les collections de l'insee

100

C

comptes et planification

LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1979-1980

XVIIIe RAPPORT
DE LA COMMISSION DES COMPTES
DES TRANSPORTS DE LA NATION

institut national de la statistique et des études économiques

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES ● INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES ● Directeur général : M. *Edmond* MALINVAUD ● *Direction générale* : 18, *boulevard Adolphe-Pinard*, 75675 PARIS CEDEX 14 ● **Les Collections de l'INSEE** sont diffusées par le département de la Diffusion : chef du département : M. Guy NEYRET; service « Produits de diffusion » : M. Pierre MICHAUD; division « Publications » : M. Michel BOEDA; secrétaire de rédaction : M. J. BRAQUEHAIS ● VENTE ET ABONNEMENTS : voir en fin de volume.

N° **406** des *Collections de l'INSEE*, série **C**, n° **100**, MAI 1982

ISSN 0533-0793

INSEE-DST

LES TRANSPORTS EN FRANCE EN 1979-1980

XVIIIe RAPPORT DE LA COMMISSION DES COMPTES DES TRANSPORTS DE LA NATION

2 671172 T 03

Avant-propos

Le XVIIIe Rapport diffère des précédents par un certain nombre de novations qui ont pour but essentiel de présenter les comptes en termes de comptabilité nationale, afin de pouvoir les raccorder aux grands agrégats nationaux.

Il analyse dans une première partie l'activité des transports dans l'économie nationale en 1980. Il présente dans une deuxième partie les comptes de produits, de branches et d'entreprises, avec notamment les comptes détaillés des grandes entreprises nationales.

On y trouve également les comptes des administrations, des ménages, de l'extérieur. De plus un chapitre nouveau est consacré à l'énergie consommée par les transports.

Des annexes diverses donnent les comptes de la branche construction de matériel de transport, de certaines entreprises telles que les transports collectifs urbains, les sociétés d'autoroutes, les aéroports de province et les ports maritimes autonomes. Les dépenses de l'administration dans l'ancienne forme ont été présentées pour assurer le raccord avec le XVIIe Rapport. Le rapport fournit également quelques éléments sur les nuisances engendrées par les transports.

Enfin, pour la première fois, la Commission publie les comptes standards par sous-secteur, qui comportent notamment des données de flux et de patrimoine sur dix ans.

Collections de l'INSEE

MAI 1982 — C 100

SOMMAIRE

DEUXIÈME PARTIE :

Les comptes

ANNEXES :

Nomenclature des produits de la branche transport

T 31. TRANSPORTS.

S 68. Transports ferroviaires.

68.01. Transports ferroviaires de passagers.
68.02. Transports ferroviaires de marchandises.

S 69.1. Transports routiers de marchandises.

69.11. Transports routiers de marchandises zone longue.
69.12. Transports routiers de marchandises zone courte.

S 69.2. Autres tranports terrestres.

69.21. Transports urbains de voyageurs.
69.22. Transports routiers de voyageurs.
69.23. Services de taxis.
69.24. Déménagement.
69.25. Location de véhicules industriels.
69.26. Transports par conduite.

S 70. Navigation intérieure.

70.01. Transports fluviaux de passagers.
70.02. Transports fluviaux de marchandises.

S 71. Transports maritimes et navigation côtière.

71.01. Transports maritimes autres que produits pétroliers.
71.02. Transports maritimes de produits pétroliers.
71.03. Navigation côtière et d'estuaire.

S 72. Transports aériens.

72.01. Transports aériens.

S 73.4. Services annexes et services d'auxiliaires de transport.

73.01. Gares routières.
73.02. Ports fluviaux et voies fluviales.
73.03. Ports maritimes.
73.04. Aéroports.
73.05. Exploitation d'ouvrages routiers à péage.
73.06. Exploitation de parkings.
73.07. Entrepôts autres que frigorifiques.
73.08. Entrepôts frigorifiques.
73.09. Remorquage et pilotage.
74.01. Collecte de fret maritime.
74.02. Collecte de fret aérien.
74.03. Collecte de fret terrestre et fluvial.
74.04. Manutention portuaire.
74.05. Manutention terrestre et fluviale.
74.06. Activités spécifiques d'auxiliaires des transports maritimes.
74.07. Activités spécifiques d'auxiliaires de transport aérien.
74.08. Autres auxiliaires des transports.
74.09. Agences de voyages.
74.10. Routage.

Les postes détaillés correspondent à la nomenclature d'activité et de produits (NAP) de 1973.
L'exploitation des remontées mécaniques (NAP 86.11) n'est pas incluse dans les transports.
Cette nomenclature sert pour repérer les produits transports, les sous-branches du transport et les sous-secteurs du transport.

PREMIÈRE PARTIE

Analyse de l'activité des transports

1 SITUATION DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE EN 1980

A. Remarques générales

Le second choc pétrolier, survenu en 1979, entraîne en 1980 pour l'ensemble des pays de l'OCDE, une aggravation du déficit des échanges extérieurs, une accélération de l'inflation et un fléchissement de la croissance.

En France, où les effets dépressifs et inflationnistes de ce choc pétrolier semblent plus durables qu'en 1974, la politique économique menée depuis 1976 est maintenue.

● *Réduction du volume des importations d'énergie*

Le programme d'économie d'énergie se traduit par une baisse de la consommation des principaux produits pétroliers (carburants, gazole et fuel) sur le marché intérieur de 6,8 % en volume entre 1979 et 1980.

Le programme électronucléaire se développe selon les prévisions.

● *Libération des prix et vérité des tarifs publics*

La politique de libération des prix se poursuit en 1980. Seuls quelques activités et quelques produits particuliers restent soumis à réglementation.

L'application de la « vérité des prix » des tarifs publics conduit à des majorations de tarifs fortes et plus rapides que par le passé, particulièrement dans le domaine énergétique.

● *Soutien de l'économie*

Le soutien se traduit par des mesures d'aide fiscale à l'investissement et des mesures en faveur de l'emploi (troisième pacte pour l'emploi).

De plus le ralentissement des dépenses hospitalières et la majoration temporaire du taux des cotisations contribuent au rééquilibrage de la sécurité sociale amorcé en 1979.

Durant cette année 1980 :

— la consommation des ménages résidents croît en volume de 1,6 % contre 3,3 % en 1979; leur taux d'épargne accuse une nouvelle baisse en 1980 : il est de 14,1 % contre 15,9 % en 1979 et 17,5 % en 1978;

— l'investissement des ménages hors entreprises individuelles (logement) baisse de 4,7 % en volume entre 1979 et 1980, après la reprise de 1979 (+ 5 %);

— les entreprises, dont le revenu s'est fortement dégradé au cours de l'année, ont néanmoins poursuivi leurs investissements et accru leurs stocks;

— la situation instable du marché des matières premières entraîne une politique de stockage de celles-ci.

— le taux de croissance en volume du PIB marchand est plus faible que les années précédentes; son évolution est la suivante :

	%
1977	+ 3,5
1978	+ 3,4
1979	+ 3,4
1980	+ 1,1

B. Les prix de l'énergie

Le prix du pétrole brut a été relevé de façon importante. Exprimé en dollars, le prix FOB de la tonne de pétrole brut importé par la France s'est accru de 46 % de décembre 1979 à décembre 1980. De plus la remontée de la parité du dollar par rapport aux monnaies européennes à partir de juillet 1980 a entraîné une hausse plus forte de ce prix exprimé en francs (+ 62 % de décembre 1979 à décembre 1980). Cela s'est traduit par un relèvement du coût, en moyenne annuelle du brut importé de 580 F la tonne en 1979 à 1 015 F en 1980 soit une hausse de 75 %. Dans le domaine des transports, le prix du carburant au détail est passé de 2,86 F par litre en décembre 1979 à 3,38 F en décembre 1980 pour l'essence soit + 18 % et de 194,50 F par hectolitre à 254, 50 F pour le gazole (prix de gros) soit + 30 %.

2 LE TRANSPORT EN COMPTABILITÉ NATIONALE

A. Production de la branche « Transport »

1. *Remarques préliminaires*

Seule l'activité de transport pour compte d'autrui (exceptions faites pour les transports maritimes et fluviaux) est retracée de façon explicite dans le tableau entrées-sorties du système élargi de comptabilité nationale (SECN).

En conséquence, la production de la branche « Transport » ne prend pas en compte :

— l'activité de transport pour compte propre des entreprises qui n'est pas séparée de l'activité de la branche qui l'exécute;

— l'activité de transport pour compte propre des ménages.

Toutefois le découpage de la consommation finale des ménages par fonction de consommation permet d'inclure dans la fonction Transport cette activité de transport des ménages.

2. *Résultats*

Les comptes de l'année 1977 sont définitifs, ceux de 1978 et 1979 sont des comptes semi-définitifs et ceux de l'année 1980 sont provisoires; les résultats de ces derniers doivent donc être interprétés avec prudence.

TABLEAU 1

Principaux agrégats macro-économiques 1980

En millions de F et indices base 100 année précédente

	1979 valeur aux prix courants	Indice de volume	Indice de prix	1980 valeur aux prix courants
Produit intérieur brut (PIB)	2 439 404	101,3	111,5	2 754 890
Dont : Produit intérieur brut marchand [1]	2 135 368	101,1	111,3	2 403 129
Importations de biens et services	507 775	105,5	118,8	636 580
Total des ressources	2 947 179	102,0	112,8	3 391 470
Consommation finale	1 885 583	101,9	113,2	2 175 212
dont :				
— consommation finale des ménages	1 516 897	101,7	113,2	1 746 679
— consommation finale des administrations	368 686	102,8	113,0	428 533
Formation brute de capital fixe	521 171	100,8	113,0	593 797
dont :				
— FBCF sociétés et entreprises individuelles	284 858	103,3	112,4	330 749
— FBCF ménages (hors EI)	140 894	95,3	114,2	153 413
— FBCF administrations publiques et privées	70 114	101,4	114,1	81 092
— FBCF institutions de crédit et entreprises d'assurance	25 305	101,9	110,7	28 543
Variations de stocks	37 184	–	–	41 679
Exportations	503 241	103,4	111,7	580 782
Total des emplois	2 947 179	102,0	112,8	3 391 470

1. Le PIB se décompose :
— en PIB marchand;
— en PIB non marchand : celui-ci est égal au solde entre la production de services non marchands et la consommation intermédiaire nette des ventes résiduelles des branches non marchandes.

Valeur par tête de quelques agrégats (en francs)	1979	1980
Produit intérieur brut par habitant	45 613	51 289
Consommation finale des ménages (résidents) par habitant	28 238	32 352

TABLEAU 1 *(suite et fin)*

Principaux agrégats de l'activité transport

Indices : base 100 année précédente. Millions de F courants

	1970	1977	1978	1979	1980
Valeur ajoutée de la branche transport	32 605	70 565	81 883	93 408	106 582
PIB marchand	697 935	1 649 359	1 870 364	2 135 368	2 403 129
Part de la valeur ajoutée de la branche transport dans le PIB marchand (en %)	4,7	4,3	4,4	4,4	4,4
FBCF branche transport	8 868	25 697	27 467	28 138	34 050
FBCF totale	183 041	419 899	458 946	521 171	593 797
Part de la FBCF branche transport dans la FBCF totale (en %)	4,8	6,0	5,9	6,0	5,7
Consommation finale de la fonction transport par les ménages	51 580	139 000	162 890	189 391	217 796
Consommation finale totale des ménages	469 090	1 166 308	1 327 981	1 516 897	1 746 679
Part de la consommation finale de la fonction transport dans la consommation finale des ménages (en %)	11,0	11,9	12,3	12,5	12,5
Production distribuée du produit transport :					
Indice de volume		102,7	104,0	103,4	101,0
Indice de prix		107,2	110,0	111,9	115,6
Indice de valeur		110,1	114,4	115,6	116,8
FBCF branche transport :					
Indice de volume		96,5	98,2	94,8	107,3
Indice de prix		111,1	108,8	108,1	112,8
Indice de valeur		107,2	106,8	102,5	121,0
Consommation de la fonction transport par les ménages :					
Indice de volume		100,2	106,9	103,2	99,6
Indice de prix		110,4	109,6	112,6	115,5
Indice de valeur		110,6	117,2	116,3	115,0

N. B. — La FBCF de la branche « Transport » comprend les investissements des entreprises de transport public mais ne comprend :

— ni les dépenses d'investissement directes des administrations, notamment pour les infrastructures;

— ni les investissements pour leurs transports des entreprises (compte propre);

— ni les achats de voitures particulières par les particuliers ou les entreprises autres que de transport.

Le tableau 2 présente l'équilibre Ressources-emplois du produit transport : la production distribuée du produit[1], a faiblement augmenté en volume en 1980 (+ 1 %) et fortement en prix (+ 15,6 %).

L'évolution en volume de la production distribuée de la branche transport est :

	%
1977	2,7
1978	4,0
1979	3,4
1980	1,0

En 1979, la croissance en volume est seulement de 3,4 % contrairement aux résultats optimistes établis dans le compte provisoire de 1979.

Le tableau 3 présente la production de la branche transport. Celle-ci atteint en 1980 un niveau de 195 milliards de F, mais il faut remarquer l'importance de l'intra-consommation[2] environ 37 milliards, soit 19 % de la production. Cette intra-consommation retrace la sous-traitance et la consommation de services d'auxiliaires de transport (les branches transports routiers, maritimes et aériens consomment 16 milliards de services annexes et auxiliaires de transport en 1980).

Les résultats plus détaillés par produit sont les suivants :

● ***Transports ferroviaires*** (S 68)

Le transport ferroviaire stagne en 1980.

● ***Marchandises***

Le fléchissement de l'activité économique se traduit par la diminution du trafic des produits pétroliers, la chute de trafic au second semestre sur certains produits (minerais, produits sidérurgiques) explique le recul de la production en volume du transport ferroviaire de marchandises (— 1,7 % en t-km).

Les hausses de trafic sur certains produits (céréales + 14 %, bois + 9 %) ne compensent pas les baisses dans les autres secteurs, dont le poids est le plus important pour la SNCF : — 5 % pour les minerais et les produits sidérurgiques, — 9 % sur les produits pétroliers, — 7 % pour les produits chimiques, — 8 % pour les engrais.

Globalement l'évolution est la suivante :

	10⁶ tonnes 1980	1980/1979 %	10⁶ tonnes-km 1980	1979/1980 %
Total *	220,63	— 1,7	69,47	— 1,7
dont :				
Trafic intérieur	142,98	— 2,2	44,15	— 2,6
Export	32,87	— 5,4	11,21	— 2,2
Import	36,19	+ 3,1	8,90	+ 1,5
Transit	8,59	+ 2,9	5,21	+ 1,6

* Y compris wagons de particuliers vides et transports routiers.

Le trafic en tonnes-kilomètres des wagons isolés a diminué de 8,8 %. Par contre celui des conteneurs a augmenté de + 2,3 % et celui des trains complets de + 3,8 %. Le parcours moyen d'une tonne pour l'ensemble du trafic n'a pas changé (315 km).

Les recettes réelles, hors TVA, non compris les indemnités compensatrices, sont passées de 10 734 millions à 12 017, le produit moyen à la tonne-kilomètre, passant de 15,39 Ct à 17,54 Ct.

La production du transport voyageurs a subi une très légère augmentation qu'il faut mettre en relation avec la faible croissance de la consommation globale des ménages (+ 1,7 % en 1980).

1. Égale à la production de la branche corrigée des ventes résiduelles des branches non marchandes et des transferts de recherche.

2. Par convention, au niveau le plus détaillé de la nomenclature du transport, l'intra-consommation d'une sous-branche est égale à la consommation de produits importés similaires à ceux qu'elle produit (les autres intra-consommations sont annulées ainsi que la production correspondante).

Lorsque l'on agrège des sous-branches de la nomenclature, les intra-consommations comprennent :

— les intra-consommations de chacune des sous-branches agrégées;

— les échanges entre ces sous-branches.

TABLEAU 2 ***Produit transport* (T 31). — *Equilibre « Ressources-Emplois »***

	1977 définitif			1978 semi-définitif			1979 semi-définitif			1980 provisoire		
	Volume [1]	Prix [1]	Niveau [2]	Volume [1]	Prix [1]	Niveau [2]	Volume [1]	Prix [1]	Niveau [2]	Volume [1]	Prix [1]	Niveau [2]
RESSOURCES												
Production distribuée	102,7	107,2	128 172	104,0	110,0	146 599	103,4	111,9	169 516	101,0	115,6	197 953
Importations	105,5	108,5	20 604	101,3	112,8	23 523	103,0	109,4	26 522	102,0	118,4	32 050
TVA grevant le produit			2 399			2 898			3 420			3 930
Total « Ressources — Emplois »	102,8	107,3	151 175	103,7	110,4	173 020	103,4	111,5	199 458	101,2	115,9	233 933
EMPLOIS												
Consommation des ménages	103,8	108,3	23 427	104,6	110,6	27 112	103,0	113,3	31 636	101,9	116,0	37 386
Exportations	108,4	106,4	33 141	104,6	108,8	37 704	102,4	110,1	42 516	105,7	116,3	52 284
Consommation intermédiaire	100,7	107,3	94 607	103,2	110,9	108 204	103,8	111,6	125 306	99,4	115,8	144 263

1. Volume, prix : indices de volume et de prix base 100 année précédente.
2. Niveau : en millions de francs courants.

TABLEAU 3 ***Production de la branche Transport***

Valeur : en millions de F courants
Volume, prix : indices base 100 année précédente

	1977 définitif			1978 semi-définitif			1979 semi-définitif			1980 provisoire		
	Indice volume	Indice prix	Valeur	Indice volume	Indice prix	Valeur	Indice volume	Indice prix	Valeur	Indice volume	Indice prix	Valeur
Production distribuée du produit (*a*)	102,7	107,2	128 172	104,0	110,0	146 599	103,4	111,9	169 516	101,0	115,6	197 953
Transferts de services de recherche (*b*)	–	–	6	–	–	1	–	–	1	–	–	1
Transferts de ventes résiduelles de branches non marchandes des administrations [1] (*c*)	–	–	1 460	–	–	1 604	–	–	1 908	–	–	2 460
Production effective de la branche $d = a + b - c$	102,6	107,2	126 718	104,0	110,0	144 996	103,4	111,9	167 609	100,8	115,8	195 494

1. Les ventes résiduelles des branches non marchandes des administrations sont des biens et services vendus à titre onéreux et aux prix du marché à titre secondaire ou occasionnel par les branches non marchandes à la collectivité (parc des Ponts et Chaussées : fabrication de ponts et de routes).

Le trafic grandes lignes qui n'avait pas varié en 1979 enregistre un accroissement de 2 %. Le phénomène est particulièrement sensible au cours du second semestre et peut être relié à la stabilité des tarifs SNCF contrastant avec l'augmentation du prix du carburant, ainsi que pour une faible part à la diversification de la tarification en fonction des périodes de pointe.

La croissance du trafic de banlieue SNCF s'est quelque peu ralentie en 1980. Le nombre de voyageurs n'augmente pas et l'augmentation de la distance moyenne tient à la diminution des déplacements en proche banlieue.

La hausse des prix à la production en 1980 est plus forte pour le trafic marchandises (14,8 %) que pour le trafic voyageurs (12,8 %).

• *Transports routiers de marchandises* (S 69.1) *pour compte d'autrui*

Le phénomène est le même que pour les transports ferroviaires de marchandises : la production du produit « transport routier de marchandises » dont la progression en volume était en moyenne de 2,2 % sur la période 1975-1979, régresse légèrement en 1980 (— 1 % en volume). [Il est rappelé que cette production ne comprend pas le transport pour compte propre].

Pour l'ensemble compte propre et compte d'autrui, les principaux indicateurs d'activité sont globalement en hausse pour l'année entière, mais en baisse au cours du deuxième semestre 1980 et plus particulièrement au cours du quatrième trimestre. Ainsi le trafic de véhicules de plus de 6 tonnes de charge utile augmente de + 2 % en 1980.

En trafic international, le tonnage transporté sur le territoire français a augmenté de + 8 % ($52{,}8.10^6$ t) à l'importation et de + 3,2 % ($54{,}2.10^6$ t) à l'exportation (ensemble public, privé).

L'analyse des coûts fait ressortir pour l'ensemble des entreprises de transport une hausse, hors coût de l'énergie de 10,9 % en 1980 contre 9,5 % en 1979. Compte tenu de la part des carburants, la hausse des coûts d'exploitation (calculés selon la formule normalisée servant à la détermination des barèmes de la TRO) a suivi l'évolution suivante :

	%
1978	+ 13,6
1979	+ 15,6
1980	+ 18,9

La part du carburant dans les coûts d'exploitation est passée de 22,2 % à 24,2 %.

Corrélativement l'indice tarifaire (TRO) a atteint en moyenne annuelle 113,6 en 1980.

• *Autres transports terrestres* (S 69.2)

Dans ce poste sont inclus :

— les transports urbains et routiers de voyageurs, lesquels se caractérisent par une forte hausse des prix à la production (19,1 % de hausse des tarifs pour la RATP, par suite de la politique de vérité des prix des tarifs publics). Sous une apparente stabilité, le trafic de la RATP masque l'évolution en volume (+ 10 %) des voyages en RER;

— les taxis et services de déménagement, et la location de véhicules industriels;

— les transports par conduite dont le trafic en volume baisse (— 4 %) ce qui s'explique par une réduction en volume des importations de pétrole.

• *Les transports fluviaux et maritimes* (S 70 et S 71)

Le transport fluvial est caractérisé par une évolution en volume positive (+ 2,1 % pour les tonnes kilomètres) même si elle est moindre qu'en 1978 et 1979.

Par contre le tonnage a diminué de 0,7 %, ce qui s'explique par la diminution des transports de matériaux de construction et de minéraux bruts qui représentent 41 % du tonnage et 24 % des T. km, et aussi par la diminution des transports de produits métallurgiques et pétroliers.

Le trafic international de la voie d'eau a été le suivant :

Tonnes (10^6)				t-km (10^6)			
Export	1980/1979	Import	1980/1979	Export	1980/1979	Import	1980/1979
	%		%		%		%
21,292	— 5,4	12,209	+ 4,4	2 192	— 3,6	1 617	+ 3,9

A l'exportation, la baisse constatée est imputable aux produits pétroliers (compte propre) et aux produits métallurgiques ferreux.

A l'importation, la progression enregistrée résulte du solde positif qui provient d'une part de la forte augmentation des combustibles minéraux solides (+ 16 %), du minerai de fer (+ 22 %) et d'autre part de la diminution des produits pétroliers raffinés (— 33 %).

Les tarifs et les coûts ont évolué parallèlement, augmentant en moyenne annuelle de 15,6 %.

La production distribuée du transport maritime, estimée par le chiffre d'affaires de l'armement français, croît en valeur de 19,6 %, le partage volume-prix retenu étant : + 7,1 % en volume, + 11,7 % en prix.

● ***Transports aériens*** (S 72)

La production du transport aérien, affiche une hausse de 5 % en volume et de 16,1 % en prix en 1980.

Cette croissance en volume est due surtout à la progression (en nombres de passagers-km) [+ 23 %] d'Air Inter, qui ayant pratiqué des hausses de prix inférieures en moyenne à l'indice du coût de la vie, ne semble pas subir les conséquences de la faiblesse de la consommation des ménages. Air France et UTA n'ont enregistré qu'une progression de + 1,3 % et + 4,9 % respectivement du nombre de passagers-km.

La tendance au développement du fret aérien se poursuit et les compagnies françaises en bénéficient. Cependant globalement le trafic reste stagnant par suite de l'arrêt du pont aérien d'UTA de Lyon Satolas sur le Nigéria.

La hausse des carburants entraîne aussi pour le transport aérien des hausses de prix très importantes (16,1 % en moyenne en 1980).

En conclusion

Dans l'ensemble, les activités de la branche sont donc marquées :

— par une baisse sensible de l'activité « marchandises » due au ralentissement de l'activité économique et à la baisse des importations de produits pétroliers. La stagnation de la demande des entreprises en transports (— 0,6 % en volume) est à rapprocher des résultats de l'industrie et du BTP (les taux d'évolution en volume de leurs productions sont respectivement — 0,2 % et + 0,8 %);

— par une stagnation de l'activité « voyageurs » expliquée par le tassement de la consommation des ménages;

— par une hausse importante des prix à la production (15,6 % contre 12,4 % pour l'ensemble des produits industriels) en raison de l'importance du coût des carburants dans les services de transport; la hausse est particulièrement forte dans les transports publics urbains en commun.

B. Consommation de transport par les ménages

L'activité de transport pour compte propre des ménages, c'est-à-dire l'utilisation par eux de leurs véhicules particuliers, au même titre que l'activité de transport pour compte propre des entreprises n'est pas prise en compte dans la production de la branche transport.

La consommation finale du produit transport par les ménages n'épuise donc pas le montant des dépenses que les ménages consacrent au transport. Mais, parallèlement à l'analyse par produit, est menée une analyse par fonction où sont regroupés les biens et services en fonction de leur utilisation principale; ainsi dans la fonction transport, sont incluses en particulier les dépenses relatives à l'activité de transport pour compte propre des ménages.

La fonction transport correspond aux consommations par les ménages de produits suivants :

● *Transports collectifs :* c'est-à-dire l'ensemble des achats de services de transports ferroviaires, routiers, et autres transports terrestres, fluviaux, maritimes et aériens, soit la consommation du produit transport excepté les services annexes et auxiliaires de transports;

● *Transports individuels :* Ils se décomposent en :

— achats de véhicules;

— dépenses d'utilisation de véhicules (pneus, pièces, accessoires, frais de réparation, essence, lubrifiants, et autres dépenses) : se retrouvent ici les services rendus par les ouvrages routiers à péage et les parkings classés dans le produit « services annexes et auxiliaires de transport ».

On notera que l'intégralité de la consommation de produits transports par les ménages n'est pas reprise dans la fonction : les services des agences de voyage (services auxiliaires et annexes du transport) sont classés dans la nomenclature fonctionnelle en « autres biens et services » (leur montant représente environ 1 % du montant de la consommation de la fonction transport par les ménages).

Le tableau 4 présente cette consommation de fonction transport par les ménages entre 1977 et 1980 :

L'évolution en volume de la consommation par les ménages de la fonction transport (+ 0,2 %, + 6,9 %, + 3,2 %, – 0,4 % respectivement en 1977, 1978, 1979, 1980), sauf pour l'année 1978 est moindre que celle de la consommation finale des ménages (+ 3,0 % en 1977, + 4,6 % en 1978, + 3,3 % en 1979 et + 1,7 % en 1980).

Ce résultat s'explique par les évolutions divergentes des deux éléments constitutifs de la consommation des ménages en fonction transport : celle des transports individuels et celle des transports collectifs [1].

---

1. La consommation de transport par les ménages comprend, dans les transports collectifs les compensations versées par les budgets publics à certains transporteurs en contrepartie des réductions tarifaires. L'exclusion de ces compensations réduirait d'environ 20 % la consommation « transports collectifs » des ménages.

La consommation du produit « assurances automobiles », par convention, est égale au solde : primes versées moins indemnités reçues.

TABLEAU 4

Evolution de la consommation totale des ménages et de la consommation de fonction transport par les ménages

En valeur : millions de F courants
En indices : base 100 année précédente

	1977 définitif	1978 semi-définitif	1979 semi-définitif	1980 provisoire
CONSOMMATION FINALE DES MÉNAGES				
En valeur	1 166 308	1 327 981	1 516 897	1 746 679
En volume	103,0	104,6	103,3	101,7
En prix	109,2	108,9	110,6	113,2
CONSOMMATION DES MÉNAGES EN TRANSPORTS				
En valeur	139 000	162 890	189 391	217 796
En volume	100,2	106,9	103,2	99,6
En prix	110,4	109,6	112,6	115,5
dont :				
a. *Transports individuels :*				
— en valeur	118 415	139 144	161 588	184 816
— en volume	99,6	107,4	103,3	99,2
— en prix	110,9	109,4	112,5	115,3
dont : Achats de véhicules * :				
— en valeur	37 011	45 369	52 768	55 366
— en volume	93,1	113,8	104,6	92,8
— en prix	107,0	107,7	111,2	113,1
dont : Dépenses d'utilisation :				
— en valeur	81 404	93 775	108 820	129 450
— en volume	103,0	104,5	102,6	102,3
— en prix	112,7	110,3	113,1	116,3
b. *Transports collectifs :*				
— en valeur	20 585	23 746	27 803	32 980
— en volume	103,5	104,3	103,0	101,8
— en prix	107,8	110,5	113,7	116,5

* Y compris caravanes et motocycles.

● *Transports individuels*

La consommation des transports individuels inclut la consommation de voiture particulière par les ménages qui varie en 1977, 1978, 1979 et 1980 respectivement de — 8,1 %, + 15,4 %, + 4,4 % et — 8,8 %.

Les évolutions heurtées des achats de véhicules pour les années 1977 et 1978 (— 6,9 % en 1977 et + 13,8 % en 1978) sont dues à la variation du nombre de voitures en location de longue durée (leasing). En effet, ces locations — comptabilisées dans le poste 6231 « autres dépenses de transport » pour le montant des loyers versés, dans l'année — bénéficiaient en 1977 d'un taux de TVA préférentiel (17,6 % au lieu de 33,3 % pour les achats de voitures particulières), ce qui a conduit les ménages à préférer cette formule à l'achat d'un véhicule. Le changement de taux de TVA en 1978 a induit un comportement inverse.

L'évolution en 1980 des achats de voitures particulières par les ménages (— 8,8 % en volume) est encore plus marquée que celle des immatriculations de voitures neuves (— 5,2 %) à cause de plusieurs effets conjugués :

— la moindre décroissance (— 3 %) des immatriculations des voitures neuves à des fins commerciales qui sont comptabilisées en formation brute de capital des ménages;

— une légère augmentation de la part des immatriculations de voitures en location de longue durée qui sont incluses dans la FBCF des sociétés de leasing tandis que les versements des ménages sont comptabilisés dans les consommations de services;
— une modification nette déjà amorcée en 1979 de la structure des immatriculations vers des modèles de plus faibles puissance fiscale (29,6 % en 1979 de véhicules de 5 CV contre 34,2 % en 1980) en raison du coût des carburants.

Par contre les dépenses d'utilisation de véhicules connaissent une croissance assez régulière en volume depuis 1977 (3,0 % par an en moyenne) marquée par une diminution du taux de croissance des dépenses de carburant en 1979 et 1980 (+ 0,7 % en 1980 contre + 1,0 % en 1979 et + 4,6 % en 1978).

• *Transports collectifs*

A l'inverse des dépenses de transports individuels, celles de transports collectifs ont un rythme de croissance depuis 1976 (+ 3,2 % par an en moyenne) tout à fait comparable à celui de l'ensemble de la consommation (+ 3,1 % par an en moyenne); ce taux est d'ailleurs très légèrement supérieur à celui des dépenses d'utilisation de véhicules, les évolutions annuelles étant très voisines depuis 1976. Seuls les transports aériens se développent à un rythme nettement plus rapide (+ 8,5 % par an en moyenne entre 1977 et 1980 pour l'ensemble des transports maritimes et aériens). Comme pour l'ensemble des transports, en 1980 se poursuit un ralentissement de la croissance des différents transports collectifs mis à part les transports ferroviaires de voyageurs mais il reste d'ampleur limité (+ 1,8 % en 1980 contre + 3,0 % en 1979 et + 4,3 % en 1978); ce ralentissement doit être relié à celui de l'ensemble de la consommation des ménages comme à celui des dépenses d'utilisation de véhicules individuels.

Si depuis 1976 l'évolution en volume de la consommation de la fonction transport par les ménages est inférieure à celle de l'ensemble de la consommation, parallèlement les prix ont évolué plus vite que ceux de l'ensemble de la consommation finale des ménages : + 10,4 % contre + 9,2 % en 1977, + 9,6 % contre + 8,9 % en 1978, + 12,6 % contre + 10,6 % en 1979 et + 15,5 % contre + 13,2 % en 1980.

Ce rythme plus rapide de croissance des prix est principalement dû aux prix des carburants et lubrifiants (+ 18,2 % en 1980 contre + 14,5 % en 1979, + 9,2 % en 1978 et + 17,9 % en 1977) ainsi qu'à celui des transports collectifs depuis 1978 (+16,5 % en 1980 contre + 13,7 % en 1979 et + 10,5 % en 1978); en effet, des dépenses liées au prix du pétrole interviennent dans le coût de la plupart des transports collectifs (transports aériens, transports urbains, autres transports terrestres) de manière non négligeable et expliquent une grande partie des évolutions de prix de ces transports collectifs.

C. Consommation du produit transport par les entreprises

En 1980, les principaux consommateurs du produit transport sont les branches :

— commerce (25,4 %);
— transport (l'intraconsommation représente 23,8 %);
— presse - édition - imprimerie (6,2 %);
— bâtiment génie civil (5,9 %);
— produits pétroliers (4,7 %).

Ces 5 branches (sur 38) absorbent donc 66 % de la consommation intermédiaire du produit transport. L'intra-consommation évaluée en 1980 à 37 milliards de F courants est due (cf. § : p. 15) :
— à l'utilisation de services annexes et auxiliaires par les autres sous-branches de la branche transport (16 milliards environ);
— à la consommation en services « transports » de la sous-branche S 73-4 : « services annexes et auxiliaires de transports » (14 milliards dont 7 milliards d'intraconsommation de cette sous-branche S 73.4)[1].

1. *Voir nota page 15.*

En milliers

	1976	1977/1976	1977	1978/1977	1978	1979/1978	1979	1980/1979	1980
Branche « Transports »	847,3	101,7	861,3	100,3	864,3	100,5	868 8	100,8	875,3
Total des branches	21 389,2	100,8	21 562,8	100,4	21 649,5	99,9	21 638,7	100,2	21 682,9
Part des effectifs de la branche « Transports » dans l'ensemble (en %)	3,96		3,99		3,99		4,01		4,03

Source : INSEE.

TABLEAU 5

FBCF de la branche « Transports »

Valeur : en millions de F courants
Volume, prix : indice base 100 année précédente

	1977			1978			1979			1980		
	Volume	Prix	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume	Prix	Valeur	Volume	Prix	Valeur
FBCF des sociétés et entreprises individuelles	99,7	109,0	229 683	102,7	108,1	255 001	101,6	109,9	284 858	103,3	112,4	330 749
FBCF (sociétés et entreprises individuelles) branches « Transports »	96,5	111,1	25 697	98,2	108,8	27 467	94,8	108,1	28 138	107,3	112,8	34 050
FBCF des GEN « Transports »	100,4	111,1	10 743	98,0	108,8	11 457	98,0	108,1	12 132	107,4	112,8	14 703
Part de la FBCF « Transports » dans la FBCF totale (en %)			11,2			10,8			9,9			10,3
Part de la FBCF des GEN « Transports » dans la FBCF totale (en %)			41,8			41,7			43,1			43,2

Source : INSEE.

D. Les facteurs de production

1. *Les effectifs*

Les effectifs de la branche transport représentent 4 % des effectifs totaux au cours des dernières années.

Il convient de noter la baisse continue du nombre d'agents de la SNCF dont les effectifs constituent 32,3 % de ceux de la branche en 1976 (274 080) et seulement 29,1 % en 1980 (254 400).

Le taux de croissance moyen des effectifs du transport sur la période 76/80 est de 0,8 % par an, alors que le taux sur l'ensemble est de 0,3 %.

Les non-salariés représentent en 1980 7,2 % des effectifs employés dans le transport.

Depuis 1976, l'évolution de la productivité du travail [1] est la suivante :

Base 100 en 1970

1976	1977	1978	1979	1980
127,5	128,8	133,8	137,6	138,1

2. *La formation brute du capital fixe*

La progression de + 7,3 % de la FBCF de la branche transport intervient après une période 1977-1979 durant laquelle son taux de croissance en volume était négatif (— 3,5 % en 1977, — 1,8 % en 1978, — 5,2 % en 1979).

La FBCF des grandes entreprises nationales a crû parallèlement (8,4 %) à celle de l'ensemble de la branche (+ 7,3 %),

1. Productivité du travail = production en francs 1970 par tête.

3 LES TRANSPORTS INTERNATIONAUX DANS LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS

Le commerce extérieur de la France est caractérisé en 1980 par un fort ralentissement de la progression en volume des exportations aussi bien que des importations : par rapport à 1979 les taux de croissance diminuent de moitié environ (3,4 % contre 6,5 % en 1979 pour les exportations, 5,5 % contre 10,4 % en 1979 pour les importations). Ce ralentissement est dû à celui de la croissance mondiale (le PIB des pays de l'OCDE ne s'accroît que de 1,5 % en 1980 contre 3,3 % en 1979) et française (1,3 % en 1980, 3,1 % en 1979) [1].

Le solde des échanges extérieurs se dégrade de 51,2 milliards de F. Cette dégradation est légèrement supérieure à l'aggravation du solde énergétique (49,8 milliards de F) consécutive aux hausses de prix des produits pétroliers.

Les échanges de services de transport constituent la part la plus importante des échanges de services entre la France et le reste du monde (41,5 milliards sur 69,8 milliards, soit 59,5 % des achats de services; 42,5 milliards sur 83,3 milliards, soit 51 % des ventes de services).

Ils voient leur solde s'améliorer progressivement depuis 1976 et enregistrent en 1980 un excédent d'environ 1 milliard de F.

Les transports ferroviaires dégagent en 1980 un solde positif de 1,3 milliard. La progression depuis 1979 est due en particulier aux techniques combinées (transport rail-route, transport par conteneur).

Le déficit habituel, mais qui reste modéré, de la navigation intérieure (— 0,2 milliards F) correspond en partie à la navigation rhénane.

La dégradation des échanges de transports maritimes se poursuit en 1980 (— 4,4 millions de F contre — 3,1 en 1979). Son ampleur reste cependant modérée du fait de la réduction du tonnage et de la stagnation des taux de frêt.

L'excédent du transport aérien dépasse 4,1 millions de F en 1980. La progression du trafic amorcée en 1979 s'est poursuivie, à un rythme ralenti du fait de la stagnation du trafic Trans-Manche et de l'arrêt du pont aérien Lyon-Satolas-Nigeria.

Enfin, pour ce qui concerne le poste « Autres », évalué par solde, qui correspond aux transports routiers, services annexes et auxiliaires, on enregistre un léger excédent après les déficits de 1978 et 1979.

LA COMPTABILISATION DES OPÉRATIONS DE TRANSPORT DANS LES COMPTES EXTÉRIEURS DE LA FRANCE

Cette comptabilisation se fait suivant deux optiques :

- *L'optique douanes où les importations sont comptabilisées CAF et les exportations FOB;*
- *L'optique des achats et des ventes effectifs de services pour laquelle on effectue une correction à partir des chiffres douaniers.*

C'est la deuxième optique qui est seule pertinente pour analyser les échanges extérieurs de services.

Pour plus de renseignements, on peut se reporter à l'annexe 9 du XVIIe Rapport de la Commission des comptes des transports de la nation.

1. PIB global (marchand + non marchand).

TABLEAU 6

*La balance des échanges effectifs de services de transport**

En millions de F

	1977 définitif	1978 semi-définitif	1979 semi-définitif	1980 provisoire
T 31. ACHATS EFFECTIFS DE SERVICES DE TRANSPORTS :				
Transports ferroviaires	550	601	668	728
Navigation intérieure [1]	212	217	253	322
Transports maritimes	9 258	9 763	11 013	13 598
Transports aériens	1 888	3 234	4 374	5 045
Autres services non ventilés [2]	15 242	16 517	17 857	21 792
Total achats effectifs de services de transports	27 150	30 332	34 165	41 485
Achats effectifs de services	43 822	49 558	56 419	69 804
T 31. VENTES EFFECTIVES DE SERVICES DE TRANSPORTS :				
Transports ferroviaires	1 312	1 432	1 763	2 025
Navigation intérieure [1]	63	73	83	86
Transports maritimes	6 416	6 946	7 909	9 194
Transports aériens	5 225	6 330	7 727	9 160
Autres [2]	13 661	15 526	17 243	22 037
Total ventes effectives de services de transports	26 677	30 307	34 725	42 502
Ventes effectives de services	54 755	64 585	71 239	83 293
T 31. DÉCOMPOSITION DU SOLDE :				
Transports ferroviaires	762	831	1 095	1 297
Navigation intérieure	— 149	— 144	— 170	— 236
Transports maritimes	— 2 842	— 2 817	— 3 104	— 4 404
Transports aériens	3 337	3 096	3 353	4 115
Autres [2]	— 1 581	— 991	— 614	245
Solde des échanges effectifs de services de transports	— 473	— 25	+ 560	+ 1 017
Solde des échanges effectifs de services	10 933	15 027	14 820	13 489

1. Les achats comprennent les prestations réalisées par des bateaux sous pavillon étranger par la Compagnie française de la navigation rhénane et les ventes ne comprennent pas les prestations à l'exportation effectuées par la CFNR avec des barges immatriculées à 'étranger.

2. Obtenus par solde après ajustement avec la balance des paiements.

* Cette balance n'enregistre pas le flux « compte propre » qui est important en trafic routier international et qui assure pratiquement aux exportations le monopole du pavillon et aux importations celui du pavillon étranger.

TABLEAU 7

Importations et exportations « compte reste du monde »*

En milliards de F

	1977 définitif	1978 semi-définitif	1979 semi-définitif	1980 provisoire
DÉBIT				
IMPORTATIONS (CAF)				
En valeur : biens	348,1	371,0	459,8	577,2
Biens et services	384,7	413,0	507,8	636,6
dont : Pétrole brut	58,1	53,9	73,1	111,8
Biens et services : % variation annuelle :				
— en volume	1,5	5,1	10,4	5,5
— en prix	11,5	2,1	11,4	18,8
T 31. Transports : valeur	20,6	23,5	26,5	32,0
% de variation annuelle :				
— en volume	0,9	1,3	3,0	2,0
— en prix	13,5	12,5	9,4	18,4
EXPORTATIONS (FOB)				
En valeur : biens	317,8	355,0	423,7	487,0
Biens et services	379,4	427,5	503,2	580,8
Biens et services : % variation annuelle :				
— en volume	8,6	6,4	6,5	3,4
— en prix	9,0	5,9	10,6	11,7
Pourcentage d'exportations dans le PIB marchand	23,0	22,9	23,6	24,2
Solde de biens	— 30,3	— 16,0	— 36,1	— 90,2
Solde de biens et services	— 5,3	14,5	— 4,6	— 55,8
T 31. Transports : valeur	33,1	37,7	42,5	52,3
% de variation annuelle :				
— en volume	7,4	4,6	2,4	5,7
— en prix	7,4	8,8	10,1	16,3

Source : Comptes de la nation.

* Optique Douane.

TABLEAU 8

Échanges extérieurs par mode de transport *

Tonnage : en millions de tonnes. Valeur : en milliards de F

	Importations CAF				Exportations FOB			
	En tonnage	% du total	En valeur	% du total	En tonnage	% du total	En valeur	% du total
Mer :								
1976	188,1	76,4	120,9	37,7	30,4	27,1	90,0	33,9
1977	183,9	75,7	136,4	37,8	34,8	30,1	107,8	34,7
1978	187,8	76,2	137,7	35,4	39,4	31,0	116,5	33,3
1979	207,3	76,3	174,5	36,6	45,6	33,7	141,7	31,7
1980	203,1	75,1	241,7	40,9	46,5	35,2	163,6	34,7
Fer :								
1976	16,4	6,6	35,4	11,0	32,8	29,3	40,6	15,3
1977	17,2	7,1	37,9	10,5	30,0	25,9	43,2	13,9
1978	17,1	6,9	38,3	9,9	30,4	23,9	46,6	13,4
1979	19,5	7,1	44,5	9,3	30,9	22,9	55,9	12,5
1980	19,1	7,0	49,5	8,4	28,1	21,2	58,7	12,4
Route :								
1976	30,2	12,3	130,9	40,8	28,8	25,6	96,4	36,3
1977	29,9	12,3	149,9	41,7	31,0	26,8	117,1	37,6
1978	30,3	12,3	168,8	43,4	35,2	27,7	132,9	38,0
1979	33,1	12,2	201,3	42,3	36,5	27,0	158,8	35,5
1980	36,0	13,3	233,2	39,4	37,1	28,1	179,6	38,1
Air :								
1976	0,1	–	26,2	8,2	0,1	0,1	29,9	11,3
1977	0,14	–	28,3	7,9	0,19	0,2	34,4	11,1
1978	0,16	0,1	36,1	9,8	0,21	0,2	43,0	12,3
1979	0,18	0,1	45,6	9,6	0,23	0,2	52,7	11,8
1980	0,18	0,1	56,6	9,6	0,23	0,2	58,3	12,4
Voies navigables :								
1976	11,4	4,7	7,3	2,3	20,2	17,9	8,7	3,2
1977	11,8	4,9	7,6	2,1	19,7	17,0	8,5	2,7
1978	11,1	4,5	7,8	2,0	21,9	17,2	10,5	3,0
1979	11,5	4,2	9,0	1,9	21,6	16,0	10,9	2,4
1980	12,1	4,5	10,2	1,7	20,2	15,3	11,5	2,4
Total :								
1978	246,5	–	388,7	–	134,9	–	349,5	–
1979	271,7	–	474,9	–	135,2	–	420,0	–
1980	270,5	–	591,2	–	132,2	–	471,7	–

Source : Direction générale des Douanes.

* Non compris les envois de moins d'une tonne.

TABLEAU 9

Évolution du taux de couverture du commerce extérieur par le pavillon français **(trafic tiers exclu)**

En % pavillon français par rapport au transport total par mode

	Importations (CAF)				Exportations (FOB)			
	1977	1978	1979	1980	1977	1978	1979	1980
Mer :								
Sur tonnage	30,0	31,2	24,5	26,7	23,5	25,9	18,1	19,5
Sur valeur	32,7	33,1	28,3	29,2	45,5	45,4	41,5	42,5
Route :								
Sur tonnage	44,6	46,9	47,3	47,4	45,0	47,2	48,9	48,7
Sur valeur	46,5	47,6	48,0	47,1	74,7	62,4	62,8	61,4
Air :								
Sur tonnage	44,6	45,7	48,2	45,5	72,5	72,3	65,4	61,3
Sur valeur	46,5	44,0	49,0	45,0	57,7	48,5	44,4	44,4
Voies navigables :								
Sur tonnage	39,6	37,9	38,9	37,4	20,5	20,3	20,5	18,6
Sur valeur	41,3	36,8	38,3	37,5	40,0	37,1	36,3	34,9

Source : Direction générale des Douanes.

Le champ du tableau 8 est plus vaste que celui de la comptabilité nationale. Il inclut en particulier les marchandises rentrées en France pour être entreposées puis réexportées.

A

4 ADMINISTRATIONS PUBLIQUES ET TRANSPORTS PUBLICS

1. Réglementation

A. Transport de marchandises

Les principales interventions de l'Administration dans le domaine des transports en 1980 s'inscrivent dans le domaine de la réglementation, dans celui de l'exploitation des transports collectifs de personnes et de la gestion des infrastructures routières notamment.

Pour les transports routiers de marchandises, 1980 est marqué par la libéralisation intégrale des transports en zone courte, et le relèvement du seuil d'application de la tarification routière obligatoire (TRO) de 150 à 200 km. Pour les marchandises pondéreuses, la hausse sur la TRO a atteint 6,2 % en moyenne annuelle pour 1980. Cette augmentation est liée à la hausse générale des prix et plus spécialement à celle du gazole dont le prix a été relevé de 60 centimes par litre (soit plus 12,2 % par rapport à 1979 en moyenne annuelle).

Pour le compte propre, sur un plan national, le contrôle administratif est désormais appliqué à toutes les entreprises. En revanche, au plan européen, à dater du 1er juillet 1980, les transports pour compte propre hors location, sont libérés de tout contingent et d'autorisation.

Enfin la durée des interdictions de circuler ont été portées de 16 heures à 24 heures les dimanches et jours fériés (arrêtés du 26 août 1980 et 2 octobre 1980).

Pour les transports ferroviaires, sont intervenus la libéralisation des transports combinés par suppression de l'obligation de neutraliser la licence du véhicule transporté et le relèvement « personnalisé » des tarifs.

Pour la voie d'eau, en raison du poids du coût des carburants dans le coût d'exploitation, les tarifs obligatoires qui portent sur 15 % du trafic, mais qui constituent un indice de référence, ont augmenté de 10,4 % en moyenne annuelle.

Dans le domaine maritime, on note la libéralisation des tarifs de manutention maritime, et sur un plan international la prise de position du gouvernement français dans le problème des mesures unilatérales de répartition du fret de certains pays d'Afrique occidentale, pour éviter que les chargeurs français ne soient pénalisés.

B. Transport de voyageurs

L'action du gouvernement s'est poursuivie pour améliorer les services de transports collectifs, urbains et interurbains. C'est ainsi qu'une série de décrets pris en application de la loi du 19 juin 1979 renforce les responsabilités des collectivités locales pour l'organisation et l'exploitation des transports publics d'intérêt local.

2. Équipements publics

● Route

Les crédits votés en 1980 dans le budget de l'État pour le développement de l'infrastructure routière, l'entretien du réseau national, son équipement et son exploitation dont notamment les actions de sécurité, se sont élevés à 6 249 millions de F (dont 1 225 millions de fonds de concours) soit une augmentation de 14 % sur les crédits votés de 1979, mais l'essentiel de la croissance provient des contributions des collectivités locales (+ 81 %), alors que la croissance des crédits budgétaires n'a été que de 4,6 %.

Dans le même temps, les mises en service d'autoroutes de liaison ont porté sur 306 km, amenant le réseau à 5 259 km; 640 km de réseau national faisaient l'objet de renforcements coordonnés, portant ainsi la longueur cumulée renforcée à 14 900 km, ce qui représente 53,8 % du parc de routes nationales, contre 51,8 % en 1979. Le réseau de routes nationales doté d'équipement de sécurité est passé de 9 040 km à 11 930 km.

● Fer

Installations fixes :

	Longueur en km		
	au 31-12-1979	au 31-12-1980	% Variation 1980/1979
Total des lignes en exploitation	34 444	34 362	— 82
Lignes ouvertes au trafic voyageurs et marchandises	24 032	23 326	— 706
Lignes ouvertes au seul service marchandises	10 412	11 036	+ 624
Lignes électrifiées	9 863	10 074	+ 211

Sur la ligne nouvelle Paris-Sud-Est, la longueur des voies atteint 552 km, dont 410 électrifiées et le tronçon Sud (Saint-Florentin-Sathonay) [273 km] a été terminé. Les lignes électrifiées dépassent désormais 10 000 km et la traction électrique achemine maintenant 80 % du trafic marchandises exprimé en t/km.

La gare de Paris-Lyon-Banlieue a été mise en service.

La ligne Bordeaux-Montauban (199 km) a été électrifiée.

● Matériel

Le parc de locomotives passe de 4 590 à 4 611, soit + 29 électriques et — 8 diesel, tandis que le parc remorqué voyageurs non compris les voitures-lits et restaurants passe de 15 709 à 15 488 unités et le parc remorqué marchandises de 254 800 à 253 500 (y compris les wagons de particuliers).

● RATP

La longueur du réseau ferré exploité passe de 278,02 km à 290,55 km et celui du réseau de surface de 2 329,9 km à 2 362,9 km.

Le parc matériel ferré atteint 3 496 unités (+ 18 unités) dont 1 428 motrices et celui des autobus 3 959 (— 33 unités).

● Voies navigables

Le réseau des voies à grand gabarit pour les péniches de plus de 3 000 tonnes est passé en 1980 de 1 589 km à 1 618 km, tandis que la mise en service du barrage de Vaugris mettait le Rhône au gabarit européen, de Fos jusqu'à Lyon.

● Air France

Le réseau 1980 est de 636 000 km et la flotte comporte 98 appareils, dont 34 Airbus. En 1979, ont été mis en service, 3 Airbus et 2 Boeing 747.

● Air Inter

Le nombre de sièges offerts a augmenté de 21,35 % atteignant 11 456 218 sièges en 1980, les passagers-km passant de 3 286 millions en 79 à 4 058 millions en 80. La flotte s'est étoffée de 5 appareils nouveaux en 1980, portant le total à 48 avions en service et 5 en commande.

● Marine marchande

Conformément au programme du VIIIe Plan qui prévoyait la modernisation de la flotte et par suite de l'accroissement de la taille des navires, se perpétue en 1979 la contraction de la flotte française, en nombre d'unités. Cette diminution en nombre n'entraîne cependant pas de diminution sensible de la capacité.

Au début de 1980 la flotte de commerce se composait en effet de 412 navires (contre 450 en 1979) pour 11,6 millions de tonneaux jauge brute et 20,7 millions de tonnes port en lourd, ces chiffres reconduisant le tonnage de 1979 qui lui-même accusait sur 1978 une diminution de 1,8 % de jauge nette et de 1,7 % de port en lourd; 81 % des navires ont désormais moins de 10 ans d'âge. Sur la base du tonnage brut, la part des pétroliers qui est dominante, passe de 66 à 69 % de 1979 à 1980.

Dans cet ensemble, la compagnie générale maritime a vu son parc passer de 66 à 53 navires de 1979 à 1980.

● *Transports individuels*

(En milliers)

	1979	1980	% Variation 1980/1979
Immatriculations de véhicules neufs :			
— voitures particulières	1 976,4	1 873,2	— 5,2
— camionnettes, camions	293,2	300,2	+ 2,4
— remorques et semi-remorques	13,7	13,1	— 4,2
— tracteurs routiers	13,6	13,5	— 0,2
Parc estimé des véhicules en service (fin d'année) [en milliers] :			
— voitures particulières et commerciales	18 000	18 400	+ 2,2
— camionnettes, camions de moins de 10 ans	2 412	2 515	+ 4,2
— tracteurs routiers	124	128	+ 0,3
— remorques, semi-remorques	167	156	
Consommation d'essence et de supercarburant (milliers m³) :			
— voitures particulières	18 776	18 806	+ 0,2
Consommation de gazole (milliers m³) :			
— voitures particulières	1 710	1 990	+ 16,0
Indice de circulation à réseau constant (base 100 en 1970) [*Source* : SETRA] :			
— ensemble du réseau national (moyenne annuelle)	1.48	1.51	
— ensemble des autoroutes	1.84	1.89	
— routes nationales	1.34	1.36	

Source : Ministère des Transports.

● *Kilométrage moyen*

Alors que l'augmentation du parc est de 2,2 %, celle de la consommation totale n'est que de 0,2 %, ce qu'expliquent à la fois une diminution de la consommation unitaire des véhicules, et une diminution du kilométrage unitaire moyen. En prenant l'hypothèse simplificatrice [1] d'une stabilité de la consommation unitaire des véhicules, l'augmentation du parc compensant alors la diminution du kilométrage, le kilométrage moyen unitaire annuel serait ainsi ramené de 14 000 à 13 720 km.

Comme les indices de circulation du réseau national sont en augmentation, on peut présumer que la stagnation de kilométrage affecte soit le réseau départemental, soit plus vraisemblablement le milieu urbain, ce que tendrait à confirmer le développement du trafic des transports collectifs.

En résumé, dans le domaine de la voiture particulière 1980 est caractérisé par un ralentissement des immatriculations et du kilométrage moyen.

1. Cette évaluation qui reprend les errements antérieurs peut donner lieu à discussion.

Équipements publics

	Millions de francs courants		% Variation 1980/1979
	1979	1980	
INVESTISSEMENT DE L'ÉTAT (crédits votés [1])			
Route			
Budget transport (FSIR compris)	4 805	5 024	+ 4,6
Fonds de concours	676	1 225	+ 81
Sous-total route	5 481	6 249	+ 14
Voies navigables (réalisation et entretien d'infrastructure)	337	308	— 8,6
Fonds de concours	40	11*	–
Sous-total État	5 858	6 568	+ 11,5
Subventions d'équipement			
Transports collectifs urbains (RATP, SNCF banlieue)	779	689	— 11,6
Aviation civile (aéroports)	191	169	— 11,5
Marine marchande (ports maritimes de commerce)	432	457	+ 5,8
Sous-total subventions	1 402	1 315	–
TOTAL ÉTAT	7 260	7 883	+ 8,6
GEN, AÉROPORT DE PARIS ET CGM (investissements totaux)			
SNCF	5 202	6 494**	+ 24,8
RATP	2 108	2 441	+ 15,8
Air France	1 576	2 031	+ 28,9
Air Inter	232	476	+ 20,5
Aéroports de Paris	405	594	+ 46,6
CGM (Compagnie générale maritime)	170***	1 003***	–
TOTAL	9 693	13 039	+ 34,5

* La diminution correspond à un transfert sur le Ministère de l'Environnement et du Cadre de vie.
** Dont 1 214 pour les lignes nouvelles et 2 313 pour le matériel roulant (y compris le TGV).
*** Dont respectivement 50 et 692 en crédit-bail.
1. *Source :* Budget de programme.