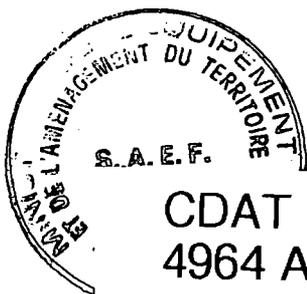


**SERVICE
DES AFFAIRES ECONOMIQUES
ET INTERNATIONALES**

**ETUDES
TRANSPORT URBAIN**

SAEI



**MINISTRE DE L'EQUIPEMENT
ET
DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE**

LE SYSTEME DE TRANSPORT URBAIN

DONNEES GLOBALES

Ce rapport s'inscrit dans le cadre d'une étude de la Division des Transports Urbains du SAEF portant sur l'analyse de l'ensemble du système des transports urbains dont on trouvera un schéma, à la page suivante.

L'analyse économique de la consommation a fait l'objet de deux notes publiées en Février 1978 : "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les ménages", "Les transferts liés à la consommation de T.U. par les établissements".

L'analyse de la production aboutira à la publication d'une note pour chacun des six secteurs productifs dont l'analyse a été retenue :

- les entreprises de transport en commun de province
- les producteurs d'autobus urbain
- les producteurs de matériel ferroviaire
- les producteurs de matériel de gestion de trafic et de matériel de signalisation
- les producteurs de 2 roues
- les producteurs d'infrastructures de transport urbain.

Nous présentons ici "les données globales sur le transport urbain en France".

SITUATION DE CE RAPPORT DANS L'ANALYSE DU SYSTEME

Données globales sur les T.U. 

Analyse de la consommation

Les transferts liés à la consommation de transport urbain des ménages

Les transferts liés à la consommation de transport urbain des établissements

Analyse de la production

La production du service transport collectif

- . entreprises de province

- . entreprises de la RP

La production des infrastructures (BTP)

La production de matériel roulant

- . automobile

- . autobus

- . matériel ferroviaire

- . 2 roues

La production du matériel de gestion de trafic

La production des biens et services liés (carburants, assurances, crédits, garages,...)

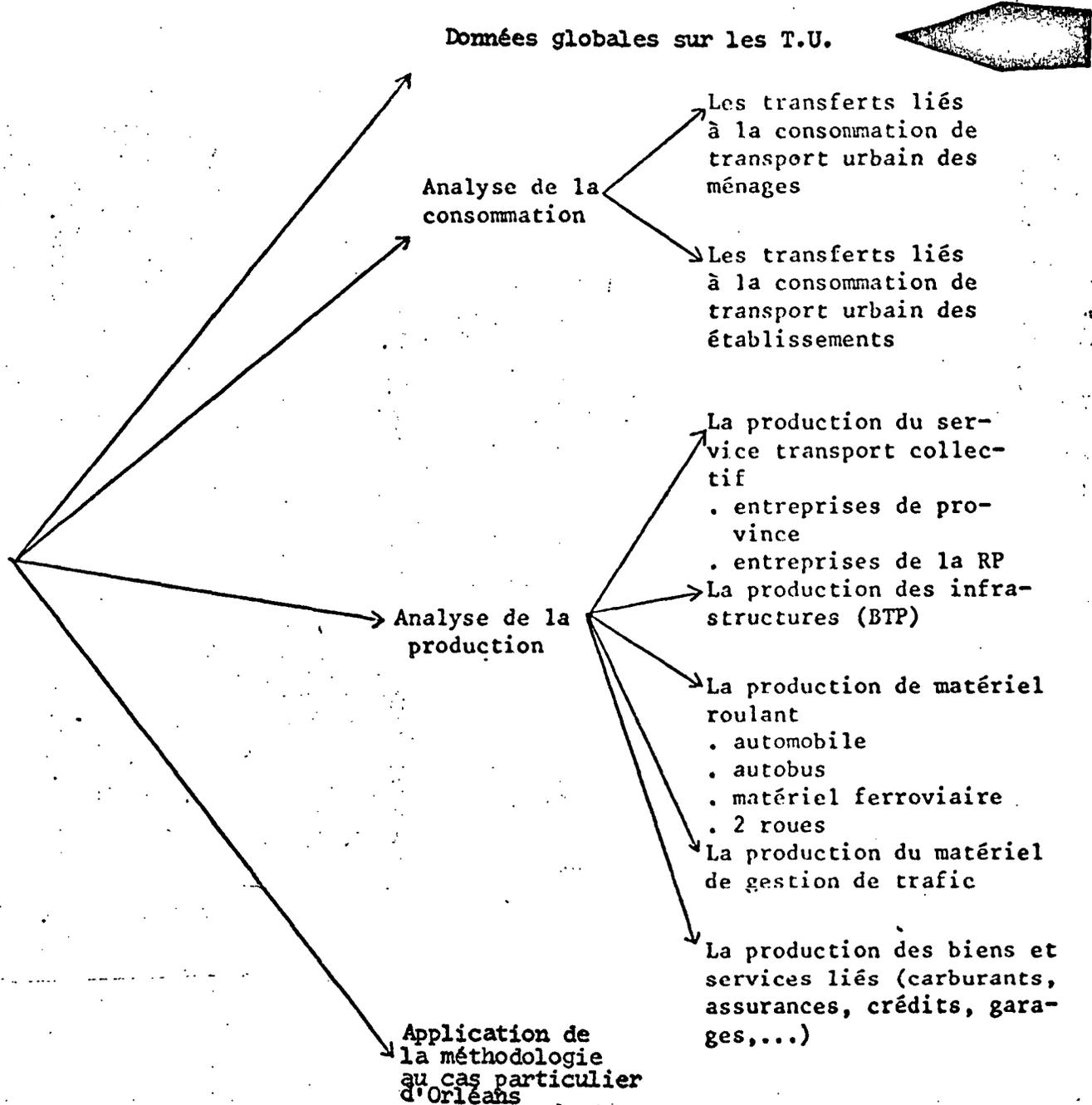
Application de la méthodologie au cas particulier d'Orléans

ETUDES

METHODOLOGIQUES

- les transferts liés au système de TU (Septembre 76)

- analyse économique du système de TU (Septembre 76)



DONNEES GLOBALES SUR LE TRANSPORT URBAIN EN FRANCE

Le document présente les principaux flux existant dans le système de transport urbain.

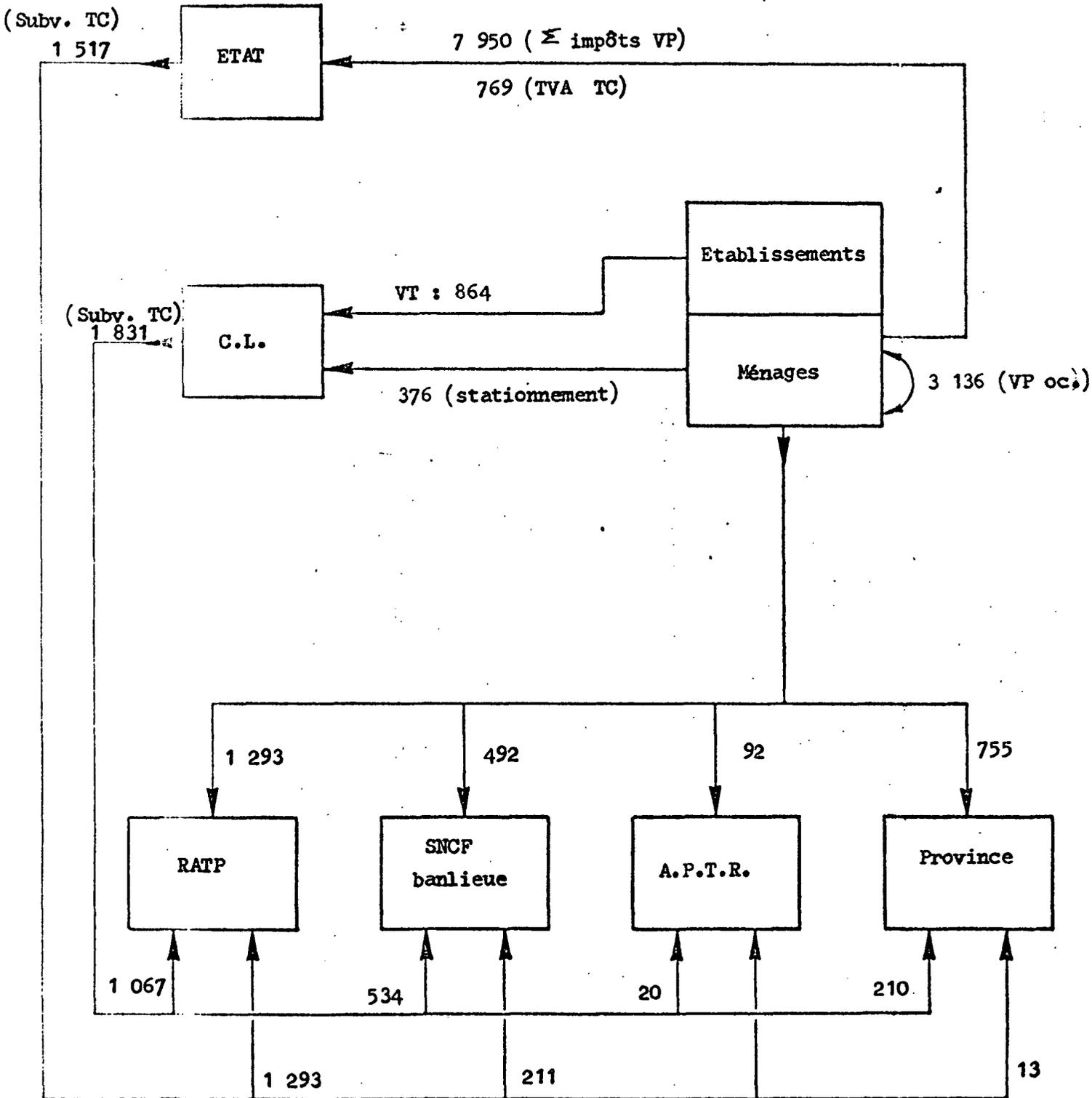
Ces données sont pour les années 1967 et 1973 regroupées dans les tableaux de synthèse, au début du rapport.

Les modes de calcul de ces différents flux sont exposés dans les rapports de la Division des Transports Urbains sur les divers intervenants dans le système.

La deuxième partie permet d'apprécier l'évolution de ceux-ci dans la production et la consommation du service transport urbain.

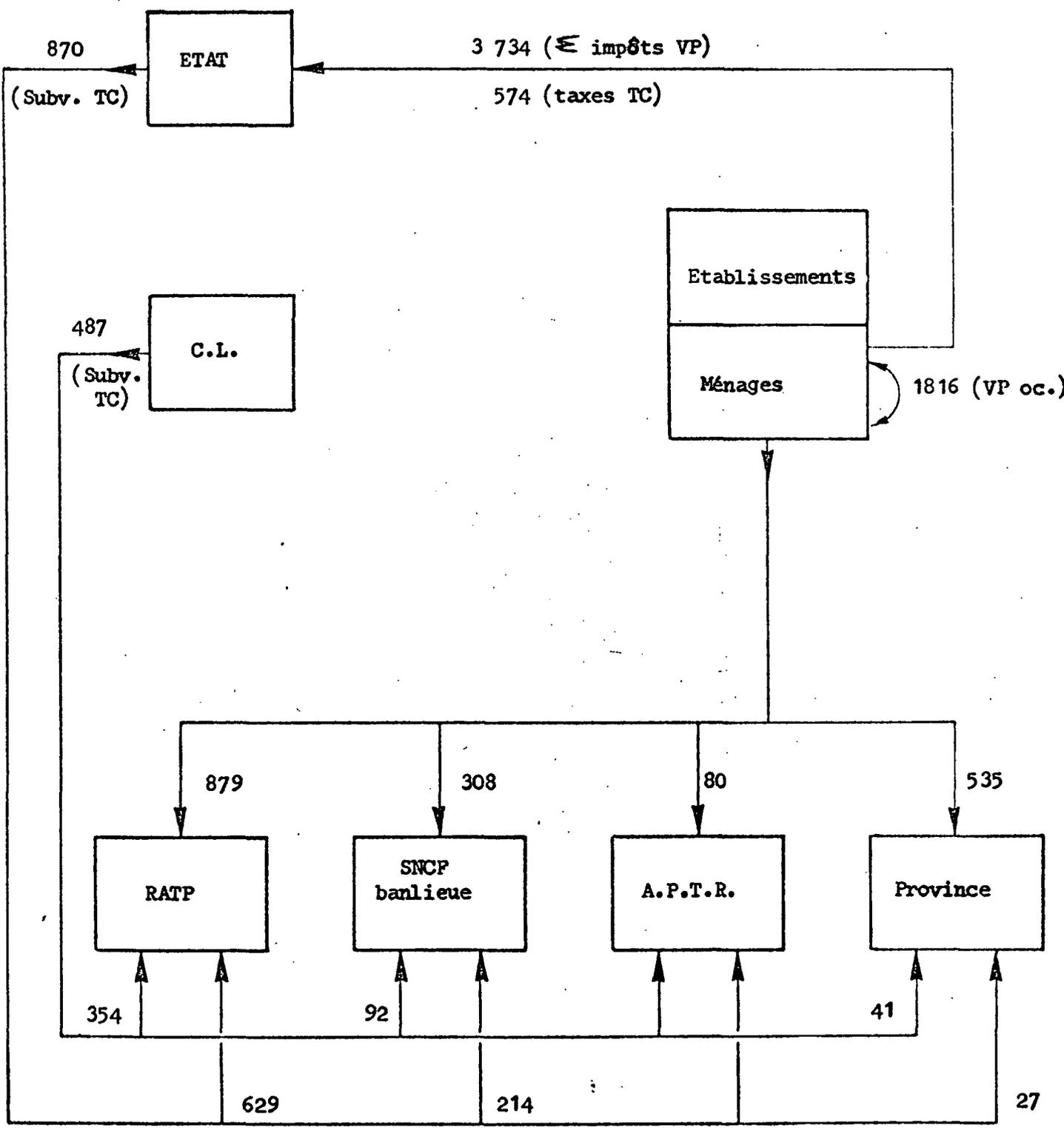
ANNEE 1973

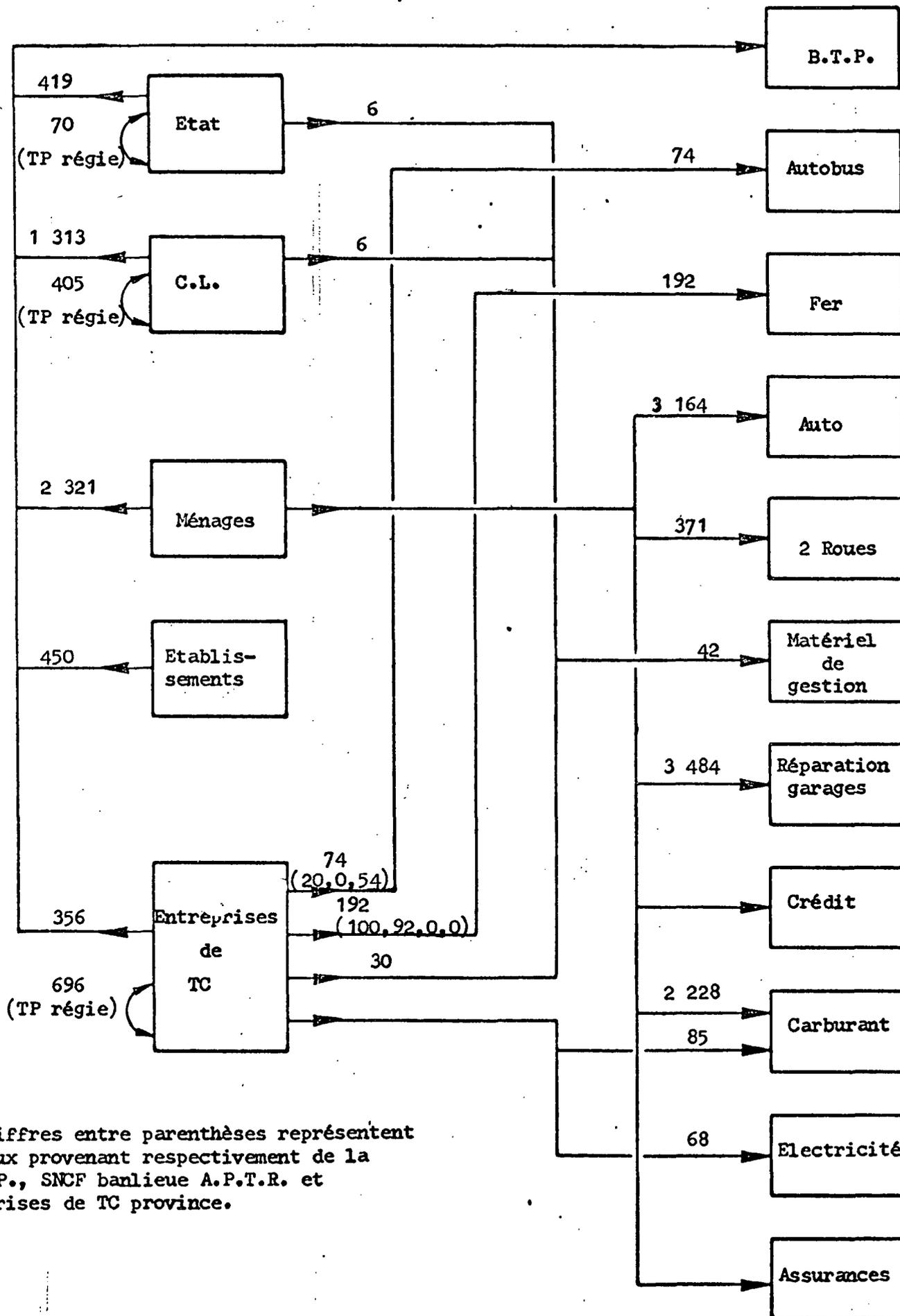
(en millions de francs)



ANNEE 1967

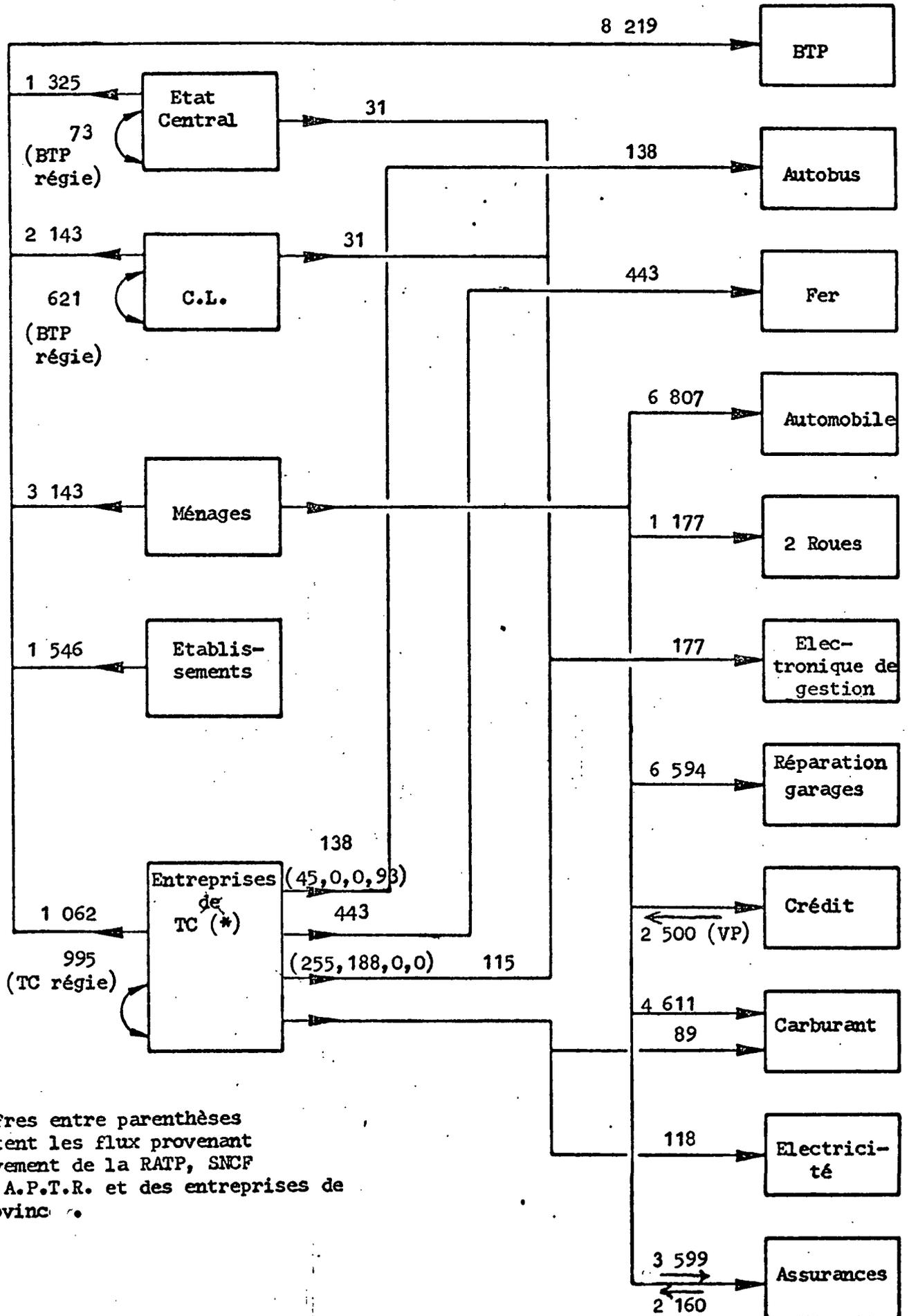
(en millions de francs)





*) Les chiffres entre parenthèses représentent les flux provenant respectivement de la R.A.T.P., SNCF banlieue A.P.T.R. et entreprises de TC province.

(en millions de francs)



* Les chiffres entre parenthèses représentent les flux provenant respectivement de la RATP, SNCF banlieue A.P.T.R. et des entreprises de TC de province.

LES MENAGES : DONNEES PHYSIQUES

Nous présentons dans les tableaux suivants les principales caractéristiques des déplacements des ménages en milieu urbain, d'après les résultats des enquêtes INSEE 67 et 73 et par des enquêtes transport en région parisienne 69 et 73.

On voit que, quelque soit le mode, les distances annuelles augmentent en fonction de la taille des agglomérations et que la plus grande partie des déplacements est effectuée en automobile.

Les kilométrages annuels moyens par ménage, la durée moyenne et le kilométrage moyen des déplacements augmentent avec la taille de l'agglomération.

La part des TC augmente aussi avec la taille de l'agglomération.

Les déplacements sont plus courts en temps comme en distance pour les modes individuels (VP et surtout 2 roues) que pour le TC.

La vitesse moyenne des déplacements VP est légèrement supérieure à celle des autres modes (ce phénomène devrait être plus accentué que nous le montre les tableaux. Il semble que la vitesse moyenne en TC soit légèrement surévaluée. Cela provient du kilométrage moyen TC en région parisienne et plus particulièrement du mode : SNCF banlieue).

Enfin, si on compare l'évolution du nombre des déplacements entre 67 et 73 en région parisienne, (cette comparaison n'est pas possible ailleurs en raison de la faiblesse des données statistiques), on constate que les déplacements en transport en commun ont sensiblement augmenté, alors que les déplacements en automobile se sont presque stabilisés, et les déplacements en 2 roues ont nettement diminué.

Kilométrage annuel moyen par ménage et par mode.

1973	ENSEMBLE	- 50. 000	+ 50. 000	R P
Automobile	3514	1950	3932	4562
2 Roues	704	400	855	783
T C	2195	0	659	7639

Nombre de déplacements annuels moyens par ménage et par mode.

1973	ENSEMBLE	- 50. 000	+ 50. 000	R P
Automobile	1307	1454	1387	997
2 Roues	321	333	356	245
T C	237	0	136	690

Kilométrage moyen d'un déplacement par mode.

1973	ENSEMBLE	- 50. 000	+ 50. 000	R P
Automobile	2,6	1,3	2,8	4,6
2 Roues	2,2	1,2	2,4	3,2
T C	9,3	0	4,1	7,5

* Toutes les données suivantes sont rapportées à un ménage moyen.

Temps moyen d'un déplacement par mode.

1973	ENSEMBLE	- 50. 000	+ 50. 000	R P
VP (en ')	18	15	18	25
TC (en ')	47	0	35	51
2R (en ')	11	8	12	11

Vitesses moyennes d'un déplacement par mode.

1973	ENSEMBLE	- 50. 000	+ 50. 000	R P
VP (km/h)	14	5,2	9,3	11,1
TC (km/h)	12	0	7,0	13,1
2R (km/h)	12	9,0	12,0	17,5

Nombre de déplacement.

1967	ENSEMBLE	- 50. 000	+ 50. 000	R P
VP				970
TEE			188	798
2R				338

Analyse particulière : La région parisienne

Comme nous l'avons indiqué plus haut, il est possible de disposer pour Paris de données plus détaillées.

Les tableaux suivants montrent que :

- un ménage moyen utilise en nombre de déplacement, d'abord le métro, puis le bus, enfin la SNCF pour des déplacements qui sont plus courts en bus (7 km) qu'en métro (9 km) que la SNCF (22 km) ;
- les temps moyens de transport sont identiques pour le métro et le bus et largement supérieurs pour la SNCF.

Le nombre total de déplacement par les transports en commun semble diminuer d'environ 15 % (par ménage) entre 67 et 73 surtout pour les modes de centre ville : métro et bus de la RATP.

Cette remarque n'exclue pas une stabilisation du nombre total de passager transporté car il y a une augmentation du nombre de ménage en région parisienne entre 67 et 73.

Analyse particulière des TC en Région Parisienne en 1973 et 1967.

1973 - TC RP	SNCF Banlieue	Métro RER	Bus RATP	Bus APTR	TOTAL RP
Nombre déplacements	124	383	183		690
Km annuel par ménage	2719	3565	1355		7639
Km par déplacement	22	9,3	7,4		11,1
Temps moyen par déplacement (en minutes)	67	47	47		51

1967 TC RP	SNCF Banlieue	Métro RER	Bus RATP	Bus APTR	TOTAL RP
Nombre de déplacements	129	415	225	31	800

LES CHARGES DES MENAGES URBAINS POUR LEURS DEPLACEMENTS EN MILIEU URBAIN

Charges VP : Le total des dépenses des ménages au titre de leur déplacement automobile en milieu urbain s'élevait en 1973 à 26 901 MF qui se décomposent en :

40%	achat de véhicules neufs et occasion	11 352 MF	
	entretien-réparation	5 591 MF	40%
60%	carburant, stationnement, vignette, location garage	6 359 MF	35%
	assurance	3 599 MF	25%

Au titre de la vente des voitures d'occasion et à la ferraille liées à l'usage urbain, ils reçoivent annuellement 3 627 MF. Soit au total

Charges VP liées à l'urbain : 23 274 MF en 1973

Charges TC : Le total des dépenses des ménages au titre de leur déplacement en transport en commun, en milieu urbain, s'élevaient en 1973 à 2 622 MF dont 1 867 MF pour la région parisienne et 755 MF pour la province.

A titre de comparaison, le total des dépenses pour d'autres modes de TC était en 1973 de :

SNCF grandes lignes	3 627 MF
Routier interurbain	2 521 MF
Routier scolaire	140 MF
Avion	963 MF

A titre de comparaison, les ménages dépensaient en 1973 : 65 792 MF pour l'ensemble de leurs dépenses liées à la consommation de transports individuels et 11 094 MF pour leur consommation de transports collectifs.

La part des dépenses transport dans le budget familial moyen était de l'ordre de 10% en 1973, soit entre 3 et 4% pour les dépenses transport en zone urbaine.

Les charges par taille d'agglomération

Les distances parcourues et l'apparition d'un réseau de transport en commun, à partir de 50 000 habitants environ, font varier les dépenses d'un ménage moyen en fonction de la taille de l'agglomération dans laquelle il réside :

Pour 1 ménage moyen en F/an TTC	- 50 000	+ 50 000	Région Parisienne	Ensemble
Dépenses automobile et 2 roues	1 138 F	2 393 F	2 794 F	2 129
Dépenses TC	-	123 F	581 F	204 F

Pour 1 ménage moyen en km/an	- 50 000	+ 50 000	Région Parisienne	Ensemble
Distances automobile	1 950 Km	3 932 km	4 562 km	3 514 km
Distances TC	-	659 km	7 639 km	2 195 km

Les charges par catégories socio-professionnelle (CSP)

F/mén/an TTC	Agric.	Ind. Gr. Com	Artis. pt. Com.	Prof. Libé.	Cadres Sup.	Cadres Moy.	Empl.	OQ OS	M.O. Gens de Maison	Re- trai- tés	Inac. tifs	Ménages moyens
Charges VP	1 130	5 434	2 316	5 263	5 333	2 132	2 132	1 864	984	576	518	2 129
Charges TC	25	89	104	212	362	279	324	191	201	103	151	204

* Il s'agit des charges des ménages résidant en agglomération, lors de leur consommation urbaine de transport.

LA PUISSANCE PUBLIQUE

Les figures ci- après présentent les recettes et les dépenses de l'Etat et des Collectivités Locales du fait, de leur intervention dans le système de transport urbain.

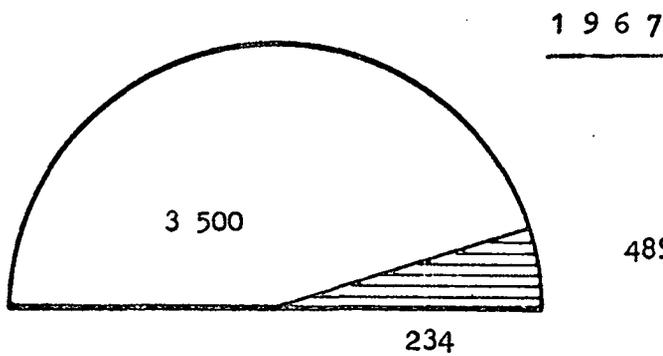
Les dépenses liées aux transports individuels correspondent uniquement aux dépenses d'investissement et du fonctionnement d'infrastructures de transport urbain qui concernent le secteur du BTP. Les acquisitions de terrain les charges de police, les dépenses de personnel des "services généraux" n'ont pas été prises en compte. Pour de plus amples renseignements sur ces données, on peut se référer au rapport SAEF sur les producteurs d'infrastructures de T.U. (Mai 1978).

La puissance publique

Recettes fiscales et dépenses de l'Etat et des collectivités locales, du fait de leurs interventions dans le système transport.

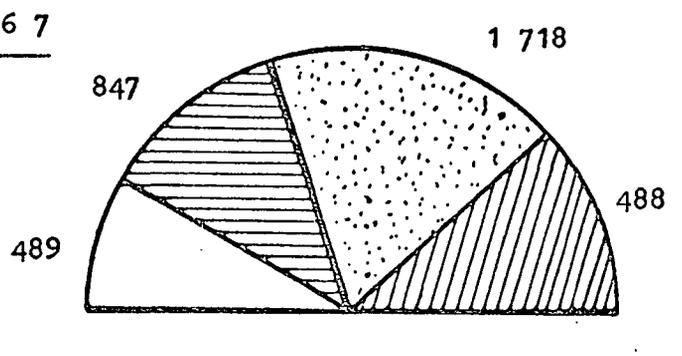
En millions de francs courants

Recettes fiscales



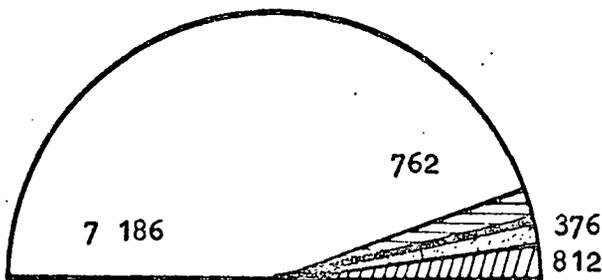
Total : 3 734

Dépenses

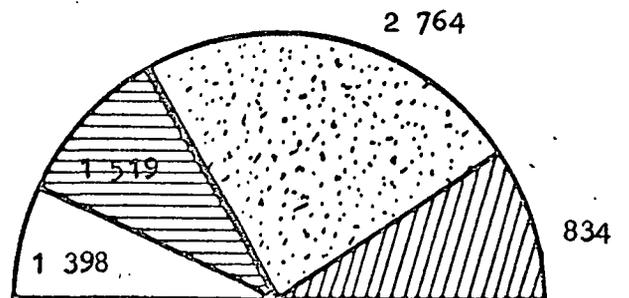


Total : 3 542

1 9 7 3



Total : 9 136



Total : 6 515

 Etat Transports individuels

 Etat Transports en commun

 C.L. Transports individuels

 C.L. Transports en commun

Recettes de l'Etat

Recettes (en millions de F)	1967	1973
<u>Transports individuels</u> :	3 500	7 186
- achats de voitures neuves	690	1 729
- achats de voitures d'occasion.....	34	47
- achats de deux roues	81	211
- carburants	1 715	3 255
- entretien	534	978
- vignettes, carte grise	254	601
- assurance	192	365
<u>Transports collectifs</u> :	234	762
- taxes sur le chiffre d'affaires RATP	134	442
- taxes sur le chiffre d'affaires SNCF	46	159
- taxes sur le chiffre d'affaires APTR	7	17
- entreprises TC de province	48	144
<u>TOTAL</u>	3 734	7 948

Faute de données homogènes sur les montants d'impôts et taxes payés par les producteurs du système de TU, seuls les impôts et taxes payés par les ménages lors de leur consommation transports ont été pris en compte.

Dépenses de l'Etat

Dépenses (en millions de F)	1967	1973
<u>Transports individuels (HT):</u>	489	1 398
- <u>Investissements</u>		
. autoroutes	202	646
. routes nationales	169	600
- <u>Fonctionnement :</u>		
. autoroutes	-	15
. routes nationales	118	137
<u>Transports collectifs :</u>	847	1 519
- subventions RATP	630	1 295
- subventions SNCF	215	211
- subventions TC province	2	13
<u>TOTAL</u>	1 336	2 917

Recettes des Collectivités Locales

Recettes Collectivités Locales (en millions de F)	1967	1973
<u>Transports individuels</u>		
- stationnements	-	376
<u>Transports collectifs</u>		
- versement transport	-	812
<u>TOTAL</u>	-	1 188

Dépenses des Collectivités Locales

Dépenses Collectivités Locales (en millions de F)	1967	1973
<u>Transports individuels</u>	1 718	2 764
- <u>Investissements</u>		
- routes départementales	80	170
- voirie communale	1 241	2 023
- <u>Fonctionnement</u>		
- voirie départementale	85	122
- voirie communale	312	449
<u>Transports collectifs</u>	488	834
- subventions RATP	355	543
- subventions SNCF	92	81
- subventions TC province	41	210
<u>TOTAL</u>	2 206	3 598

LES ENTREPRISES DE TC

Les tableaux qui suivent présentent pour les 3 années 1967, 1973 et 1975 les quelques indicateurs de résultats des entreprises de TC en région parisienne : la RATP; la SNCF et l'APTR et en province : les 80 principaux réseaux.

Entreprises de TC

1973	RATP 1973 ferré	RATP 1973 routier	SNCF 1973 banlieue RP	TC 1973 province	APTR (1974)
Voyageurs transportés	1163 10 ⁶	487 10 ⁶	397 10 ⁶	910 10 ⁶	86 10 ⁶
Km - véhicules	207 10 ⁶	122 10 ⁶	33 10 ⁶	204 10 ⁶	46 10 ⁶
Parc	2431 motrices 1350 remorques	3711 bus		6140 bus	11 00 bus
Personnel	37 452		13143	17721	3 500
Longueur de ligne (km)	250	1838		6623	6526
1967					
Voyageurs transportés	1226 10 ⁶	661 10 ⁶	381 10 ⁶	1024 10 ⁶	
Km - véhicules	186 10 ⁶	122 10 ⁶	25 10 ⁶	185 10 ⁶	
Parc	1790 motrices 1463 remorques	3601 bus	-	5404	
Personnel	38 224		-	18457	
Longueur de ligne (km)	204	1675	-	5508	

* : à titre indicatif, le trafic du plus important des 13 réseaux SNCF banlieue de province : le réseau de ville, ne représentait en 1975 que 3% du trafic du réseau SNCF banlieue en RP.

Source : Comptes de la SNCF banlieue.

~~1973~~ : Source : SAEI/DITU

~~1973~~ : Source : Annuaire Statistique des Transports.

1975	RATP ferré	RATP routier	SNCF banlieue	TC province	APTR
Voyageurs transportés	1187 10 ⁶	576 10 ⁶		982 10 ⁶	
km-véhicules	218 10 ⁶	130 10 ⁶		239 10 ⁶	
Parc	2 294 motrices	38 451		7011	
	1 604 remorques				
Personnel		36 860		19103	
Longueur de ligne (km)	253	2 000		7676	

LE SECTEUR REPARATION - GARAGE

Ce secteur recouvre environ 50 000 entreprises à l'exclusion des 3 000 concessionnaires, en tenant compte des 8 000 stations service.

Il n'est pas possible, compte tenu des renseignements disponibles de les affecter plus finement à l'urbain.

LE SECTEUR CARBURANT

L'enquête INSEE 1973 indique que la consommation moyenne des véhicules en milieu urbain est de 9,31 au 100 km, alors que la moyenne en rase campagne est de 8,11.

Pour 1973, on dispose d'un volume total de consommation en région parisienne : 4 655 000 m³ de gasoil, essence, super. La distance totale parcourue en automobile étant de 15×10^9 km à Paris et de 29×10^9 en province, la consommation globale peut être estimée à 13 640 000 m³.

A titre d'exemple la consommation totale de pétrole en France pour l'année 1973 s'élevait à 10 \bar{M} de m³.

Le transport urbain consomme donc 10% de l'ensemble du pétrole utilisé en France.

<p>LES PRODUCTEURS DE MATERIEL DE GESTION DE TRAFIC ET DE SIGNALISATION ELECTRONIQUE DE GESTION</p>

Gestion du trafic urbain routier.

Le secteur proprement dit est assez concentré puisque 7 entreprises ont une activité globale d'étude, construction et réalisation de système de régulation et de signalisation lumineuse du trafic urbain :

- Electronique Marcel Dassault (E.M.D.)
- Electronique des Véhicules et des Réseaux (E.V.R.)
- A. Garbarini (A.G.)
- Signalisation électro-automatique Deloge (S.E.A. Deloge)
- Société de fabrication d'instruments de mesure (SFIM)
- Société industrielle de liaisons électriques (SILEC)
- Télécommunications radioélectriques et téléphoniques (T.R.T.)
- Compagnie Générale d'Automatisme.

Ces entreprises réalisent un chiffre d'affaire de l'ordre de 120 Millions de Francs (hors installation) avec des effectifs de l'ordre de 1 000 personnes.

	1967	1970	1973	1976
CA HT	12 500	24 650	37 980	119 970
Effectifs		400	500	920

Quelques éléments de prix par type de matériel.

. Ordinateur central (10 à 12 carrefours <100 000 F)	de 80 000 à 300 000 F. >100 carrefours 200 à 300 000 F.)
. Contrôleurs de carrefour (armoires de commande)	de 30 à 50 000 F.
. Coordinateur de zone	de 80 à 200 000 F suivant importance de la zone
. Détecteur	de 2 à 3 000 F.
. Boucles	très variable de 600 à 1 000 F.
. Tranchée	de 150 à 250 F. le m
. Cables	de 15 à 45 F. le m autour de 30 F.
. Caméras télévision	de 15 à 35 000 F. caméra orientable 25 000 F. caméra fixe 15 000 F.
. Synoptique	extrêmement variable 20 000/200 000 simplifié / Toulon Caen perfec- tionné
. Pupitres de commandes	
. Moniteur TV réception	7 à 800 F.

Gestion du trafic urbain ferroviaire.

6 entreprises réalisent l'essentiel de l'activité de la profession :

- Société industrielle de liaisons électriques (SILEC)
- Alsthom
- Jeumont Schneider
- Compagnies des signaux et des entreprises électriques (CSEE)
- SAXBY
- INTERELEC

Millions Francs courants	1967	1968	1979	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
CA HT (fabrication)	70 000	71 800	84 500	114880	118950	122 550	139090	163490	209280	312640
Exportations	7 000	8 000	1 000	14396	10567	12 170	20738	15408	20275	36121
Importations		200	400	493	63	109	363	325	596	495
Balance	7 000	7 800	9 600	13903	10504	12 061	20375	15283	19679	35626
Effectifs	1 400	1 415	16 500	2028	2071	2 108	2189	2337	2641	2991
Carnet de commande (en mois)	12	13,5	15	19	11	13	11	19	23	17

Le secteur réalise un chiffre d'affaires de 300 Millions de Francs (hors installation) environ dont environ 100 sur le réseau banlieue avec un personnel de 3 000 personnes.

Les produits sont les suivants :

- . des ordinateurs qui gèrent la télé-transmission et la régulation
- . du matériel de télé-contrôle et de télé-commande
- . du matériel de signalisation (les contraintes de sécurité font que le matériel est d'une technologie particulière qui favorise l'électromécanique (relais) aux dépens de l'électronique).

.. On estime que le coût des équipements de signalisation est de l'ordre de 1 à 1,5 % du coût de l'infrastructure ferroviaire. Le coût du pilotage automatique est de l'ordre de 2,5 à 3 %.

Par exemple : A la RATP le coût d'un kilomètre de ligne tout compris est de l'ordre de 100 MF. Une ligne fait en moyenne 10 à 12 km. L'équipement en signalisation coûte entre 12 MF (ligne n° 5) et 17 MF (ligne n° 7) l'équipement en pilotage automatique 35 MF (ligne n° 5).

PRODUCTEURS DE MATERIEL FERROVIAIRE

Les tableaux suivants présentent des données générales sur les ventes de matériel roulant et les effectifs correspondants.

On constate une augmentation des ventes (plus tardives pour les autobus, mais plus forte), mais, ce mouvement devrait dans les années à venir se ralentir pour le secteur autobus, s'interrompre et même s'inverser pour le secteur ferroviaire.

Le secteur ferroviaire en plein développement jusqu'en 1972, à subi très fortement la crise de 1973. La production de wagons de marchandises (qui représentaient en tonnage 88% de la production du secteur en 1972) a diminué, de près de 70% entre 1972 et 1976.

L'activité des constructeurs a pu être à peu près maintenue avec le développement des exportations et la production de matériel de transports urbains. Mais la situation ne sera pas toujours aussi favorable, les 2 gros clients principaux (RATP et SNCF banlieue) diminuent leur programme de commande pour les prochaines années (le matériel ferré de la RATP étant renouvelé et les commandes de l'interconnexion terminées).

Dans le secteur routier, le développement des réseaux de province a permis aux constructeurs de garnir leur carnet de commande. Mais au vu des propositions des réseaux de province dans les dossiers d'agglomération et du plan d'entreprise de la RATP, la commande annuelle devrait se stabiliser vers 1 500 véhicules par an.

Si les constructeurs français ne sont pas pour le moment concurrencés par les producteurs étrangers, il ne faut pas négliger l'importation étrangère, en particulier dans la fabrication de composants du produit final (moteur, boîtes de vitesses...).

On assiste aussi dans ce secteur, à un développement des exportations.

Immatriculations autobus

	1967	1973	1975	1976
Marché total (1)	789	742	-	1396
RITP (2)	377	240	216	307
En %	48 %	32 %	-	22 %
Province (3)	-	423	769	1035
Moins de 100 000 hab.		48	29	113
100 à 300 000 hab.		144	277	438
300 000 à 900 000 hab.		101	292	282
Plus de 900 000 hab.		130	171	202
Autres	-	-	-	-

(1) Source : IDET - CLEB/DURE

(2) Source : Rapport d'activités RATP

(3) Source : Fichier entreprises de TC de Province

Immatriculations Autobus et Autocars

	1967	1973	1976
BERLIET	549	551	703
CITROEN	391	166	211
PEUGEOT	334	612	728
RENAULT	1 686	1 627	2 049
SAVIEM	1 514	2 014	2 164
VERNEY	38	53	69
DIVERS	-	9	-
HEULIEZ	-	-	7
IMPORTATIONS *	1 280	1 473	1 882
T O T A L	5 792	6 505	7 814

Source : Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles 723.54.05

* Presque exclusivement du matériel interurbain.

EVOLUTION DU MARCHÉ DU MATERIEL FERROVIAIRE

Millions de F constants (1975)

	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976
Marché intérieur	2 071	2 148	2 028	2 014	2 124	2 463	2 572	2 585	2 388	2 829	2 378
Exportations	255	385	321	495	688	1 087	1 600	978	1 009	1 560	1 796
TOTAL	2 326	2 533	2 349	2 509	2 812	3 550	4 172	3 563	3 397	4 389	4 174

COMMANDES ET LIVRAISONS A LA RATP ET SNCF

UNITES	OBSERVATIONS					PREVISIONS				
	Moyenne 66-70	Moyenne 71-75	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	Après
1 - LIVRAISONS										
SNCF Locomotives	178	112	121	112	44	80	65	50	50	22
SNCF Wagons	8 420	5 048	3 728	3 353	1 958	2 500	1 500	1 500	1 500	-
SNCF Voyageurs	366	553	351	810	940	1 064	940	691	550	680
RATP	-	-	-	356	222	-	-	-	-	-
2 - COMMANDES										
SNCF interconnexion	-	-	-	-	250	0	0	0	0	0
RATP "	-	-	-	-	364	0	0	0	0	0
SNCF Voitures	-	545	722	666	275	490	130	-	-	-
SNCF Remorques	-	72	53	31	72	62	0	-	-	-
RATP - RER	-	-	-	-	33	-	-	-	-	-
RATP Fer	-	-	496	255	295	250	455	-	-	-
Méto Lyon	-	-	-	-	60	-	-	-	-	-
Méto Marseille	-	-	63	-	-	-	-	-	-	-

EFFECTIFS ET PRODUCTION DES PRINCIPAUX PRODUCTEURS D'AUTOBUS URBAINS

	1967	1973	1976
<u>BERLIET</u>			
Production (autobus/an)	353	419	402
Effectif (autobus)	451	536	514
<u>SAVIEM</u>			
Production (autobus/an)	491	683	1 009
Effectif (autobus)	645	876	1 292
<u>CBM</u>			
Production (autobus/an)	-	-	35
Effectif (autobus)	-	-	40
<u>HEULIEZ</u>			
Production (autobus/an)	10	60	14,1
Effectif (autobus)	15	45	80
Effectifs totaux	1 111	1 457	1 296
Production totale	854	1 162	1 531

EFFECTIFS MOYENS DES INDUSTRIES DU MATERIEL FERROVIAIRE

	1972			1973			1974			1975			1976		
	Cadres et Employés	Ouvriers	Total												
Matériel de traction.....	1 107	2 729	3 836	1 065	2 603	3 668	1 169	2 278	3 447	1 034	2 101	3 155	972	1 892	2 864
Matériel de transport	2 322	10 601	12 923	2 325	9 434	11 759	2 399	9 018	11 417	2 955	9 986	12 941	3 048	9 406	12 454
Equipements ferroviaires .	684	1 542	2 226	637	1 481	2 118	622	1 588	2 210	690	1 767	2 457	750	1 672	2 422
Industries annexes	477	1 552	2 029	408	1 586	1 994	404	1 581	1 985	424	1 708	2 132	432	1 775	2 207
Total parties mécaniques .	4 590	16 424	21 014	4 435	15 104	19 539	4 594	14 465	19 059	5 103	15 562	20 665	5 202	14 745	19 947
Equipements électriques..	1 735	2 689	4 424	1 861	2 773	4 534	1 773	2 620	4 393	1 650	2 500	4 150	1 600	2 400	4 000
Moteurs diesel.....	286	568	854	385	916	1 301	326	877	1 203	344	806	1 150	330	800	1 130
Total	2 021	3 257	5 278	2 246	3 689	5 835	2 099	3 497	5 596	1 994	3 306	5 300	1 930	3 200	5 130
Total Construction	6 611	19 681	26 292	6 681	18 793	25 374	6 693	17 982	24 655	7 097	18 868	25 965	7 132	17 945	25 077
Réparation.....	757	3 020	3 777	783	3 089	3 872	738	2 974	3 712	832	3 179	4 011	872	3 130	4 002
Signalisation	854	1 254	2 108	918	1 271	2 189	1 022	1 315	2 337	994	1 465	2 459	1 097	1 614	2 711
Grand total	8 222	23 955	32 177	8 382	23 153	31 435	8 453	22 271	30 704	8 923	23 512	32 435	9 101	22 689	31 790

1 - INTRODUCTION

Rappel des définitions

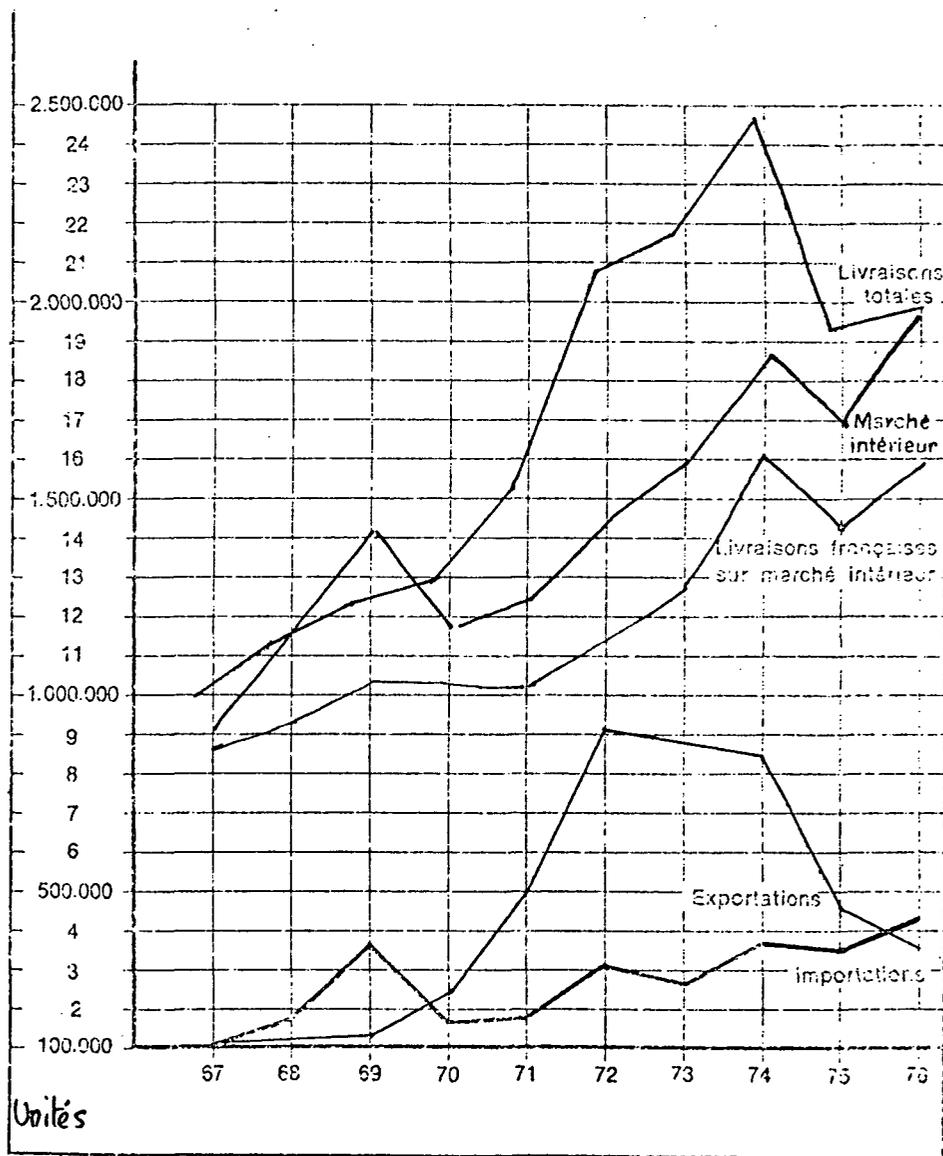
Il convient de distinguer deux secteurs de l'industrie : celui du cycle et celui du motocycle.

En effet, même si les entreprises importantes de la profession ont à leur catalogue les deux types de produits, ceux-ci ont des utilisations différentes et des marchés distincts.

La distinction à utiliser est celle qui découle de la réglementation française :

	Cycles	Cyclomoteur	Véломoteur	Motocyclettes
Cylindre du moteur	néant	moins de 50 cm ³	jusqu'à 125 cm ³	au-delà de 125 cm ³
Présence de pédales	oui	obligatoire	non	non
Vitesse	n. s.	45 km/h	non limitée	non limitée
Permis de conduire	non	non	A' (pas d'examen pratique)	A
Age minimum du conducteur	non	14 ans	16 ans	18 ans
Bruit	n. s.	73 dBA 74 dBA (véhicules à plus de 2 roues)	80 dBA 81 dBA (véhicules à plus de 2 roues)	84 dBA
Port du casque	non	- oui, hors agglomération - non, en agglomération	obligatoire pour le conducteur et le passager en dehors et à l'intérieur des agglomérations	obligatoire pour le conducteur et le passager en agglomération et hors agglomération
Assurance obligatoire	non (risque couvert par assurance responsabilité civile)	- assurance responsabilité civile ("aux tiers") - ne joue que si le conducteur a bien l'âge et le permis requis - la garantie spéciale de la responsabilité du conducteur vis-à-vis de son passager est obligatoire s'il en transporte un		
Transport de passager	interdiction	interdiction de transporter un passager de plus de 14 ans	pas de limite d'âge pour le passager	pas de limite d'âge pour le passager
Voies de circulation	autoroutes interdites pistes cyclables obligatoires	autoroutes interdites, pistes cyclables obligatoires	pistes cyclables interdites	pistes cyclables interdites
Immatriculation	non	non	oui	oui

L'industrie du cycle



CONSTRUCTEURS DE CYCLES

(classés par ordre de production décroissante)

RANG	ENTREPRISES	PRODUCTION (bicycl/an)	
1	PEUGEOT	709 000	36,5 %
2	MOTOBECANE	490 000	25,2 %
3	MICMO-GITANE	250 000	13 %
4	LEJEUNE		
5	MERCIER		
6	FRANCE-LOIRE		
7	DANGRE-STARNORD		14,5 %
8	MANUFRANCE		
9	DELCROIX		
10	CIZERON		
suivants 11 à 28			4,5 %
Total constructeurs		1 826 003	94,0 %
Total monteurs		115 598	6,0 %
TOTAL		1 941 600	100,0 %

Les deux roues motorisées

Le parc actuel des deux roues motorisées peut être évalué au 1er Janvier 1977 à 6 260 000 véhicules dont :

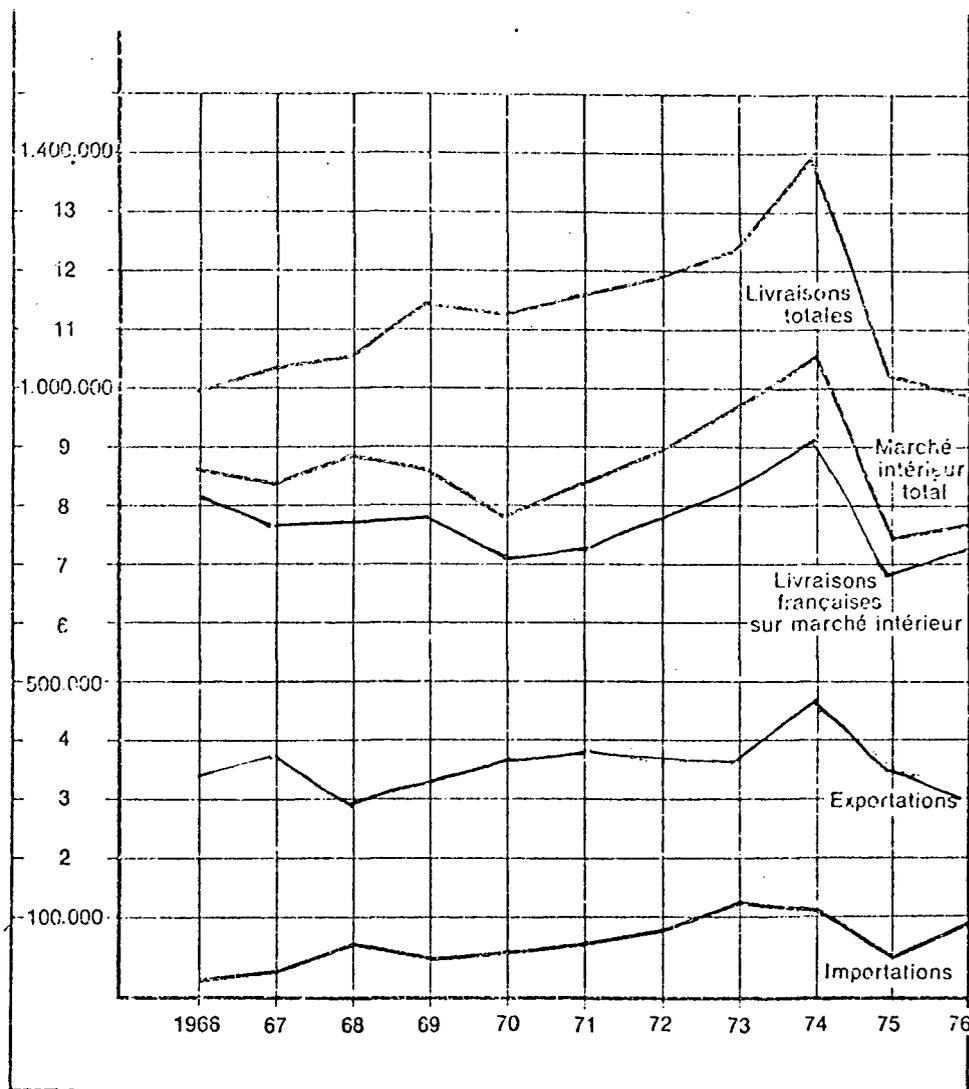
5 800 000 cyclomoteurs
 280 000 vélomoteurs
 10 000 scooters
 170 000 motocyclettes

La demande intérieure a été de 878 213 unités en 1976 dont 755 789 cyclomoteurs et vélomoteurs de moins de 50 cc de cylindrée (86%) et 122 424 vélomoteurs de plus de 50 cc, scooters et motocyclettes (14%).

Le chiffre d'affaires correspondant s'est élevé à 791 millions de francs. Cette demande a été satisfaite à 88% par les constructeurs français en ce qui concerne les cylindrées inférieures à 50 cc, à 4% seulement en ce qui concerne les cylindrées supérieures.

MARCHE INTERIEUR	1968	1973	76
1 < 50 CC.			
livraisons françaises	792 289	839 144	662 984
Importations	83 759	118 542	92 805
Total < 50 cc	876 048	957 686	755 789
2 > 50 CC			
livraisons françaises	1 862	3 619	5 486
importations scooters	578	208	827
importations motos	11 260	66 249	116 111
total importations	11 838	66 457	118 938
total > 50 cc	13 700	70 076	122 424
TOTAL GENERAL	889 748	1 027 762	878 213

Les cyclomoteurs



Dans ce secteur, l'impact de la politique des pouvoirs publics ne se situe pas au niveau financier, ni directement au niveau de l'activité pas d'intervention financière (prêts, subventions), pas d'appel d'entraînement d'une politique des transports. Par contre, l'Etat a joué et peu jouer un rôle majeur par la réglementation.

La première place mondiale occupée par l'industrie française du motocycle repose avant tout sur la demande intérieure qui a été très favorisée par une réglementation française spécifique qui a amené au motocycle de petite cylindrée un nombreuse clientèle : pas de permis, conduite autorisée à partir de 14 ans, pas de casque jusqu'à 1975.

La profession est très attachée à cette réglementation très libérale qui est une condition de la poursuite de son développement.

En même temps, la profession plaide en France auprès des pouvoirs publics contre l'extension du port du casque en ville. La direction actuellement recherchée pour une réglementation qui serait bénéfique à la profession consiste en une délimitation plus nette entre la moto, engin rapide soumis à une réglementation stricte proche de celle de l'automobile, et le motocycle, véritable bicyclette à moteur auxiliaire conduite dans les mêmes conditions que la limite entre ces deux conceptions soit fixée à 80 cc ce qui engloberait toute sa production dans la première catégorie (1) et porterait un coup certain à la concurrence japonaise dans les cylindrées de 80 à 125 cc.

L'obligation du port du casque hors agglomération pour les 2 roues motorisées, accompagnée d'une campagne sur la sécurité (l'insécurité) des cyclomoteurs a accentué la chute conjoncturelle des ventes.

(1) PEUGEOT sort en 1977 un modèle 80 cc.

Les préoccupations de sécurité de la circulation urbaine qui pourraient amener à élargir cette réglementation auraient des répercussions sans doute marquées sur le secteur.

Elles doivent de ce fait prendre en considération :

- L'avenir d'un secteur industriel très largement bénéficiaire au niveau de la balance commerciale jusqu'en 1975 et déficitaire en 1976 (+ 193 millions en 1972, + 105 en 1975, - 152 en 1976) et soumise à une concurrence (danger japonais depuis 1976) de plus en plus rude.
- La place du 2 roues léger dans les transports urbains analysée dans une stratégie plurimodales (par exemple : desserte de points de regroupement et/ou d'éclatement des modes collectifs).

Les actions en faveur du cycle et du motocycle dans la circulation urbaine qui pourraient être entreprises par les pouvoirs publics, en dehors de la réglementation de la conduite des 2 roues, consisteraient essentiellement soit à sortir le cyclo de la circulation (1), soit à favoriser son emploi aux deux bouts de la chaîne des transports en commun (garages abrités et sûrs aux points de rupture de charge).

1) L'ouverture de pistes cyclables en ville ne paraît possible de manière significative que dans les villes nouvelles. Dans les anciens centres urbains, particulièrement à Paris où la circulation automobile est déjà difficile, le cyclo ne saurait prétendre la concurrencer par une réservation d'espace, L'ouverture de couloirs de bus pourrait être un palliatif.

LES PRODUCTEURS D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS URBAINS

Les chiffres présentés ici correspondent à l'activité des entreprises de BTP en zone urbaine pour la réalisation d'infrastructures de transport.

Ils sont donc inférieurs à la dépense totale des clients de ces entreprises (Travaux réalisés en régie, acquisitions foncières...).

Millions de francs HT.	1967		1973	
Voirie nationale	419	9%	1 325	14%
Voirie départementale	70	1%	139	2%
Voirie communale	1 243	26%	1 994	22%
SNCF	156	3%	256	3%
RATP	198	4%	784	8%
TC province	12	-	22	-
Garages et voiries intérieures liés au logement	2 321	48%	3 143	34%
Garages et voiries intérieures des établissements	450	9%	1 546	17%
TOTAL	4 869	100%	9 237	100%

Les entreprises de BTP réalisent donc plus de la moitié de leur chiffre d'affaires avec les garages et voiries intérieures des logements et établissements.

A partir d'une enquête rapide auprès d'une vingtaine d'entreprises et d'un traitement du fichier des entreprises de BTP, on peut dire que la production d'infrastructures de transport urbain ne constitue pas une activité spécialisée à laquelle se consacraient certaines entreprises de BTP qui prendraient de ce fait des caractéristiques structurelles et financières particulières.

Il faut seulement signaler que les conditions propres au travail en milieu urbain et donc moindre productivité qu'en résulte tant pour la main d'oeuvre que pour les équipements sont correctement compensées par des prix plus élevés.

L'EMPLOI EN 1973

Pour obtenir les effectifs liés à l'activité automobile en zone urbaine, nous multiplions les effectifs totaux des branches intéressées par un coefficient de 0,40.

	(1)	
Constructeurs automobiles :	200 000 x 0,40 =	80 000
Garages, réparations et commerces	(2)	350 000 x 0,40 = 140 000
Autobus		1 500
Signalisation		1 500
Cycles et motocycles		10 900
Matériel ferroviaire	31 500 pour l'ensemble des in- dustries du maté- riel ferroviaire	2 800
RATP		36 000
SNCF banlieur RP		13 000
Entreprises de TC pro- vince		17 500
BTP (3)	8 600 x 36 000 =	86 000
	<hr/>	36 000

-
- 1) Rapport sur l'Avenir de l'Automobile
 - 2) Rapport du Groupe "Service Automobile"
 - 3) Effectif et chiffres d'affaires de l'ensemble du secteur
Revue FNTF n° 23 - 36 Milliards et 360 000 employés.