8	1,2
Hydrocarbures	59,7	45,5	45,5	10,4	19,0	5,1
Produits métallurgiques	4,1	4,2	5,4	9,8	5,3	4,7
Matériaux construction	5,9	6,1	6,5	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	8,5	47,4	50,2	66,5
<b>Exports</b>						
Produits agricoles	16,6	23,9	19,5	10,0	7,2	3,4
Aliments	7,6	14,3	15,5	11,3	9,8	9,2
Charbons, minerais, engrais	26,3	34,3	29,7	18,4	14,2	7,9
Hydrocarbures	10,6	8,6	11,9	1,6	2,7	1,1
Produits métallurgiques	8,1	9,2	9,9	8,2	6,8	4,5
Matériaux construction	22,0	16,9	14,3	1,0	0,9	0,6
Produits chimiques	6,1	9,0	11,9	9,3	13,4	13,8
Produits manufacturés	7,4	9,1	13,7	56,9	58,0	67,0

Source : Douanes

croissance toutefois proche de 9 % dans ce sens. Sur l'ensemble du commerce intra et extra-communautaire, le détail des importations par produit montre que les tonnages de minerais, après la forte décline de 1996, sont revenus en 1997 et 1998 à un niveau proche de 1995. Ils représentent 8,4 % des tonnages importés. Les hydrocarbures avec une proportion de 45,5 % constituent le poste le plus important en tonnage. Les charbons, qui avaient reculé de 9 % en 1997, ne régressent que de 1 % cette année. Les produits métallurgiques, avec presque 11 % sont encore en vive croissance. Les produits manufacturés maintiennent également une forte hausse (+ 9,5 %).

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

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	1998	1973	1992	1993*	1998
<b>Imports U.E.15</b>								
route	31,2	54,8	55,9	58,0	57,7	72,8	74,8	72,4
mer	20,7	28,1	30,4	27,1	12,0	16,3	16,6	16,8
rail	26,2	7,7	6,3	7,1	22,0	5,0	4,4	5,6
fluvial	12,3	4,6	3,2	3,4	3,6	0,7	0,5	0,4
air	0,1	0,0	0,0	0,1	4,1	3,1	2,8	3,4
autres	9,5	4,7	4,2	4,4	0,7	2,0	0,9	1,3
<b>Exports U.E.15</b>								
route	26,8	48,2	49,0	53,4	53,4	65,2	65,5	67,0
mer	14,8	22,8	25,4	25,2	13,4	15,5	17,0	17,1
rail	34,4	13,9	12,7	9,3	22,8	6,3	5,9	5,7
fluvial	23,3	12,5	10,6	9,1	4,6	1,2	1,1	0,7
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	3,8
autres	0,5	2,6	2,3	3,0	0,2	8,8	7,4	5,7
<b>Imports Autres</b>								
mer	95,8	79,7	84,2	81,9	60,8	31,8	41,0	34,4
route	1,3	5,0	3,6	4,7	15,9	30,0	20,7	24,5
rail	0,6	2,0	0,4	0,6	5,8	1,7	0,9	0,8
fluvial	2,3	3,7	0,5	0,3	3,2	0,8	0,2	0,1
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	24,2
autres	0,0	9,5	11,1	12,4	0,0	16,0	13,4	16,1
<b>Exports Autres</b>								
mer	53,3	60,1	76,8	75,0	56,3	30,6	45,7	40,5
route	13,9	19,7	10,8	14,1	12,9	26,8	13,5	15,5
rail	17,0	6,3	3,2	2,5	14,0	2,8	1,4	1,0
fluvial	11,7	3,5	1,7	2,4	2,4	0,8	0,1	0,1
air	0,2	0,4	0,4	0,8	13,7	25,4	26,3	28,4
autres	3,8	10,0	7,1	5,2	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 qu'entre 1973 et 1992 ou entre 1993 et 1998 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 Iles 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 11, " Les transports en Europe " pour les flux trans-Manche.

A l'exportation hors Union européenne, la hausse des tonnages d'hydrocarbures se poursuit en ralentissant (+ 12,3 %). Celle des produits manufacturés se poursuit à un rythme diminué de moitié (+ 6,5 %). On observe des baisses d'au moins 10 points de la

croissance des tonnages des produits métallurgiques (+ 1,7 %) et des produits manufacturés (+ 2,5 %). Le rythme de croissance des tonnages exportés vers l'Union européenne pour ces deux dernières familles de produits ne diminue que faiblement, soit moins de deux points (+ 8 %).

Du fait des changements de définitions intervenus en 1993 (voir note page 61), l'analyse par mode est faite en distinguant l'Union européenne et le reste du monde. On observe en 1998 une légère décroissance (de 0,3 point) de la part du transport ferré (3,7 %) et une hausse de 0,6 point de celle du transport routier (49,1 %) qui ne retrouve cependant pas le niveau atteint en 1995 (50,5 %), en raison du conflit de la SNCF cette année là.

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

	80/73	85/80	92/85	96/93	98/97	Niv.98
<b>Total, U.E. (15)</b>						
route**	4,5	3,5	6,4	5,1	7,1	145,6
mer*	5,2	6,9	0,2	3,4	4,2	68,3
fer	-3,4	-4,0	-3,7	-0,6	2,4	21,4
fluvial	-3,3	-2,4	-1,1	1,9	2,9	16,4
<b>Total, Autres</b>						
mer	1,4	-6,5	1,9	-1,5	7,4	192,6
route	4,4	7,8	5,5	6,1	6,7	16,1
fer	2,1	-2,2	0,3	-4,4	4,3	2,4
air	11,3	4,9	0,8	7,3	19,7	0,7

Source : Douanes

(\*) et (\*\*) voir notes du tableau précédent

## LES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

### Évolution pour l'ensemble des modes

Les premières estimations du solde pour 1998 des échanges FAB-FAB de transport font apparaître une amélioration de 1,6 milliard de francs, alors qu'il

TABLEAU 7.6  
Soldes des échanges de services de transport, hors services annexes (FAB-FAB milliards de francs)

	1993	1994	1995	1996	1997r	1998p
Ferroviaire	1,6	1,6	1,7	1,9	2,0	1,9
Routier	-0,2	-0,3	-0,1	0,0	-0,3	-0,2
Fluvial	-0,3	-0,3	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3
Maritime	-7,1	-6,5	-5,5	-5,5	-7,9	-7,7
Aérien	0,5	4,6	4,3	2,9	4,4	5,9
Conduites	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4
Tous modes	-5,8	-1,2	-0,2	-1,3	-2,4	-0,8

Source : Insee-DAEI/SES

(\*) En nouvelle base, les échanges de services de transport maritimes ont fait l'objet d'une importante réévaluation.

s'était aggravé l'année précédente. Le solde maritime, fortement négatif en 1997, ne s'améliore pas sensiblement et le déficit atteint 7,7 milliards de francs. L'amélioration serait imputable surtout aux échanges de services de transport aérien dont le solde progresse de 1,5 milliard de francs pour atteindre un bénéfice de 5,9 milliards de francs d'après les résultats provisoires actuels. Le transport ferroviaire garde un solde positif voisin de 1,9 milliard de francs depuis trois ans. Le solde du transport routier évolue peu, avec un déficit de 200 millions de francs.

### 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, avait fortement augmenté en 1997 sous la double poussée de la croissance des tonnages et des prix (respective-

TABLEAU 7.8  
Échanges de services de transports routiers  
(en milliards de francs)

	1993	1994	1995	1996	1997r	1998p
Export de services	7,0	7,8	7,9	8,0	9,1	9,2
Import de services	8,2	9,1	9,1	9,2	10,6	10,7
Solde	-1,1	-1,3	-1,2	-1,1	-1,5	-1,5
Cabotage+tiers	0,9	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3
Solde global	-0,2	-0,3	-0,1	0,0	-0,3	-0,2

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 et le cabotage réalisés par les transporteurs français.

ment plus de 6 % et 3,5 %). Elle a progressé de 4,4 % en 1998.

Ces dernières années, les parts de marché des transporteurs français sont en général tendancielle à la baisse dans les échanges avec nos principaux partenaires de l'Union européenne, mais le phénomène n'est pas uniforme. Elles se stabilisent avec l'Allemagne après une forte croissance.

TABLEAU 7.7  
Dépense nationale de transport routier international, par pavillon  
(en milliards de francs)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
France	16,7	18,6	18,7	19,2	21,0	22,0
Etranger	14,9	16,5	16,5	16,6	18,5	19,3
Ensemble	31,5	35,1	35,2	35,8	39,5	41,2
Évolution en %	-1,7	11,3	0,4	1,5	10,4	4,4

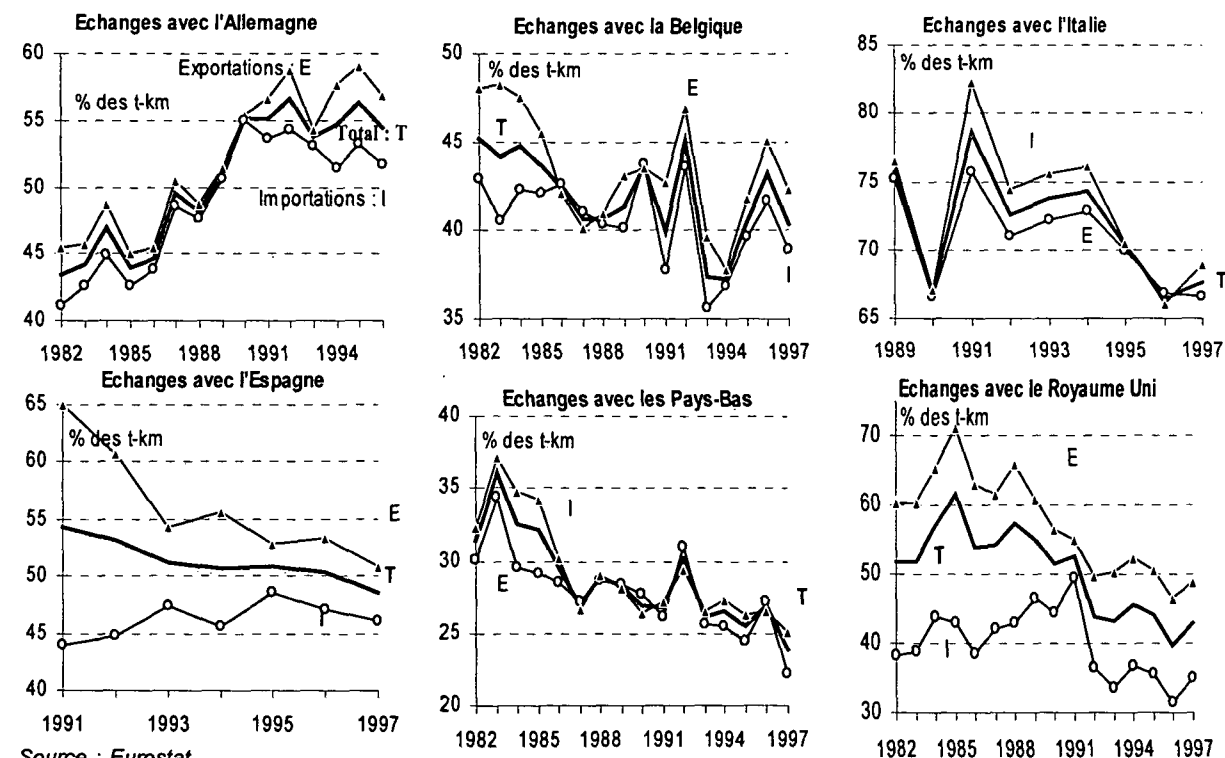
Source : DAEI/SES

### Le transport maritime

Les échanges de services de transport maritime liés à notre commerce extérieur restent toujours très déséquilibrés puisque le solde est négatif d'environ 7,5 milliards de francs. Les exportations de services (passagers, fret, location de navires), comme les importations, ont augmenté. Rappelons que le trafic

### GRAPHIQUES 7.3 à 7.8

#### Évolution de la part de pavillon des transporteurs routiers français dans les échanges avec nos principaux partenaires (transports mesurés en tonnes-kilomètres, compte d'autrui)



Source : Eurostat



TABLEAU 7.9

**Ligne transports maritimes de la balance des paiements**  
 (en milliards de francs)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1997	1998
<b>Balance des paiements</b>								
<b>Marchandises</b>								
Recettes	8,49	8,78	8,88	9,07	8,56	8,69	8,80	11,23
Dépenses	16,30	16,90	16,00	15,40	15,21	16,80	16,33	19,98
Solde	-7,81	-8,12	-7,12	-6,33	-6,66	-8,11	-7,53	-8,76
<b>Voyageurs</b>								
Recettes	1,14	1,15	1,07	0,95	0,71	0,92	0,92	0,99
Dépenses	0,39	0,31	0,32	0,19	0,29	0,35	0,35	0,35
Solde	0,76	0,84	0,76	0,76	0,42	0,56	0,56	0,64
<b>sous total</b>								
Recettes	9,63	9,93	9,95	10,0	9,27	9,61	9,71	12,2
Dépenses	16,7	17,2	16,3	15,6	15,5	17,2	16,7	20,3
Solde	-7,05	-7,28	-6,37	-5,57	-6,24	-7,55	-6,97	-8,12
<b>Autres</b>								
Recettes					7,69	7,18	7,18	6,68
Dépenses					7,58	7,44	7,44	6,48
Solde					0,11	-0,26	-0,26	0,20
<b>Total</b>								
Recettes					16,96	16,78	16,89	18,89
Dépenses					23,09	24,59	24,12	26,81
Solde					-6,13	-7,81	-7,23	-7,92
<b>Comptes des relations avec le reste du monde</b>								
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	
Exportations	10,17	10,59	9,80	9,91	9,71	9,98	10,95	
Importations	17,22	17,72	16,32	15,37	15,20	17,83	18,62	
Solde	-7,06	-7,13	-6,53	-5,46	-5,48	-7,85	-7,67	

Sources : Banque de France, Insee.

Note : la Banque de France a modifié sa méthodologie en 1998 et n'a corrigé que 1997.

tiers est un élément important des échanges maritimes, notamment en tonnages.

**Le transport ferroviaire**

Le solde positif des échanges de services de transport ferroviaire (soit 1,9 milliard de francs) diminue d'environ 150 millions de francs et redescend au niveau de 1996. Cette baisse s'explique pour moitié par la baisse des ventes de services de transport de voyageurs (- 169 millions de francs), qui n'est compensée que partiellement par une hausse de 91 millions francs des ventes relatives au fret. La seconde moitié résulte d'une hausse des achats répartie sur les voyageurs et le fret.

TABLEAU 7.10

**Échanges de services de transport ferroviaire**  
 (en milliards de francs)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>Exportations</b>							
voyageurs	1,46	1,36	1,36	1,36	1,25	1,27	1,10
marchandises	1,05	1,01	1,03	1,17	1,32	1,45	1,54
Total	2,51	2,37	2,39	2,53	2,57	2,72	2,64
<b>Importations</b>							
voyageurs	0,59	0,47	0,57	0,57	0,36	0,36	0,39
marchandises	0,27	0,28	0,21	0,27	0,32	0,32	0,36
Total	0,85	0,75	0,77	0,84	0,68	0,67	0,75
<b>Solde</b>	1,65	1,62	1,61	1,69	1,89	2,04	1,89

Source : Insee (Comptes nationaux)

**Le transport aérien**

L'estimation provisoire pour 1998 des échanges des services de transport aérien fait apparaître une forte poussée des ventes (+ 2,2 milliards de francs). La hausse des achats avoisine les 660 millions de francs. Le solde de ces échanges progresserait ainsi de 1,5 milliard de francs pour atteindre 5,9 milliards de francs.

TABLEAU 7.11

**Échanges de service de transport aérien**  
 (FAB-FAB, en milliards de francs)

Comptes du reste du Monde*	1995	1996	1997r	1998p
<b>Exportations</b>				
passagers	14,3	14,9	nd	nd
fret	5,4	5,2	nd	nd
sous total	19,7	20,1	nd	nd
location d'avions	0,7	0,7	nd	nd
Total	20,4	20,8	22,9	25,2
<b>Importations</b>				
passagers	14,0	14,7	nd	nd
fret	2,2	1,8	nd	nd
sous total	16,2	16,4	nd	nd
location d'avions	1,4	1,4	nd	nd
Total	17,6	17,9	18,6	19,2
<b>Solde</b>				
passagers +fret	3,5	3,7	nd	nd
location d'avions	-0,7	-0,7	nd	nd
Total	2,8	3,0	4,4	5,9
<b>Balance des Paiements**</b>				
<b>Exportations</b>				
passagers	21,3	22,6	28,3	33,7
fret	6,3	6,4	6,9	7,4
sous total	27,6	29,0	35,2	41,1
autres	16,6	16,5	15,7	14,1
Total	44,2	45,5	50,9	55,2
<b>Importations</b>				
passagers	20,4	20,8	22,1	23,1
fret	7,3	7,8	8,4	9,8
sous total	27,7	28,6	30,5	33,0
autres	19,1	18,7	20,3	22,4
Total	46,8	47,3	50,7	55,4
<b>Solde</b>				
passagers +fret	-0,1	0,4	4,8	8,2
autres	-2,5	-2,2	-4,6	-8,3
Total	-2,6	-1,8	0,2	-0,1

Source : Insee, Balance des paiements.

(\*) Depuis 1997, l'Insee ne dispose plus d'éléments permettant d'éclater les comptes du reste du monde selon les éléments constitutifs.

(\*\*) Le partage entre les rubriques passagers et autres est pour partie estimé dans la Balance des Paiements.



## L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES (\*)

**Les recettes des administrations publiques générées par les transports ont augmenté de 2,2 % en 1998 par rapport à 1997 (182,1 milliards de francs contre 178,2 milliards de francs, hors versement transport). Les administrations centrales ont consacré 80,8 milliards de francs aux transports, soit une baisse de 0,5 % par rapport à 1997. Le fer et la route bénéficient à eux deux de près de 70 % des dépenses.**

### LE BUDGET DES TRANSPORTS EN 1999

Le budget global du ministère de l'équipement, des transports et du logement pour 1999 s'élève à 130,8 milliards de francs. Il marque une progression de 4,6 % par rapport à la loi de finances de 1998 (125,1 milliards de francs)<sup>(1)</sup>. Hors logement, le budget est stable par rapport à 1998 (85,4 milliards de francs contre 85,2 en 1998) et la partie spécifiquement " transports " de ce budget, hors financements complémentaires, diminue de 0,2 % à 55,5 milliards de francs contre 55,6 (tableau 8.1).

Les financements complémentaires provenant du Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) s'élèvent à 3,9 milliards de francs, somme égale à celle de l'année 1998 et ceux du Fonds pour l'aménagement de la région Ile-de-France (FARIF) à 0,7 milliard de francs, contre 0,8 milliard de francs en 1998.

Le budget des transports terrestres s'établit à 45,2 milliards de francs, auxquels s'ajoutent 2,5 milliards de francs provenant du FARIF (0,1 milliard de francs) et du FITTVN (2,4 milliard de francs). Les moyens financiers engagés à ce titre atteignent donc au total 47,7 milliards de francs, qui permettront de soutenir le renouveau du transport ferroviaire et le développement des transports collectifs urbains.

Les concours de l'État s'élèvent à 39,2 milliards de francs pour le transport ferroviaire, y compris le

FITTVN (1,9 milliard de francs). En intégrant les dotations de l'État à la SNCF imputées sur d'autres budgets que celui des transports, telles que le coût des compensations entre régimes de retraite, ou les dotations en capital destinées à assurer la prise en charge financière par l'État de la dette héritée par RFF, le secteur ferroviaire devrait globalement bénéficier de concours de l'État et des organismes de sécurité sociale de 58,7 milliards de francs.

Les dotations d'investissement aux transports collectifs urbains, destinées tant à la région parisienne qu'à la province, progressent de 2 % à 0,9 milliard de

**TABLEAU 8.1**  
**Évolution du budget du ministère de l'équipement, des transports et du logement, entre 1998 et 1999**  
(en millions de francs courants)

SECTIONS	LFI 1998	LFI 1999	Evolution en %
<b>I-Services communs</b>	23 094	23 193	+ 0,4
<b>II-Urbanisme et logement</b>	39 843	45 463	+ 4,2 (2)
<b>III-Transports</b>	55 585	55 489	- 0,2
1-Transports terrestres	44 920	45 182	+ 0,6
2-Routes	7 400	7 041	- 4,9
3-Sécurité routière	437	455	+ 4,1
4-Transport aérien et météorologie	2 828	2 811	- 0,6
<b>IV-Mer</b>	6 213	6 282	+ 1,1
<b>V-Tourisme</b>	347	393	+ 13,3
<b>Total</b>	<b>125 082</b>	<b>130 820</b>	<b>+ 4,6</b>

Source : Lois de finances initiales (LFI) de 1998 et 1999.  
(2) Évolution établie hors budgétisations opérées en 1999.

(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.

(\*) Suite aux nombreux changements concernant directement ce chapitre apparus cette année (changement de base des comptes nationaux et changement de nomenclature comptable des communes), il n'a pas été possible d'actualiser les données relatives aux dépenses des collectivités locales, pour lesquelles les données publiées ainsi que le texte se rapportent aux années 1997 et précédentes.

francs, alors même que plusieurs programmes de grande ampleur s'achèvent en Ile-de-France (première phase de Météor et d'Éole, en particulier). Les subventions destinées au fonctionnement des transports collectifs en Ile-de-France atteignent 5,6 milliards de francs. Ce montant tient compte en particulier des mesures tarifaires à destination des demandeurs d'emploi, des scolaires et des étudiants.

Le budget des routes s'élève à 7 milliards de francs, auxquels s'ajoutent 2,2 milliards de francs provenant du FARIF (0,6 milliard de franc) et du FITTVN (1,6 milliard), soit au total 9,2 milliards de francs. Ces ressources sont destinées en priorité à l'entretien de la voirie nationale et à la poursuite du développement du réseau : investissements routiers prévus aux contrats de plan État-régions à des niveaux stables par rapport à 1998, poursuite des grands programmes financés par l'État (désenclavement du Massif Central, RN7 et RN10 notamment).

Le budget du transport aérien et de la météorologie est en léger retrait par rapport à 1998, année qui avait été marquée par une forte augmentation. Concernant le transport aérien, outre la poursuite des programmes en cours, le budget permettra une participation au programme Airbus A340-500/600, un soutien à la recherche amont (financement d'études préparatoires pour de nouveaux programmes) et un effort en faveur des équipements de bord. L'établissement public Météo-France bénéficie pour sa part d'un budget en hausse de 0,2 % par rapport à 1998.

Enfin, le budget de la mer s'élève à 6,3 milliards de francs (+ 1,1 % par rapport à 1998). Il est destiné à accroître les efforts en faveur de la sécurité (lancement d'un programme de renouvellement de la flotte des baliseurs), à la formation, à l'investissement et à l'entretien des infrastructures.

## RECETTES SPÉCIFIQUES DES ADMINISTRATIONS LIÉES À L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS EN 1998

Les recettes des administrations publiques résultant de l'activité des transports<sup>(3)</sup> ont augmenté de 2,3 % par rapport à 1997, à 182 milliards de francs contre 177,9 milliards (hors versement transport). Cette évolution fait suite à la quasi-stagnation observée en 1997.

**TABLEAU 8.2**  
**Évolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport**  
(en milliards de francs courants)

	1995	1996	1997	1998
Route (1)	32,6	34,8	31,7	32,6
Voie navigable (2)	0,6	0,6	0,6	0,6
Aviation civile	5,4	5,4	5,6	5,8
TIPP (3)	133,0	137,5	140,0	143,0
Total (hors Versement Transport)	171,6	178,3	177,9	182,0
Versement Transport	18,9	20,6	21,4	22,7
<b>Ensemble</b>	<b>190,5</b>	<b>198,9</b>	<b>199,3</b>	<b>204,7</b>

Sources : Insee, CPDP, CERTU, STP.

(1) Pour 1998, certains postes ont été estimés par le SES (permis de conduire, amendes).

(2) Estimation pour 1998.

(3) TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers (partie carburants).

Les 182 milliards de francs provenant de la fiscalité liée aux transports représentent 12,5 % du total des recettes du budget général de l'État pour 1998 (12,6 % en 1997). Cette proportion est à rapprocher du poids de la fonction transport dans la dépense de consommation des ménages (14,8 % en 1998, contre 14,5 % en 1997).

L'activité routière génère près de 86 % du total des recettes de l'administration liées aux transports (y compris le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers), le solde provenant principalement du produit du versement transport (tableau 8.2).

Les transports représentent, en 1998, plus de 90 % du total des recettes procurées par la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) : 143 milliards de francs sur un total de 157,8 milliards de francs.

Ces recettes ont augmenté d'un peu plus de 2 % en 1998, après 1,8 % en 1997 et 3,5 % en 1996. Ce rythme contraste avec les fortes hausses des an-

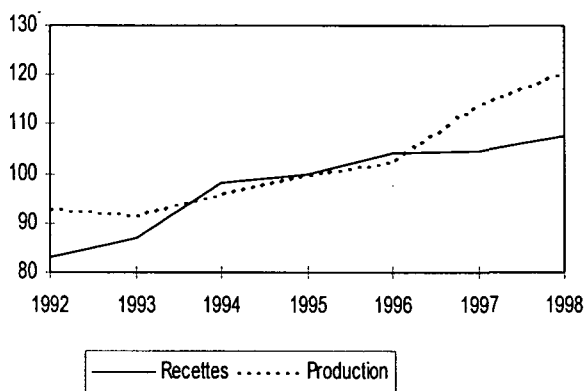
(3) Les recettes de TVA ne sont pas prises en compte car on ne considère pas la TVA comme un impôt spécifique, même lorsqu'elle est appliquée à la TIPP.

nées 1985-1990 (+ 7 % en moyenne par an) et surtout 1993-1994 (+ 9,9 % par an). Principale ressource fiscale liée aux transports, le taux de TIPP varie en fonction des types de carburants : en 1998, elle représente 63 % du prix de vente du super carburant sans plomb et 57 % du prix de vente du gazole.

**GRAPHIQUE 8.1**

**Évolution des recettes spécifiques des administrations publiques liées aux transports et de la production de la branche transport**

(en valeur, base 100 en 1995)



Sources : Insee, DAEI/SES

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, augmentent globalement de 2,8 % en 1998, après avoir diminué 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 du périmètre de transport urbain excède 20 000 habitants. Il s'agit d'une taxe assise sur la masse salariale des entreprises d'au moins dix 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 1998, cette taxe a rapporté 22,7 milliards de francs (+ 6,2 % par rapport à 1997) : 10,0 milliards de francs en province (+ 5,3 %) et 12,7 milliards de francs en Ile-de-France (+ 6,9 %).

**DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS EN 1998**

En 1998, les administrations centrales ont consacré 80,8 milliards de francs aux transports. Cette somme est en diminution de 0,5 % par rapport à l'année précédente. Cette baisse est due à la diminution des dépenses en capital concernant la route ou les transports aériens et maritimes (inclus dans " autres " dans le tableau 8.3).

Le fer et la route absorbent, à eux seuls, près de 70 % du total des dépenses : 44,4 % pour le fer et 24,9 % pour la route. Hors contributions aux charges de retraites (qui atteignent 14 milliards de francs en 1998) et régimes spécifiques, cette répartition se modifie quelque peu puisque le fer rassemble alors 33 % des dépenses et la route 30 %. Le solde se répartit entre transports collectifs urbains (8,2 % en 1998) et transport aérien, transport maritime, voies navigables et " services communs ", qui sont inclus dans la ligne " autres " du tableau 8.3.

**TABLEAU 8.3**

**Dépenses des administrations centrales par fonction**

(en milliards de francs courants)

	1995	1996	1997	1998
Fonctionnement	63,3	66,2	66,4	67,8
route	9,3	10,2	9,7	9,9
dont CARCEPT + FONGECPA(1)	0,02	0,02	0,04	0,92
fer	34,5	35,1	35,2	35,9
dont charges de retraites	13,6	13,7	13,9	14,0
transports collectif urbain	6,5	6,3	5,6	5,6
autres	13,0	14,6	16,0	16,5
Capital	13,2	14,2	14,8	13,0
route	10,4	11,5	11,4	10,2
fer	0,0	0,0	0,0	0,0
transports collectif urbain	1,2	1,2	0,8	1,0
autres	1,6	1,6	2,6	1,8
<b>Total</b>	<b>76,5</b>	<b>80,4</b>	<b>81,2</b>	<b>80,8</b>

Sources : DGCP, DAEI/SES.

(1) Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance des transports et Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité.

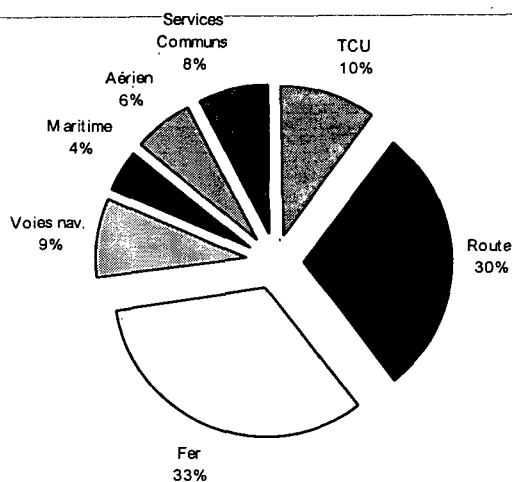
Les dépenses de fonctionnement représentent plus des trois quarts des dépenses et atteignent 67,8 milliards de francs en 1998 (en hausse de 2,1 % par rapport à 1997). Plus de la moitié de ces dépenses sont consacrées au transport ferroviaire, SNCF et chemins de fer privés. Elles sont en croissance de 2 % par rapport à 1997, tout comme les dépenses destinées au mode routier. Ces dernières sont constituées en grande majorité par des frais de personnel

(agents des DDE notamment).

Si la route ne représente en général qu'environ 15 % des dépenses de fonctionnement (14,6 % en 1998), elle représente en revanche une grande part des dépenses en capital (78,5 % pour l'année 1998) avec un montant de 10,2 milliards de francs, dont 4,7 milliards de francs provenant des fonds de concours des collectivités territoriales. Les opérations en capital des administrations centrales en faveur des transports collectifs urbains sont constituées par des aides à l'investissement.

GRAPHIQUE 8.2

**Part des principales fonctions dans le total des dépenses des administrations centrales en 1998 (hors contribution charges de retraites et régimes spécifiques)**



Source : DGCP

### Les dépenses des administrations publiques au profit de la SNCF, de RFF et de la RATP

Les dépenses des administrations publiques centrales et locales se sont élevées à 49,8 milliards de francs en 1998 contre 55,5 milliards de francs en 1997. Cette baisse est due à RFF où cette dépense diminue de 6,6 milliards de francs. Signalons, toutefois, que la dette de RFF a sensiblement augmenté en 1998 (cf. chapitre 5 " Les entreprises ").

TABLEAU 8.4

**Dépenses des administrations pour la SNCF, RFF et RATP (en milliards de francs courants)**

	1993	1994	1995	1996	1997	1998
<b>SNCF</b>						
Compensations tarifaires					7,3	7,5
Versements APU					7,0	7,5
<b>Total</b>					<b>14,3</b>	<b>15,1</b>
<b>RFF</b>						
Contri. Etat charges infra.					11,8	11,8
Dotation en capital					8,0	10,0
Subventions d'invest.					8,0	-2,7
Subventions sur immob.					2,3	4,4
<b>Total</b>					<b>30,1</b>	<b>23,5</b>
<b>RATP</b>						
Subventions	5,5	5,9	7,2	6,9	6,9	7,0
Réductions tarifaires	3,1	3,2	4,1	3,2	3,3	3,3
Aides à l'investissement	1,2	1,0	0,8	1,2	0,9	0,9
<b>Total</b>	<b>9,8</b>	<b>10,1</b>	<b>12,1</b>	<b>11,3</b>	<b>11,1</b>	<b>11,2</b>

Sources : SNCF et RFF : Résultats des entreprises et Insee pour la RATP.

### Les dépenses des collectivités locales en 1997 (\*)

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 8.3 et tableau 8.5).

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, respectivement, 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

(\*) cf. note p.67

**TABLEAU 8.5**  
**Les dépenses de transport des collectivités locales par fonction**  
 (en milliards de francs)

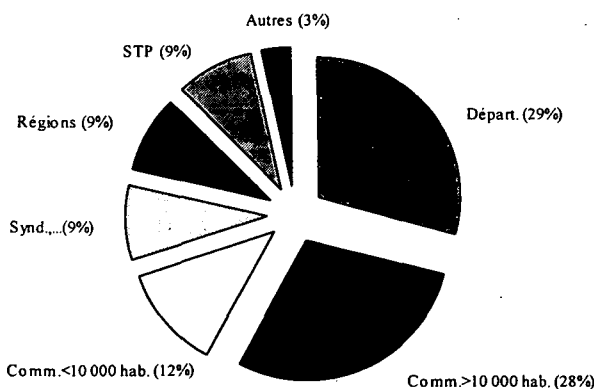
	1970	1980	1990	1994	1995	1996	1997
<b>Fonctionnement</b>							
- route	5,3	22,2	57,8	75,0	72,4	75,8	79,4
- fer	3,3	14,0	34,1	38,6	37,9	40,4	42,5
- TCU	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
- autres	1,9	8,0	22,9	35,2	33,3	34,1	35,4
<b>Opérations en capital</b>							
- route	4,9	15,2	39,1	48,0	44,5	43,0	43,8
-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

Sources : Insee, DAEI / SES

régions, les groupements de communes (syndicats, SIVOM,...) et le Syndicat des transports parisiens.

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 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 et 95 % de celles des communes de moins de 10 000 habitants.

**GRAPHIQUE 8.3**  
**Répartition des dépenses des APUL en transport par type de collectivité en 1997**  
 (en %)



Sources : DGCP, DAEI/SES

Les financements des voiries départementales et locales hors agglomération représentent 76 % et 24 %. Les communes et leurs groupements financent ensemble 97 % de la voirie urbaine. En revanche, le financement des transports collectifs urbains est 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 %).

