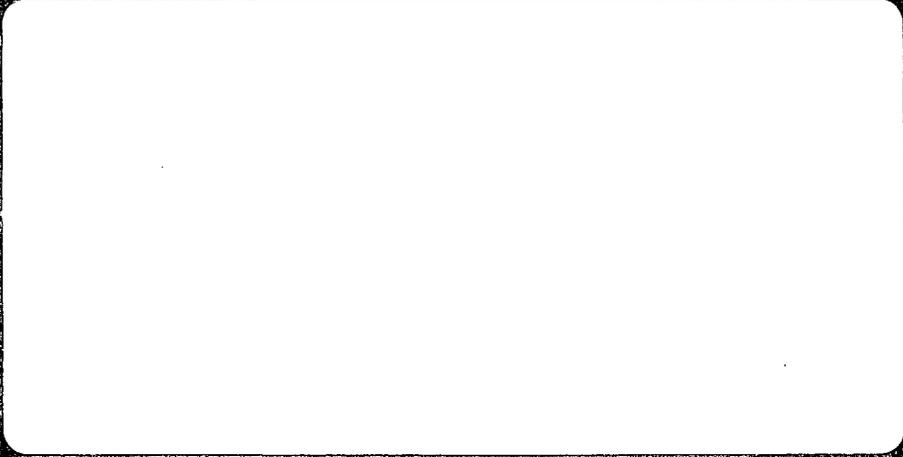


MINISTERE DE L' URBANISME, DU LOGEMENT ET DES TRANSPORTS



OBSERVATOIRE
ECONOMIQUE ET STATISTIQUE
DES TRANSPORTS

55-57, RUE BRILLAT-SAVARIN – 75775 PARIS CEDEX 16

CDAT

Les Transports en France
1960-1984

Victor SANDOVAL

MAI 1986

TROISIEME PARTIE

LES TRANSPORTS MARITIMES ET AERIENS

par V. Sandoval

O.E.S.T.

Mai 1986

SOMMAIRE

TROISIEME PARTIE

Les transports maritimes et aériens

Chapitre V

1

Les transports maritimes

Chapitre VI

38

Les transports aériens

CHAPITRE V

LES TRANSPORTS MARITIMES

Les transports maritimes fournissent 8,1 % de la production distribuée de la branche T31 l'année 1980; ils emploient 3,1 % de l'effectif de cette branche (1) et le 5,5 % de l'effectif salarié du secteur des transports en 1982 (2). Cette même année les transports maritimes consomment 7,9 % de la consommation total en produits pétroliers (mesuréé en TEP) de la branche transport (3). Le poste "Transports Maritimes" est le plus déficitaire de la balance des échanges effectifs de services: en 1984 il est de -3045 sur un total de -7916 (4).

Ces quelques chiffres montrent l'importance de ce secteur pour l'économie de transports. En particulier les transports maritimes sont l'un des vecteurs principaux du commerce extérieur du pays et à ce titre ils sont une activité très liée à la conjoncture nationale et internationale (5).

Les entreprises de production du service transport maritime

La connaissance des entreprises du secteur de transports maritimes sur la période allant de 1959 à 1984 ne peut se faire qu'à partir de sources statistiques différentes. Parmi ces sources on peut citer les Annuaire Statistiques de Transports, les Enquêtes de Structure et les Enquêtes Annuelles d'Entreprises, les Recensements de Population, la Statistique UNEDIC, etc...

Ces sources ne sont pas homogènes en ce sens qu'elles ne recouvrent pas le même champ ou qu'elles ne recouvrent pas toute la période en question. En outre elles ne fournissent pas souvent tous les renseignements qui peuvent intéresser pour avoir une bonne connaissance de l'activité des entreprises. Pour ces raisons l'étude réalisée par la suite ne concerne qu'une partie de la période, notamment les années 1976 à 1983, et s'appuie sur l'Enquête E.A.E.

Contrairement à la logique suivie dans l'étude des sous-produits du produit transport, l'étude des entreprises du secteur des transports maritimes sera faite conjointement avec l'étude des entreprises des auxiliaires du transport maritime.

La situation des entreprises des transports maritimes en 1976 et 1983

Le secteur des transports maritimes comptait 107 entreprises qui occupent 31 635 personnes (salariées et non salariées) en 1976. En 1983 on dénombre 105 entreprises qui occupent 23 378 personnes. On constate donc une baisse de l'effectif employé de l'ordre de 25 % sur sept ans.

(1) Source: Comptabilité Nationale

(2) Source: UNEDIC

(3) Source: CPDP

(4) Source: Comptabilité Nationale

(5) V. Sandoval: "Les transports et le commerce extérieur", OEST, 1985.

TABLEAU 1 TRANSPORTS MARITIMES
CARACTERISTIQUES DES ENTREPRISES

		1	2	3
Nombre total d'entreprises du secteur	1976	19	72	16
	1983	20	65	20
Effectif total permanent (salarié et non salarié) milliers	1976	6 111	24 865	659
	1983	3 914	18 707	707
Recettes des activités transports MF et % sur recettes totales	1976	2 502,6 (93,6)	7 638,3 (97,9)	77,5 (98,7)
	1983	3 149,3 (84,1)	16 461,1 (98,2)	221,5 (95,5)
Valeur ajoutée brute totale au coût des facteurs MF	1976	1448,5	2 675	56,8
	1983	845,2	4 230,8	142,6
Investissement total MF	1976	606,1	2 541,7	7,7
	1983	344	2 314,3	17,7

Source : E.A.E. 1976 et 1983

- 1) Transports maritimes de produits pétroliers
- 2) Transports maritimes autres que les produits pétroliers
- 3) Navigation côtière et d'estuaire

L'enquête E.A.E fait une classification de l'activité du secteur des transports maritimes en trois types de transport:

- 1) transport de produits pétroliers;
- 2) transports maritimes autres que les produits pétroliers et
- 3) navigation côtière et d'estuaire.

Le Tableau 1 montre les caractéristiques principales de l'activité des entreprises de transport maritime pour chaque type d'entreprise.

On constate une diminution du nombre d'entreprises réalisant une activité de transports maritimes autres que de produits pétroliers entre 1976 et 1983. La part de l'effectif total employé dans les entreprises de transport de produits pétroliers passe de 19 % à 16 % de l'effectif total du secteur. La part des recettes des entreprises transportant les produits pétrolier passe de 24% en 1976 à 15,6 % en 1983; en revanche celle des entreprises transportant les autres produits passe de 74,5 % en 1976 à 82,8 % en 1983. Grosso modo on peut donc affirmer que les entreprises transportant de produits pétroliers sont les plus affectées par la crise qui caractérise le secteur de transports maritimes depuis la première crise énergétique.

Les recettes de long cours ou en cabotage qui représentaient 94,3 % du total en 1976 passent à 92,0 % en 1983. A l'intérieur de ces recettes les recettes passagers passent de 4,1 % en 1976 à 5,8 % en 1983 et celles des autres marchandises passent de 59,6 % en 1976 à 65,7 % en 1983. Donc au recul des recettes du transport de produits pétroliers il faut ajouter la croissance des recettes du transport de passagers.

Les recettes de l'activité transport

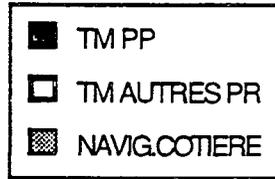
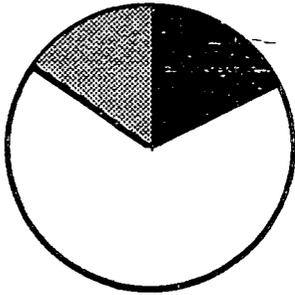
Dans les calculs faisant intervenir les recettes on peut tenir compte soit de recettes totales soit des recettes uniquement liées à l'activité des transports. Afin de mieux cerner l'évolution de la production de la branche transport on s'en tient généralement aux seules recettes des activités de transport. Mais il est aussi intéressant de regarder l'importance de ces recettes dans l'ensemble de recettes totales des entreprises du secteur (on rappelle que les entreprises enquêtées sont les entreprises dont l'activité principale est le transport).

La part des recettes de l'activité transport maritime était de 97 % des recettes totales pour l'ensemble des entreprises des transports maritimes pendant l'année 1976. En 1983 cette part est tombée à 95 %. On observe donc une légère augmentation des recettes des entreprises venant des activités autres que le transport maritime.

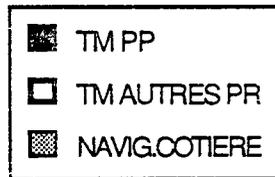
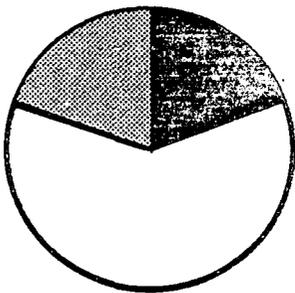
Si l'on considère maintenant la répartition des recettes selon l'activité réalisée par l'entreprise et selon le type d'entreprise, on observe que ce sont les entreprises réalisant des activités autres que les transports de produits pétroliers qui changent le plus. En effet, pour ces entreprises la part des recettes des seules activités de transport était de 93,6 % en 1976; elle est tombée à 84 % en 1983. Il faut rappeler que ces entreprises réalisent 24 % des recettes totales des entreprises de transport maritime en 1976 et 15,6 % de ces recettes en 1983. En revanche, la part des recettes de l'activité de transport pour les entreprises de transport de produits pétroliers est toujours très importante, 98 %.

(1) Source: Tableaux 2 enquête E.A.E 1976 et 1983.

G 1
TRANSPORTS MARITIMES:REPARTITION DES
ENTREPRISES 1976



TRANSPORTS MARITIMES:REPARTITION DES
ENTREPRISES 1983



La répartition des recettes selon la taille de l'entreprise change aussi. La part des recettes (1) des entreprises de moins de 10 salariés passe de 14,5 % en 1976 à 20,4 % en 1983. La part des recettes des grosses entreprises (plus de 200 salariés) tend à diminuer passant de 76,3 % en 1976 à 61,2 % en 1983. En particulier la part des recettes des plus grosses entreprises (plus de 500 salariés) passe de 68 % en 1976 à 49,5 % en 1983. En revanche la part de recettes des entreprises de plus de 100 et de moins 200 salariés passe de 2,7 % en 1976 à 10,3 % en 1983.

La nouvelle géographie des entreprises

En résumé, au moins deux phénomènes intéressants sont à souligner: d'une part, la croissance de la part des recettes des entreprises petites particulièrement de celles de moins de 5 salariés (de 13,2 % à 20,3 %); d'autre part, la perte d'importance des plus grosses entreprises accompagnée d'une remontée des entreprises moyennes.

Ce phénomène s'explique principalement par la baisse des recettes des entreprises transportant de produits pétroliers. En effet en 1976 les entreprises de plus de 500 salariés réalisent 81,9 % de recettes tandis qu'en 1983 les entreprises de plus de 200 salariés (donc y compris celles de plus de 500 salariés) réalisent 44,8 % de recettes totales du transport des produits pétroliers. En revanche les entreprises des autres produits de plus de 500 salariés passent de 63,9 % des recettes totales en 1976 à 57,3 en 1983.

Les résultats précédents sont confirmés par les ratios financiers (2) En effet, on constate que la valeur ajoutée brute aux coûts de facteurs (VABCF) baisse pour les trois produits ce qui se traduit par une baisse des ratios de l'excédent brut d'exploitation (EBE sur la VABCF). Les produits pétroliers ont un EBE négatif en 1983. Pour les autres produits le ratio EBE/VABCF passe de 17,7 % en 1976 à 9,8 % en 1983. Pour la navigation côtière et d'estuaire ce ratio passe de 30,5 en 1976 à 10,0 % en 1983, soit une nette dégradation.

On souligne que le ratio frais financiers/VABCF augmente pour les trois classes d'entreprise entre 1976 et 1983, ce qui traduit la dégradation financière des entreprises du secteur.

Les facteurs de production des entreprises maritimes en 1976 et 1983

L'investissement (3) peut être analysé d'un double point de vue: soit selon sa nature en tant qu'investissement en matériel et en infrastructure; soit comme investissement selon les types d'entreprises. Dans le premier cas on observe une stabilité dans la répartition de l'investissement: 99 % de celui-ci est réalisé en matériel naval (neuf ou d'occasion) et en outillage et autre matériel en 1976 et en 1983.

La répartition de l'investissement par types d'entreprises subit de modifications. La part des entreprises transportant des produits pétroliers passe de 19,2 % en 1976 à 12,8 % en 1983; en revanche, celle des entreprises transportant d'autres produits passe de 80,5 % en 1976 à 86,4 % en 1983.

(1) Ici on considère que les recettes de l'activités de transport maritime.

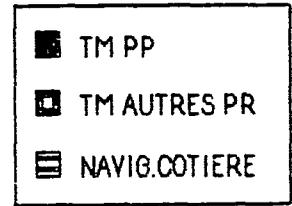
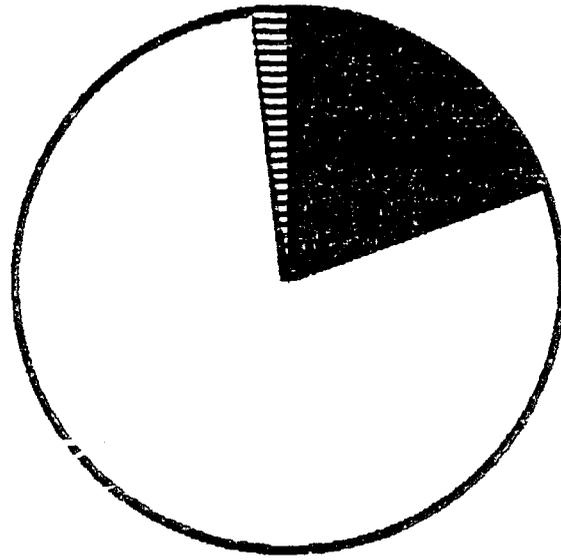
Source: Tableaux 2 des enquêtes E.A.E 1976 et 1983 .

(2) Source: Tableaux 4B et 4C de l'enquête E.A.E.

(3) Source: Enquete E.A.E. 1976 et 1983, Tableaux 6A.

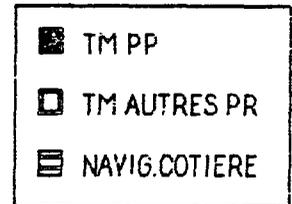
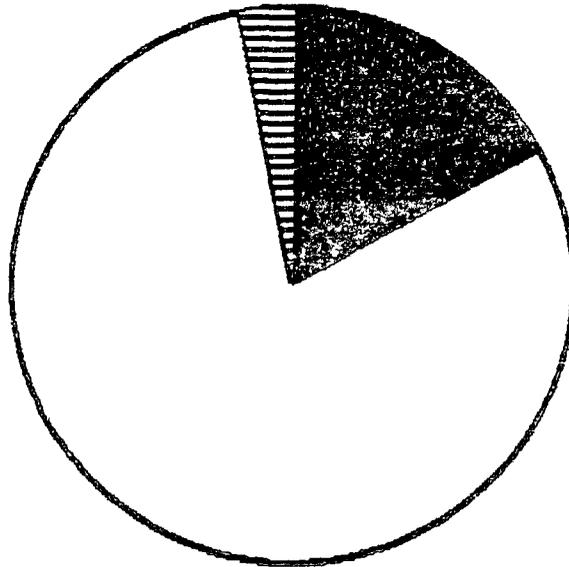
G 2A

TRANSPORTS MARITIMES:REPARTITION DES EFFECTIFS 1976



G 2B

TRANSPORTS MARITIMES:REPARTITION DES EFFECTIFS 1983



Finalement, quelques observations concernant la répartition du personnel par taille d'entreprise et par fonction (1). L'emploi salarié des entreprises de moins de 10 salariés passe de 0,5 % en 1976 à 0,3 % en 1983; celle des entreprises de 200 salariés et plus passe de 91,5 % en 1976 à 84,6 % en 1983.

Selon la fonction il y a aussi quelques changements. Le personnel administratif et commercial des tous les entreprises augmente entre 1976 et 1983 passant de 27,6 % la première année à 30,3 % la deuxième année. Le personnel navigant passe de 77 % en 1976 à 68,2 % en 1983. Autrement dit il se produit une réduction relative du personnel navigant au profit du personnel administratif et commercial. Ce phénomène est en rapport avec d'autres phénomènes plus généraux et qui touchent tous les secteurs de l'économie française et qu'on appelle "informationisation de l'économie" (2).

Malgré la crise qui affecte prioritairement les transports de produits pétroliers, les rémunérations par tête dans ces derniers sont toujours beaucoup plus importantes que dans les autres transports et dans la navigation côtière et d'estuaire, du reste la moins bien payée .

Les auxiliaires des transports maritimes (3).

Le nombre total des entreprises des auxiliaires des transports maritimes est en augmentation 669 en 1983 contre 592 en 1976. Mais les effectifs sont à la baisse 27 177 en 1983 contre 31 869 en 1976. Ainsi les effectifs permanents des auxiliaires, qui étaient au même niveau que ceux des transports maritimes en 1976, sont devenus beaucoup plus importants en 1983 (27 000 contre 23 000).

L'enquête distingue trois activités d'auxiliaires:

- 1.-le transit et commissionariat en douane;
- 2.-la manutention portuaire;
- 3.-le courtage.

L'importance de ces trois activités dans l'ensemble des auxiliaires n'est pas la même et elle évolue selon les années. Ainsi les activités de transit et de commissionnaire en douane et de la manutention portuaire représentent 42 % et 48

% de l'effectif permanent des entreprises et le 37 % et le 51,8 % des recettes de l'ensemble des auxiliaires des transports respectivement en 1976. Ces chiffres sont de 48 % et 37 % pour l'effectif et de 41,6 % et 44 % pour les recettes respectivement en 1983. Les activités de transit et de commissionnaire en douane sont donc plus dynamiques (car en augmentation) que les activités de manutention portuaire qui sont en déclin relatif si l'on s'en tient à l'effectif employé et aux recettes. Mais le nombre d'entreprises de ces deux activités est en augmentation ainsi que celui de la troisième activité qui, et cela malgré son poids moins important, est aussi dynamique.

(1) Source: Enquête E.A.E.

(2) V. Sandoval: "La transformation de l'économie française en une économie de l'information". Miméo. 1985.

(3) Source de ce paragraphe: Enquête E.A.E. sur les Auxiliaires des Transports Maritimes 1976 et 1983. Cette enquête est beaucoup plus ancienne que celle des transports maritimes mais par un souci de cohérence on a pris les mêmes années que pour l'étude des entreprises des transports maritimes.

L'année 1976 les entreprises de moins de 10 salariés concentrent 7 % de l'effectif permanent, réalisent 6,1 % des recettes totales, produisent 6,7 % de la valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs et réalisent 3,3 % de l'investissement total. La même année, et pour les entreprises de plus de 100 salariés, ces chiffres étaient de 53,8 %, 58,7 %, 50,7 % et 31,1 % respectivement

L'année 1976 les entreprises de moins de 10 salariés occupent le 8,6 % de l'effectif permanent, réalisent 11,8 % des recettes, 10,8 de la VABCF et 9,4 % de l'investissement total. La même année les entreprises de plus de 100 salariés occupent 48,8 % de l'effectif permanent, réalisent 43,3 % des recettes totales, 42,2 % de la VABCF et 41,2 % de l'investissement total.

Ces chiffres permettent d'aboutir à deux conclusions préliminaires:

- 1) Les entreprises de moins de 10 salariés sont en augmentation (55,4 % du total d'entreprises en 1983 contre 50,5 % en 1976) et parallèlement ses recettes, sa valeur ajoutée et surtout son investissement. Ces entreprises multiplient par presque trois fois leur part dans l'investissement total.
- 2) Les grandes entreprises sont en diminution (5% en 1983 contre 6,9 % en 1976) et parallèlement leur part dans l'effectif total, dans les recettes totales et aussi dans l'investissement total.

Les ratios financiers et le personnel des entreprises des auxiliaires de transports

L'EBE des entreprises de moins de 10 salariés est de 5,2% en 1976, celui des entreprises de plus de 100 salariés est de 48,4% cette même année. Le ratio EBE/VABCF varie de 3 à 24% pour les entreprises de moins de 10 salariés et de 11 à 14% pour les entreprises de plus de 100 salariés en 1976. Le ratio investissement/VABCF est autour de 5% pour les entreprises de moins de 10 salariés et autour de 5,5% pour les entreprises de plus de 100 salariés en 1976.

En 1983, l'EBE est de 14,5% pour les entreprises de moins de 10 salariés et de 28,6% pour les entreprises de plus de 100 salariés, soit une augmentation pour ces deux groupes d'entreprises par rapport à l'année 1976. Il faut souligner que le nombre d'entreprises de moins de 10 salariés a augmenté et le nombre de plus de 100 salariés a diminué (50% en 1976 et 42% en 1983).

Le ratio EBE/VABCF pour les entreprises de moins de 10 salariés est de 10 à 19%; celui de l'investissement/VABCF est de 4 à 3% pour ces mêmes entreprises l'année 1983. Pour les entreprises de plus de 100 salariés, le ratio EBE/VABCF est autour de 6,5% et le ratio investissements/VABCF est autour de 4,5% en 1983.

On observe donc une croissance en moyenne des ratio EBE/VABCF et investissement/VABCF pour les entreprises de moins de 10 salariés. En revanche, le premier ratio baisse pour les entreprises de plus de 100 salariés tandis que le deuxième ratio augmente pour les mêmes entreprises.

Le personnel administratif et commercial se trouve être beaucoup plus important dans les petites entreprises que dans les grandes entreprises aussi bien en 1976 qu'en 1983 pour toutes les entreprises d'auxiliaires de transport maritime. Autrement dit, on retrouve l'importance croissante de ces personnels déjà constatée dans le cas des entreprises de transport maritime.

L'investissement des auxiliaires de transport maritime

L'investissement en matériel de transport (neuf ou de location) et outillage (neuf ou d'occasion) et autre matériel était de 74% de l'investissement total des entreprises d'auxiliaires de transport maritime en 1976. Il est de 80,6% en 1983. Ceci démontre une fois de plus la part croissante qui revient à l'investissement en matériel et outillage dans les transports maritimes.

La répartition de l'investissement selon la taille de l'entreprise en fonction de l'effectif salarié employé change elle aussi. En effet, la part de l'investissement des entreprises de plus de 100 salariées passe de 31% en 1976 à 40,8% en 1983. La part des entreprises de moins de 10 salariées passe de 3,2% en 1976 à 10% en 1983 et la part des entreprises de 50 à 99 salariées passe de 37,9% en 1976 à 20,9% en 1983. Autrement dit, il y a une forte augmentation de la part de l'investissement des petites entreprises et des grandes entreprises et une diminution de celle des moyennes entreprises.

Selon le type d'entreprises, la manutention portuaire augmente sa part dans l'investissement en matériel et outillage de 77% en 1976 à 84% en 1983. Les entreprises de transit et commissionnaires en douane et de courtage voient leur part d'investissement en matériel et outillage baisser. Les chiffres précédents sont peut-être un éclairage sur le phénomène de la modernisation de la manutention portuaire qui apparaît comme celle qui investit le plus en matériel d'outillage.

Selon le type d'entreprises, la manutention portuaire augmente sa part dans l'investissement en matériel et outillage de 77 % en 1976 à 84 % en 1983. Les entreprises de transit et commissionnaires en douane et de courtage voient leur part d'investissement en matériel et outillage baisser. Les chiffres précédents sont peut-être un éclairage sur le phénomène de la modernisation de la manutention portuaire qui apparaît comme celle qui investit le plus en matériel outillage .

Le personnel de la flotte de commerce en activité 1961-1984

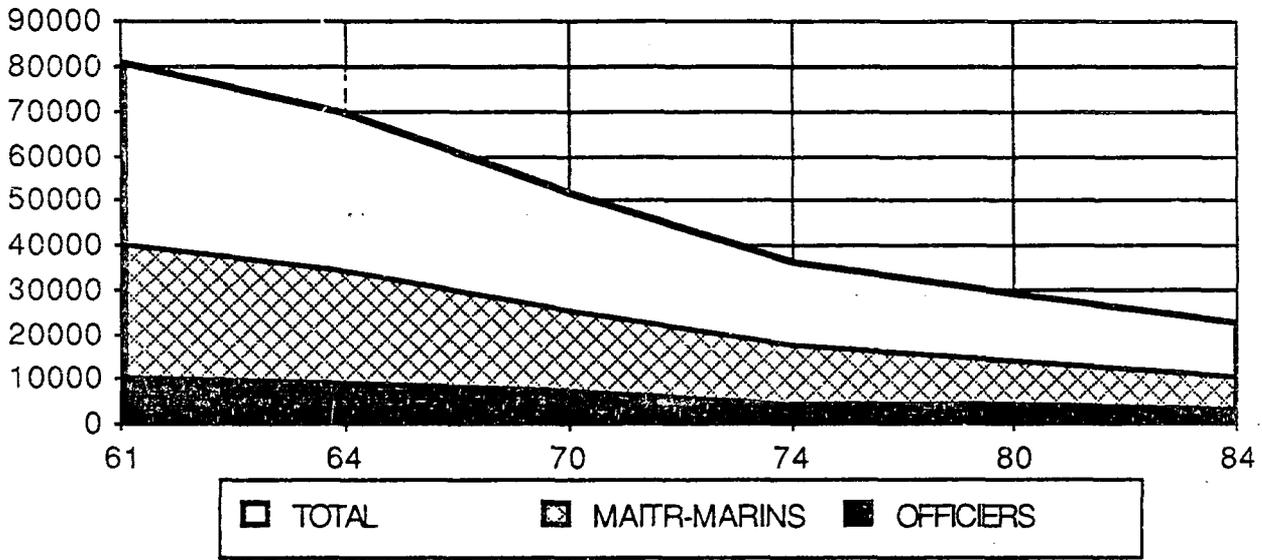
Plus généralement, on retrace l'évolution de l'emploi sur la période 1959-1984. A cet effet on a fabriqué le Tableau 2. Ce Tableau montre l'évolution du personnel de la flotte de commerce en activité et ne compte que le personnel effectivement embarqué (au 31/12/). On peut lire l'évolution du personnel total des officiers et des marins 1961 à 1984. Ces années ne sont pas comparables entre elles car les bases de calcul ont été modifiées à partir de 1974.

Néanmoins, on peut constater une tendance historique à la diminution du personnel embarqué. Il était de 40 000 en 1961 et il est de 26 000 en 1970. Il passe de 18 000 en 1974 à 11 000 en 1984. Dans les deux cas, et sur des séries comparables la diminution est très importante.

Si on regarde attentivement la ligne officiers, on constate que la diminution est moins forte. En effet les officiers embarqués passent de 10 000 en 1961 à 8 000 en 1970; et de 5 000 en 1974 à 4 000 en 1984. En revanche la diminution des maîtres et marins est très accentuée à cause de la diminution de l'équipage par navire. Ils étaient trois fois plus nombreux que les officiers en 1961, ils le sont un peu plus d'une fois et demi en 1984. Cette diminution en nombre absolu des maîtres et des marins et de l'éventail officiers/maîtres et marins montre l'ampleur de restructuration de l'emploi et des professions dans le secteur

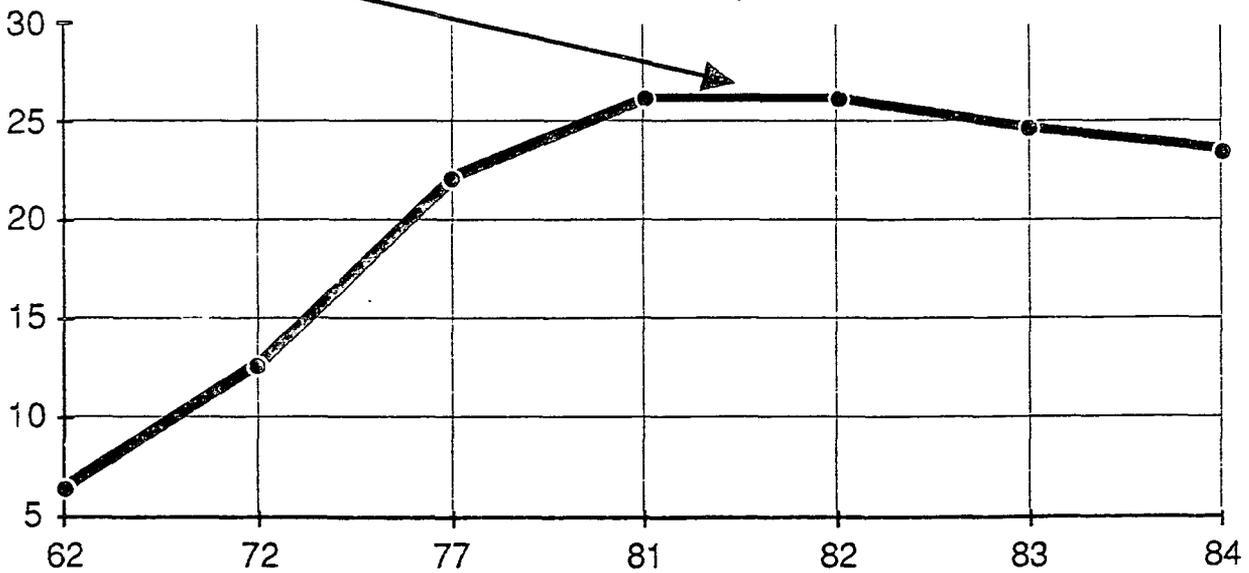
G 3

PERSONNEL DE LA FLOTTE DE COMMERCE EN ACTIVITE



G 4

JAUGE BRUTE PAR NAVIRE 1962-1984



T.2 Le personnel de la flotte de commerce en activité (1)

	1961	1964	1970	1974(*)	1980	1984
Officiers	10 992	9 959	8 059	5 294	5 012	4 082
Maîtres et marins	29 960	25 265	17 982	12 931	9 693	7 249
Total	40 952	35 224	26 041	18 611	15 047	11 711

Source: Direction des Gens de Mer et de l'Administration Générale

(1) Ne compte que les marins effectivement embarqués au 31/12

(*) Nouvelles bases rendant les résultats des années antérieures non comparables

Cela correspond vraisemblablement au phénomène de la modernisation de la flotte maritime et en particulier de l'introduction des technologies nouvelles depuis le début des années 1970. En effet, en 1974, il y avait 2,5 maîtres et marins par officier; en 1984, il n'y en a que 1,6.

La flotte de commerce française

On ne peut pas parler de la flotte française du commerce sans faire référence au contexte dans lequel elle réalise son activité. Or ce contexte est caractérisé par l'existence de nombreux facteurs qui conditionnent extérieurement le comportement de l'armement européen auquel appartient la flotte française.

Les changements dans les échanges maritimes mondiaux

A une période de forte hausse de la croissance en volume du commerce mondial (+ 9,7% l'an entre 1967 et 1980) a succédé une phase de stagnation, voire de régression (- 1% en 1981 par rapport à 1980, - 2% en 1982 par rapport à 1981 et -6% en valeur) que tous les organismes de prévision considèrent comme durable (Cf. Tableau 3).

La faible croissance d'échanges mondiaux et la persistance des marchés de frets maritimes déprimés entraîne une surcapacité de l'offre de transport disponible (1400 navires désarmés fin 1982). Cette situation persiste depuis 1975 en particulier les taux de fret pétrolier sont très bas. Le marché des transports de vrac sec est aussi déprimé et incertain. C'est dans le domaine des marchandises diverses qu'il peut y avoir une récupération du transport maritime.

Mais des phénomènes nouveaux apparaissent. C'est le cas, par exemple, de la tendance à la déréglementation du transport en général exprimée par la volonté communautaire de faire disparaître à terme les barrières qui entravent la libre concurrence sur les marchés internationaux.

TABLEAU 5

EVOLUTION DE LA FLOTTE FRANCAISE PAR GRANDES CATEGORIES

a) en nombre

	au 1.1.62	au 1.1.72	au 1.1.77	au 1.1.81	au 1.1.82	au 1.1.83	au 1.1.84
Navires à passagers	55	29	27	28	28	29	29
Cargos	524	390	355	298	265	271	270
Pétroliers	162	131	120	108	100	95	89
TOTAL	741	550	502	424	401	395	388

b) en jauge brute (en milliers de tjb)

	au 1.1.62	au 1.1.72	au 1.1.77	au 1.1.81	au 1.1.82	au 1.1.83	au 1.1.84
Navires à passagers	530	269	224	159	170	173	178
Cargos	2 171	1 482	3 117	3 208	3 060	5 335	3 340
Pétroliers	2 126	4 231	7 771	7 872	7 089	6 234	5 605
TOTAL	4 827	6 982	11 112	11 239	10 319	9 758	9 123

c) en ports en lourd (en milliers de tpl)

	au 1.1.62	au 1.1.72	au 1.1.77	au 1.1.81	au 1.1.82	au 1.1.83	au 1.7.84
Navires à passagers	237	81	55	39	42	43	
Cargos	2 853	3 405	4 595	4 739	4 546	5 092	
Pétroliers	3 241	7 583	14 936	15 280	13 752	12 032	
TOTAL	6 331	11 069	19 586	20 058	18 340	17 167	

Source : Direction de la Flotte de Commerce

TABLEAU 4 NAVIRES SECS

PAYS	Octobre 74/Octobre 82	Mi 81/Mi 82
Royaume Uni	- 41,0 %	- 13,5 %
R.F.A.	- 20,0 %	- 6,6 %
Norvège	- 43,0 %	- 6,0 %
Pays Bas	- 24,0 %	- 2,3 %
Italie	- 6,6 %	
Danemark	- 24,0 %	- 8,0 %
Suède	- 32,0 %	- 2,3 %
France	- 13,0 %	- 1,5 %

TABLEAU 5 EVOLUTION DE LA FLOTTE DE COMMERCE FRANCAISE

Evolution générale

	Nombre de navires	jauge brute (en milliers tjb)	Port en lourd (en milliers tpl)
1/1/1962	741	4 789	6 331
1/1/1972	550	6 982	11 069
1/1/1977	502	11 112	19 586
1/1/1981	424	11 106	19 849
1/1/1982	393	10 319	18 340
1/1/1983	395	9 758	17 168
1/1/1984	388	9 123	

Source : Direction de la Flotte de Commerce

Mais ces phénomènes ne sont pas à sens unique. En effet, d'une part il existe des tendances protectionnistes qui atténuent les tendances à la déréglementation, d'autre part, la concurrence s'accroît sous les effets conjugués des excédents de tonnages qui privilégient les entreprises aux cours les plus bas et les pavillons de complaisance. Alors la survie du pavillon européen et notamment français ne peut être assurée que par un choix judicieux de navires et par une gestion commerciale dynamique.

La nouvelle géographie de l'offre mondiale et l'armement français

En effet, la nouvelle géographie de l'offre de transport maritime fait apparaître les armements des pays maritimes de l'Europe de l'Ouest avec une forte diminution du nombre de leurs navires, comme le montre les Tableaux 4 et 5.

En revanche, les flottes des pays du C.A.E.M. et d'un certain nombre de pays en voie de développement en particulier les pays dits nouvellement industrialisés se développent assez vite parallèlement au déclin de l'armement européen. Tels sont, par exemple, les cas de l'armement de l'U.R.S.S., de la Pologne ou de la Corée du Sud.

Dans ce contexte les positions de l'armement français sont très fragiles. Le fait que la régression de la flotte française depuis 1974 ait été plus modérée que celle enregistrée par la plupart des autres pays de l'Europe maritime est probablement lié à la mutation profonde connue par la flotte française et les entreprises françaises d'armement depuis vingt ans. Ceci leur a peut-être permis de s'adapter au développement et au redéploiement des échanges internationaux.

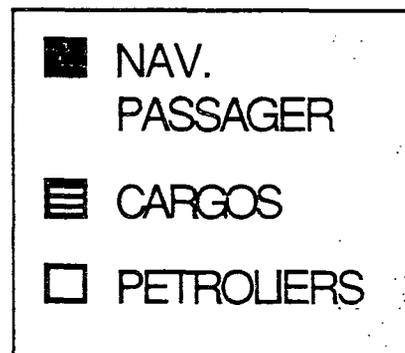
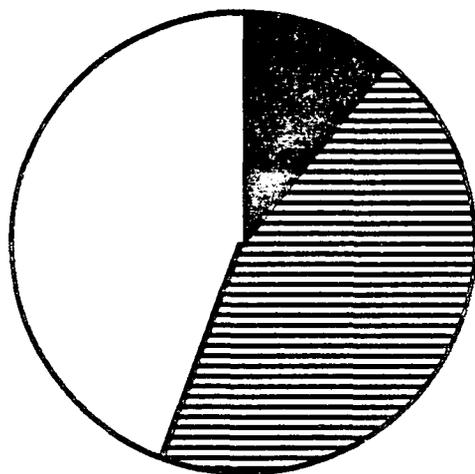
Cependant, cette flotte et les entreprises sont encore très vulnérables. La flotte de commerce française comprenait en 1962 près de 750 navires jaugeant près de 5 millions de tonneaux (Mtjb). En 1972 (dix ans plus tard) elle se composait de 550 navires jaugeant près de 7 000 Mtjb. En 1977 elle comptait 502 navires jaugeant plus de 11 000 Mtjb.

En 1962 (au 1 janvier) cette flotte se composait de 55 navires à passagers jaugeant 530 Mtjb; 524 cargos jaugeant 2171 Mtjb et 162 pétroliers jaugeant 2126 Mtjb. En 1972 (au 1 janvier) elle se composait de 29 navires à passagers jaugeant 269 Mtjb; de 390 cargos jaugeant 1482 Mtjb et de 131 pétroliers jaugeant 4231 Mtjb. En 1981 (au 1 janvier) la flotte se composait de 28 navires à passagers jaugeant 159 Mtjb; de 298 cargos jaugeant 3208 Mtjb et de 108 pétroliers jaugeant 7872 Mtjb.

Le nombre de navires se réduit donc pour toutes les catégories concernées par le Tableau 3. Mais la jauge brute qui se réduit pour les navires à passagers augmente considérablement pour d'autres navires. Elle passe grosso modo de 200 Mtjb à 3000 Mtjb pour les cargos. Pour les pétroliers elle est multipliée par presque trois fois. En effet les pétroliers et les cargos avaient presque le même jaugeage en 1962; dix plus ans tard la proportion est de presque 4 à 1 à la faveur des pétroliers.

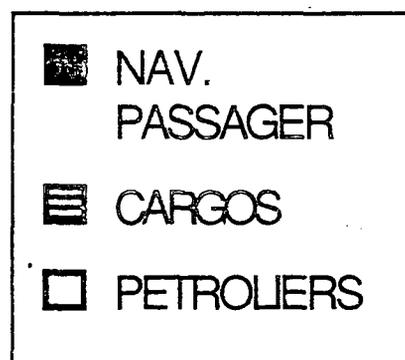
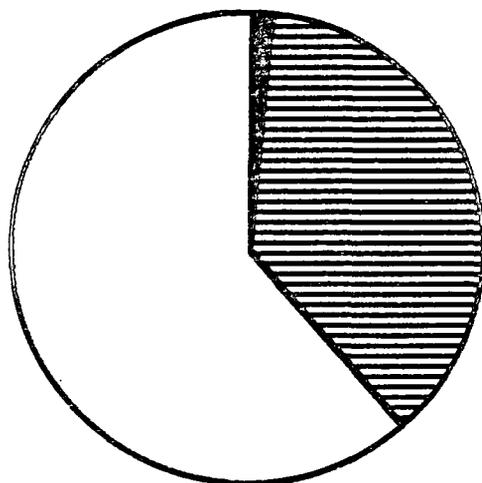
Tous ces changements entraînent une forte croissance de la productivité de la flotte française malgré la crise qui conditionne son activité.

REPARTITION DE LA JAUGE BRUTE 1962



G 5B

REPARTITION DE LA JAUGE BRUTE 1983



Au premier janvier 1983, elle comprenait 395 navires d'un tonnage total de 9,8 Mtjb, dont :

- 28 navires à passagers, essentiellement transbordeurs pour 0,2 Mtjb (55 navires et 0,5 Mtjb en 1982)
- 95 pétroliers (6,2 Mtjb), parmi lesquels 46 longs courriers pour 5,7 Mtjb (162 pétroliers et 2,1 Mtjb en 1962)
- 271 cargos pour 3,4 Mtjb répartis principalement entre 48 navires vracquiers secs (1,7 Mtjb), 56 porte conteneurs (1 Mtjb) et 90 cargos de ligne non spécialisés pour moitié rouliers (en 1982 : 524 cargos et 2,2 Mtjb).

La productivité, la modernisation et les nouvelles adaptations de la flotte

La productivité de la flotte française a donc très fortement augmenté : à une réduction du nombre de navires correspond un doublement des capacités de transport. En même temps, elle s'est puissamment modernisée ainsi que le témoigne son âge moyen inférieur à 8 ans, l'importance des porte-conteneurs et de rouliers et la généralisation de l'automatisation.

Mais cette modernisation s'accompagne d'une vulnérabilité de la flotte. Par exemple l'augmentation des tailles unitaires des cargos conduit les entreprises à délaisser l'exploitation des navires transporteurs de petits lots en vrac ou de cargaisons non unitisées ni adaptées à la technique du roulage. Et lorsque ces petits lots inondent le marché doit s'adapter.

Mais ce besoin d'une nouvelle adaptation de la flotte se heurte aux faiblesses des résultats d'exploitation des entreprises dont on a donné un aperçu au début de ce chapitre. Ainsi le déséquilibre de la situation financière des entreprises dû à l'importance des investissements des deux premiers tiers de la décennie 70 et à l'insuffisance des fonds propres ne se résorbera probablement pas à court terme. Ce qui pose le problème capital du financement des entreprises comme une priorité. Parallèlement, il se pose le problème de la politique commerciale dans un environnement international hostile et en crise.

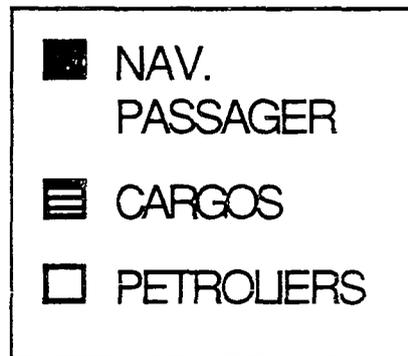
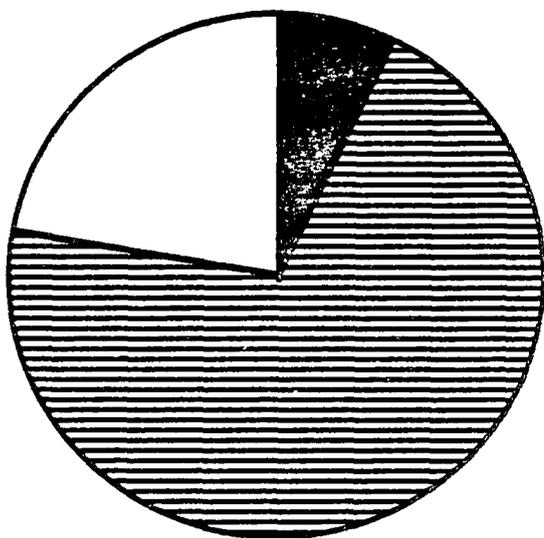
Il est d'autant plus important de tenir compte de ce facteur que la flotte de commerce est l'un des éléments indispensables pour le développement du commerce extérieur. Elle est donc un enjeu important pour l'équilibre des comptes extérieurs, comme on l'a vu dans un autre paragraphe.

Les trafics

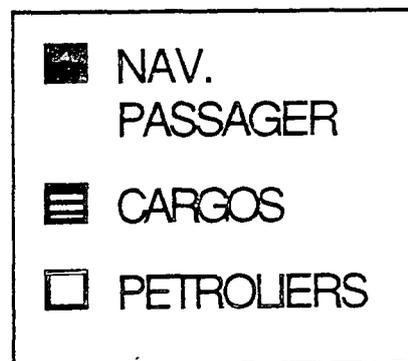
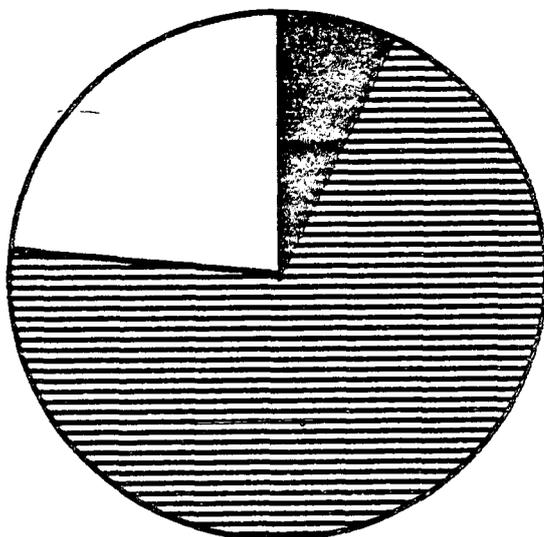
L'étude des trafics sera faite principalement sur les quinze dernières années de la période 1959-1984. En effet les années 1960 sont généralement caractérisées comme les années de croissance soutenue de l'économie. En effet, la croissance du trafic commercial de marchandises tous produits, qui était de 3,3 % de 1955 à 1959, est 12,7 % de 1960 à 1964 et 6,9 % de 1965 à 1969. En particulier cette croissance est toujours positive depuis 1960 (1).

(1) Secrétariat d'Etat à la Mer: Résultats de l'Exploitation des Ports 1984, Tableaux 2.4

REPARTITION DE NAVIRES 1962



REPARTITION DE NAVIRES 1983



Une analyse de cette croissance en fonction des entrées et des sorties de marchandises et par périodes de cinq ans depuis 1955 montre que les sorties et les entrées ne se développent pas au même rythme sur chacune de ces périodes. Entre 1955 et 1959 la croissance est à peu près au même rythme mais de 1960 à 1964 les entrées augmentent de 15,9 % et les sorties augmentent de 3,5 %.

Alors que de 1965 à 1969 les deux grandeurs augmentent au même rythme, de 1970 et 1974 les entrées augmentent de 7,9 % et les sorties de 12,2 %. Pour 1975-1979 les entrées sont légèrement plus faibles que les sorties; pour les années 1980-1984 les entrées sont beaucoup plus fortes que les sorties (2,9 % contre 0,7 %). Il existe donc une espèce de mouvement de balancier dans lequel sont prises les importations et les exportations.

Les transports de marchandises

Le Tableau 6 montre l'évolution du trafic des ports de commerce maritimes métropolitains de 1955 à 1984. En ligne on lit les années et en colonne les produits transportés en millions de tonnes (Mt). Les évolutions sur la période 1955-1984 sont présentées dans les graphiques

Les produits pétroliers

On observe que les trafics de produits pétroliers sont de loin les plus importants par son tonnage qui passe de 155,8 Mt en 1970 à 214,2 Mt en 1974. Sur ces années la croissance est également importante pour les entrées que pour les sorties. Ce trafic baisse de 30 Mt avec la première crise énergétique (1974-1975) et de 20 Mt avec la deuxième crise énergétique (1979-1980). Au total une baisse de 14 % dans le premier cas et de 9,5 % dans le second cas. Après l'année 1980 ce trafic continue de baisser et au total il est inférieur de 6,5 % en 1984 par rapport à 1970 quinze ans plus tard. La baisse du trafic est beaucoup plus importante à la sortie qu'à l'entrée. De telle sorte la sortie de produits pétroliers qui augmentait très vite depuis le milieu des années 1960 descend beaucoup plus vite que les entrées depuis le début des années 1980.

On souligne que les entrées de produits pétroliers sont passés de 35,4 Mt en 1960 à 136,4 Mt en 1969, les sorties passant de 9 à 17 Mt

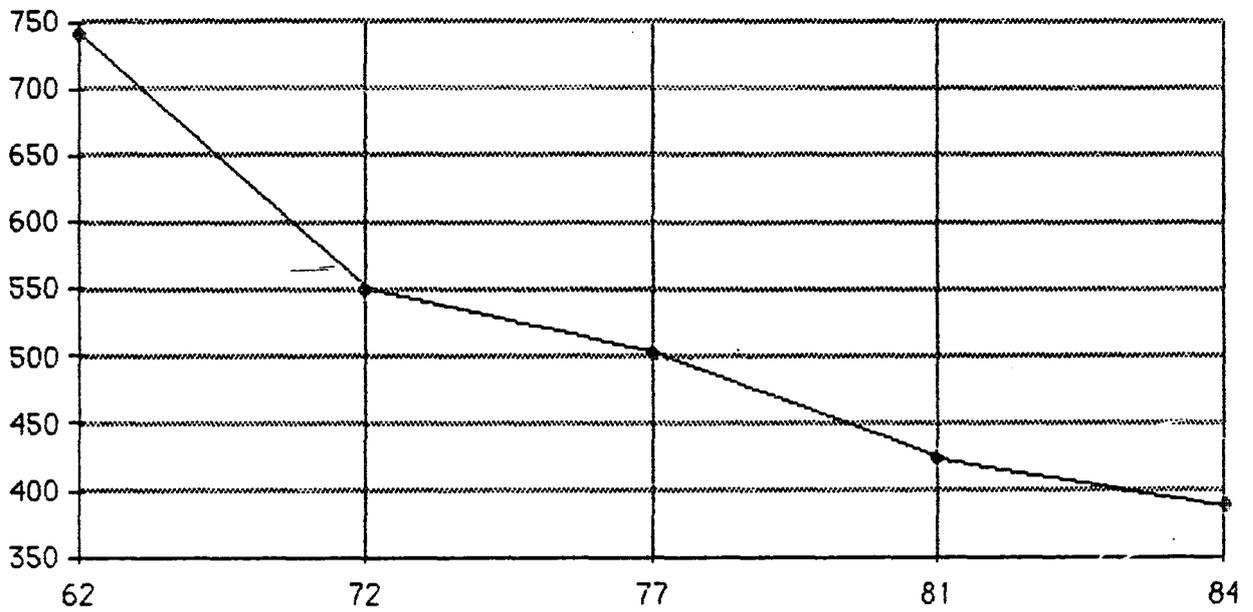
Le tonnage pétrolier représente 70 % du tonnage total transporté en 1970; il représente 72 % en 1974 puis il commence à descendre: il est à 63 % en 1979 et il ne sera que 53 % en 1984.

Les autres produits

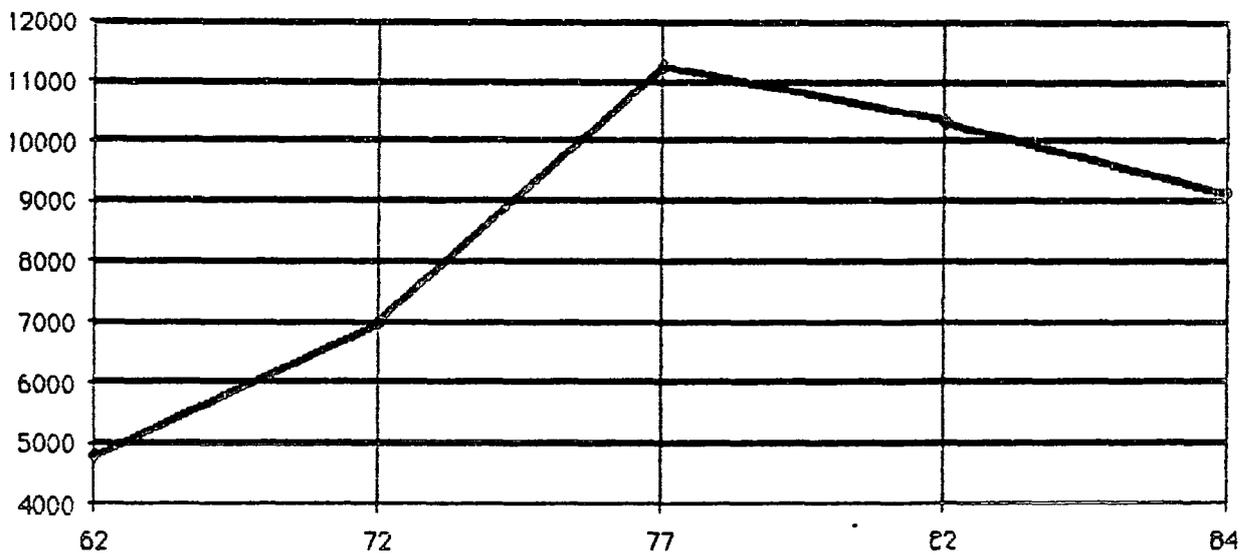
Parallèlement le tonnage transporté des autres produits sur la période récente est en augmentation beaucoup plus rapide que pendant la période 1960-1969 dans laquelle ce tonnage passe de 37,4 à 56 Mt. En revanche, il passe de 63,5 en 1970 à 126,8 Mt en 1984. Mais ce tonnage aussi est très sensible aux crises des années 1970. En effet, de 92 Mt en 1974 il passe à 83,7 Mt en 1975. D'une croissance de 9,7 % de 1970 à 1974 il passe à -9,1 % de 1974 à 1975. Lors de la crise de 1979-1980 il se produit plutôt une stagnation mais seulement après l'année 1980.

Parmi les produits transportés en vrac les produits liquides sont plutôt stagnants pendant la période du fait naturellement du poids des produits pétroliers. Ce sont les produits comme les boissons qui ont les plus augmenté compensant ainsi la perte du poids du pétrole. Cela fait que les tonnages

G 7
FLOTTE DE COMMERCE: NOMBRE DE NAVIRES



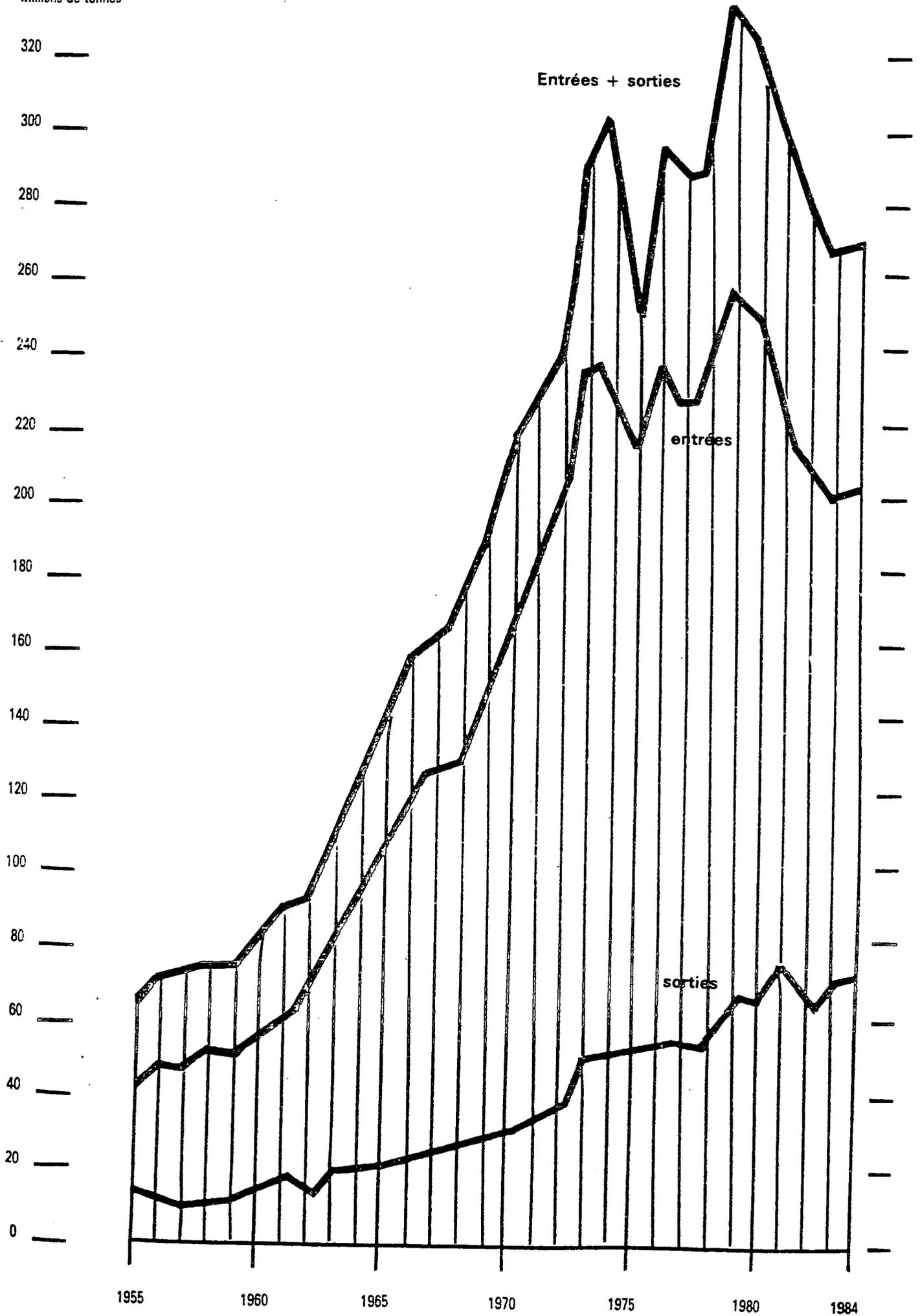
G 8
FLOTTE DE COMMERCE: JAUGE BRUTE DE NAVIRES



G 9

EVOLUTION DU TRAFIC COMMERCIAL DE MARCHANDISES (non compris pêche et avitaillement.)

Millions de tonnes



totaux des produits liquides soient de 157 Mt en 1984 presque au même niveau que ceux de 1970 (159 Mt). Les produits solides suivent la tendance générale des produits autres que les produits pétroliers. Le tonnage transporté baisse en 1975 par rapport à 1974 et stagne en 1979-1980 pour baisser par la suite. Au total ces produits augmentent 6,1 % de 1965 à 1970, de 10,2 % de 1970 à 1974, de 9,9 % de 1975 à 1979 et de 7,8 % de 1980 à 1984. Fait remarquable, les variations en pour cent des entrées et des sorties sont très fortes année par année et en particulier lors des années de crises ce qui montre une certaine capacité d'adaptation de l'économie vis-à-vis de l'extérieur.

Le Tableau 7 donne une autre répartition des trafics des ports maritimes français selon la nature du produit. Cette répartition fait apparaître les autres produits énergétiques et les céréales. On constate la croissance rapide du trafic de céréales.

Les trafics conditionnés

La lecture des colonnes Marchandises Diverses du Tableau 6 est aussi très instructive. En fait ces colonnes donnent l'évolution des tonnages transportés par mode de conditionnement. On observe une croissance très rapide des marchandises conteneurisées jusqu'à 1976. Puis la croissance tout en demeurant forte ralentit quelque peu son rythme jusqu'à l'année 1981. Les toutes dernières années elle reste stationnaire. Au total le trafic de marchandises conteneurisées passe de moins d'un million de tonnes en 1971 à plus de 11 Mt en 1981. Cela fait un coefficient multiplicateur de plus de dix. Ce 4 % du tonnage total transporté par la mer est donc transporté en conteneurs (le graphique permet d'observer ces évolutions).

Le trafic RO/RO total subit aussi une forte augmentation depuis le début des années 1970 passant de presque 5 Mt en 1971 à 24,13 Mt en 1984. Au total le trafic de marchandises diverses a une croissance de 214,3% en quinze ans et celle-ci, contrairement à la croissance du trafic des autres marchandises, ne subit qu'une très légère stagnation en 1975.

Les produits pondéreux et les produits à forte valeur ajoutée

Comme on l'avait déjà avancé le Tableau 7 montre une répartition des trafics des ports de commerce métropolitains de 1970 à 1984 qui fait apparaître l'importance du charbon et des céréales. Comme le montre aussi le graphique le trafic du charbon expérimente une hausse presque continue depuis 1970, plafonne en 1981 et commence à baisser depuis perdant plus de 20 % de tonnages en 1984 par rapport à 1980. Le trafic de minerais et des minéraux suit aussi une forme de croissance très proche de celle du trafic du charbon plafonne à 33 Mt en 1980 (il était de 19,83 Mt en 1970). Il sera de 28,4 Mt en 1984.

Contrairement aux trafics précédents le trafic de céréales a plutôt une tendance à augmenter toujours malgré des tassements temporaires. Ainsi ce trafic passe de 3,8 Mt en 1970 à 13,2 Mt en 1984 soit il s'est multiplié par plus de quatre fois.

Une analyse plus fine selon la nomenclature NST montre les produits qui sont les plus porteurs de trafics sur la longue période. Ainsi, parmi les produits débarqués entre 1974 et 1984 le trafic des matériels de transport et agricoles augmente de 870,6 %, le trafic des autres articles manufacturés augmente de 180% et celui des produits de base de la chimie augmente de 146,7 %. Autrement dit parmi les produits débarqués dont la croissance du trafic est rapide on trouve des produits à très forte valeur ajoutée.

TABLEAU 6

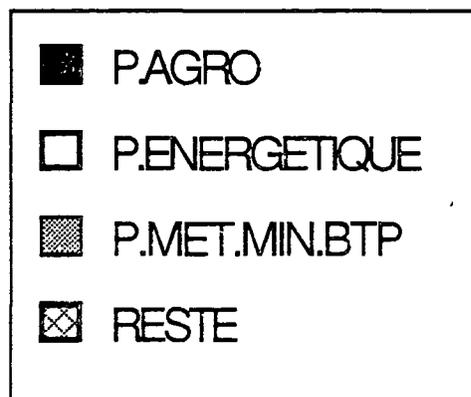
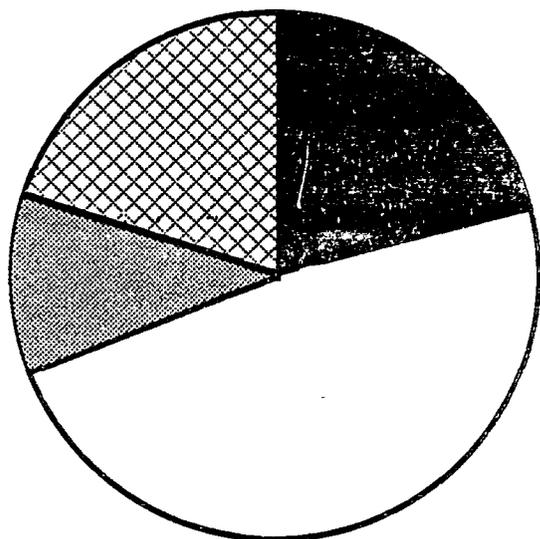
TRAFIC DES PORTS DE COMMERCE MARITIME METROPOLITAINS DE 1970 à 1984

(millions de tonnes)

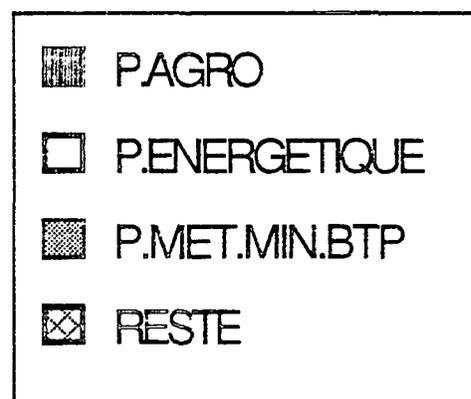
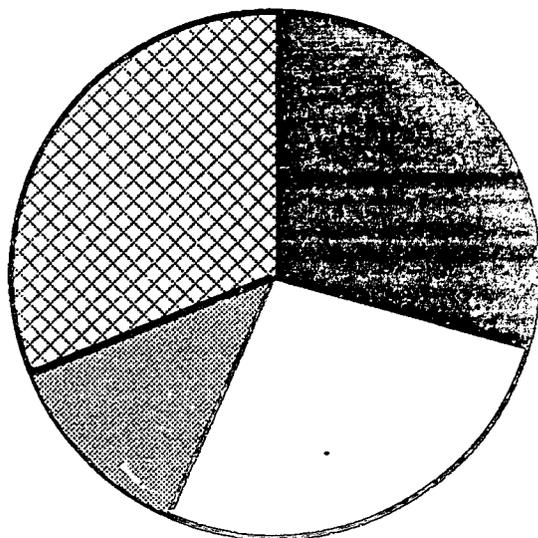
Année	Produits pétroliers	Autres Produits	Total	VRACS		Marchandises		Diverses		
				Liquides	Solides	Conteneurs par portique	Total	RO/RO dont véhicules tourisme	Autres	Total
55	35,4	33,0	68,4							
60	46,5	37,4	86,9							
65	100,6	46,9	147,0	102,4	26,6	--	--	--	--	18,4
70	155,83	63,51	219,34	159,07	37,67	--	--	1,0	--	23,07
73	214,25	81,0	295,25	219,61	45,37	2,44	7,94	1,4	19,89	30,27
74	213,57	92,13	305,69	218,69	55,49	2,96	9,23	1,5	19,32	31,51
75	183,28	83,78	267,06	187,67	48,45	3,26	9,66	1,6	18,02	30,94
79	209,65	120,88	330,52	216,37	70,70	6,67	17,09	2,02	19,70	43,46
80	189,79	129,69	319,48	196,51	76,55	9,03	17,23	2,24	20,15	46,41
83	147,69	118,80	266,49	155,14	64,71	10,13	20,47	2,64	16,04	46,64
84	145,92	126,83	272,75	152,15	69,75	11,28	24,13			50,85

Source : Résultats de l'exploitation des ports maritime, Statistiques 1984
 Direction des Ports et de la Navigation Maritime

REPARTITION DES PRODUITS EMBARQUES 1974

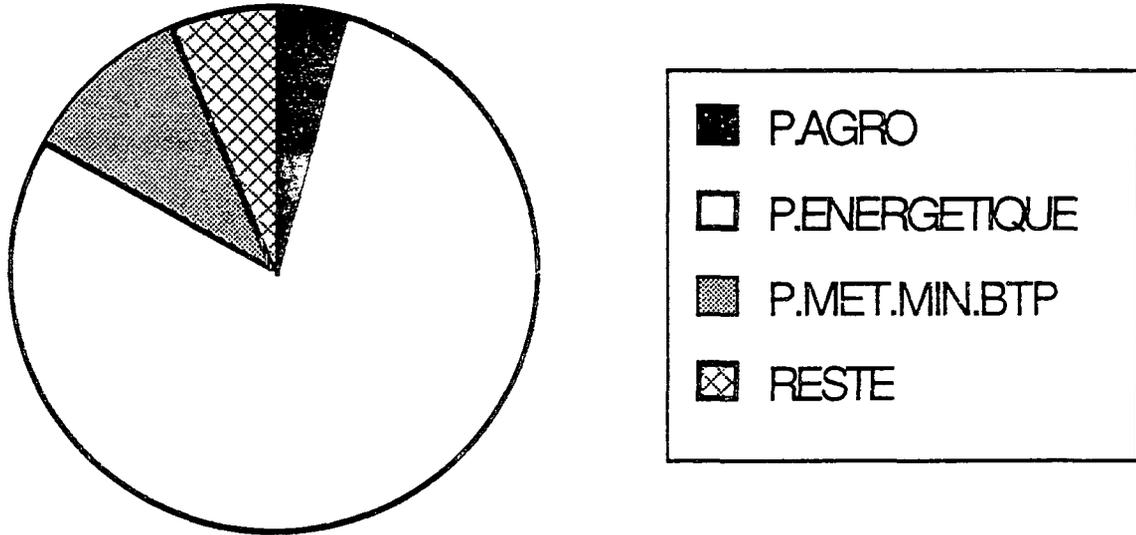


REPARTITION DES PRODUITS EMBARQUES 1984



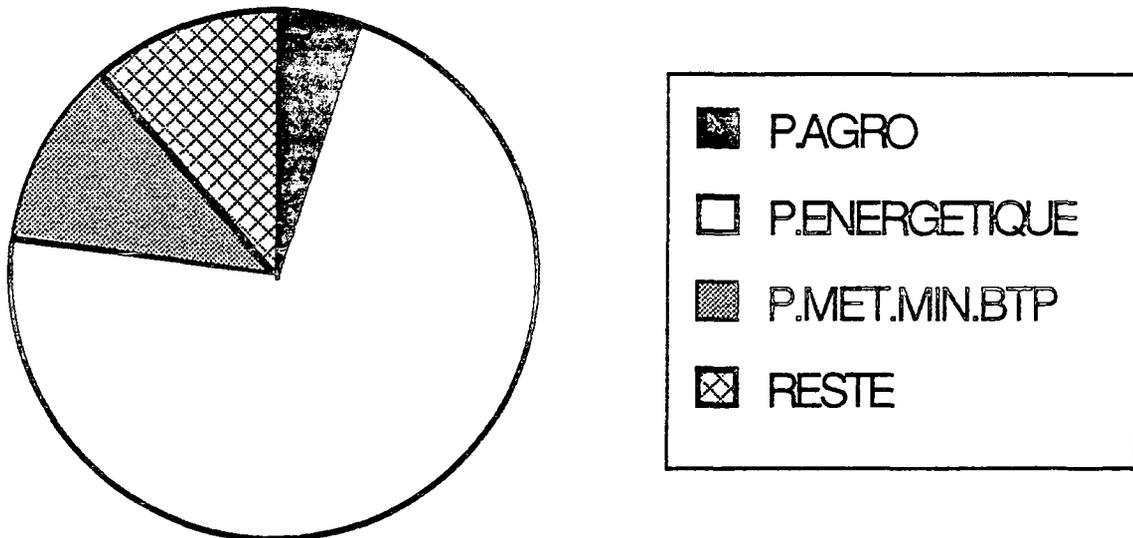
G 11A

REPARTITION DES PRODUITS DEBARQUES 1974



G 11B

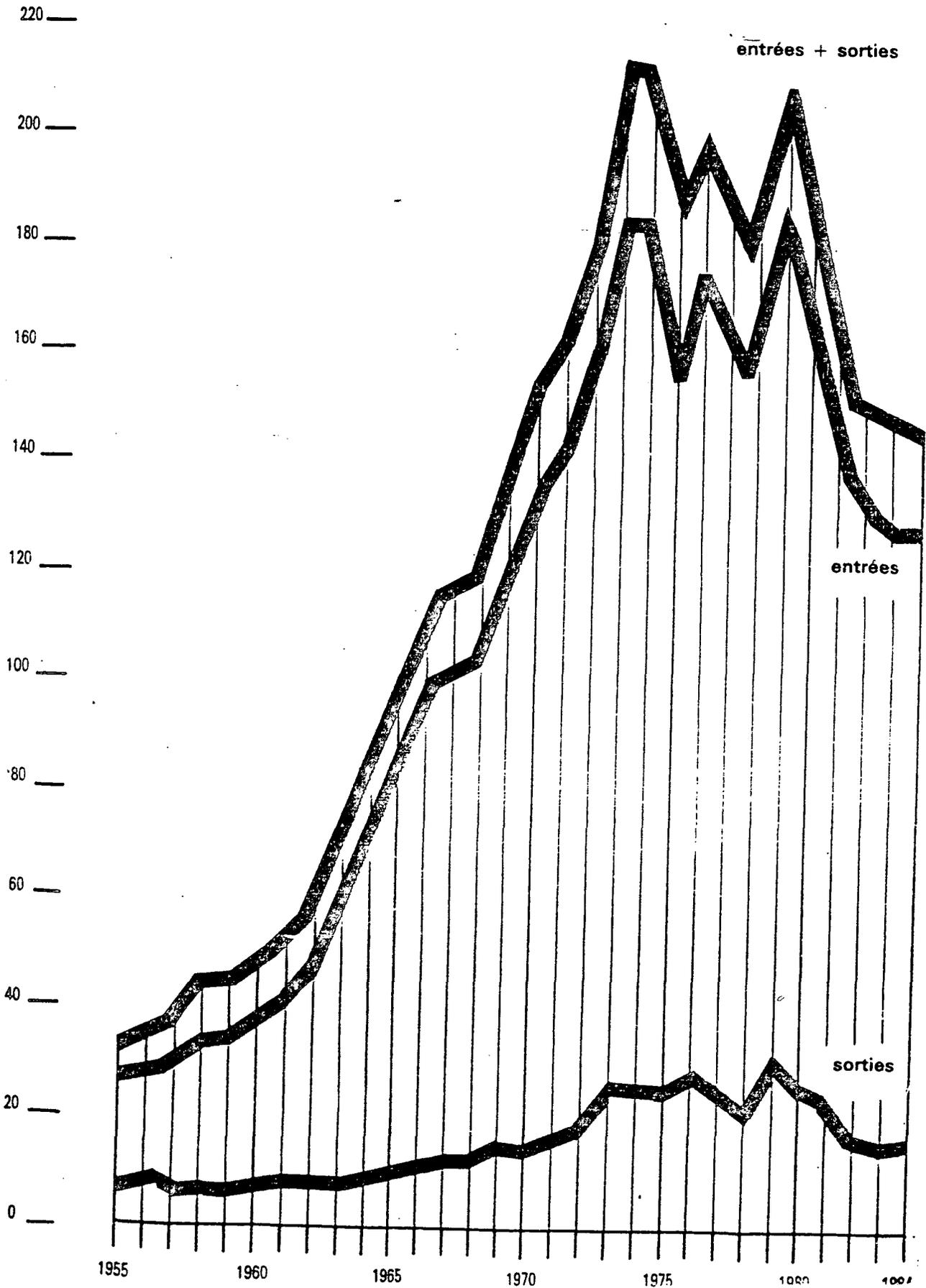
REPARTITION DES PRODUITS DEBARQUES 1984



G 12

TRAFIC DES PRODUITS PETROLIERS (bruts et raffinés.)

millions de tonnes



TRAFIC DE MARCHANDISES

(autres que les produits pétroliers.)

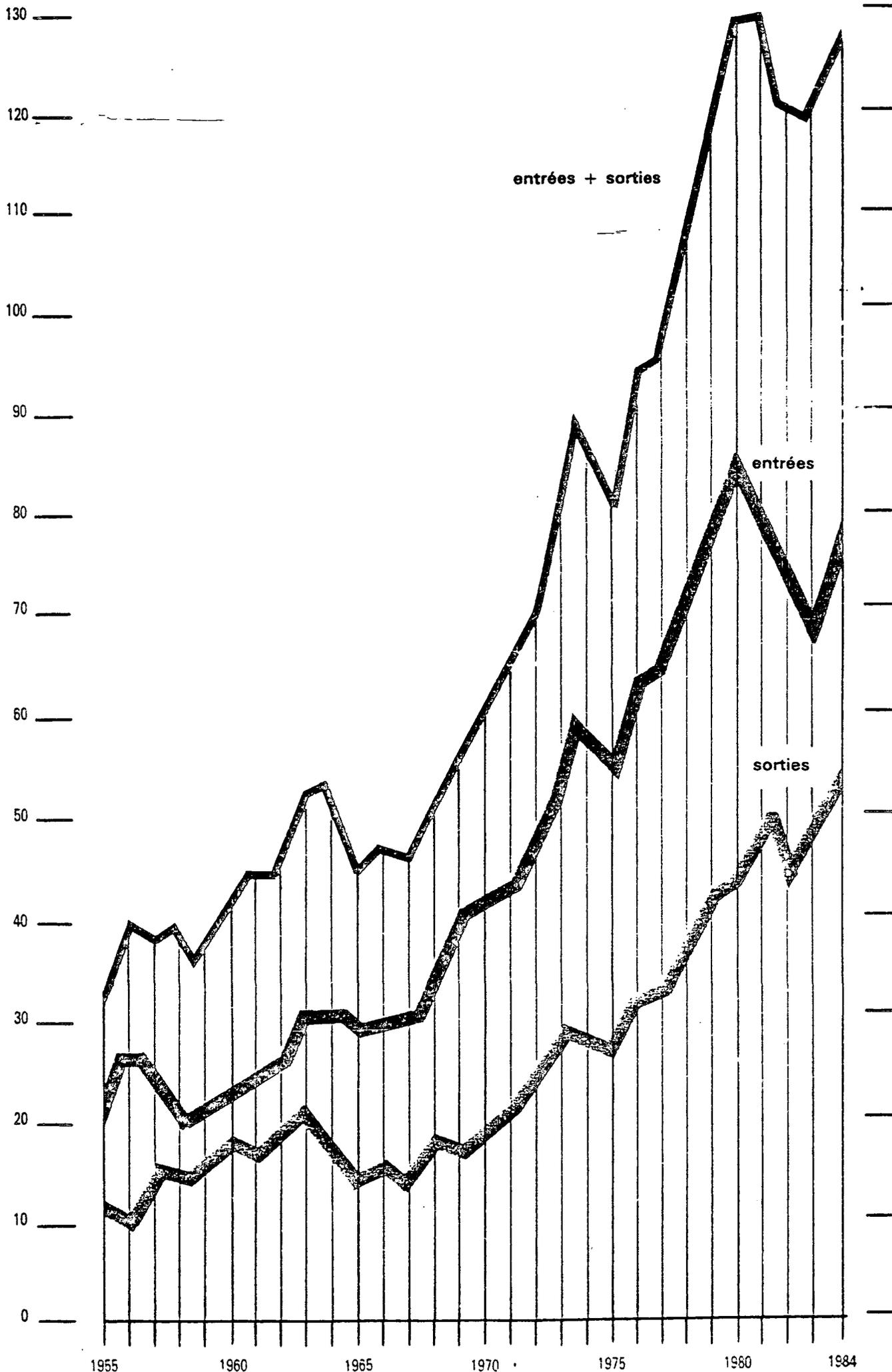


TABLEAU 7 TRAFICS DE PORTS DE COMMERCE METROPOLITAINS DE 1955 à 1984

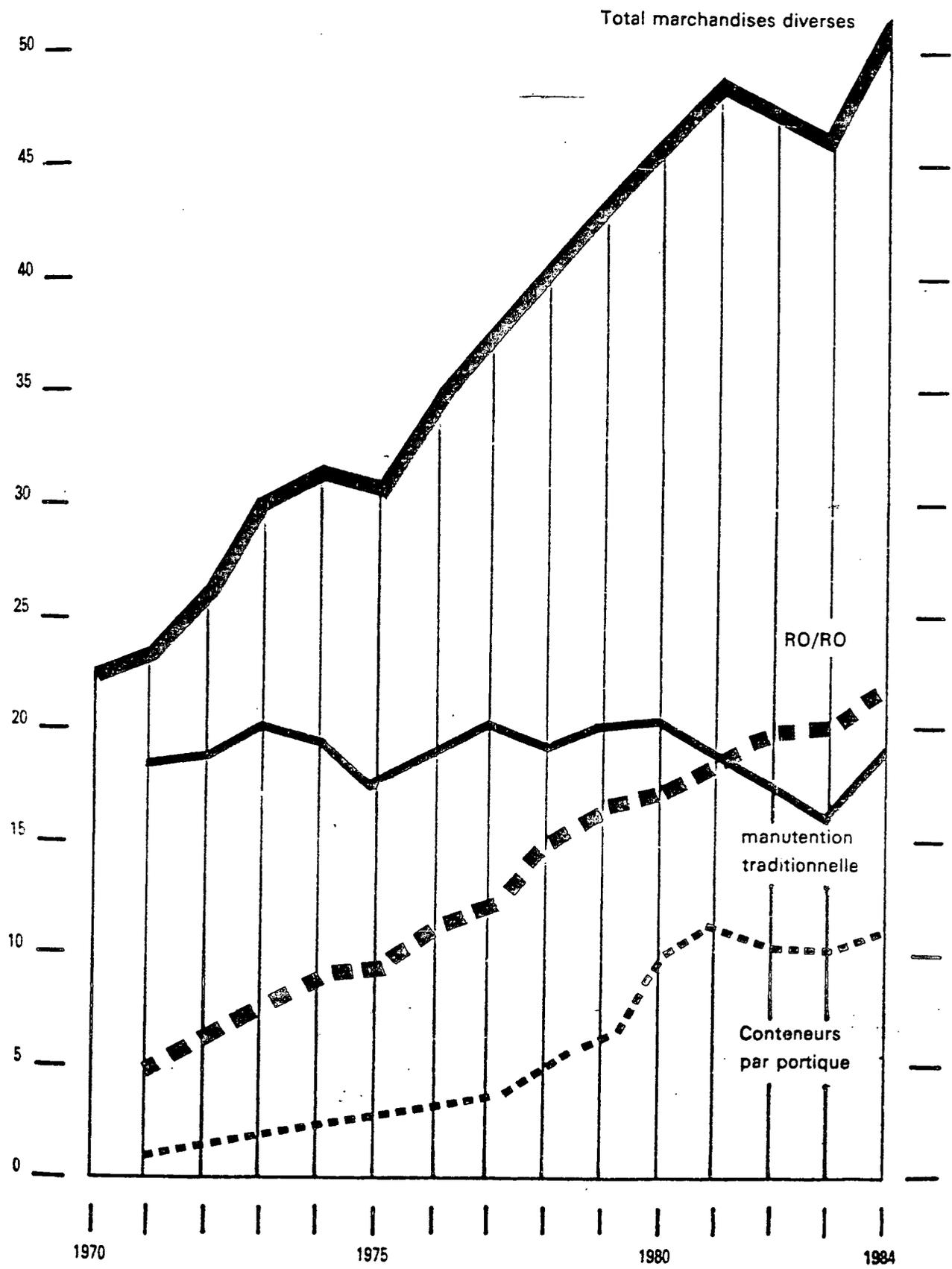
(millions de tonnes)

Année	Trafic total	N A T U R E				
		Produits Pétrol.	Charbon	Minerais Minéraux	Céréales	Autres
1955	68,4	35,4				
1960	63,9	46,5				
1965	147,5	100,6				
1970	219,34	155,83	7,13	19,83	3,80	32,7
1971	228,69	163,97	7,22	19,97	5,70	31,8
1973	295,25	214,25	6,50	24,74	6,91	42,86
1974	305,69	213,57	9,66	30,60	7,44	44,4
1975	267,06	183,28	11,77	24,82	6,35	40,8
1976	297,88	201,99	14,42	28,14	6,66	46,6
1979	330,52	209,65	21,23	32,39	7,61	59,6
1980	319,48	189,79	24,44	33,05	10,21	62,00
1981	299,65	169,79	24,58	30,01	12,61	62,60
1983	266,49	147,69	16,60	24,95	13,41	63,80
1984	272,45	145,92	19,65	28,41	13,2	65,24

Source : Résultats de l'exploitation des ports maritimes
 Statistiques 1984 - Direction des Ports et de la Navigation
 Maritime

G 13 EVOLUTION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR MODE DE MANUTENTION

millions de tonnes



G 14 **TRAFIC DES PORTS METROPOLITAINS 1970-1984**
 (Marchandises autres que produits pétroliers.)

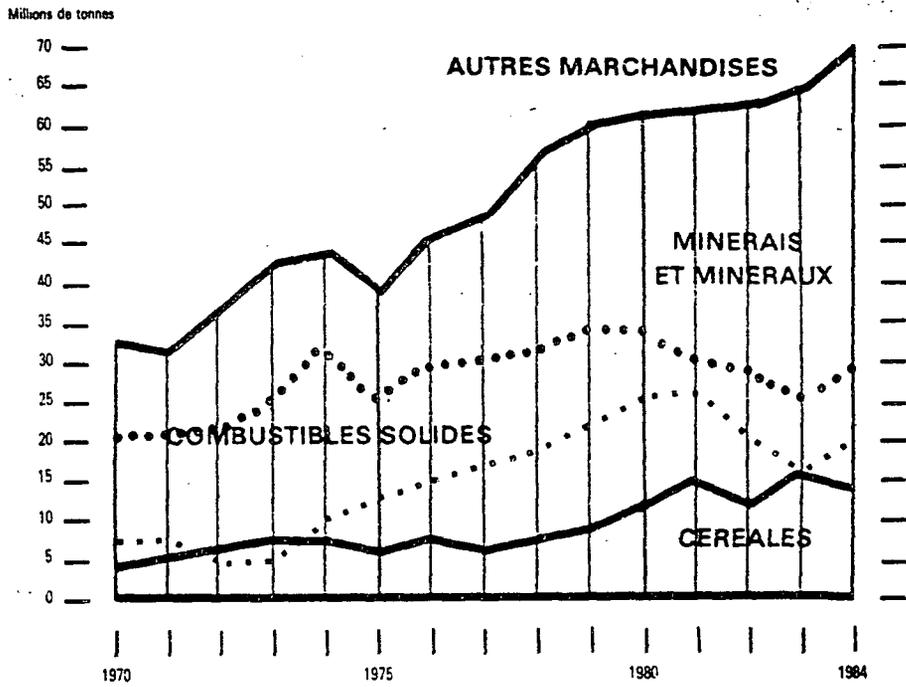


TABLEAU 8 TRANSPORTS MARITIMES

REPARTITION PAR PRODUITS N.S.T.

(milliards de tonnes)

Marchandises débarquées	1974	1980	1984
0 Produits agricoles	11 148	13 875	10 758
2 Cons. minéraux solides	9 211	23 799	18 132
3 Produits pétroliers	185 563	164 466	128 109
4 Minerai métallurgie	20 715	11 106	18 995
5 Matériau de construction	4 944	5 532	3 768
6 Chimie, cellulose, papier	3 560	4 397	4 004
7 Engrais	6 880	7 027	6 735
8 B.C.E.	4 617	8 985	11 696
Total	246 628	250 187	202 197
Marchandises embarquées			
0	12 490	17 680	20 863
2	446	639	1 521
3	28 012	25 320	17 816
4	3 186	4 657	4 149
5	3 511	4 081	4 230
6	4 087	5 280	6 168
7	858	450	457
8	6 474	11 180	15 349
Total	59 054	69 287	70 553

Sources : Annuaire statistique de transports D.S.T. _ O.E.S.T.

TABLEAU 9 TRANSPORTS MARITIMES
CROISSANCE DU TRAFIC DE QUELQUES PRODUITS
 (millions de tonnes)

	1974	1984	taux de croissance (%)
<u>1. PRODUITS DEBARQUES</u>			
a) matériel de transport et matériel agricole	522	4 545	870
b) autres articles manufacturés	3 734	6 744	180,6
c) produits chimiques de base	1 040	1 486	146,7
<u>2. PRODUITS EMBARQUES</u>			
a) produits métallurgiques ferreux	2 701	3 526	130,5
b) chimie de base	1 670	3 250	194,6
c) autres produits chimiques	1 110	1 530	137,8
d) matériel agricole et transport	1 211	5 247	433,2
e) autres articles manufacturés	3 795	8 346	219,9

Source : construit à partir des "Résultats de l'exploitation des ports maritimes"

TABLEAU 10 TRANSPORTS MARITIMES

TRAFIC DE VOYAGEURS (1)

(en milliers)

	ENTREES	SORTIES	TOTAL
1955	2 154,7	2 215,2	4 369,9
1955/1959	(+ 4,9)	(+ 4,8)	(+ 4,9)
1960	2 576,5	2 651	5 227,8
1960/1964	(+ 2,2)	(+ 1,4)	(+ 1,8)
1965	2 887,0	2 917,0	5 794,0
1965/1969	(+ 4,1)	(+ 3,5)	(+ 3,8)
1970	3 731,6	3 723,9	7 455,6
1970/1974	(+ 6,1)	(+ 6,4)	(+ 6,3)
1975	5 517,3	5 595,6	11 113,0
1975			
1975/1979	(+ 8,0)	(+ 7,8)	(+ 9,0)
1980	8 598,5	8549,3	17 147,7
(*)	(+14)	(+17)	(+14)
1984	10012,0	10059,1	20 066,3
(*)	(- 2,3)	(- 1,6)	(- 1,9)

Source : Direction des Ports et de la Navigation Maritimes-
Résultats de l'exploitation des ports maritimes - Statistiques
1984

(1) non compris navigation côtière et les services côtiers de transport

Entre parenthèses les taux de croissance sur cinq ans

(*) taux de croissance par rapport à l'année précédente.

Parmi les produits embarqués le trafic des matériels agricoles et de transport augmente de 433 %, le trafic des autres articles manufacturés augmente de 219,9%, le trafic de produits de la chimie de base augmente de 194,6 %, enfin le trafic de produits métallurgiques et ferreux et des autres produits chimiques augmente de plus de 130 % . A nouveau on retrouve les produits à forte valeur ajoutée parmi les plus dynamiques.

On souligne cependant que ces produits ne sont que très peu importants par leur tonnage. En effet les produits le plus lourds ne sont pas nécessairement ceux dont la valeur ajoutée est la plus élevée (Cf. Tableaux 8 et 9) .

Le trafic des passagers.

Le Tableau 10 (le Tableau 11 montre l'évolution du nombre total de voyageurs et des navires) montre l'évolution du trafic de voyageurs sans la navigation côtière et les services côtiers de transport de 1955 à 1984. Sur les six périodes de cinq ans on constate une forte croissance dans la période 1955-1959 suivie d'un ralentissement très net de 1960 à 1964 et d'une croissance de plus en plus forte les trois périodes suivantes pour enfin arriver à une croissance négative l'année 1984.

On peut avancer une remarque: quelque soit la période la croissance des entrées et des sorties est presque du même ordre de grandeur à l'exception de 1962 (il faut peut être considérer ici le cas de rapatriés d'Algérie...) . Cela montre qu'il s'agit pour essentiel d'un trafic de touristes (aller suivi d'un retour et vice-versa).

Si l'on compare la décennie 1960-1969 et 1970-1979 on observe que la croissance du trafic de voyageurs s'est accélérée au cours de cette dernière. En effet de 1,8 % et 3,8 % de croissance moyenne dans les années 1960 le trafic passe à 6,3 % entre 1970-1974 et à 7,9 % de 1975 à 1979. Mais cette accélération commence à se stopper à partir de l'année 1980 (12,2 %) pour arriver à -1,9 % en 1984.

Ce phénomène est peut être en rapport avec la durée de la crise. On souligne cet aspect de durée de la crise car en générale le trafic de voyageurs se montre peu sensible aux variations dues aux effets pervers des crises énergétiques comme le montre le Tableau 10 pour les années 1974-1975 et 1979-1980 pour lesquelles on observe une forte croissance des trafics de passagers.

Parmi les ports métropolitains les plus actifs par le trafic de voyageurs on peut citer Calais qui passe de 1569,6 passagers embarqués et débarqués en 1964 à 7754 en 1984. Boulogne -Sur-Mer passe de 1058 à 3515 entre les mêmes années. Le cas de Marseille est très particulier: son trafic apparaît stagnant sur la longue période. Cela montre que le trafic avec le Royaume-Uni est le plus dynamique (Cf. Tableau 12).

Le trafic de marchandises de principaux ports.

Les principaux ports français (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint Nazaire, Bordeaux et Sète) assurent le 88,5 % du trafic de marchandises en 1984, dont 96 % du trafic de produits pétroliers.

Nantes-Saint Nazaire avec 83 % de son trafic est le principal port pour le produits énergétiques suivi de Marseille (77 % de son trafic total). Bordeaux et Sète.

T.11 TRAFIC DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE METROPOLITAINS DE 1970 à 1984

(Nombre et des navires entrés - trafic voyageurs)

A N N E E	VOYAGEURS en millions	NOMBRE DE NAVIRES entrés en milliers
1970	7,456	74 871
1974	9,512	78 876
1975	11,113	77 095
1979	15,062	84 961
1980	17,148	86 626
1981	19,236	81 771
1984	20,066	73 208

Source : Résultats de l'exploitation des ports maritimes Statistiques 1984
Direction des Ports et de la Navigation Maritime

Pour les matières premières les principaux ports sont: Rouen avec 42 % de son trafic total et Dunkerque avec 41 % de son trafic total. Rouen et Bordeaux sont les principaux ports pour les produits agricoles et alimentaires avec 29 % et 23 % respectivement.

Enfin, Le Havre est le principal port français pour les produits manufacturés. Par le trafic total le principal port est Marseille avec 88 Mt. suivi de Le Havre avec 53,9 Mt. L'ensemble des autres principaux ports font 99 Mt.

TABLEAU 12 PASSAGERS EMBARQUES ET-DEBARQUES

PORTS METROPOLITAINS

	1964	1970	1974	1980	1984
Passagers embarqués et débarqués	5 616	7 455	9 512	17 148	20 066
dont Calais.....	1 569,6	2 496,4	3 541	6 097	7 754
Boulogne S/Mer	1 058,5	1 211,8	1 224	2 830	3 515
Marseille....	1 071,4	758,2	691,7	1 014,5	880,1

Source : Résultats d'exploitation des ports maritimes. Direction des ports et de la navigation maritime.

Part du pavillon français dans les trafics maritimes (en %)

Part du pavillon français pass. embarqués-débarqués	39,7	36,7	40,1	35,3	28,7
Marchandises embarquées	42,0	38,0	29,6	26,9	20,5
Marchandises débarquées	47,0	43,7	36,2	27,4	25,8

Source : Annuaire statistique de Transports - D.S.T.
Mémento de Statistiques des Transports - O.E.S.T.

Quelques considérations finales

Les transports maritimes plus que les autres modes de transports sont sensibles à la géographie des échanges internationaux et à la composition par produit des ces échanges.

Ainsi le passage du marché colonial au marché commun entraîne déjà une réorientation des modes de transport. Puis le déclenchement des crises énergétiques entraîne des profonds changements dans la flotte maritime. Il est vrai que ces changements ne vont pas tous dans le même sens.

Il faut aussi souligner que le développement des moyens de transports maritimes subit une très forte inertie du fait en partie des investissements très importants qu'il faut consentir pour avoir une flotte capable de répondre aux besoins à un moment donné.

Le résultat fondamental auquel on est parvenu le long de cette étude est sans conteste le long déclin du transport maritime. Or il se trouve que cette situation ne cesse pas de se dégrader au cours des années 1980 où l'on assiste à un véritable écroulement de la flotte française.

Cela pose d'ailleurs un vrai problème au moment même où l'on s'achemine vers une plus grande ouverture des économies soit à l'échelle déjà classique de la CEE soit à une échelle plus large.

CHAPITRE VI

LES TRANSPORTS AERIENS

Le poids du transport aérien dans l'économie

La production du transport aérien (produit S.72 selon la nomenclature de la Comptabilité Nationale) représente 7,0 % de la production effective de la branche T31 en 1970; ce chiffre s'élève à 9,7 % en 1980 et à 12,2 en 1984.

On estime que l'effectif employé dans la production du transport aérien (sans le personnel des compagnies aériennes à l'étranger) représente 4,2 de l'effectif total de la branche transports en 1970; cet effectif s'élève à 5,1 % en 1980 et à 5,4 % en 1984. On estime que la part de l'investissement des principaux transporteurs aériens représente 6,5 % de l'investissement total de la branche T31 en 1980 ,et le 7,1 % en 1984.

Ces quelques chiffres de présentation du transport aérien montrent déjà le côté dynamique de cette activité. Avec un emploi peu important dans l'ensemble de la branche le transport aérien est capable de fournir plus de 10 % de la production de la branche.

Les principaux agrégats du produit transport aérien

Le Tableau I montre l'évolution (en volume) des principaux agrégats concernant la production du transport aérien de 1970 à 1984: la production distribuée, les importations, la consommation finale des ménages en transport aérien, les exportations et la consommation intermédiaire de l'économie en produit transport aérien.

Une caractéristique intéressante à souligner est la croissance plus rapide de la consommation intermédiaire que celle de la consommation finale en transport aérien ce qui traduit une plus grande dynamique des voyages d'affaires que des voyages de tourisme. Cela est aussi une question de réflexion à une époque où il est question de réaménagement du temps de travail et de croissance rapide du temps de loisir

Les entreprises de transports aériens (1)

Dans l'étude des entreprises de transport aérien il est nécessaire de distinguer l'ensemble des entreprises hors trois grandes compagnies: Air France, Air Inter et U.T.A. Cela permet de mieux comprendre le poids important qui revient aux trois compagnies mentionnées dans cette activité de transports.

Le nombre d'entreprises de transport aérien passe de 60 en 1974 à 82 en 1983. En même temps l'effectif total de ces entreprises passe de 36 731 personnes à 44 258. La part des recettes des activités de transport reste presque stable sur la période 1974-1983: autour de 86 % . En revanche, le ratio investissement/ recettes totales est à la baisse.

(1) Source : Enquête E.A.E. 1974 et 1983. On utilise notamment les Tableaux 1, 4, 5-1 et 6 de l'enquête.

T.1 PRINCIPAUX AGREGATS COMPTABLES DU PRODUIT TRANSPORT AERIEN (s 72)

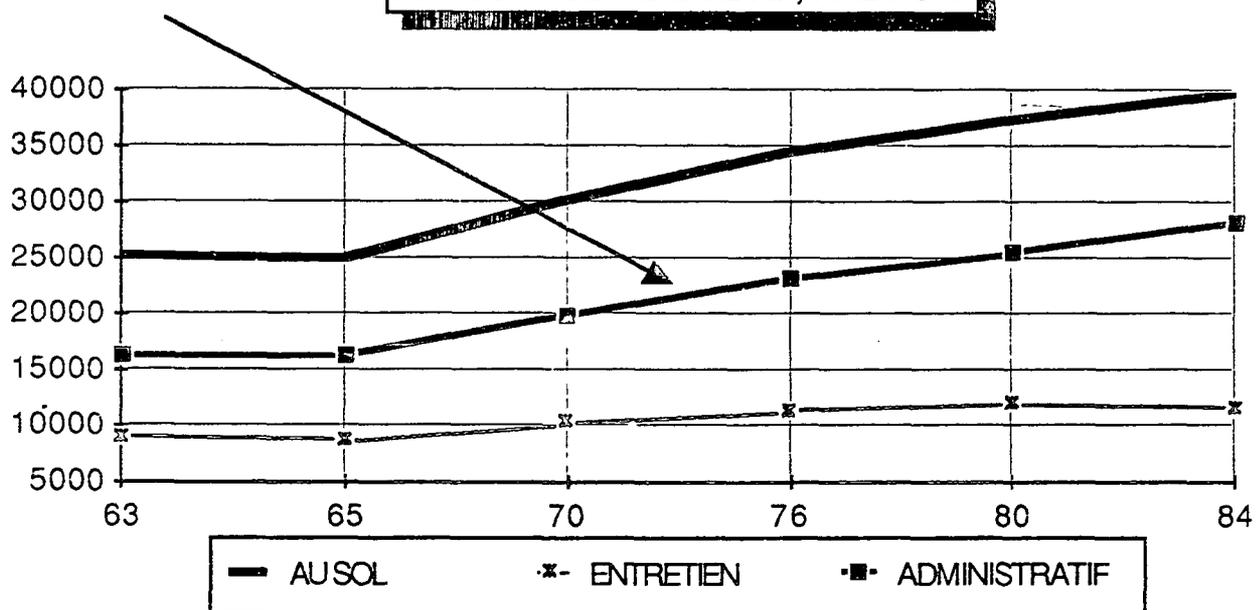
en millions de Francs

	1970	1971	1980	1984
Production distribuée F 70	3 741	3 785	9 929	11 892
Importations F 70	535	781	1 471	1 867
Consommation des ménages F 70	634	938	1 687	1 841
Exportation F 70	2 177	3 230	4 943	5 708
Consommation intermédiaire en transport aérien F 70	1 583	2 585	5 157	6 716

Source : Comptes des Transports de la Nation

G I

PERSONNEL AU SOL AF, AI ET UTA



Entre 1974 et 1983 le nombre d'entreprises (dans le nombre total d'entreprises concernées on ne compte pas les trois grandes compagnies Air France, Air Inter et U.T.A.) de moins de 10 salariés augmente passant de 33 à 51. Ces entreprises emploient 5,1 % de l'effectif total en 1974; elles n'emploient que 4,1 % en 1983 soit une diminution. Parallèlement la proportion de l'effectif total de ces entreprises augmente de 4,8 % à 8,1 % . La part des grandes compagnies dans l'effectif total passe de 95,2 % à 91,9 %.

L'effectif de grandes compagnies passe de 36 878 en 1974 à 40 707 en 1983 soit une augmentation de 10,8 % tandis que l'effectif des autres entreprises double dans la même période. Au total l'ensemble du transport aérien apparaît comme un secteur créateur d'emplois beaucoup plus dynamique que les autres secteurs du transport.

Les résultats de l'activité des entreprises

Les petites entreprises de moins de 10 salariés réalisent 11,6 % des recettes en 1974 (49 % seulement de ces recettes sont des recettes des activités de transports.); en 1983 elles réalisent 2,9 % de recettes (89 % des recettes de l'activité transport). Il se produit donc un double phénomène: d'une part, il y a un éffritement de la part des petites entreprises dans les recettes totales du secteur et, d'autre part, ces recettes sont essentiellement dues à l'activité des transports.

A l'autre extrême, la part de recettes revenant aux grandes compagnies passe de 92,8 % en 1974 à 90,4 % en 1983, soit une perte de leur part dans les recettes totales du secteur, la part des recettes autres que le transport étant très réduite .

Ce sont les entreprises de 20 à 99 salariés et surtout les entreprises de 100 et plus salariés (en dehors bien entendu des trois grandes compagnies A.F. A.I. et U.T.A.) qui gagnent des parts dans les recettes totales. En effet, les premières entreprises voient leur part passer de 36 % à 37 % et les secondes de 56% à 58 %.

La baisse de leur part dans les recettes entraîne pour les petites entreprises une perte dans la part de la valeur ajoutée qui va de 8,8 % à 4,2 % (entreprises de moins de 20 salariés). La part de la valeur ajoutée des grandes compagnies passe de 95,4 % en 1974 à 93,9 % en 1983. En revanche, la part des entreprises de plus de 100 salariés passe de 57 % à 73 %.

L'investissement des petites entreprises est à la hausse passant de 20 % en 1974 à 29 % en 1983 (entreprises de moins de 20 salariés). La part de l'investissement des grandes compagnies reste stationnaire. Enfin, la part de l'investissement des entreprises de plus de 100 salariés est en hausse passe de 37 % à 48 % .

La croissance de la part de l'investissement des petites entreprises semble correspondre à la croissance rapide en nombre qu'on observe sur la période.

Du point de vue financier on observe une certaine dégradation de la santé des entreprises. Ainsi le taux de profit baisse de 7,6 % en 1974 à 6,1 % en 1983.

TABLEAU 2 PERSONNEL DES PRINCIPALES COMPAGNIES FRANCAISES
DE TRANSPORTS AERIENS (1) (en fin d'année)

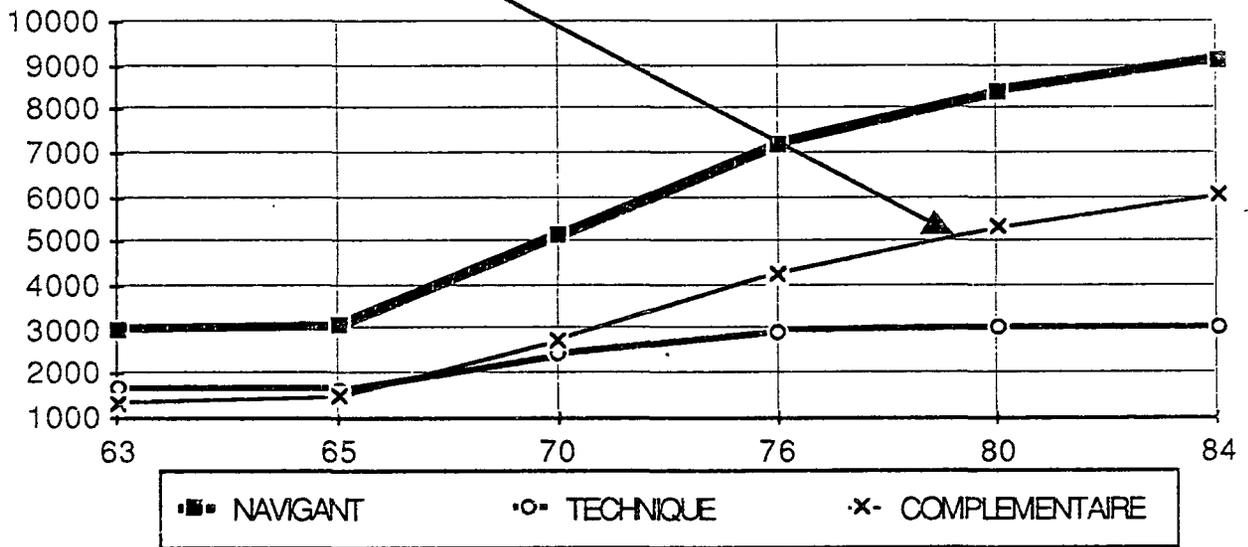
	1963	1965	1970	1976	1980	1984
Personnel technique de bord	1 686 (55,7)	1 630	2 453 (47,6)	2 970	3 064	3 070 (33,6)
Personnel complémentaire à bord	1 335	1 479	2 701	4 294	5 335	6 061
Total personnel navigant	3 026 (10,6)	3 109	5 154 (14,5)	7 204	8 399	9 131 (18,6)
Personnel au sol entretien	8 978	8 638	10 294	11 354	11 979	11557
Personnel administratif et commercial	16 312 (64,7)	16 299	19 922 (65,8)	23 289	25 566	28386 (70,9)
Total personnel au sol	25 290 (89)	24 937	30 216 (85,5)	34 643	37 545	39943 (81,4)
Total général	28 311	28 046	35 370	41 847	45 944	49074

Source. Secrétariat général de l'Aviation civile /D.G.A.C.

(1) Air France, Air Inter, U.T.A. ; ne comprend pas le personnel relevant de l'administration des aéroports et y compris personnel hors métropole. Entre parenthèses les pourcentages sur le total correspondant.

G 2

PERSONNEL NAVIGANT AF, AI ET UTA



La répartition de l'investissement.

En 1974 76,3 % de l'investissement porte sur la matériel de transport et l'outillage. En 1983 cette part augmente à 91,2 % . L'investissement en BTP subit donc une baisse importante.

La part de l'investissement des petites entreprises en matériel de transport et outillage baisse; en revanche celle des entreprises de plus de 100 salariés augmente passant de 73% en 1974 à 91 % en 1983. La part de l'investissement consacré par les grandes compagnies au matériel et outillage augmente elle aussi passant de 75 % en 1974 à 91 % en 1983.

La part des cessions dans l'investissement total passe de 27,9 % en 1973 à 47,3 % en 1983, soit l'investissement net a une régression très importante passant de 72 % à 52 %.

La répartition de l'effectif

On sait déjà que le secteur des transports aériens se trouve parmi les plus créateurs d'emploi de l'économie française depuis des longues années.

L'emploi des grandes compagnies (A.F.,A.I. et UTA) augmente de 16 % tandis que celui des autres entreprises augmente de 20 % soit plus vite encore. Cela fait passer la part de l'emploi des grandes compagnies dans l'emploi total du secteur de 95 % en 1973 à 92 % en 1983. Les petites et moyennes entreprises sont donc plus dynamiques dans la création d'emplois que les grandes compagnies.

Cela s'explique peut être par l'effet de diffusion du transport aérien qui entraîne notamment l'installation de bureaux de compagnies étrangères et par le développement du transport aérien au niveau national et régional (Cf. Tableau II).

Mais au niveau de rémunérations les choses sont moins nettes pour les petites entreprises. En effet, dans les entreprises de moins de 10 salariés la rémunération par tête était très supérieur à la moyenne des autres entreprises et supérieur à celle des grandes compagnies en 1973. La situation est inversée en 1982: ce sont ces petites entreprises qui ont la rémunération par tête la plus faible, les grandes compagnies ayant la rémunération par tête la plus forte.

La répartition entre personnel sédentaire et personnel navigant évolue aussi. La personnel navigant augmente mais le personnel au sol reste largement majoritaire dans l'ensemble des entreprises. Ce personnel était 80 % du total en 1973 et il sera de 77 % en 1983.

En particulier, la part du personnel navigant technique dans le personnel navigant total est en diminution pour l'ensemble des entreprises. Par contre la part du personnel navigant commercial est en augmentation. Cela s'explique peut être par l'impact des changements techniques intervenus dans l'aviation civile notamment par l'arrivée des avions gros porteurs.

En effet, ces avions nécessitent de moins de personnel technique et de plus de personnel commercial qui soit en mesure de s'occuper du nombre croissant de passagers embarqués par appareil.

TABLEAU 3 STRUCTURATION DE L'EMPLOI POUR LES TROIS PRINCIPALES COMPAGNIES

FRANCAISES

	1963	1965	1970	1976	1980	1984
$\frac{\text{Personnel navigant}}{\text{Personnel total}}$ (%)	10,6	11,0	14,6	17,4	18,3	18,6
$\frac{\text{Personnel technique de bord}}{\text{Personnel navigant}}$ (%)	55,8	52,4	47,6	40,4	36,5	33,6
$\frac{\text{Personnel au sol}}{\text{Personnel total}}$ (%)	89,4	88,9	85,4	82,8	81,7	81,4
$\frac{\text{Personnel entretien matériel technique}}{\text{Personnel au sol}}$ (%)	35,5	34,6	34,0	32,8	31,9	28,9
$\frac{\text{Personnel administratif}}{\text{Personnel au sol}}$ (%)	64,5	65,3	65,9	67,2	68,1	71,1
$\frac{\text{Personnel administratif}}{\text{Personnel total}}$ (%)	57,6	58,0	56,3	56,1	55,6	57,8

Source : Annuaire Statistique de Transport - Mémento de Statistique des Transports

Le personnel des principales compagnies aériennes.

Le Tableau III donne l'évolution du personnel des principales compagnies aériennes de 1963 à 1984. Ici le personnel navigant est décomposé en personnel technique et autres personnels à bord. Quant au personnel au sol, il est décomposé en personnel administratif et personnel technique au sol. Les données de ce Tableau ne se recouvrent pas forcément avec les données de l'effectif des enquêtes E.A.E.

Il y a une diminution du personnel technique à bord qui passe de 55,7 % du total du personnel embarqué en 1963 à 33,6 % en 1984. Il y a un peu plus de 20 ans le personnel technique à bord était le plus important; aujourd'hui le personnel commercial est la part la plus importante du personnel embarqué. Au total le personnel embarqué passe de 10 % du personnel total des compagnies à 18,6 % soit il a presque doublé.

Le personnel administratif est celui qui augmente le plus dans le cas du personnel au sol; ce personnel augmente nettement plus vite que le personnel d'entretien. Ainsi le personnel administratif passe de 64,7 % en 1963 à 80 % en 1984; la part du personnel au sol passe de 89 % en 1963 à 81,7 % en 1984. Le personnel d'entretien sur le personnel total au sol passe de 35,5 % en 1963 à 28,9 % en 1984.

L'évolution du personnel est ainsi parallèle à l'évolution de moyens de transports aériens et à l'importance acquise par ce moyen de transport et de communication dans la vie moderne en particulier depuis la fin des années 50.

Le parc total d'appareils

Le Tableau IV donne des chiffres concernant le parc total d'appareils. Ces chiffres montrent que le parc de transporteurs publics passe de 381 appareils en 1970 à 465 appareils en 1984. Le parc de transporteurs privés passe de 3 969 appareils en 1970 à 4 476 en 1984. Le parc de sociétés passe de 662 appareils en 1970 à 844 en 1984. Cela fait passer le parc total de 5 579 appareils en 1970 à 6 541 en 1984 (ce parc était de 4 315 appareils en 1962). On observe donc une croissance du nombre d'appareils sur la longue période (1962-1984). Mais sur une période plus courte on observe un ralentissement de la croissance du parc d'appareils en France. Cela est particulièrement net depuis le milieu des années 70.

Il existe probablement un rapport entre ce phénomène et deux autres phénomènes: l'apparition sur le marché d'avions gros porteurs et le densité atteinte par le réseau intérieur de transport aérien qui recouvre l'ensemble du territoire. Le premier phénomène est confirmé par l'évolution du parc de trois grandes compagnies françaises des transports aériens.

En effet, le Tableau IV montre que le nombre d'appareils d'Air France décroît depuis 1962 passant de 152 à 116 en 1970. Il est de 85 en 1980 et 108 en 1984. Le nombre d'appareils d'Air Inter était de 38 en 1970 et il est de 41 en 1984. Enfin, UTA avait 14 appareils en 1970 et elle a 10 en 1984. Cela peut expliquer en partie la baisse du nombre d'appareils des transporteurs publics.

Mais le nombre d'appareils des transporteurs privés est aussi à la baisse particulièrement depuis 1976: 4 493 appareils contre 4 476 en 1984. Il en est de même dans le cas du parc des sociétés: il passe de 1 028 en 1976 à 844 en 1984.

TABLEAU 4 PARC TOTAL D'APPAREILS

	1965	1970	1976	1980	1984
Transporteurs publics		381	523	549	465
Transporteurs privés		3 969	4 493	4 676	4 476
Sociétés		662	1 028	998	844
Total	4 743	5 579	6 577	6 819	6 541
A.F.	148	116	99	85	108
A.I.		38		42	41
U.T.A.		14		14	10

Source : Secrétariat général de l'aviation civile : /D.G.A.C.

Cela peut s'expliquer peut-être par la croissance de la taille des avions qui transportent de passagers et l'aménagement des horaires qui permet de voyages rapides et commodes, par la réduction des dépenses en déplacement aérien du personnel des sociétés qui les amène à recourir aux transporteurs professionnels (publics et privés).

Les types d'appareils exploités par les trois compagnies: A.F. A.I. et UTA

Le nombre d'appareils exploités (avec le nombre moyen de places) par Air France (au décembre 1984) se répartit ainsi: 12 Boeing 737 (130 places), 25 Boeing 747 (420 places), 29 Boeing 727 (160 places), 6 Boeing combiné (287 places), 21 AIRBUS (260 places) et 4 Concorde (100 places).

Le nombre d'appareils exploités par Air Inter se répartit ainsi: 12 Caravelle 212 (131 places), 7 Fokker 27 (49 places), 10 Mercure (150 places), 13 Airbus (314 places). UTA compte 6 DC10 (275 places), 1 DC8 (180 places) et 5 Boeing 747 (416 places)

Le trafic commercial des principaux transporteurs aériens

Le Tableau V donne l'évolution du trafic commercial des principaux transporteurs aériens français passagers (en passagers-kilomètres=PK) et marchandises (en tonnes-kilomètres=TK) de 1964 à 1984.

Le nombre de PK a été multiplié par 5,4 fois entre 1964 et 1984. Il augmente de 18 500 millions entre 1964 et 1976, de 11 400 millions entre 1970 et 1976 et de 13 000 millions entre 1976 et 1984 soit au total une très forte croissance en nombre absolu au début des années 1970 et un léger ralentissement du rythme de la croissance depuis 1976.

Parallèlement à cette croissance les sièges-kilomètres offerts augmentent. Ils se multiplient par 4.7 entre 1964 et 1984. A nouveau on observe une croissance forte jusqu'à 1976 et un certain tassement de la croissance à partir de cette année.

La trafic de marchandises augmente aussi très vite. Ainsi le fret autre que la poste se multiplie par 14 fois entre 1964 et 1980 passant de 146,6 tk à 2051 tk La poste augmente modérément passant de 40 tk à 125 entre ces mêmes années. Au total le trafic "fret et poste" se multiplie par plus de 15 fois dans les vingt ans qui s'écoulent de 1964 à 1984. Le fret apparaît alors comme l'un de crenaux les plus prometteurs du transport aérien sur la longue période.

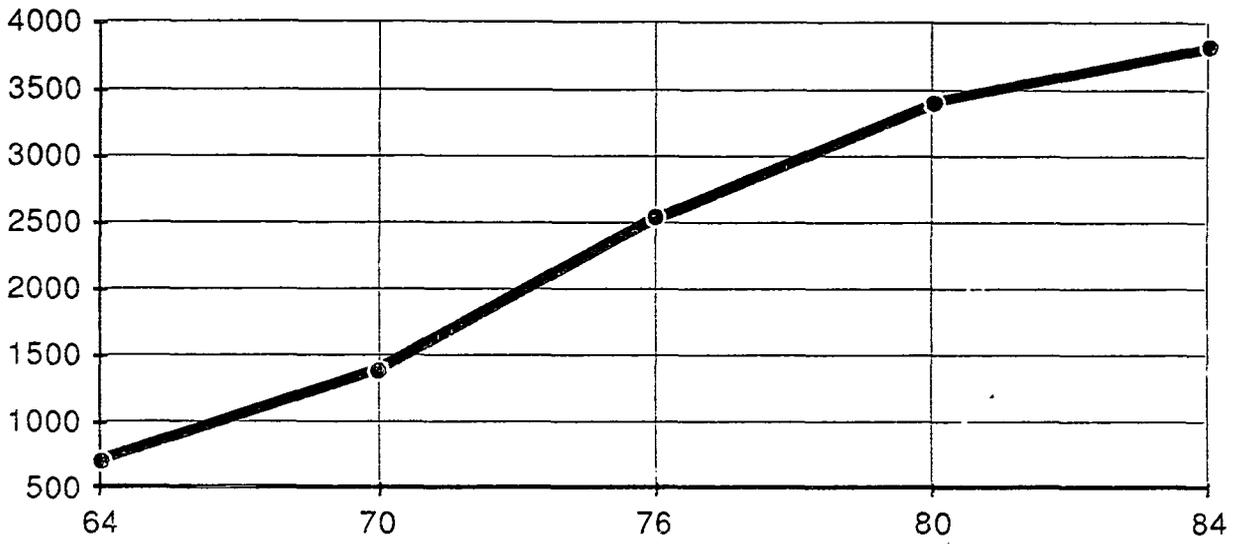
Enfin, le poids total transporté par l'aérien depuis 1964 se multiplie par 8 fois passant de 815 TK à 6535 TK. Parallèlement le nombre de tk disponibles se multiplie par 6,6 fois.

Cela montre qu'il y a une meilleure utilisation de la capacité disponible des avions qui se traduit par la croissance des coefficients de remplissage aussi bien en tk qu'en pk. Ainsi le coefficient d'utilisation de sièges-kilomètres évolue de 55 dans les années 1970 à 66,1 en 1976 et à 66,5 en 1984. Le coefficient d'utilisation de tonnes-kilomètres disponibles passe de 55 dans les années 1970 à 58 en 1976 et à 65,2 en 1984.

Ainsi non seulement la capacité moyenne des avions tend à augmenter depuis la fin des années 60 mais l'utilisation des appareils s'améliore notablement comme le montre la croissance des coefficients de remplissage des avions dans cette période.

G 3

TRAFIC DE PASSAGERS DES PRINCIPAUX TRANSPORTEURS AERIENS



G 4

COEFFICIENT D'UTILISATION ET DE CHARGEMENT

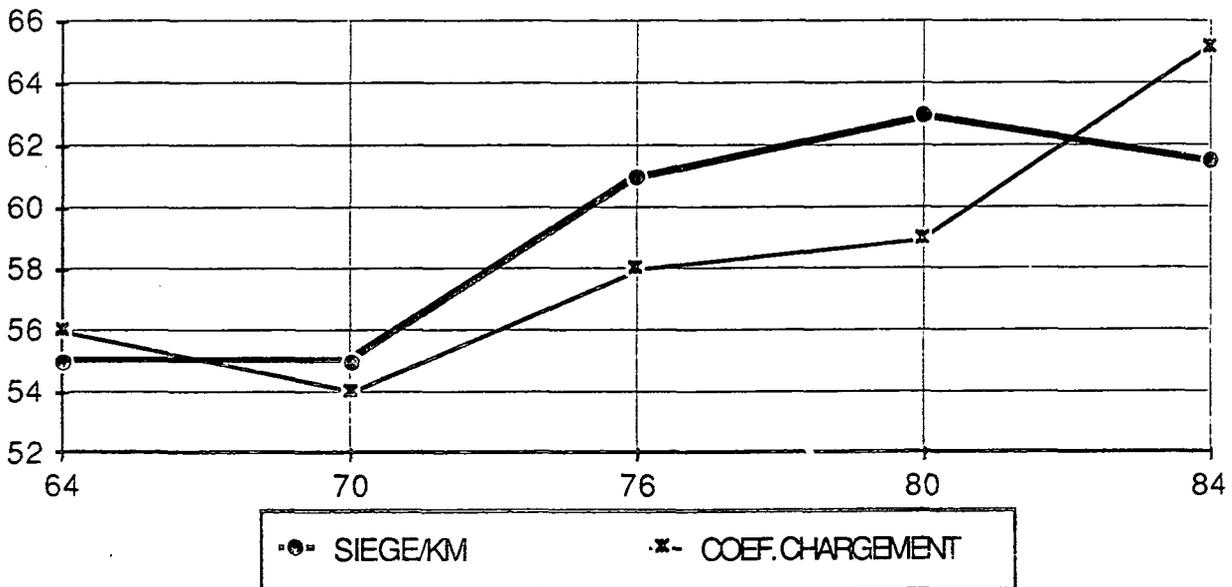


TABLEAU 5 TRAFIC COMMERCIAL DES PRINCIPAUX TRANSPORTEURS AERIENS (1)

	1964	1970	1976	1980	1984
Passagers payants (millions de PK)	7 013	13 939	25 439	34 228	38 443
Sièges km offerts (milliers)	12 766	25 407	41 868	54 473	57 826
Fret (millions de TK)	146,6	480,3	1 298,3	2 051,6	
Poste (millions de TK)	40,3	67,3	103	125,9	
Total TK (passagers, bagages, fret postal)	815,7	1 791,7	3 670,1	5 162,3	6 535
TK disponibles (milliers)	1 458,5	3 290,0	6 335,1	8 719,6	9 742
Coefficient d'utilisation siège/KM (%)	55	55	61	63	61,5
Coefficient de chargement total (%)	56	54	58	59	65,2

(1) Air France, UTA, Air Inter

Source : Secrétariat Général de l'Aviation Civile et D.G.A.C.

Tout cela ne peut que profiter aux transporteurs aériens qui apparaissent comme des agents très dynamiques dans un monde qui est de plus en plus dominé par la crise.

Le trafic commercial de passagers payants et non payants: relations entre la France et les pays étrangers

Dans la répartition du trafic passagers entre la France et les pays étrangers on peut distinguer les quatre types des relations: avec l'Europe, avec l'Afrique, avec l'Asie et avec la Amérique. Le trafic total mesuré en milliers de passagers s'est multiplié par 1,7 entre 1973 et 1984.

Les relations avec l'Europe représentent 66,5 % du total des passagers transportés en 1973; cette part est néanmoins à la baisse et ne représente que 55,0 % en 1984. En revanche la part du trafic de passagers avec l'Afrique, qui représente la deuxième zone géographique en importance, est en pleine expansion passant de 17,9 % en 1973 à 27,7 % en 1984. La part du trafic passagers avec l'Asie est aussi en augmentation mais beaucoup plus modestement passant de 5 % en 1973 à 7,19 % en 1984. Par contre la part du trafic passagers Amérique est en légère baisse passant de 10,5 % à 9,9 %.

On voit donc la part déterminante des relations France-Europe dans l'évolution du trafic passagers même si cette part tend à diminuer. Les relations avec l'Afrique représentent le deuxième type de relations par ordre d'importance et en plus elles sont en pleine expansion comme le montre la croissance de plus de 10 points de sa part dans le trafic total. Le trafic avec l'Asie augmente aussi mais plus modérément; en revanche, le trafic avec l'Amérique tend à diminuer.

Le trafic total des aéroports de la métropole suivant la nationalité de l'exploitant.

L'année 1973 67 % du trafic de passagers dans les aéroports de la métropole était assuré par les transporteurs français dont 61,1 % par les trois grandes compagnies françaises (37 % était assuré alors par les transporteurs étrangers). En 1984 73,5 % du trafic est assuré par les transporteurs français dont 68 % par les trois grandes compagnies. La part des transporteurs français augmente donc de six points en un peu plus de dix ans; mais la part des trois compagnies augmente encore plus vite (presque sept points) .

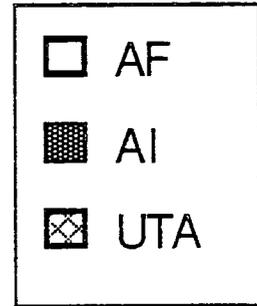
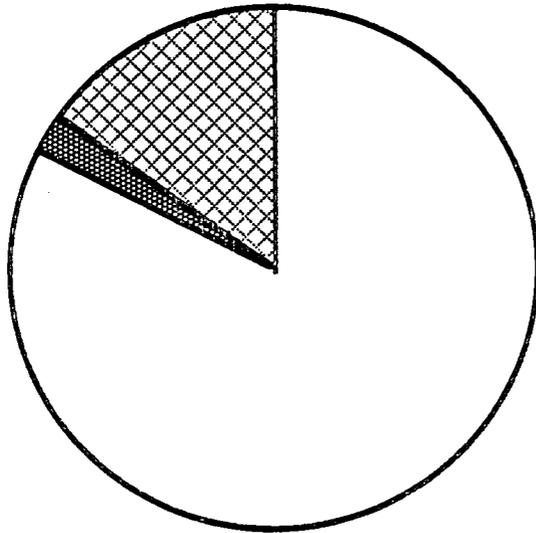
La participation de transporteurs nationaux augmente elle aussi dans le trafic de fret. En effet, elle passe de 52 % en 1973 à 69 % en 1984 soit une croissance beaucoup plus rapide que celle observée dans le cas du trafic passagers. Dans cette croissance la part de trois compagnies augmente encore plus vite. Ceci montre que les transporteurs français sont très dynamiques sur leur propre marché.

L'évolution des trafics par grande compagnie

Le Tableau VI montre l'évolution des trafics passagers et fret pour Air France, Air Inter et UTA. Les trafics des ces compagnies sont bien comparables sur les années 1970 et 1980 mais sur les années 1960, ils le sont moins du fait de la période de formation de Air Inter (fondée en 1964).

On observe que sur la période 1964-1984 AF multiplie son trafic de passagers par 5,4 et UTA par 9. Sur la période 1970-1984 AF multiplie son trafic par 2,6; UTA par 2,4 et A I par 4,3.

REPARTITION DE PK1963



REPARTITION DE PK 1984

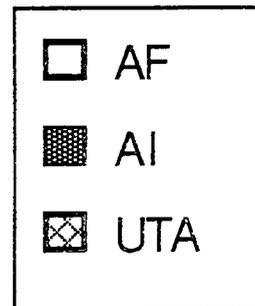
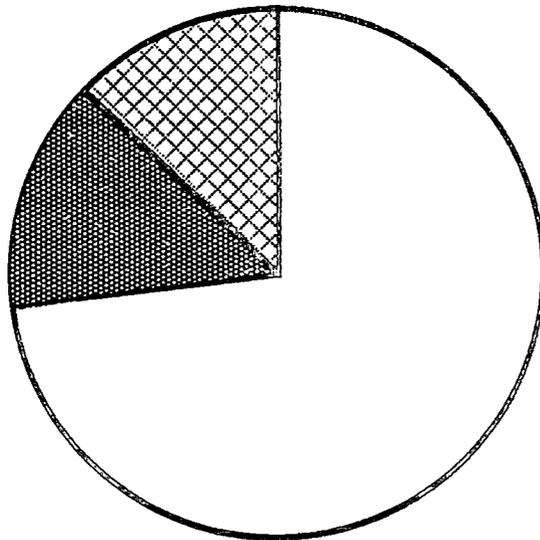


TABLEAU 6 TRAFIC COMMERCIAL PAR COMPAGNIE

A. LES TROIS GRANDES COMPAGNIES

millions de PK et TK

	1963	1970	1976	1980	1984
a) <u>Passagers/km</u>					
Air France	5 255	10 657	19 258	25 495	28 041
Air Inter	153	1 301	2 586	4 058	5 586
U.T.A.	936	1 981	3 595	4 675	4 816
b) <u>Fret et poste (TK)</u>					
Air France	150,5	408	1 038	1 672	2 413
U.T.A.	26,8	136	354	493	509
Air Inter	0,4	4	9	12	17

B. LES COMPAGNIES DE TROISIEME NIVEAU

	1974	1980	1984
PK	1061	2 481	3 580
TK total	106	238	356
Fret et poste	8	9	29

Source : Secrétariat Général de l'Aviation Civile et D.G.A.C.

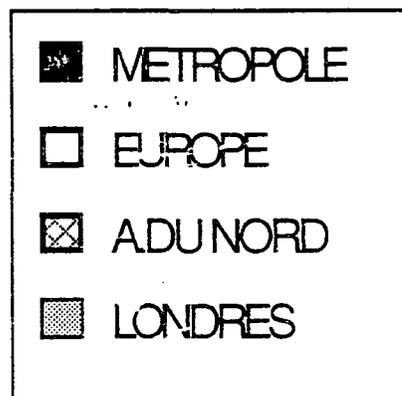
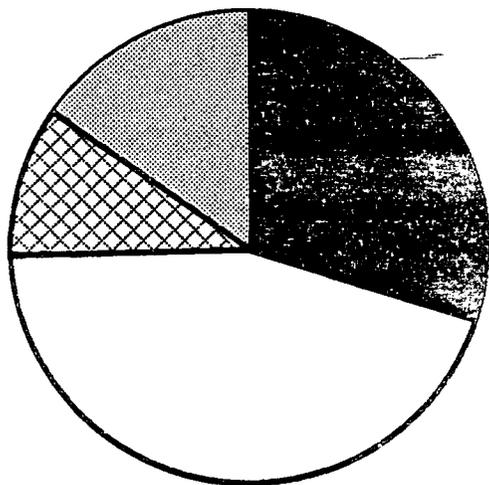
TABLEAU 7 TRAFIC COMMERCIAL DE PASSAGERSTRANSPORTEURS FRANCAIS

Milliers de passagers

	1964	1971	1984
Relations Métropole	1 765,9 (21,5)	5 892,7 (27,5)	13 631,0 (34,7)
Relations France et Pays étrangers	6 379,2 (78)	15 133,1 (70,6)	24 752,9 (63,6)
Autre métropole	28,7 (0,3)	396,6 (1,8)	902,2 (2,2)

Source : *Annuaire Statistiques*
 Entre parenthèses les pourcentages sur le total

REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES PASSAGERS 1970



G 6B

REPARTITION GEOGRAPHIQUE DES PASAGERS 1984

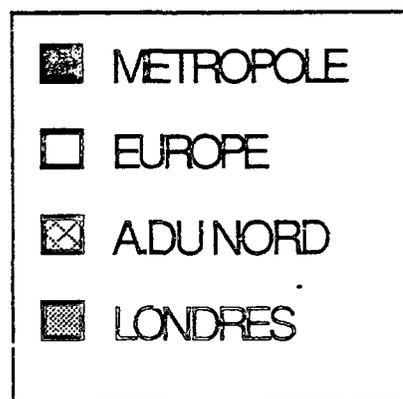
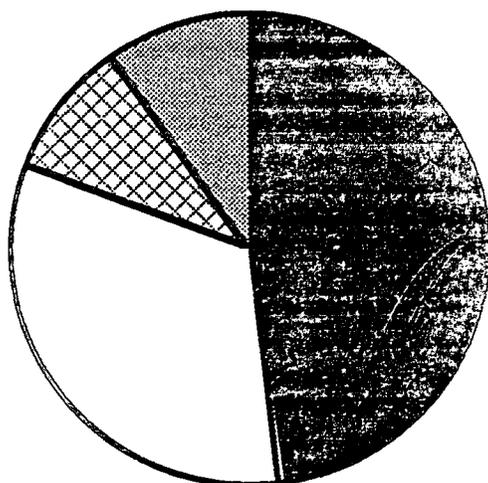


TABLEAU 8 ACTIVITE DE L'AEROPORT DE PARIS

	1962	1967	1970	1976	1980	1984
Mouvements d'appareils	109,4	172,8	227,7	274,9	291,9	295,6
Passagers locaux	4 226	8 208	12 110	19 723	26 044	39 834,6
Fret local	75,9	146,7	228,9	400,8	569,7	711,7
Poste	28,6	31,8	36,9	50,1	59,5	59,8

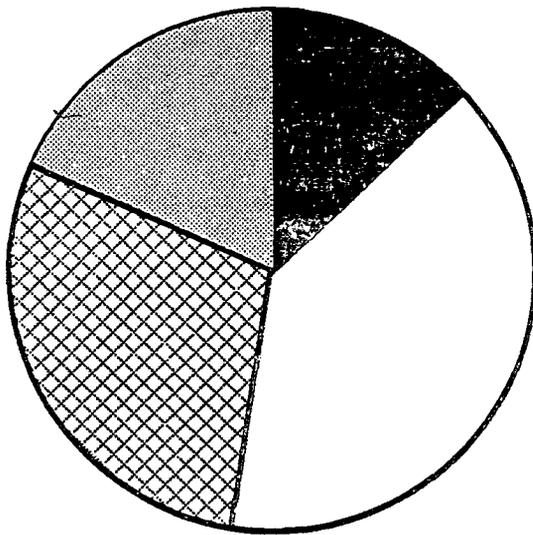
Source : Aéroport de Paris

TABLEAU 9 REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU TRAFIC COMMERCIAL
(AEROPORT DE PARIS)

	70	74	80	84
<u>Mouvements d'appareils :</u>				
. Métropole	67,4	91,1	103,2	110,9
. Europe	86,1	98,1	108,0	103,1
<u>Passagers : (milliers)</u>				
. Métropole	3 185	4 792	8 623	11 387
. Europe	4 561	5 936	7 502	7 988
. Amérique du Nord	1 157	1 242	1 676	2 151
. Londres	1 568	1 797	2 080	2 282
<u>Fret (millions tonnes)</u>				
. Métropole	23,2	25,6	31,6	72,8
. Europe	69,0	86,4	82,2	89,3
. Amérique du Nord	50,7	88,6	127,5	156,1
. Afrique (sans Afrique du Nord)	30,8	56,3	132,8	150,8

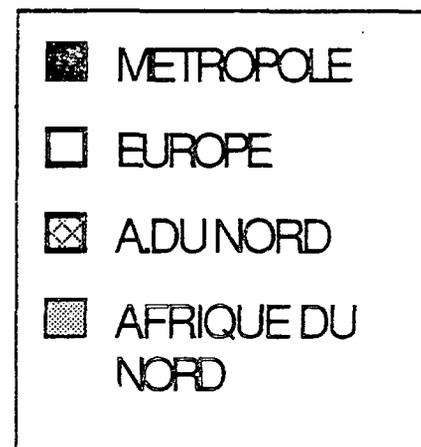
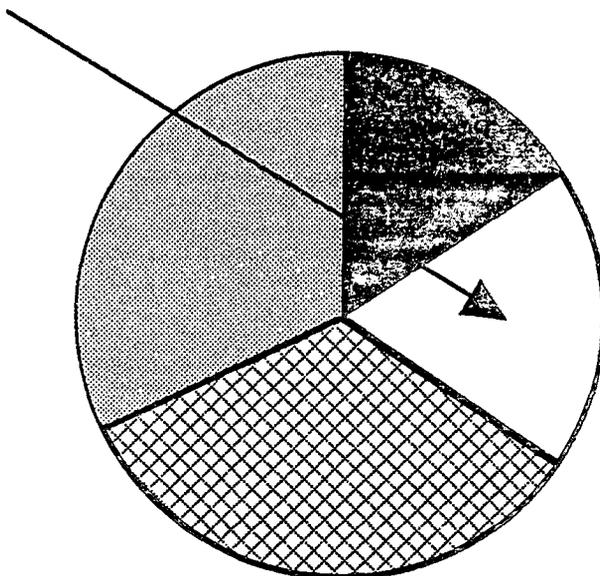
Source : Annuaire Statistique des Transports
Mémento de Statistiques des Transports

REPARTITION GEOGRAPHIQUE DE FRET 1970



G 7B

REPARTITION GEOGRAPHIQUE DU FRET 1984



Ainsi le trafic de passagers de AF semble évoluer de la même façon que celui de UTA. En revanche, le trafic de AI augmente plus vite que celui des autres compagnies. En 1970 le trafic de passagers de AF représente 76,4 % du trafic de trois compagnies. Le trafic de UTA représente 14 % et celui de AI moins de 10 %. En 1984 le trafic de passagers de AF représente 72,9 % du total; celui de UTA représente 12,5 % et celui de AI 14,6 %. Autrement dit dans la dynamique de la croissance du transport aérien AI apparaît comme étant la compagnie qui réalise les gains les plus importants de marché proportionnellement à sa taille.

Le trafic de fret de AI est cependant négligeable. On ne considère donc que les frets de AF et de UTA. Sur la longue période ces deux trafics augmentent presque dans la même proportion. Depuis 1970 le fret de AF se multiplie par 5,9 et celui de UTA par 1,4. Autrement dit AF est la plus dynamique sur ce marché. Soulignons d'ailleurs que AF est actuellement l'un des principaux transporteurs aériens au niveau mondial.

L'activité de l'aéroport de Paris.

L'aéroport de Paris est le principal aéroport français par son trafic de passagers et de fret mais aussi l'un des principaux aéroports européens et du monde.

En effet, en 1973 l'aéroport de Paris assure 41 % des mouvements d'appareils dans le pays, 57,3 % du trafic de passagers commerciaux et 86,6 % du fret commercial. Dans l'ensemble des aéroports européens Paris est devancé par Londres mais seulement par le mouvements d'appareils et par le trafic de passagers. Ainsi, Londres a 403 100 mouvements d'appareils contre 290 200 à Paris en 1983; le trafic de passagers est de 39 568 millions contre 29 700 millions de Paris cette même année. En revanche, le trafic de fret est de 593,3 milliers de tonnes à Londres contre 662,3 milliers à Paris en 1983.

Le Tableau VII montre l'évolution de l'activité de l'aéroport de Paris depuis 1962. Le mouvement d'appareils est très croissant jusqu'à 1976 (il s'est multiplié par 2,5) mais à partir de cette année il ralentit et en particulier depuis 1980 il n'augmente presque pas. Le trafic de passagers augmente plus vite que le mouvement d'appareils. Mais aussi bien le trafic de passagers que le trafic de fret tend à ralentir à partir de 1980 période qui fait suite à celle de la forte croissance.

La compagnie nationale Air France.

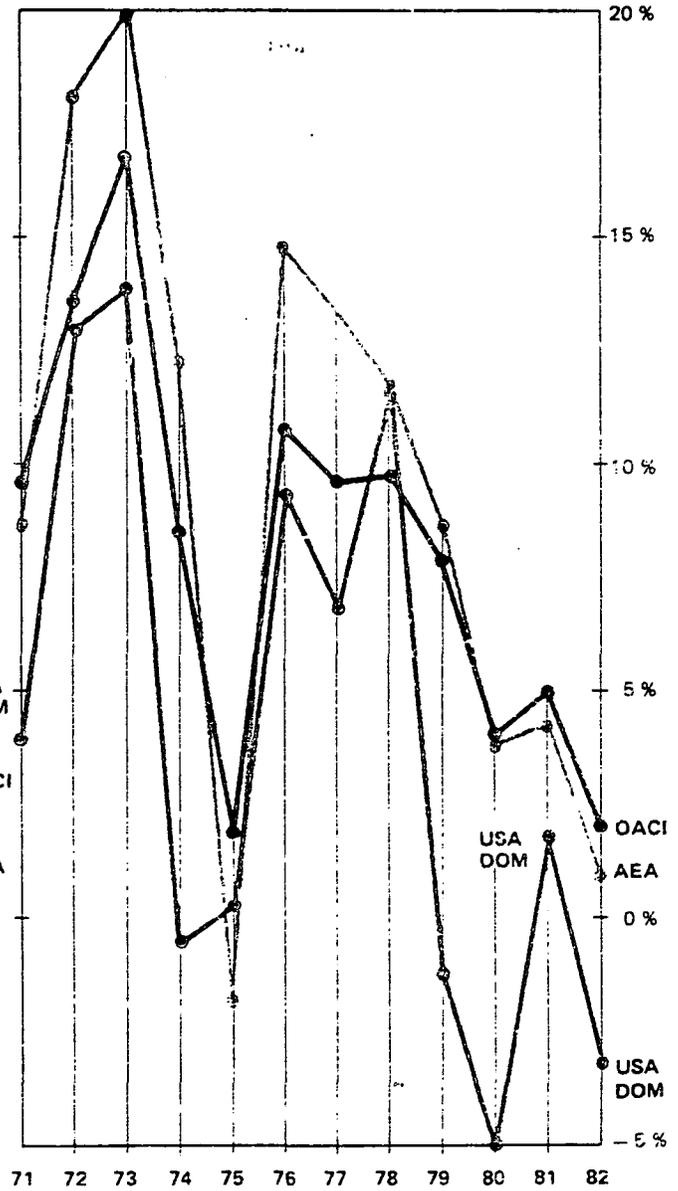
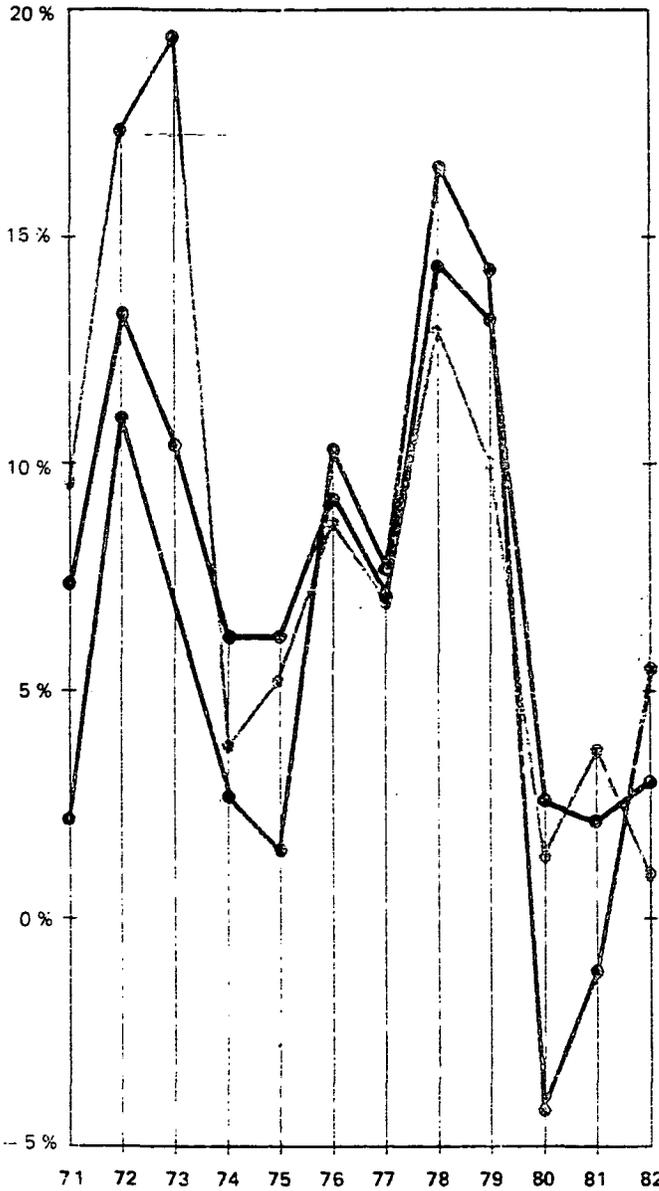
Le transport aérien français est largement dominé par la compagnie Air France, le principal producteur de ce service. L'analyse exhaustive de cette compagnie sortant du cadre de ce travail, les commentaires qui suivent se bornent simplement à faire apparaître certaines caractéristiques de son activité.

La place de Air France dans l'économie nationale

A.F. à l'exclusion de ses filiales a réalisé en 1983 un chiffre d'affaire de 24 968,7 MF. Sa valeur ajoutée est de 10 119 MF ce qui représente 0,29 % du PIB. Son investissement est 1 651,6 MF la même année ce qui représente 0,4 % de l'investissement total des entreprises françaises. L'effectif de A.F. est de 34 467 personnes dont 5 305 personnes travaillent à l'étranger ce qui représente 0,16 % de la population active et 0,42 % de la masse salariale en France.

TAUX DE CROISSANCE PASSAGERS
(en PKT)

TAUX DE CROISSANCE FRET
(en TKT)



Légende : : AEA, —○— : OACI, —●— : USA DOM

- AEA : trafic des compagnies européennes regroupées au sein de l'Association of European Airlines.
- OACI : ensemble du trafic mondial des transporteurs membres de l'OACI.
- USA DOM : trafic domestique des compagnies américaines.

	Export. (1) françaises par pays en % des exportations françaises totales	Chiffre d'affaires régional d'Air France (2) en % des exportations françaises vers les marchés
Amérique du Nord	6,9	4,9
Amérique du Sud	4,2	6,8
Afrique du Nord	5,4	3,2
Reste Afrique	11,1	1,4
Proche-Orient	3,8	2,4
Japon	1,0	11,6
Autres pays d'Asie	2,4	5,5
C.E.E.	48,2	0,7
Autres pays d'Europe	12,8	0,9
Divers	4,2	—
	100	1,6

Source OCDE et Air France ; année 1981

TRAFIC RÉGULIER INTERNATIONAL 1981

Passagers kilomètres transportés (en milliards)			Sièges kilomètres offerts (en milliards)			Tonnes kilomètres transportées fret (en millions)		
Rang	Cies (1)	PKT	Rang	Cies (1)	SKO	Rang	Cies (1)	TKT
1	BA	37.4	1	BA	56.8	1	JL	1 770
2	PA	34.3	2	PA	54.9	2	AF	1 547
3	JL	24.3	3	JL	37.8	3	LH	1 473
4	AF	22.2	4	AF	35.2	4	PA	1 225
5	LH	19.6	5	LH	32.4	5	FT	1 162

la position occupée par Air France est décrite dans le tableau suivant :

Année 1981	Trafic (PKT) (2)		Nombre de passagers		Trafic total	
	passagers (millions)		(milliers)		(millions de TKT) (3)	
					passagers + fret	
AIR FRANCE	26 937	72,6 %	11 591	51,0 %	4 180	74,8 %
UTA	5 059	13,6 %	938	4,1 %	963	17,2 %
AIR INTER	4 633	12,5 %	8 641	38,0 %	394	7,1 %
TAT	174	0,5 %	415	1,8 %	17	0,3 %
AUTRES COMPAGNIES	319	0,8 %	1 152	5,1 %	31	0,6 %
TOTAL	37 122	100 %	22 737	100 %	5 585	100 %

Source DGAC

(1) Le rapport établi en 1982 par MM. Funel et Villiers, sur demande du Ministre d'Etat Ministre des Transports, mettait en évidence le fait que les tarifs les plus bas (actuellement utilisés par plus de 80 % des passagers sur les DOM) avaient été divisés par 2,6 en francs constants de 1967 à 1981, et que ces performances étaient beaucoup plus brillantes que celles réalisées en transport aérien intérieur dans la même période.

(2) 1 PKT = 1 passager kilomètre transporté.

(3) 1 TKT = 1 tonne kilomètre transportée, un passager équivalant à 0,09 tonne par convention.

Rappelons que la valeur ajoutée de Air France représentait 0,21 % du PIBM en 1959 chiffre qui est passé à 0,26 % en 1970 et à 0,27 % en 1980. L'investissement de la compagnie atteint 48 % de la valeur ajoutée en 1959, 43 % en 1970, 28 % en 1980 et 10,9 % en 1983. On voit donc décliner la part de l'investissement par rapport à la valeur ajoutée sur la longue période.

Le personnel de Air France.

Le personnel total en France qui était de 15 816 personnes en 1959 passe à 20 520 personnes en 1970 et à 29 163 personnes en 1983 soit il s'est multiplié par 1,7 entre 1959 et 1983. Le Tableau IX montre une répartition de ce personnel pour les années 1966 et 1983 en fonction de son statut (navigant et sédentaire). Le personnel navigant représente 13,4 % du personnel en France en 1966. Sur ce pourcentage 7,1 % correspond au personnel navigant technique et 6,3 % au personnel navigant commercial.

L'année 1983 dans la répartition de ce personnel total 7,2 % correspond au personnel navigant technique et 14,9 % au personnel navigant commercial. Au total cette année le personnel navigant représente 22,1 % du personnel. Ce résultat confirme le résultat qu'on connaît déjà pour l'ensemble du personnel du transport aérien. Soulignons seulement que le personnel à l'étranger de Air France reste presque au même niveau: il était de 5 507 personnes en 1966 et il est de 5 305 personnes en 1983.

T.IX REPARTITION DU PERSONNEL DE AIR FRANCE

	1966	1983
Personnel navigant Technique (%)	7,1	7,2
Personnel navigant Commercial	6,3	14,9
Sous-Total	13,4	22,1
Personnel au sol	86,6	77,8
Personnel Total en France	19 074	29 163

Source: Annuaire Statistique de Transports

La place de Air France dans les échanges extérieurs de la France.

En 1981 Air France est implantée dans 87 pays mais elle dessert 73 pays. Cette année elle réalise un chiffre d'affaire à l'exportation de 10,6 milliards de francs ce qui en fait le troisième exportateur français (et le premier exportateur de services).

L'année 1981 la contribution de Air France représente un apport net de devises à la balance de paiements de l'ordre de 1,6 milliards de francs.

Le Tableau X montre la position particulièrement forte dans l'exportation qui revient à A.F. sur certaines régions notamment l'Asie et l'Amérique du Sud. Le poids plus faible des recettes A. F. sur l'Europe s'explique par l'importance du commerce français dans cette zone et par la proximité géographique qui conduit à privilégier d'autres moyens de transports.

La place de Air France dans le monde.

Les résultats 1981 placent Air France au 4ème rang des transporteurs internationaux pour l'activité passagers derrière British Airways, Pan American et Japan Air Lines (JAL) et à la deuxième place par le fret derrière JAL. En 1982 ce classement est maintenu pour ce qui concerne l'activité passagers. Pour le fret Air France a été rattrapée par Lufthansa, laquelle a connue une progression nettement plus forte (plus 7 % contre 1,7 % pour Air France sur l'international).

L'évolution de la flotte de Air France

Au 1er janvier 1963 la flotte de Air France était composée de: 19 boeing 707-328 "Intercontinental"; 7 Lockheed L. 1649 "Super-Starliner"; 10 Lockheed L. 1049 "Super Constellation"; 33 Sud-Aviation 210 "Caravelle"; 9 Bréguet 763 "Provence"; 27 Douglas DC 4; 30 Douglas DC 3

Au 1er janvier 1971 la flotte de Air France se compose de: 6 DC 4; 43 SE 210; 17 B 727; 33 707; 5 B 747. Au 1er janvier 1983 la flotte se compose de: 7 Concorde; 25 Boeing 747 dont 17 Boeing Mixte, 8 Boeing Combiné, 29 Boeing 727; 19 Airbus A 300 B dont 6 A 300 B2 et 13 A 300 B4; 12 Boeing 737. A cela il faut ajouter cette année les avions cargos: 6 Boeing 747 Cargo.

Cela correspond assez bien à l'évolution des avions utilisés depuis les années 1950 dans le transport aérien où l'on peut distinguer plusieurs générations selon la technique propulsive, la capacité, le rayon d'action et la "génération technologique". Ainsi la dernière étape est à la fois caractérisée par le perfectionnement de la technique des turboréacteurs, par l'arrivée des avions gros porteurs et par la technologie avancée (1).

L'évolution des trafics de Air France

Le trafic de passagers s'est multiplié par 16,6 entre 1953 et 1984. La croissance de ce trafic a été multiplié par deux entre 1962 et 1970 et par 2,5 entre 1970 et 1980 soit elle s'accélère au cours des années 1970. Ainsi Air France transporte 10 657 millions de pk en 1970 et 28 041 millions de pk en 1984.

Mais la croissance du fret est encore beaucoup plus rapide. En effet, elle se multiplie par 3,6 entre 1960 et 1970 et 5,9 entre 1970 et 1984 passant de 408 millions de tk en 1970 à 2 413 millions de tk en 1984.

(1) pour plus de détails voir: Maurice Bernadet et Jean-Claude: "Le secteur des transports", Economica, 1985, Chapitre 7 Les transports aériens.

Quant à la répartition géographique de cette croissance, il faut souligner que les créneaux porteurs de fret ne sont pas toujours les mêmes que ceux porteurs du trafic passagers. Ainsi Air France faisaient 26,6 % de son trafic passagers sur l'Atlantique Nord en 1962; elle ne fait que 20 % en 1980. Or ce créneau géographique est porteur pour le fret. Il en est de même pour l'Europe dont la part du trafic passagers sur le trafic total de la compagnie baisse de 20 % en 1962 à 17 % en 1980.

En revanche, des créneaux comme les Antilles, l'Asie ou l'Afrique-Océan Indien augmentent leur part dans le trafic.

Quelques considérations finales

Le mode de transport aérien est le dernier grand mode de transport à faire son apparition sur la très longue période (un siècle). Ce mode se développe essentiellement au cours des années 1950 et 1960. Chaque étape de son développement est accompagnée des changements technologiques qui entraînent l'amélioration des systèmes de transports aériens aussi bien de personnes que de marchandises.

Les transports aériens sont donc caractérisés par la constante modernisation de ses moyens et par une internationalisation très poussée. Cette dernière caractéristique fait de ce type de transport un enjeu de taille pour toutes les nations et en particulier pour les nations les plus avancées.

De ce point de vue la France possède une solide implantation dans les transports aériens internationaux et un réseau de transport intérieurs comparable par sa densité et sa qualité à celui des nations comme le Japon, l'Allemagne Fédérale ou les Etats-Unis. La Compagnie Air France est à cet égard l'un de plus importants transporteurs aériens dans le monde (trafic commercial de personnes et de marchandises).

L'étude de la production française du transport aérien montre effectivement que la France a bien su profiter de ce mode de transport. Les acteurs de sa production et les résultats de leur activité font de l'aérien l'un de secteurs le plus dynamiques de son économie.

En effet, le transport aérien crée des emplois, fournit une valeur ajoutée en expansion, contribue à l'équilibre des échanges extérieurs, sont source de progrès technologique constant. Les transports aériens résistent mieux que les autres secteurs de l'économie les répercussions négatives de la crise.

L'histoire du développement du transport aérien montre donc qu'il s'agit d'un mode d'avenir sur lequel l'économie française peut parier avec certitude et confiance.