

ÉCONOMIE GÉNÉRALE



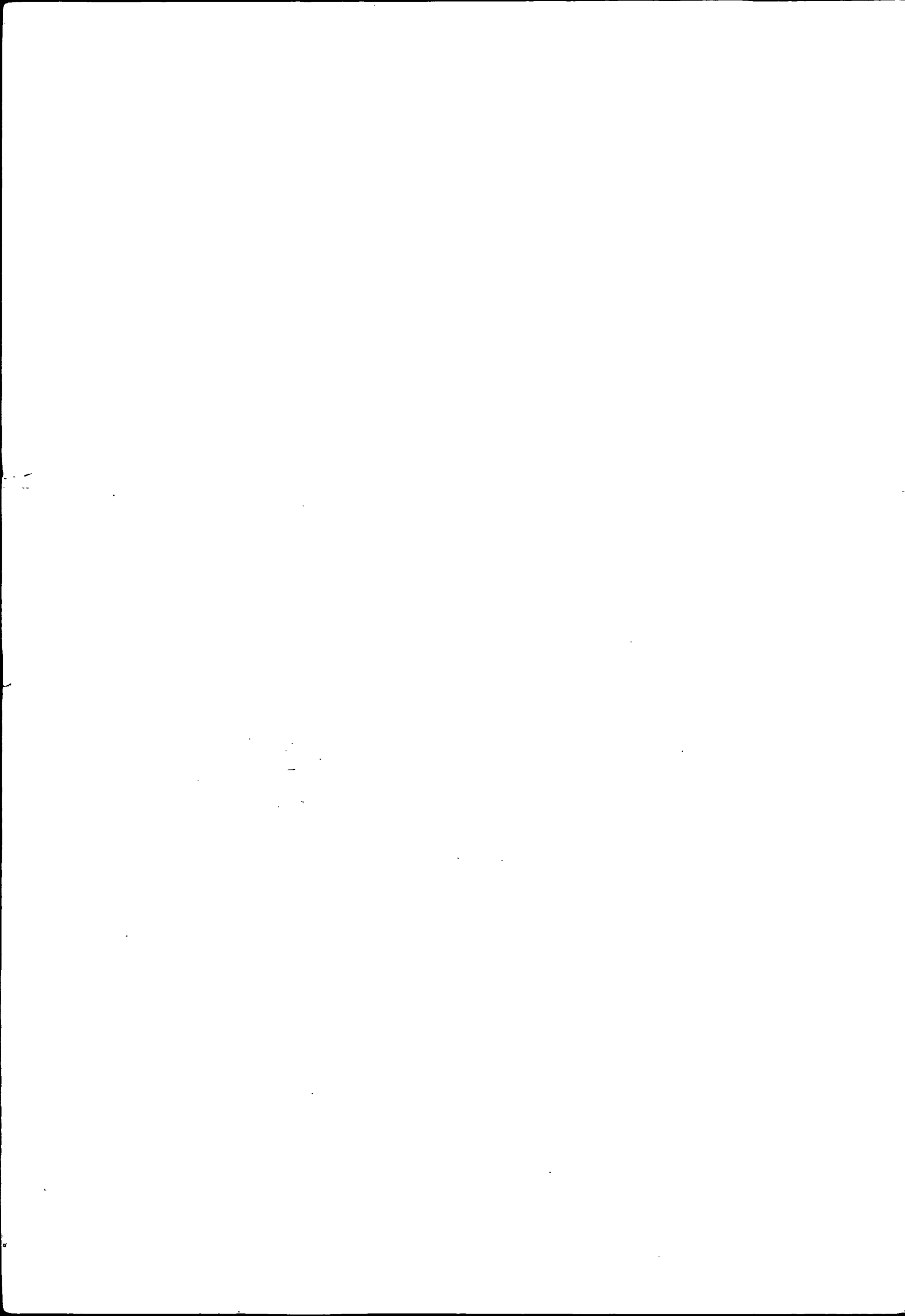
**LES COMPTES DES TRANSPORTS  
EN 1991**

Institut National de la Statistique  
et des Études Économiques

**INSEE**

Observatoire Économique  
et Statistique des Transports

**OEST**



**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**Ministère de l'économie,  
et des finances**

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

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

**Directeur de la publication**  
Jean-Claude Milleron

**DIFFUSION/ABONNEMENTS  
ET VENTES**

Voir en fin de volume

**Secrétaire de fabrication**  
Henri GOUILLON

**Maquette**  
Florent FAVRE  
Karim MOUSSALAM

**Impression**  
Imprimerie nationale

**LES COMPTES DES TRANSPORTS  
EN 1991**

**SOMMAIRE**

Encadré introductif . . . . .	5
<i>Nomenclature des Produits de la branche Transport</i> . . . . .	6
<b>PREMIÈRE PARTIE : LE RAPPORT</b> . . . . .	<b>7</b>
<i>Introduction : L'environnement économique et les transports en 1991</i> . . . . .	9
1. Les trafics . . . . .	13
2. Le transport pour compte d'autrui . . . . .	19
3. Les entreprises . . . . .	25
4. Les prix et les coûts . . . . .	33
5. Les ménages et les transports . . . . .	37
6. Les infrastructures, les matériels et l'énergie . . . . .	43
7. Les échanges extérieurs . . . . .	51
8. Les transports en Europe . . . . .	57
9. L'État et les Collectivités locales . . . . .	63
10. Le coût du transport routier pour la collectivité . . . . .	69
11. Les données sociales et le marché du travail . . . . .	75
Dossier 1 - Les externalités de la route . . . . .	81
Dossier 2 - Bilan de la circulation et des consommations d'énergie par véhicules et réseaux . . . . .	89
<b>DEUXIÈME PARTIE : ANNEXES</b> . . . . .	<b>93</b>
1. Les trafics . . . . .	95
2. Le transport pour compte d'autrui . . . . .	98
3. Les entreprises . . . . .	112
4. Les prix du transport routier de marchandises . . . . .	130
5. Les ménages et les transports . . . . .	132
6. Les infrastructures, les matériels et l'énergie . . . . .	135
7. Les échanges extérieurs . . . . .	140
9. L'État et les Collectivités locales . . . . .	144
10. Le coût du transport routier pour la collectivité . . . . .	151
11. Les données sociales et le marché du travail . . . . .	157
Bibliographie . . . . .	161
Signes et abréviations . . . . .	162
Index . . . . .	163
Remarques des membres de la Commission . . . . .	168



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

*La Commission des Comptes des transports de la Nation s'est réunie le 23 juin 1992 sous la présidence de Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 1991.*

*Le rapport comprend une introduction sur l'environnement économique général, suivie de onze chapitres, de deux dossiers, et de tableaux commentés. Les thèmes abordés sont:*

- 1- Les trafics
- 2- Le transport pour compte d'autrui
- 3- Les entreprises
- 4- Les prix et les coûts
- 5- Les ménages et les transports
- 6- Les infrastructures, les matériels et l'énergie
- 7- Les échanges extérieurs
- 8- Les transports en Europe
- 9- L'Etat et les Collectivités locales
- 10- Le coût du transport routier pour la collectivité
- 11- Les données sociales et le marché du travail

### *Dossiers :*

*Les externalités de la route; comment les prendre en compte? Peut-on les estimer?*

*Bilan de la circulation et des consommations d'énergie par véhicules et réseaux en 1991.*

*La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 1991) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations de l'année 1991 sont établies souvent à partir de données portant sur des échantillons constants d'entreprises (enquête annuelle d'entreprise 1991 - premiers résultats) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC en NAP90 qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises). Dans ce rapport, les estimations de 1991 portent sur l'ensemble du champ, avec évidemment une certaine incertitude sur l'estimation des données correspondant au champ variable.*

*Dans le rapport, les données sont généralement exprimées en milliards de francs, de tonnes-km ou de voyageurs-km. Les évolutions sont exprimées en pourcentage à une décimale près. Compte tenu des nombreuses incertitudes, cette précision est souvent artificielle, mais a été maintenue afin d'assurer l'homogénéité des équilibres comptables et la fiabilité des calculs. Dans les tableaux commentés, les données sont exprimées en millions. Notons aussi l'introduction de nombreux encadrés dans le rapport afin de permettre une meilleure compréhension des tableaux.*

*La Commission des Comptes des Transports est présidée par Monsieur le Ministre des Transports. Le Vice-Président est Monsieur Paul JOSSE, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées. Le rapporteur est Monsieur Georges HONORE.*

*Le Secrétariat assuré par Madame Brigitte Pütz, assistée de Messieurs Florent Favre et Karim Moussalam, a pris en charge la coordination des travaux et la rédaction du rapport. L'Insee (avec Messieurs Robin, Jacobzone et Mme Debras), et l'OEST y ont largement contribué, ainsi que de nombreux organismes auxquels nous adressons nos vifs remerciements.*

## NOMENCLATURE DES PRODUITS DE LA BRANCHE TRANSPORT (T 31)

- S68 Transports ferroviaires**  
6801. Transports ferroviaires de voyageurs  
6802. Transports ferroviaires de marchandises
- S691 Transports routiers de marchandises**  
6911. Transports routiers de marchandises zone longue  
6912. Transports routiers de marchandises zone courte
- S692 Autres transports terrestres**  
6921. Transports urbains de voyageurs  
6922. Transports routiers de voyageurs  
6923. Services de taxis  
6924. Déménagement  
6925. Location de véhicules industriels  
6926. Transports par conduite
- S70 Navigation intérieure**  
7001. Transports fluviaux de passagers  
7002. Transports fluviaux de marchandises
- S71 Transports maritimes et navigation côtière**  
7101. Transports maritimes autres que produits pétroliers  
7102. Transports maritimes de produits pétroliers  
7103. Navigation côtière et d'estuaire
- S72 Transports aériens**  
7201. Transports aériens
- S73-4 Services annexes et services d'auxiliaires de transport**  
7301. Gares routières  
7302. Ports fluviaux et voies fluviales  
7303. Ports maritimes  
7304. Aéroports  
7305. Exploitation d'ouvrages routiers à péages  
7306. Exploitation de parkings  
7307. Entrepôts autres que frigorifiques  
7308. Entrepôts frigorifiques  
7309. Remorquage et pilotage  
7401. Collecte de fret maritime  
7402. Collecte de fret aérien  
7403. Collecte de fret terrestre et fluvial  
7404. Manutention portuaire  
7405. Manutention terrestre et fluvial  
7406. Activités spécifiques d'auxiliaires des transports maritimes  
7407. Activités spécifiques d'auxiliaires de transport aérien  
7408. Autres auxiliaires de transports  
7409. Agences de voyages  
7410. Routage

Les postes détaillés correspondent à la nomenclature d'activité et de produits (NAP) de 1973. Cette nomenclature est utilisée pour repérer les produits transports, les sous-branches et les sous-secteurs du transport. Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

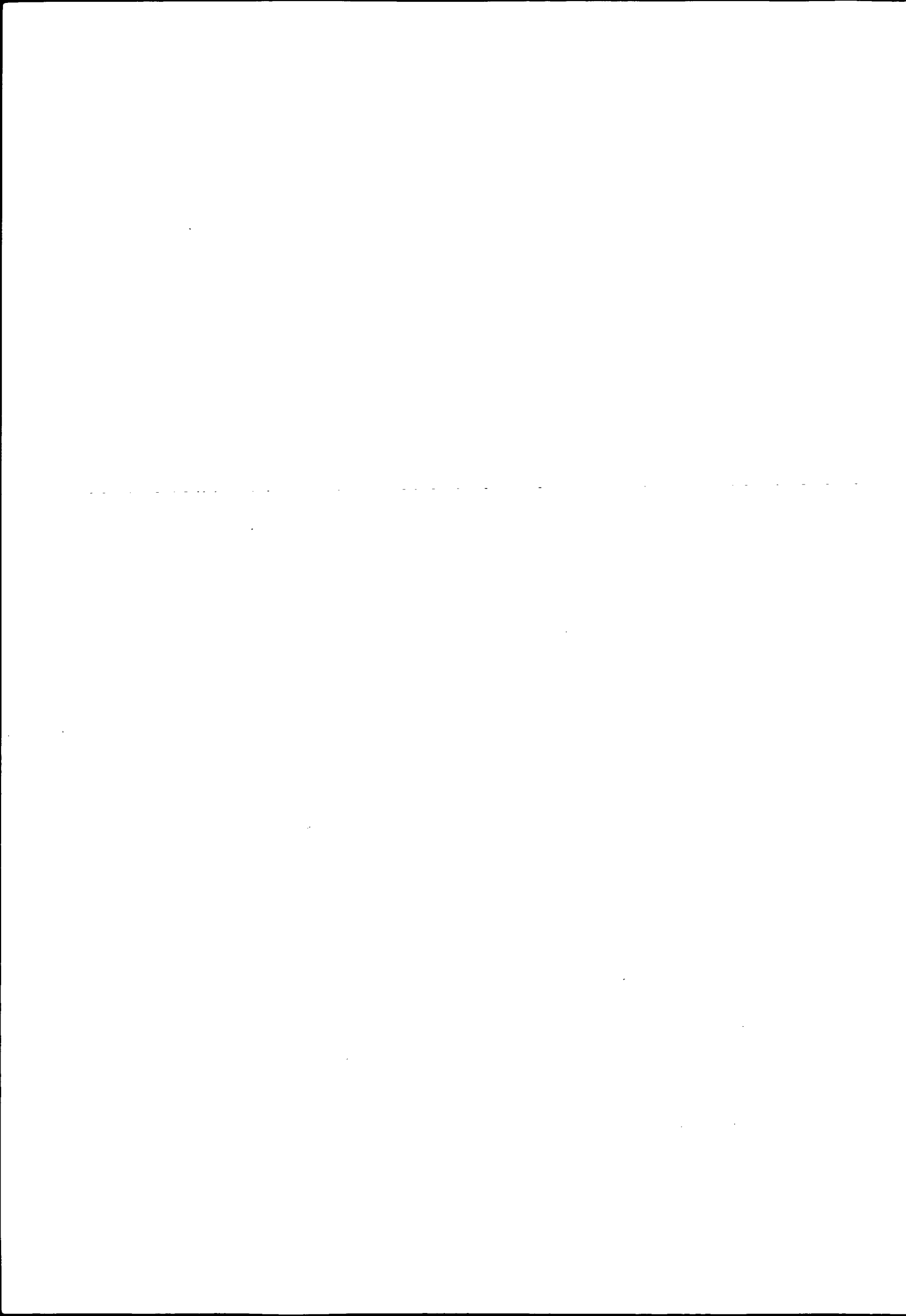
8004. Location de voitures particulières  
8005. Location de wagons  
8206. Auto écoles  
8611. Remontées mécaniques  
8413. Ambulances  
8709. Enlèvement des ordures

---

**PREMIERE PARTIE**

**Le rapport**

---





# L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE EN 1991

*La guerre du Golfe a accentué le ralentissement économique mondial amorcé en Europe fin 1989. La faiblesse de la croissance aux Etats-Unis a été partiellement compensée par la très forte demande de l'Allemagne unifiée. En 1991, le PIB de l'économie française croît de 1,2% en volume, contre 2,2% en 1990. La production de l'ensemble de l'industrie diminue de 1,7%, soit un recul de 3 points par rapport à 1990.*

*En particulier, les biens intermédiaires, gros utilisateurs de transports, ont régressé de 1,5%, à l'exception de l'énergie qui a bénéficié d'un hiver plus rigoureux et de la tension mondiale sur le raffinage. Il en est de même pour les biens d'équipement. La production de véhicules a également diminué de 3,3%.*

*Malgré la faiblesse du dollar, nos exportations ont bien résisté, témoignant d'une compétitivité accrue et profitant de la forte demande de l'Allemagne unifiée. Le solde des échanges se redresse nettement.*

*Le volume de l'investissement est en net repli (-1,2%) malgré une bonne tenue des investissements publics (+4,5%). La consommation des ménages augmente légèrement (+1,3%).*

## L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL

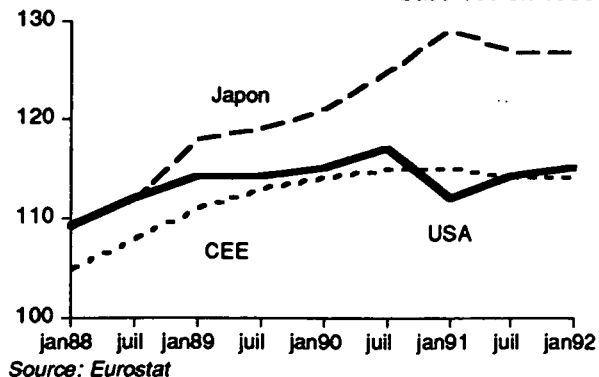
### La situation en Europe s'est dégradée

### L'absence de reprise aux Etats-Unis

Le ralentissement actuel a commencé aux Etats-Unis dès le milieu de 1989 (graphique 0.1), et il s'est amplifié au 2nd semestre 1990 au plus fort de la crise du Golfe. A l'inverse, le Japon et les pays du Sud-Est asiatique ont eu une croissance particulièrement forte pendant toute cette période, 1991 marquant une pause.

GRAPHIQUE 0.1

Production Industrielle : Etats-Unis, Japon et CEE  
base 100 en 1985



Cette dégradation est très variable d'un pays à l'autre (graphique 0.2). Face à des tensions inflationnistes, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne ont dû défendre leur monnaie en maintenant leurs taux d'intérêt à des niveaux très élevés. Leurs productions industrielles ont chuté fortement depuis deux ans.

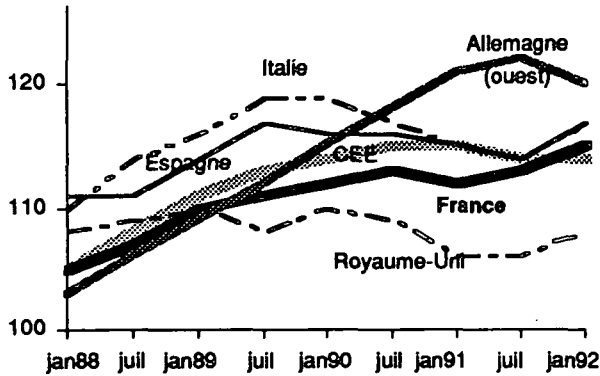
La croissance du PNB reste forte en RFA (3,3% contre 4,5% en 1990). Elle serait de 1,5% pour l'Allemagne réunifiée (à l'Est, la production industrielle se serait effondrée de plus de 50%). L'augmentation importante des salaires et de la consommation a entraîné une hausse des importations qui a tiré l'ensemble de l'économie européenne, le solde de la balance courante passant de 3% du PNB en 1990 à -1,2% en 1991. Face à cette tension, l'Allemagne cherche à limiter son inflation interne par une politique de hausse des taux d'intérêt.

Fin 1991, la reprise était espérée aux Etats-Unis et au Royaume-Uni, la proximité des échéances électorales pouvant inciter à une certaine relance publique. Cependant, les marges de manoeuvre fédérales ont été limitées par l'ampleur du déficit budgétaire et de la dette publique, et par la fragilité financière des entreprises. Le cours modéré du dollar depuis 1985 n'a pas encore permis d'éponger totalement le déficit commercial américain, et le déficit avec le Japon s'est à nouveau creusé en 1991.

**GRAPHIQUE 0.2**

**La production Industrielle en Europe**

base 100 en 1985



Source : Eurostat

Les légères fluctuations du dollar n'ont eu que peu d'influence sur le cours des produits pétroliers, en baisse importante dès la fin de 1990 (- 9%), allégeant d'autant la charge d'exploitation des transporteurs (tableau 0.1).

**TABEAU 0.1**

**Evolution des prix d'importation du pétrole et du \$**

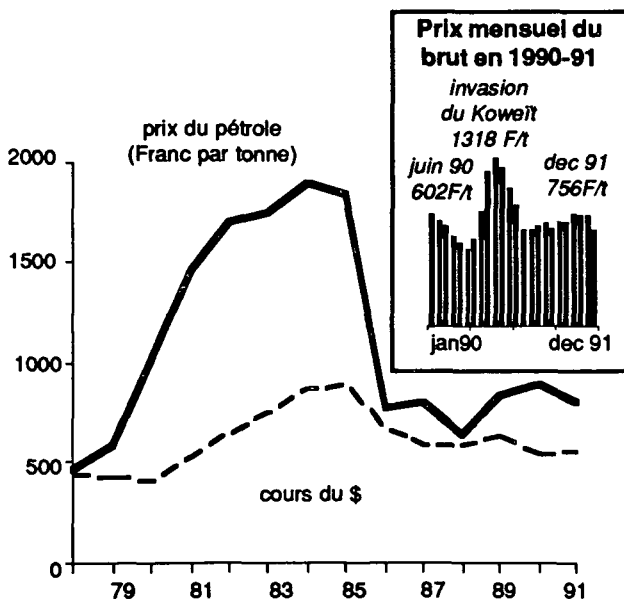
	1989	1990	1991
Cours du \$ (en FF)	6,4	5,5	5,7
Cours du baril (en \$)	17,8	22,6	19,7
Pétrole brut (tonne en FF)	828,0	896,0	812,0
évolution n/n-1	29,4	8,2	-9,4

Source : Direction Générale des Douanes.

**GRAPHIQUE 0.3**

**Coût moyen du pétrole brut importé en France**

prix en FF pour une tonne - cours pour 100 \$



Source : Direction Générale des Douanes.

**LA CROISSANCE EN FRANCE**

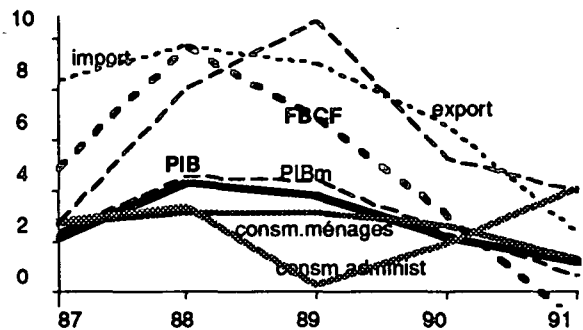
**Une croissance faible mais équilibrée**

En 1991, le volume du Produit Intérieur Brut français n'a progressé que de 1,2%, après 2,2% en 1990 et 3,8% en 1989. La France a eu un profil de croissance très voisin de celui de l'ensemble de la CEE. Sa situation actuelle est relativement saine, comme en témoignent l'équilibre retrouvé de sa balance commerciale et la modération de son inflation, ceci malgré la persistance de certaines tensions sociales, l'augmentation de déficit budgétaire et la stagnation de l'emploi.

**GRAPHIQUE 0.4**

**Taux d'évolution des ressources et des emplois**

% en moyenne annuelle, en volume



Source : Insee-Comptes nationaux 1991 et indice des prix

Le creux de la récession a été atteint au premier trimestre 1991, pendant la guerre du Golfe. L'effet récessif lié à l'attentisme de la demande mondiale et au fléchissement de la FBCF et des stocks prenant alors fin, la seconde moitié de l'année a bénéficié d'un redressement de la consommation des ménages et de l'amélioration du solde extérieur. Le 4<sup>ème</sup> trimestre a été cependant décevant, faute d'une véritable reprise internationale.

**Amélioration de la compétitivité extérieure**

Grâce à la modération des prix et à une demande soutenue en provenance d'Allemagne, les exportations sont restées assez dynamiques. Les importations, desservies par une demande intérieure déprimée ont crû très modestement.

Le déficit des échanges extérieurs s'est donc réduit de 21 MdF. Cette réduction contribue ainsi à la croissance, contrairement à l'année dernière. Les gains sont très positifs pour les produits industriels et pour le tourisme, mais régressent pour les produits agricoles.

L'amélioration la plus importante s'est produite avec l'Allemagne, dont le déficit commercial bilatéral a diminué de 40 MdF. Par contre, il a progressé avec les Etats-Unis et avec le Japon.

## Les entreprises

### Recul de la production Industrielle...

En 1991, la production manufacturière s'est contractée (tableau 0.2 et graphique 0.5).

Seuls, l'agro-alimentaire et l'énergie, dopée par un hiver froid et les tensions sur le raffinage au Moyen-Orient, ont continué à progresser. Toutes les autres grandes branches d'activité sont orientées à la baisse :

- La production de biens de consommation diminue.
- La production des biens d'équipement a été fortement touchée par la crise de la demande, mais a relativement bien résisté grâce aux ventes d'Airbus, dont le cycle de production s'étale sur plusieurs années. Notons la bonne performance des biens d'équipement ménager. Le recul du marché intérieur des véhicules a fait baisser le secteur des matériels de transport terrestre, ceci malgré les bonnes performances des exportations d'automobiles vers l'Allemagne.

- La production de biens intermédiaires n'a pas retrouvé son niveau déjà très déprimé de 1990.

- Le BTP a connu une année médiocre pour le bâtiment malgré la bonne tenue des travaux d'entretien, et meilleure pour les travaux publics, grâce au soutien des grands chantiers (TGV, Transmanche, Albertville...). Le niveau élevé des taux d'intérêt et la pause de la spéculation sur l'immobilier parisien ont ralenti la demande de logements neufs.

- Les taux de croissance du commerce et des services ont diminué par rapport à ceux de 1990.

TABLEAU 0.2

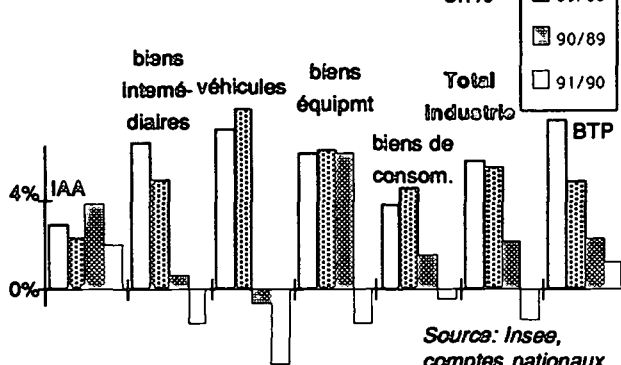
Évolution de la production - branche Industrielle  
évolution en volume au prix de 1980 en %

	1988	1989	1990	1991
Agro-aliment. (U02)	2,9	2,3	3,9	2,1
Biens Interméd. (U04)	6,6	4,9	0,6	-1,5
dt minerais (s04+09+12)	-0,3	-8,3	-5,5	-5,6
sidérurgie (s10+11)	8,4	3,1	-2,1	-3,5
fonderie (s13+20+21)	7,5	7,6	1,5	-3,1
matér. de construct. (T09)	7,7	4,5	1,5	-2,3
chimie de base (s17.1)	-3,2	2,5	-1,3	-3,5
papier (T21)	7,5	2,6	-1,1	3,0
chimie organiq. (s17.2+43)	4,6	3,8	-0,6	2,3
verres (T10)	3,5	4,0	5,9	-1,0
Mat. transp. (U05C)	7,3	8,2	-0,6	-3,3
Biens Equipmt. (U05A+B)	6,1	6,3	6,1	-1,5
dt const. mécanique (T14)	6,1	7,1	5,1	-5,2
const. mat. électr. (T15A)	6,4	6,2	5,9	-1,3
équip. ménager (T15B)	3,6	10,1	6,0	3,3
const. naval+aéron. (T17)	6,4	3,7	8,4	3,6
Biens consom. (U03)	3,9	4,6	1,5	-0,5
Indus. manufact. (U04 à U03)	5,8	5,6	2,2	-1,4
Batim-Tr. Publics (U07)	7,7	5	2,4	1,3

Source: Insee, comptes nationaux.

GRAPHIQUE 0.5

Évolution de la production par branches  
en %



Suite à cette baisse de la production, l'emploi s'est stabilisé en 1991. Le taux de chômage avoisine 10% fin 1991. Le nombre d'inscrits à l'Agence Nationale pour l'Emploi dépasse les 2,8 millions.

### ... et baisse des investissements

Malgré la hausse modérée du coût des consommations intermédiaires (+1,5%) et des salaires (+4,1%), la situation financière des entreprises ne s'est pas améliorée. Le taux de marge (excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée) diminue de 32,6% à 32,2%.

Les anticipations pessimistes de la demande à partir d'août 90 expliquent la baisse de l'investissement (-3,1% en volume pour les SQS+EI). La forte croissance de la FBCF des Grandes Entreprises Nationales (GEN) compense en partie l'effondrement de l'investissement dans le secteur concurrentiel.

Pénalisées par la longueur de la demande et le niveau élevé des taux d'intérêt, les entreprises ont mené une politique d'investissement très prudente. Leur taux d'autofinancement se redresse (87,6% contre 82,7% en 1990). Leur besoin de financement retrouve son niveau de 1989, et baisse de 130 MdF en 1990 à 91 MdF en 1991.

### Les ménages

La consommation des ménages (+1,3%) contribue modérément à la croissance du PIB. Un hiver plus rigoureux gonfle les achats d'énergie. La consommation de produits manufacturés stagne avec, notamment, une chute des achats de voitures neuves de 12% en 1991.

Notons une légère progression du taux d'épargne des ménages, en particulier de l'épargne financière attirée par le niveau exceptionnel des taux d'intérêt réels. Aussi, les achats de logements neufs ont nettement ralenti (FBCF des ménages : +1,3% en 1991, contre plus de 10% en 1988 et 1989). Les ménages voient ainsi leur capacité de financement augmenter de 126 à 177 MdF (entreprises individuelles incluses).

## Le déficit public soutient la croissance

La demande des administrations publiques a fortement soutenu la croissance en 1991, entraînant une augmentation importante du déficit public (le besoin de financement augmente de 90 MdF en 1990 à 140 MdF en 1991). Les recettes fiscales sont nettement inférieures aux prévisions, en particulier pour la TVA et l'impôt sur les bénéfices.

Mais ces difficultés ont relativement peu affecté l'investissement des pouvoirs publics. La Formation brute de capital fixe augmente de 7,9% en 1991 (6,5% en 1990). La consommation finale progresse de 6,7% (4,8% en 1990).

## Modération des prix, sauf pour les transports

La décélération des prix résulte d'une modération des prix de l'énergie (tableau 0.4). Par contre, la hausse des loyers, des tarifs publics hors énergie, dont d'importantes hausses dans les transports, et l'absence de réduction des taux de TVA expliquent la stabilité de l'inflation hors énergie.

Ainsi, la hausse s'accélère pour les prix des transports en

TABLEAU 0.3

Evolution des prix de détail par produits  
en % par rapport à l'année précédente

	1988	1989	1990	1991
Alimentation	1,5	4,1	4,1	2,6
Produits manufacturés	1,7	2,8	2,4	2,4
Services, nc loyers, santé	5,6	4,9	5,2	5,1
dt transport public	3,7	2,5	3,9	4,5
dt réparation de véhicules	-5,7	4,4	4,7	5,7
Energie	-1,0	4,8	4,6	2,1
Tarifs publics hors énergie	3,2	1,9	1,3	1,9
Ensemble des prix	2,7	3,5	3,4	3,1
Ensemble hors énergie	3,1	3,4	3,3	3,2
dont Transports :				
Ferroviaires	2,8	1,8	3,1	3,7
Autocars	3,9	2,5	3,8	4,7
Transports collectifs urbains	4,8	3,3	4,8	5,0

Source : Insee - Indice des prix

autocars (+4,7%), les transports en commun urbains (+5%) ainsi que les transports ferroviaires (+3,7%).

TABLEAU 0.4

Evolution des Ressources et des Emplois de Biens et Services

en milliards de francs et % n / n-1

En niveau	en MdF	87	88	89	90	91	Var. en valeur	87/86	88/87	89/88	90/89	91/90
Produit intérieur brut (PIB)		5337	5735	6159	6492	6767	PIB	5,3	7,5	7,4	5,4	4,2
PIB marchand		4463	4821	5193	5474	5688	PIB marchand	5,7	8,0	7,7	5,4	3,9
Importations		1094	1218	1403	1470	1507	Importations	7,1	11,3	15,2	4,8	2,5
Total ressources = emplois		6431	6953	7562	7962	8273	Total ressources	5,6	8,1	8,8	5,3	3,9
Consommation finale		4254	4503	4789	5062	5325	Consommation	5,8	5,8	6,4	5,7	5,2
Consom. finale des ménages		3236	3430	3664	3883	4067	ménages	6,1	6,0	6,9	6,0	4,8
Consom. fin. administrations		1019	1073	1125	1179	1258	administrations	4,7	5,4	4,8	4,8	6,7
FBCF Form.brute capital fixe		1055	1188	1305	1379	1406	FBCF	7,9	12,7	9,8	5,6	2,0
FBCF entreprises(SQS+E.Ind)		571	641	713	756	755	SQS+EI	8,7	12,3	11,1	6,2	-0,2
FBCF ménages		289	321	353	364	371	ménages	7,1	11,0	10,1	3,2	1,8
FBCF administrations (APU)		162	189	201	214	231	administrations	6,1	16,6	6,5	6,5	7,9
Variation des stocks		21	40	57	53	16						
Exportations		1101	1221	1411	1468	1526	Exportations	2,5	10,9	15,5	4,1	3,9
Variation en volume	en %	87/86	88/87	89/88	90/89	91/90	Var. en prix	87/86	88/87	89/88	90/89	91/90
Produit intérieur brut (PIB)		2,2	4,3	3,8	2,2	1,2	PIB	3,0	3,0	3,4	3,1	3,0
PIB marchand		2,4	4,6	4,4	2,3	0,7	PIB marchand	3,1	3,3	3,2	3,1	3,1
Importations		8,4	9,7	9,0	6,6	2,3	Importations	-1,2	1,4	5,7	-1,7	0,1
Total ressources = emplois		3,3	5,2	4,8	3,0	1,4	Total ressources	2,2	2,7	3,8	2,2	2,5
Consommation finale		2,7	3,1	2,4	2,4	2,0	Consommation	2,9	2,6	3,8	3,2	3,2
Consom. finale des ménages		2,7	3,1	3,1	2,6	1,3	ménages	3,3	2,9	3,6	3,3	3,4
Consom. fin. administrations		2,8	3,4	0,3	1,9	4,1	administrations	1,9	1,9	4,5	2,9	2,5
FBCF Form.brute capital fixe		4,9	9,6	6,9	3,0	-1,2	FBCF	2,8	2,8	2,8	2,6	3,2
FBCF entreprises(SQS+E.Ind)		5,9	9,6	7,9	3,9	-3,1	SQS+EI	2,6	2,5	3,0	2,2	3,0
FBCF ménages		3,3	7,1	7,2	-0,5	-2,0	ménages	3,6	3,6	2,7	3,7	3,9
FBCF administrations (APU)		3,4	13,8	4,1	4,0	4,5	administrations	2,6	2,4	2,3	2,4	3,2
Exportations		2,8	8,1	10,7	5,3	4,0	Exportations	-0,3	2,6	4,4	-1,2	0,0

Source : Insee, comptes nationaux.

## LES TRAFICS

*Du fait de la guerre du Golfe et de la conjoncture économique morose, le rythme de croissance des trafics est resté faible en 1991. Le trafic de marchandises bénéficie d'une reprise (+1,9%), après avoir fléchi en 1990 (-0,4%). Contrairement aux années précédentes, le trafic international décroît (-0,4%), essentiellement pour les destinations éloignées. Le trafic ferroviaire s'est quasiment stabilisé (-0,6%), après avoir fortement décru en 1990 (-3,6%). Mais le transport routier a continué à accroître sa part du trafic de marchandises (72%). Le trafic de voyageurs a connu une croissance ralentie (+1,9%), à cause du recul des transports intérieurs de voyageurs ferroviaires (-2,3%) et aériens (-0,3%). Le trafic de voyageurs des ports métropolitains a augmenté de 3,8% et leur trafic de marchandises de +2,2%.*

### ÉVOLUTION GLOBALE

La croissance du trafic s'est légèrement ralentie pour les voyageurs et s'est accélérée pour les marchandises (tableau 1.1). L'évolution des trafics apparaît ainsi plus favorable que celle du PIB marchand, dont la croissance a fléchi de 2,8% à 1,0%. Par contre, la croissance du trafic autoroutier des voitures et poids lourds a sensiblement diminué, de 6,4% à 5,5%.

L'évolution du trafic de voyageurs est beaucoup plus régulière que celle des marchandises (graphique 1.1).

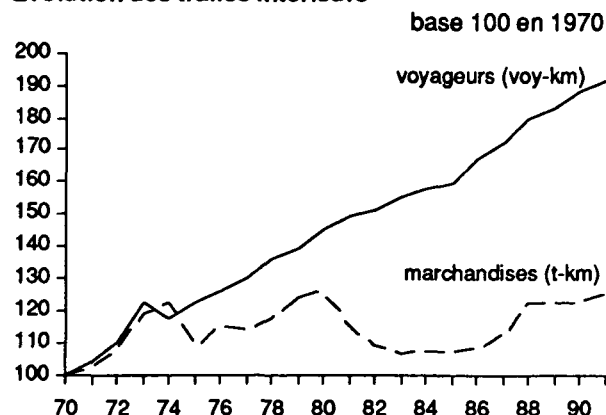
TABLEAU 1.1  
Evolution globale des trafics intérieurs en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Voyageurs (voy-km)	3,3	4,1	2,3	2,3	1,9
Marchandises (t-km)	3,3	9,1	0,5	-0,4	1,9

Source : OEST

Notes : Le trafic des voitures particulières est inclus dans le trafic de voyageurs. Le trafic maritime et le transport aérien international sont exclus du trafic de marchandises. Par contre, le transport par oléoduc est pris en compte.

GRAPHIQUE 1.1  
Evolution des trafics intérieurs



#### Trafic intérieur et trafic domestique

Dans la plus grande partie de ce chapitre, les trafics sont mesurés uniquement sur le territoire français. Il s'agit du trafic intérieur. Il est mesuré en voyageurs-kilomètres (produit du nombre de voyageurs transportés par la distance moyenne qu'ils ont parcouru en France) ou en tonnes-kilomètres (produit des tonnages transportés par la distance moyenne parcourue).

Le trafic domestique est la partie du trafic intérieur constituée par les flux d'origine et de destination françaises.

La différence entre le trafic intérieur et le trafic domestique est donc la partie française des trafics internationaux arrivant ou partant de France.

Le transit est constitué des flux d'origine et de destination hors de France et dont le trajet passe sur le territoire français. Il est exclu du trafic intérieur décrit dans ce chapitre.

## Le transport de marchandises

Le redressement des trafics de marchandises (hors transports maritimes et aériens) est dû essentiellement à la stabilisation du trafic ferroviaire et à la forte croissance du transport routier pour compte propre (tableau 1.2). Le trafic fluvial décroît fortement, surtout pour les céréales et les matériaux de construction. Le trafic par oléoducs se redresse, après avoir chuté pendant deux années (tableau 1.3).

Pour la première fois depuis 1986, le trafic international de marchandises n'a pas augmenté (tableau 1.4). Ce ralentissement est dû à la moindre croissance du transport routier international. De 1971 à 1990, le trafic routier international était passé de 3 à 17 milliards de tonnes-kilomètres. En 1991, le trafic routier de marchandises a augmenté deux fois plus vite sur les liaisons domestiques que sur les liaisons internationales.

TABLEAU 1.2  
Evolution des trafics intérieurs de marchandises en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Tr. ferroviaire	-0,8	1,8	1,7	-3,6	-0,6
Tr. routier	7,5	11,6	4,8	2,1	1,9
dont (CU>3t) :					
compte d'autrui	10,0	15,9	7,2	3,3	1,5
compte propre	2,9	5,0	-1,1	-1,3	3,6
Nav. intérieure (*)	-4,4	-0,6	1,6	6,1	-4,6
Tous modes	3,3	9,1	0,5	-0,4	1,9

Source : SNCF, VNF, OEST

Note : (\*) Le transit rhénan est exclu.

Les données SNCF excluent les wagons particuliers et le transport routier. La série du transport routier (CU > 3t) a été réétalonnée, suite à la modification de l'enquête TRM réalisée en 1990. L'évolution tous modes confondus tient compte des oléoducs. Les trafics maritimes et aériens sont exclus.

TABLEAU 1.3  
Les trafics intérieurs de marchandises depuis 1982 en milliards de tonnes-kilomètres

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
Transport ferroviaire	56,8	55,1	55,9	54,2	50,2	49,8	50,7	51,6	49,7	49,4
Transport routier	105,9	103,5	105,2	107,6	112,9	121,3	135,4	141,9	144,9	147,7
dont :										
compte d'autrui (CU>3t)	58,9	56,8	56,1	57,7	60,9	67,0	77,7	83,3	86,1	87,4
compte propre (CU>3t)	27,0	25,8	27,4	26,8	27,2	28,0	29,4	29,1	28,7	29,8
CU<3t	10,8	11,3	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0	14,3	14,5	14,9
pavillon étranger	9,2	9,7	10,1	10,8	11,9	13,0	14,3	15,3	15,6	15,6
Navigation intérieure (*)	10,2	9,4	8,9	8,4	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8
Oléoducs	25,3	26,0	25,7	24,1	26,9	25,7	29,3	23,0	20,5 (**)	22,6 (**)
Tous modes	198,1	194,1	195,6	194,3	197,0	203,5	222,1	223,2	222,2	226,5

Source : SNCF, VNF, OEST

Note : (\*) Le transit rhénan est exclu à partir de 1986, ce qui induit une rupture de série. (\*\*) Chiffres révisés au 30/6/92 : 19,6 et 22,5. Les transports maritimes et aériens ne sont pas pris en compte dans ce tableau.

Les données SNCF excluent les wagons particuliers et le transport routier. La série du transport routier de plus de 3 tonnes de CU a été réétalonnée, suite à la modification de l'enquête TRM intervenue en 1990. L'estimation du trafic du pavillon étranger a également été modifiée. Le trafic est désormais calculé comme le produit d'une matrice des distances région X pays (datant de 1984) par les flux d'importations et d'exportations assurés par le pavillon étranger pour les couples région X pays issus de SITRAM (Douanes).

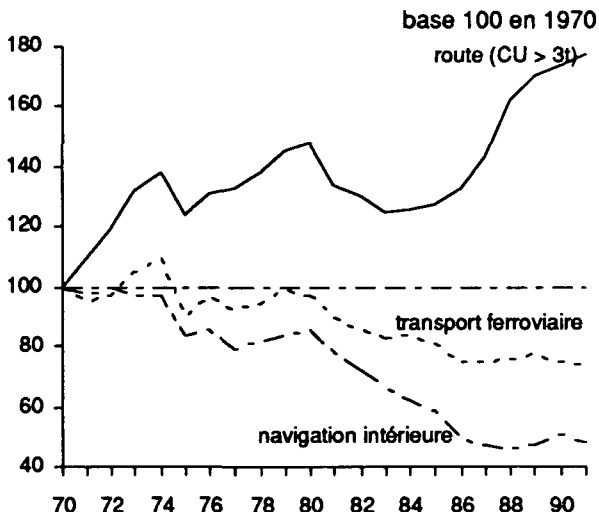
TABLEAU 1.4  
Trafics domestiques et internationaux en Md t-km

	1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	niveau
Ensemble	8,5	3,8	0,6	1,0	173,4
domestique	8,1	3,5	-0,6	1,5	133,2
international	10,1	4,9	4,6	-0,4	40,2
dont :					
Fer	1,8	1,7	-3,6	-0,6	49,4
domestique	0,7	-0,5	-3,9	-1,0	28,7
international	3,6	4,9	-3,3	0,0	20,7
Route (CU>3t)	12,7	4,9	2,2	2,0	117,2
domestique	11,3	4,6	0,0	2,2	100,2
international	23,3	6,9	16,7	1,1	17,0

Source : SNCF, VNF, OEST

Note : Ce tableau porte uniquement sur les modes : rail, route et fluvial.

GRAPHIQUE 1.2  
Evolution des trafics intérieurs de marchandises base 100 en 1970



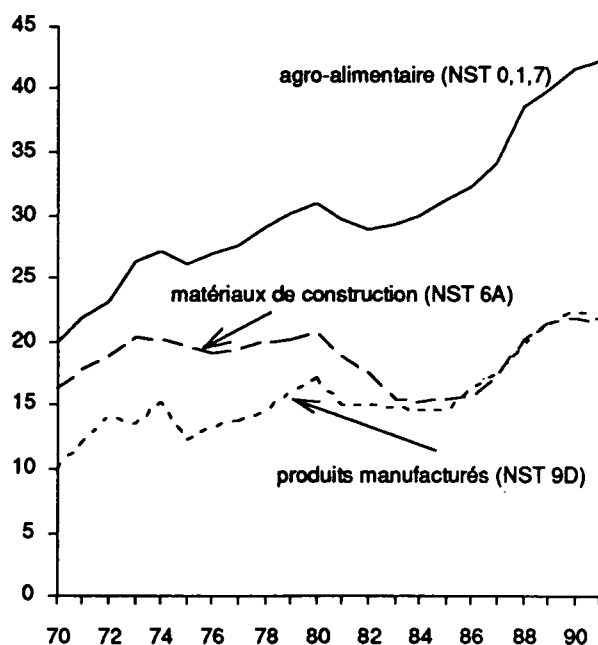
## Le transport routier

Le transport routier continue à croître plus vite que les autres modes. Sa part dans les trafics de marchandises (hors oléoducs) atteint 72% en 1991. Le trafic autoroutier des poids lourds a augmenté de 4,3% en 1991, à réseau constant. Contrairement aux quatre années précédentes, les trafics en compte propre augmentent plus rapidement que ceux pour compte d'autrui. Ceci peut s'expliquer par la crise économique: pour contenir leurs coûts, les entreprises utilisent plus fréquemment leurs propres moyens de transport.

Le ralentissement considérable de la croissance du trafic routier international en 1991, alors qu'il augmentait plus rapidement que le trafic domestique les années précédentes, s'explique surtout par le raccourcissement de la distance moyenne parcourue. En effet, les tonnages exportés et importés par le pavillon routier français ont augmenté de 6,2% en 1991, soit un peu moins que l'année précédente (+8,5%). Mais le ralentissement est beaucoup plus important pour les pays non frontaliers de la France (de +6,6% en 1990 à +3,2%).

Alors que le transport routier poursuit sa croissance pour les produits agroalimentaires (+1,6%), il subit une légère baisse pour les produits manufacturés (-2,3%) et les matériaux de construction (-1,3%) (graphique 1.3). Ces trois types de produits représentent 73% du trafic routier de marchandises. Le transport routier de "pâte à papier et cellulose" baisse fortement (-15,2%). Par contre, la croissance se maintient pour les matériels de transport et agricole (+15,3%).

GRAPHIQUE 1.3  
Evolution du trafic routier de marchandises par produit transporté en milliards de t-km



## Le transport ferroviaire

Le trafic ferroviaire de marchandises s'est quasiment stabilisé en 1991. Le transport par rail de produits manufacturés a fortement augmenté (+6,7%). Il représente 19% des trafics ferroviaires, contre 10% en 1970. Par contre, le trafic de produits agroalimentaires a diminué de 4% en 1991, après une baisse de 3,6% l'année précédente. Les produits agroalimentaires représentent 27% des trafics ferroviaires de marchandises.

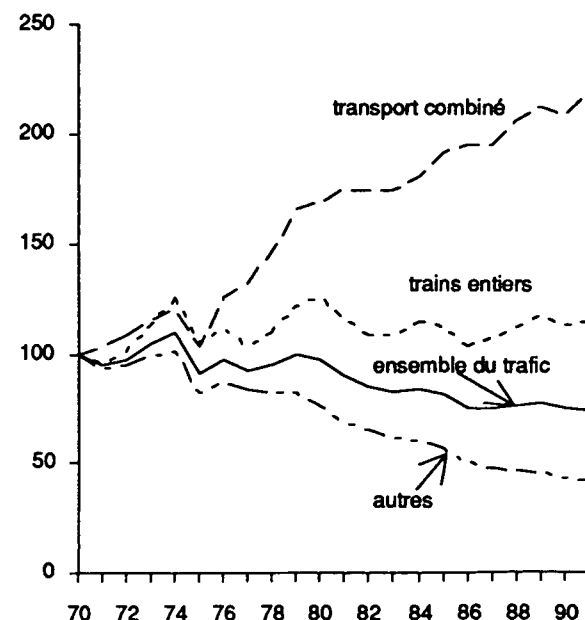
Le transport combiné a recommencé à croître en 1991 (tableau 1.5). Il représente 16% du trafic ferroviaire de marchandises. Un quart des trafics internationaux ferroviaires combinent rail et route. L'essentiel du trafic combiné concerne les conteneurs. Le transport par train de semi-remorques n'évolue quasiment pas depuis 1987.

TABLEAU 1.5  
Le transport combiné rail-route en Md de t-km

	1987	1988	1989	1990	1991
<b>ensemble</b>	6,8	7,2	7,4	7,3	7,7
<i>dt conteneurs</i>	3,7	3,9	4,2	4,1	4,3
<i>semi-remorques</i>	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8
<b>domestique</b>	2,3	2,4	2,4	2,4	2,5
<i>dt conteneurs</i>	1,8	2,0	2,0	2,1	2,2
<i>semi-remorques</i>	0,5	0,4	0,4	0,3	0,3
<b>international</b>	4,5	4,8	5,0	4,9	5,2
<i>dt conteneurs</i>	3,7	3,9	4,2	4,1	4,3
<i>semi-remorques</i>	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8

Source : SNCF

GRAPHIQUE 1.4  
Evolution des différents trafics ferroviaires base 100 en 1970



## LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

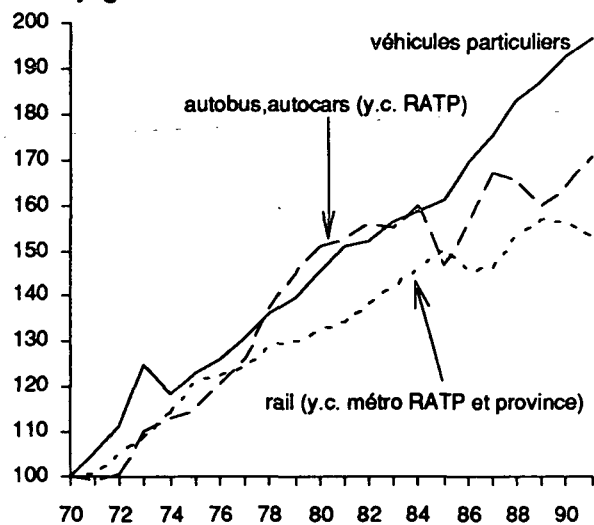
Le léger ralentissement de la croissance des trafics de voyageurs est dû au recul des transports intérieurs ferroviaire et aérien (tableau 1.6). La régularité de la croissance du trafic des véhicules particuliers contraste avec les évolutions des autres modes de transport de voyageurs (tableau 1.7 et graphique 1.5).

TABLEAU 1.6  
Evolution des trafics intérieurs de voyageurs en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Véh. particuliers	3,4	4,3	2,6	2,6	2,3
Autobus, -cars	6,8	-0,6	-3,8	2,6	3,9
Tr. ferroviaires	0,2	4,7	2,4	-0,1	-2,3
dont SNCF	0,2	5,4	1,7	-0,4	-2,3
Tr. aériens	7,2	7,9	14,6	3,6	-0,3
<b>Ensemble</b>	<b>3,3</b>	<b>4,1</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>1,9</b>

Source : SNCF, RATP, DGAC, OEST

GRAPHIQUE 1.5  
Comparaison des évolutions des trafics terrestres de voyageurs base 100 en 1970



Source : SNCF, RATP, DGAC, OEST

### Estimation du transport routier de voyageurs

Le trafic de transport routier public de voyageurs (autobus et autocars) hors RATP est estimé à partir de l'enquête TRV gérée par l'OEST. Les données en voyageurs-kilomètres fournies dans la brochure issue de cette enquête diffèrent de celles du tableau ci-dessous. Les chiffres de TRV correspondent au produit du nombre de voyageurs (y compris porteurs de titres d'abonnement) par le parcours du véhicule. Pour estimer le nombre réel de voyageurs-kilomètres, on applique ici un coefficient intégrant à la fois le fait que les voyageurs n'effectuent qu'une partie du parcours et la fraude due à la non-oblitération des tickets. Ces coefficients sont les suivants :

- urbain : 0,375 (=0,25\*1,5)
- Ile de France : 0,50 (=0,25\*2)
- interurbain : 0,75
- transport de personnel : 0,75
- transport occasionnel : 1

Ce trafic ne prend pas en compte les trajets effectués en France par les autobus et autocars étrangers.

TABLEAU 1.7  
Les trafics intérieurs de voyageurs depuis 1982

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Véhicules particuliers</b>	<b>462,9</b>	<b>475,8</b>	<b>483,7</b>	<b>489,6</b>	<b>515,6</b>	<b>533,3</b>	<b>556,4</b>	<b>570,6</b>	<b>585,6</b>	<b>599,1</b>
<b>Autobus, autocar</b>	<b>39,3</b>	<b>39,1</b>	<b>40,3</b>	<b>37,0</b>	<b>39,4</b>	<b>42,0</b>	<b>41,8</b>	<b>40,2</b>	<b>41,3</b>	<b>42,9</b>
urbain (hors IdF)	4,6	5,3	5,2	4,5	4,5	5,0	4,9	4,7	4,5	4,8
interurbain (hors IdF)	5,6	5,6	5,8	5,6	5,4	5,9	5,4	5,3	6,0	5,9
Ile-de-France (urb. + interurb. hors RATP)	1,1	1,1	1,0	0,9	1,3	1,3	1,3	1,2	1,6	1,5
scolaire	5,6	5,5	6,1	5,3	5,7	5,9	5,7	5,5	5,6	5,9
personnel	5,5	5,4	5,3	4,5	4,6	4,6	3,8	3,5	3,1	3,3
occasionnel	14,8	14,1	14,8	14,1	15,8	17,3	18,6	18,0	18,3	19,4
autobus RATP	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0	2,1	2,2	2,2	2,1
<b>Transports ferroviaires</b>	<b>65,1</b>	<b>66,9</b>	<b>68,9</b>	<b>70,9</b>	<b>68,7</b>	<b>68,8</b>	<b>72,1</b>	<b>73,8</b>	<b>73,7</b>	<b>72,0</b>
SNCF	56,7	58,3	60,0	61,7	59,6	59,7	62,9	64,0	63,7	62,3
dont : TGV	3,3	5,3	7,7	8,7	8,9	9,8	10,5	11,5	14,9	17,9
réseau principal hors TGV	45,2	44,4	43,6	44,0	41,5	40,6	42,9	42,8	38,9	34,5
banlieue parisienne	8,2	8,5	8,8	9,1	9,2	9,3	9,5	9,8	10,0	10,0
RATP (métro+RER)	8,2	8,4	8,7	8,9	8,7	8,7	8,8	9,3	9,5	9,2
métro de province	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
<b>Transports aériens</b>	<b>6,5</b>	<b>7,0</b>	<b>7,1</b>	<b>7,4</b>	<b>8,3</b>	<b>8,9</b>	<b>9,6</b>	<b>11,0</b>	<b>11,4</b>	<b>11,4</b>
<b>Ensemble</b>	<b>573,8</b>	<b>588,8</b>	<b>600,0</b>	<b>604,9</b>	<b>632,0</b>	<b>653,1</b>	<b>679,9</b>	<b>695,7</b>	<b>712,0</b>	<b>725,4</b>

Source : OEST, SNCF, RATP, DGAC

Note : voir encadré pour le transport routier de voyageurs (autobus et autocars).



## Les véhicules particuliers

Le trafic de voyageurs en véhicules particuliers a poursuivi sa croissance en 1991 (+2,3%). Si le parc n'a crû que de 1,7%, contre 2,3% les trois années précédentes, le parcours moyen aurait augmenté de 400 km, d'après l'Inrets (tableau 1.8). Sur autoroutes, l'intensité kilométrique de trafic des véhicules légers a augmenté de 5,8% en 1991, d'après l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes. Pour une analyse plus détaillée, voir le dossier "circulation" en annexe.

TABLEAU 1.8  
Parc et parcours des voitures particulières

	1987	1988	1989	1990	1991
Parc auto (en milliers)	21735	22245	22765	23280	23680
Parcours annuel moyen (1000km)	13,27	13,49	13,29	13,35	13,74

Source : CCFA, Inrets

## Les transports en commun urbains de province

En 1990, dernière année disponible, la fréquentation des réseaux de transport urbain de province avait légèrement diminué (tableau 1.9). Cette baisse a moins affecté les plus petites agglomérations, pour lesquelles la fréquentation de ces réseaux est la moins élevée. La hausse non négligeable du prix des transports en commun urbains (+4,8% en 1990) a pu jouer un rôle dans cette évolution. La crainte des actes de terrorisme au cours de la crise du Golfe a également pu modifier les comportements en fin d'année.

Le nombre de voyages des métros et tramways de province (1) n'avait augmenté en 1990 que de 1,7%, après avoir crû de 9,5% l'année précédente.

TABLEAU 1.9  
Nombre de voyages par habitant selon la taille d'agglomération de province

	1987	1988	1989	1990	1990
	%	%	%	%	niveau
< 100 000 hbts	5,0	6,4	1,2	4,9	49,1
100-300 000	2,0	2,5	0,3	-1,1	88,7
300-800 000	-0,6	0,7	3,0	0,0	107,1
>800 000 hbts	6,2	-3,3	6,1	-0,3	150,9
Ensemble	2,7	1,5	2,2	-0,1	98,5

Source : CETUR

Note : Ce tableau porte sur un panel de 101 réseaux de transport en commun de province (bus, tramway, métro).

(1) métros de Lille, Lyon et Marseille. Tramways de Grenoble, Lille, Marseille, Nantes, Saint-Etienne.

## Les autobus et autocars

Le transport par autobus et autocars a augmenté de 3,9% en 1991. Mais ce chiffre agrège des évolutions divergentes.

D'après l'enquête TRV, les transports de personnel et occasionnels ont crû fortement (respectivement 7% et 6%).

Par contre le trafic interurbain (hors Ile-de-France) aurait baissé de 1,8%. Le trafic urbain et interurbain en Ile de France hors RATP aurait chuté de 8,2%. Le trafic autobus de la RATP a baissé de 1,1% en 1991.

## Le transport ferroviaire

Le trafic TGV a augmenté de près de 20%, suite à l'ouverture de la ligne sud-ouest le 30 septembre 1990. La part de la grande vitesse dans le trafic des grandes lignes de la SNCF est ainsi passée à 34%. Mais ce développement du trafic TGV se fait entièrement au détriment du reste du trafic "grandes lignes". L'ensemble du trafic du réseau principal de la SNCF a diminué de 2,6% en 1991. Alors que le nombre de voyageurs-kilomètres transportés dans le métro et le RER de la RATP a baissé de 2,8% en 1991, le trafic banlieue de la SNCF a stagné (-0,2%).

## Le transport aérien

Le trafic n'a quasiment pas baissé pour Air Inter (-0,3%). Toutefois, cette compagnie a bénéficié de la reprise à Air France de la desserte Orly-Nice. Mais son coefficient de remplissage a sensiblement diminué, de 68,3% à 65,3%.

Le trafic de voyageurs des deux autres grandes compagnies françaises, Air France et UTA, a subi une baisse conséquente en 1991 (tableau 1.10). Ce tableau ne concerne pas seulement le trafic intérieur, mais la totalité des trafics. De la mi-janvier au début mars, Air France a dû interrompre ses lignes vers le Moyen-Orient. La crainte du terrorisme et la récession ont induit une baisse du taux de remplissage des avions de cette compagnie, de 69,1% à 66,7%. La baisse la plus forte a concerné les liaisons avec l'Afrique du Nord (-37%). Le réseau d'Air France couvrant l'Amérique du Nord est le seul à avoir bénéficié d'une hausse (+4,6%).

TABLEAU 1.10  
Evolution du trafic total des grandes compagnies aériennes

	1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	niveau
Air France	8,8	6,9	-0,2	-8,1	33,8
UTA	-2,9	0,1	11,2	-5,2	5,8
Air Inter	7,4	14,7	4,0	-0,3	8,9
Total	7,1	7,5	1,9	-3,4	48,5

Source : DGAC

## LES TRAFICS PORTUAIRE ET MARITIME

### Le trafic portuaire de voyageurs

Le trafic de voyageurs des ports métropolitains a augmenté de 3,8% en 1991, soit plus qu'en 1990 (+2,9%). Sur les 26,3 millions de passagers qui ont embarqué ou débarqué dans les ports français, 11,5 sont passés par le port de Calais. Le trafic passager de ce port a augmenté de 8,1% en 1991. Par contre, le deuxième port de voyageurs de France, Boulogne-sur-Mer, a vu son trafic décroître de 8,2%. Les trafics de Dunkerque et de Cherbourg ont progressé vivement (respectivement 14,7% et 20,9%). Le trafic passagers du port de Bastia (-21%) a souffert des grèves qui ont affecté la Corse.

### Le trafic portuaire de marchandises

Le trafic portuaire de marchandises (en tonnes) a repris sa croissance en 1991, après avoir stagné en 1990 (tableau 1.11). Les entrées de produits pétroliers ont augmenté de 3,2%. Par contre, le trafic de conteneurs a stagné (+0,4%). Il avait baissé de 4% l'année précédente. La fin de l'année 1991 a été affectée par le début des grèves des dockers, qui auront leur plein impact sur le trafic portuaire de l'année suivante.

Les six ports autonomes, qui représentent 80% du trafic portuaire métropolitain, ont vu leur trafic augmenter encore plus rapidement (+3%).

La progression de 11,4% du port de Dunkerque tient essentiellement à l'effet d'un conflit social d'un mois sur le trafic de l'année précédente, qui avait baissé de 6,6%. Le trafic de marchandises du port de Rouen a continué à

TABLEAU 1.11  
Evolution du trafic de marchandises des ports métropolitains

	1988 %	1989 %	1990 %	1991 %	1991 niveau
débarquées	3,0	1,4	0,6	4,1	222,3
dt hydrocarbures	1,6	-4,9	-0,5	3,2	129,2
embarquées	-0,5	8,9	0,1	-2,7	82,0
dt hydrocarbures	-8,6	2,5	11,1	-5,6	16,8
ensemble	2,1	3,4	0,4	2,2	304,3

Source : DPNM

Note : Le niveau est donné en millions de tonnes.

progresser rapidement (+6,0%). Alors que la croissance est très forte pour les produits pétroliers (+22,6%), le trafic de conteneurs a stagné (+0,8%).

Le port de Nantes-Saint-Nazaire a connu une faible croissance de son trafic de marchandises (+0,9%).

La croissance du Havre (5,9%) porte sur tous les types de marchandises. En particulier, le trafic de conteneurs a augmenté de 5,1%.

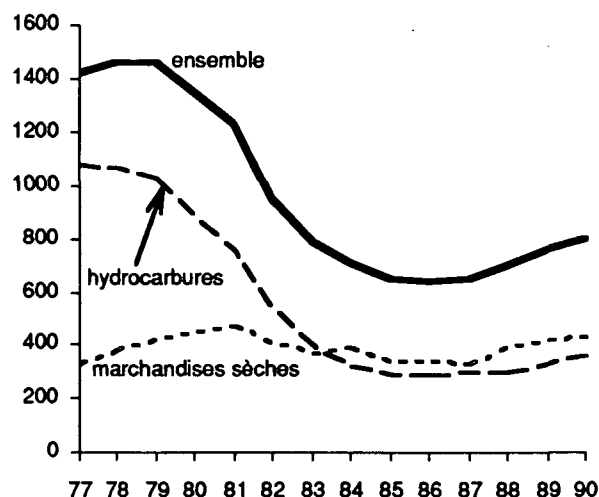
Bordeaux est presque dans le cas de figure inverse, avec une décroissance de tous les types de marchandises, à l'exception du vrac liquide, qui stagne.

La baisse est moins importante en valeur relative pour Marseille (-1,1%), mais cela correspond à un recul de près d'un million de tonnes des trafics. L'arrêt pour modernisation pendant un trimestre d'un haut fourneau explique en partie cette décroissance. La baisse est particulièrement forte sur les conteneurs (-8,8%) et le vrac solide (-7,4%). Le trafic marseillais avait déjà baissé de 3,3% l'année précédente.

### Le trafic maritime

Le ralentissement des trafics des ports en tonnages en 1990 s'est répercuté sur les tonnes-milles correspondants (graphique 1.6). Mais celles-ci ont progressé toutefois plus rapidement (+4,3%) que les tonnages (+0,4%), en raison de l'allongement des distances parcourues.

GRAPHIQUE 1.6  
Commerce extérieur maritime passant par les ports métropolitains en milliards de tonnes-milles



Source : Secrétariat d'Etat chargé de la Mer

Note : Une tonne-mille=1,85 tonnes-kilomètres.

Ces valeurs résultent des calculs effectués par le Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, à partir d'une matrice des distances appliquée aux chiffres en tonnages de la Direction des Douanes (SITRAM) et de la Direction des Hydrocarbures.

## LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI

*Le ralentissement de la croissance de la production de la branche "transport" est très net depuis 1989. Le volume de la production n'a crû que de 0,8% en 1991 contre plus de 8% en 1988. Le transport aérien a même vu sa production en volume reculer pour la première fois depuis 1968. Malgré cette conjoncture défavorable, la croissance des effectifs est de + 0,9% contre + 2,1% en 1990. Ces deux éléments, conjugués à une hausse de la durée annuelle du travail, ont entraîné un recul de la productivité horaire du travail dans les branches où les effectifs se sont le moins rapidement ajustés à la demande.*

### LA PRODUCTION

#### Les comptes de branche

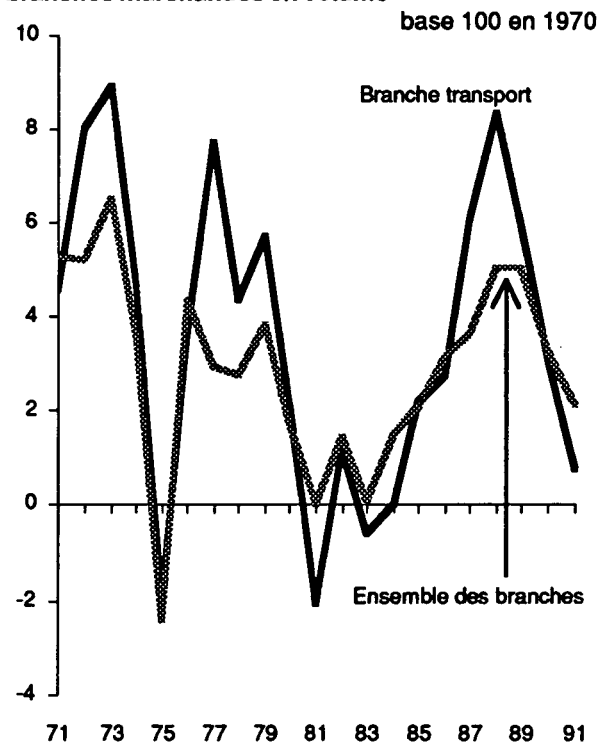
En 1991, la production en volume de la branche "transport" augmente de 0,8%, presque trois fois moins vite que l'ensemble des branches. Depuis 1989, le ralentissement de la croissance du transport est plus accentué que celui de l'ensemble des branches, les transports surrégissant à l'évolution globale. Ce ralentissement touche presque tous les modes. Seule la production des autres transports terrestres progresse au même rythme qu'en 1990. Trois branches ont une production en recul : la navigation intérieure, le transport ferroviaire et le transport aérien où ce recul est le premier depuis 1968. Par référence aux taux de 1988, les transports aériens et routiers de marchandises sont les branches dont la croissance a le plus régressé.

**TABEAU 2.1**  
Evolution de la production des branches de transport en volume (en prix de 1980)

	1987	1988	1989	1990	1991
	%	%	%	%	%
68 Tr. ferroviaire	-0,2	3,6	1,6	-2,0	-1,6
691 Tr. rout. de m.	11,0	14,9	7,6	3,5	2,9
692 Autres tr. ter.	0,6	1,0	2,8	2,9	2,9
70 Nav. intérieure	-5,7	-1,4	3,3	3,7	-4,7
71 Tr. maritime	-0,7	3,2	9,1	4,7	1,5
72 Tr. aériens	12,6	10,6	7,7	4,6	-6,0
73-4 Act. annexes auxiliaires	5,7	7,6	6,5	3,7	2,2
<b>Total transport</b>	<b>6,1</b>	<b>8,4</b>	<b>6,0</b>	<b>3,1</b>	<b>0,8</b>
<b>Total des branches</b>	<b>3,6</b>	<b>5,1</b>	<b>5,1</b>	<b>3,3</b>	<b>2,1</b>

Source : Insee

**GRAPHIQUE 2.1**  
Evolution de la production des transports et des branches marchandes en volume



Source : Insee

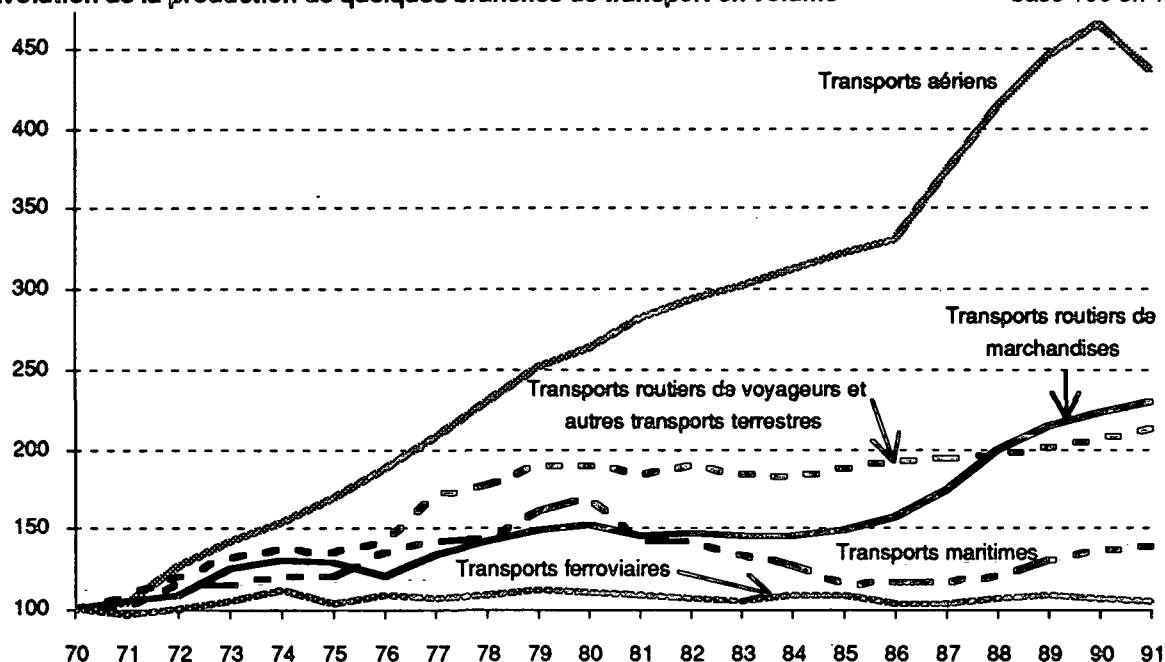
Notes : sauf mention contraire, tous les volumes sont ici évalués aux prix de 1980. Les comptes calculés au prix de 1980 donnent des évolutions différentes des évolutions en volume calculées aux prix de l'année précédente, du fait notamment des modifications de prix relatifs par sous-activités d'une branche du niveau 90 ou par agrégat d'une branche.

Les évolutions sont ici celles de la productions effective des branches (sauf mention contraire) alors que dans les annexes les évolutions sont celles de la production distribuée.

GRAPHIQUE 2.2

Evolution de la production de quelques branches de transport en volume

base 100 en 1970



Source : Insee

TABLEAU 2.2

Evolution de la production des branches de transport (\*) niveau en milliards de francs

	1990 niveau	évolution en %			1991 niveau
		vol.	prix	vaueur	
68 Tr. ferroviaire	45,0	-1,6	2,7	1,0	45,4
691 Tr. rout. de m.	119,7	2,8	1,7	4,6	125,2
692 Autres tr. ter.	61,4	2,8	4,5	7,4	66,0
70 Nav. intérieure	1,6	-4,6	8,5	3,5	1,6
71 Tr. maritime	20,3	1,2	-2,0	-0,8	20,1
72 Tr. aériens	54,6	-6,0	9,2	2,7	56,1
73-4 Act. annexes auxiliaires	109,8	2,1	3,3	5,5	115,9
<b>Ens transport</b>	<b>412,4</b>	<b>0,9</b>	<b>3,4</b>	<b>4,3</b>	<b>430,4</b>

Source : Insee

Note : (\*) Le partage volume-prix de la branche "transport routier de marchandises" retenu ici (comptabilité nationale) diffère légèrement de l'indice des prix tiré de l'enquête TRM et présenté au chapitre 4 (champ, ...). L'évolution en volume est ici établie par rapport aux prix de l'année n-1 et non pas aux prix de 1980.

TABLEAU 2.3

Coefficients techniques en "transport" par les branches marchandes en volume en %

	1977	1988	1989	1990	1991
68 Tr. ferroviaire	0,35	0,23	0,22	0,21	0,20
691 Tr. rout. de m.	1,05	1,22	1,24	1,24	1,24
692 Autres tr. ter.	0,26	0,24	0,24	0,24	0,24
70 Nav. intérieure	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
71 Tr. maritime	0,03	0,02	0,02	0,02	0,02
72 Tr. aériens	0,11	0,27	0,27	0,30	0,28
73-4 Act. annexes auxiliaires	0,87	0,93	0,93	0,93	0,93
<b>Ens. transport</b>	<b>2,70</b>	<b>2,93</b>	<b>2,94</b>	<b>2,95</b>	<b>2,92</b>

Source : Insee

TABLEAU 2.4

Equilibre Emplois - Ressources du produit "transport" en volume niveau en milliards de francs

	1988	1989	1990	1991	1991 niveau
Production distr.	8,4	6,1	3,0	0,7	245,2
Importation CAF	8,3	4,3	6,7	-3,5	18,7
<b>Ressources=Emplois</b>	<b>8,4</b>	<b>5,9</b>	<b>3,2</b>	<b>0,3</b>	<b>268,8</b>
Consommation des ménages	4,6	4,4	2,0	-0,6	53,4
Exportation FAB	7,9	7,4	2,8	-0,6	42,2
Consommation intermédiaire	9,8	6,1	3,7	0,8	173,1

Source : Insee - Equilibres Emplois-Ressources

Note : cf encadré ci-contre.

### Les équilibres du produit

Confirmant cette croissance des transports en retrait par rapport à celle de l'ensemble de l'économie, le coefficient technique en transport (1), 2,92% en 1991, diminue après la forte hausse de la fin des années 1980. Cette décroissance affecte même le transport aérien dont le coefficient n'avait cessé pourtant d'augmenter depuis 1970. Le transport routier de marchandises stagne depuis trois ans, tandis que le transport ferroviaire poursuit sa lente décroissance.

De fait, le volume des consommations intermédiaires des entreprises en services de transport augmente peu en 1991 (tableau 2.4). Les contributions des exportations et de la consommation des ménages à la demande de services de transport ont été négatives.

(1) Le coefficient technique en transport rapporte les consommations intermédiaires en transport à la production effective des branches marchandes.

## Présentation des comptes de biens et services de la comptabilité nationale

On se réfère ici à 3 types de comptes :

- Equilibres de produits (équilibres-ressources-emplois).
- Comptes de branche.
- Tableau des entrées intermédiaires.

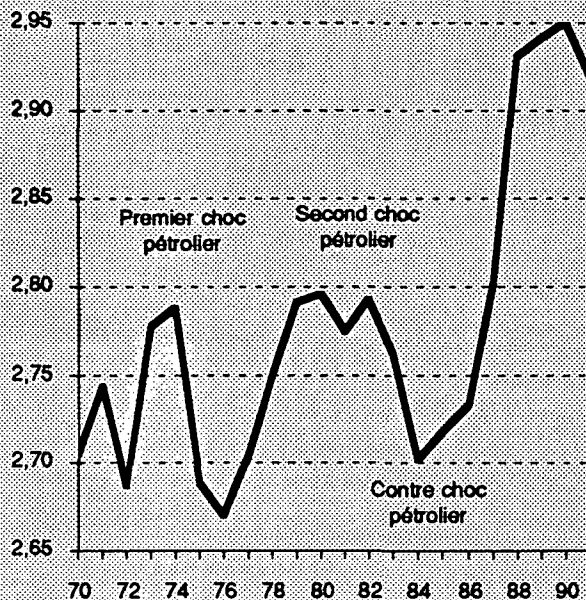
### Les équilibres du produit

La comptabilité nationale fournit pour chaque produit un bilan équilibré de ses emplois et de ses ressources : le total de la production et des importations est ventilé entre les différents usages (consommation intermédiaire, consommation finale, exportations, FBCF). Cet équilibre est assuré en valeur, mais aussi en volume, c'est-à-dire aux prix de l'année précédente (et aux prix de l'année de base). Notons que le "partage volume-prix" est difficile à réaliser pour les auxiliaires des transports d'où une incertitude sur l'évolution du coefficient technique de ces produits. Les emplois sont valorisés aux prix d'acquisition (prix FAB pour les exportations tandis que les importations sont évaluées CAF). Pour obtenir l'équilibre, il faut donc faire apparaître du côté des ressources les autres éléments inclus dans les coûts d'acquisition, notamment la TVA grevant les produits. Les équilibres sont élaborés de façon complète au niveau 90 de la NAP. Mais on dispose également de données structurelles à un niveau plus fin.

### Les comptes de branche

Une branche regroupe "des unités de production homogène" produisant un même bien ou service alors qu'un secteur d'activité d'entreprises regroupe les entreprises qui exercent la même activité principale. Les branches sont donc définies en référence à une nomenclature d'activité économique articulée sur une nomenclature de produits (biens ou services), NAP comportant plusieurs niveaux de détail : 600 (niveau "R"), 90 (niveau "S"), 40 (niveau "T"), 16 (niveau "U"). Le découpage en branches est utilisé pour décrire les opérations sur biens et services, en particulier dans le tableau "entrées-sorties" (TES) qui donne les équilibres entre les ressources et les emplois de chaque bien ou service, et les consommations intermédiaires (voir ci-dessous).

**Coefficients techniques en volume des transports pour l'ensemble des branches marchandes en %**



Source : Insee

### Le tableau des entrées intermédiaires

Il ventile par produit la consommation intermédiaire de chaque branche. Cette ventilation, établie chaque année au niveau 90 de la NAP, permet de mettre en évidence des relations entre les branches. L'excédent de la valeur des biens et services produits par rapport à la valeur des biens et services consommés pour produire constitue la valeur ajoutée.

"TES 1988 en prix courants" - source : Insee

branches produits	emplois intermédiaires														emplois finaux						
	u01	u02	u03	u04	u05A	u05B	u05C	u06	u07	u08	u09	dt.T31	u10	u11	u12	u13	u14	total	C.M. export.	total	
	Agric. pêche et alim.	Indus. syvl. agric.	Ener. gie	Biens inter-méd.	Biens prof.	Biens équip. mén.	Matér. équip. transp.	Biens cour.	Batim. civil	Com. génie merce	Trans. télé-com.	Trans. port	dom. Serv. march.	Locat. immob.	Assu. rance	Serv. organ. financ.	Serv. non march.				
u01																					
u02													0,0								
u03												0,3									
u04												36,9									
u05A												4,8									
u05B												5,4									
u05C												0,0									
u06												7,8									
u07												1,7									
u08												0,8									
u09												0,0									
u09												45,6									
T31	2,8	5,7	7,3	31,8	13,1	1,1	4,4	22,7	18,9	84,0	45,6	43,6	26,5	0,0	0,1	1,7	10,8	256,5	90,4	52,8	399,7
u10												29,0									
u11												0,7									
u12												7,0									
u13												2,0									
u14												0,0									
C.I.												141,8									
V.A.												177,3									
production	411,1	547,3	411,5	896,4	665,5	34,4	304,5	644,9	679,1	786,7	497,8	318,8	1575,6	484,6	98,4	453,8	1264,3	9755,5			
coef. tech.	0,7	1,0	1,8	3,5	2,0	3,3	1,5	3,5	2,8	6,1	9,2	13,7	1,7	0,0	0,1	0,4	0,9	2,8			
ventes rés. P.D.P. (*)													2,8								
import.													368,6								
TVA prod.													28,7								
Ressources													7,4								
													399,7								

\* Production distribuée du produit; la différence avec la production effective de la branche est constituée par les transferts de produits finaux et les ventes résiduelles.

## L'EMPLOI ET LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL

### Les effectifs salariés du secteur

Aussi bien dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie, la croissance des effectifs s'est nettement ralentie en 1991. Sur vingt ans, le nombre de salariés du transport a moins augmenté que dans l'ensemble de l'économie, le recul à long terme des effectifs de la SNCF pesant sur la tendance.

La dégradation de la situation du transport aérien a accentué le recul des effectifs des GEN en 1991. Air France et Air Inter voient le nombre de leurs salariés décroître. Le nombre de suppressions d'emploi à la SNCF a peu varié en 1990 et 1991. La croissance des effectifs des entreprises privées de transport reste supérieure à celle de l'ensemble de l'économie, quoique moins rapide que ces dernières années (10 000 emplois nouveaux en 1991 contre 15 000 en 1990).

**TABEAU 2.5**  
Evolution des salariés du secteur des transports  
en milliers (évolution base 100 l'année précédente)

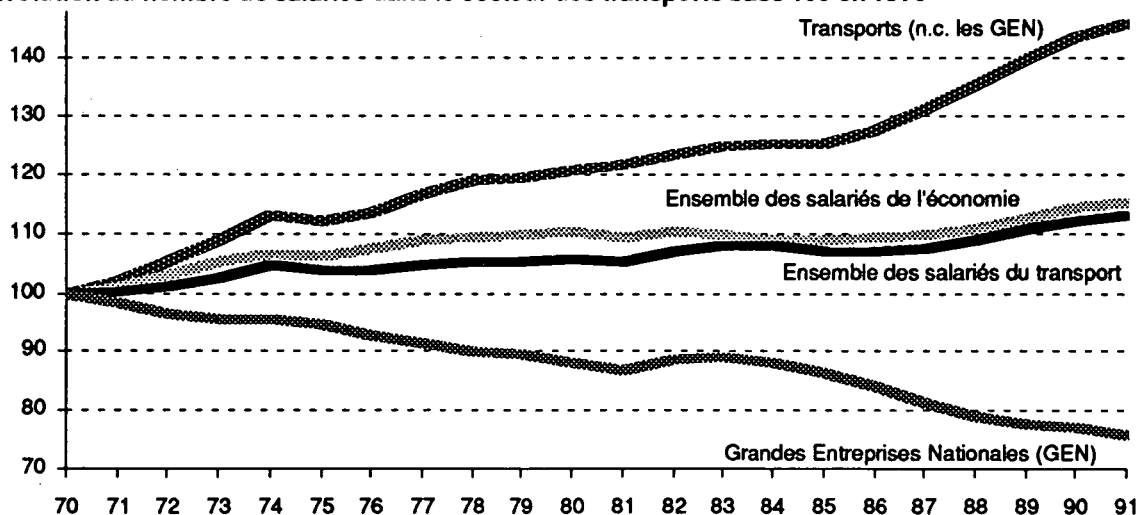
	1987	1988	1989	1990	1991
<b>GEN de Transport</b>					
. SNCF	222,4	213,2	206,4	202,1	198,6
. RATP	38,7	38,5	38,4	38,3	38,5
. AIR FRANCE	28,9	29,7	30,9	32,2	31,8
. AIR INTER	7,6	8,3	9,2	10,1	10,0
total des GEN	297,6	289,7	284,9	282,7	278,9
en évolution	-3,5	-2,7	-1,7	-0,8	-1,3
<b>Hors Gen transp.</b>					
540,5	558,7	576,9	591,7	601,4	
en évolution	2,8	3,4	3,3	2,6	1,6
<b>Total transport</b>	838,1	848,4	861,8	874,4	880,3
en évolution	0,4	1,2	1,6	1,5	0,7
<b>Total "Economie"</b>	18212	18409	18701	18979	19122
en évolution	0,5	1,1	1,6	1,5	0,8

Source : Insee

Selon la RATP, ses effectifs ont légèrement baissé en 1991.

**GRAPHIQUE 2.3**

Evolution du nombre de salariés dans le secteur des transports base 100 en 1970



Source : Insee

### Les effectifs de la branche

De même, l'emploi salarié dans l'ensemble des branches des transports (1) a crû nettement moins rapidement en 1991 que les années précédentes. Quasiment tous les modes de transport sont touchés. Trois branches ont des effectifs en baisse. Ce sont celles dont les effectifs sont en repli de façon quasiment structurelle : les transports ferroviaires, fluviaux et maritimes. Face à la dégradation de la situation, les créations d'emplois se sont particulièrement ralenties dans le transport aérien et les activités annexes et auxiliaires. Dans ce contexte, la progression des effectifs du transport routier semble relativement importante, même si elle est en baisse par rapport à 1990. Seuls les autres transports terrestres (y.c. le transport routier de voyageurs) voient leurs effectifs augmenter à peine moins vite qu'en 1990. Pour ce qui est des non-salariés, leur nombre augmente dans les transports alors qu'il recule dans l'ensemble de l'économie, entraînant une évolution des effectifs totaux près de deux fois plus élevée dans les transports que dans l'ensemble de l'économie (+0,9% contre +0,4%).

**TABEAU 2.6**  
Evolution des effectifs salariés des branches de transport  
niveau en milliers

	1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	niveau
68 Tr. ferroviaire	-4,0	-1,7	-1,7	-2,3	116,0
691 Tr. rout. de m.	5,7	6,2	4,4	3,0	238,4
692 Autres tr. ter.	1,1	0,7	1,6	1,5	166,2
70 Nav. intérieure	0,0	-4,5	14,3	-8,3	2,2
71 Tr. maritime	-5,9	-5,7	0,0	-2,0	14,7
72 Tr. aériens	3,1	6,5	4,5	1,1	63,6
73-4 Act. annexes auxiliaires	2,4	1,0	1,7	0,1	194,7
<b>Ens transport</b>	<b>1,8</b>	<b>2,2</b>	<b>2,1</b>	<b>0,9</b>	<b>795,8</b>

Source : Insee

(1) Les séries présentées ici sont celles de la Comptabilité Nationale et la méthodologie est exposée en annexe. Les effectifs de la branche "transports ne comprennent pas les intérimaires qui sont comptabilisés dans la branche "travail temporaire" (NAP 7713).

## La productivité horaire du travail

Suite à la poursuite de la croissance des effectifs et à la hausse de la durée moyenne du travail (d'après l'enquête Emploi, cf. chapitre 11), le volume d'heures travaillées dans les transports a crû de 1,4% en 1991. Cette progression est beaucoup plus rapide que dans l'ensemble de l'économie (si les évaluations en niveau restent fragiles, les évolutions semblent plus fiables).

Ce dynamisme de l'activité se traduit depuis deux ans par un tassement de la productivité : - 0,4% en 1991 contre + 0,2% en 1990 (cf. encadré). Ce mouvement toucherait la quasi-totalité des modes de transport. Depuis 1989, les gains de productivité seraient négatifs pour le transport aérien, le transport ferroviaire et le transport routier de marchandises. Le ralentissement serait net pour les autres transports terrestres.

Au total, les gains de productivité se sont réduits fortement dans les branches les plus touchées par le ralentissement de la croissance des trafics (transports routiers de marchandises, transports ferroviaires et transports aériens notamment), les évolutions d'effectifs étant affectées d'une plus grande rigidité (cf. encadré).

**TABLEAU 2.7**  
Evolution de la productivité horaire du travail en volume en %

	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Transport</b>					
Valeur ajoutée	6,2	8,7	4,8	2,3	1,0
Heures travaillées	0,8	2,4	1,8	2,1	1,4
Productivité	5,4	6,2	3,0	0,2	-0,4
<b>Ensemble</b>					
Valeur ajoutée	2,0	4,3	4,0	2,2	1,5
Heures travaillées	0,4	1,2	0,9	0,5	0,2
Productivité	1,6	3,1	3,1	1,6	1,3

Source : Insee

## la productivité horaire du travail

Le volume d'heures pour l'ensemble des salariés et non salariés est estimé par le produit d'effectifs et de durée annuelle du travail (la méthode est exposée dans les tableaux commentés). Le calcul est effectué par l'Insee au niveau NAP 40 et l'unité retenue est le million d'heures. En particulier, la durée effective du travail des salariés est calculée à partir de la durée hebdomadaire brute offerte, exprimée en heures par salarié. Elle est construite en trois étapes. Dans un premier temps, on évalue la durée annuelle offerte aux salariés à temps complet. On retire ensuite l'absentéisme pour maladies, grèves... Enfin on corrige la durée ainsi obtenue pour prendre en compte l'incidence du travail à temps partiel.

Du fait de difficultés d'observation de la durée du travail, en particulier dans les transports routiers (cf. chapitre "données sociales"), le calcul de la productivité horaire du travail n'est pas très fiable en niveau fin. Ainsi, la hausse de la durée du travail semble difficilement explicable en période de moindre croissance.

Enfin, les gains annuels de productivité du maritime sont à prendre avec prudence compte tenu de l'imprécision statistique relative à cette activité. Les évolutions à moyen terme (3 à 4 ans) sont plus significatives.

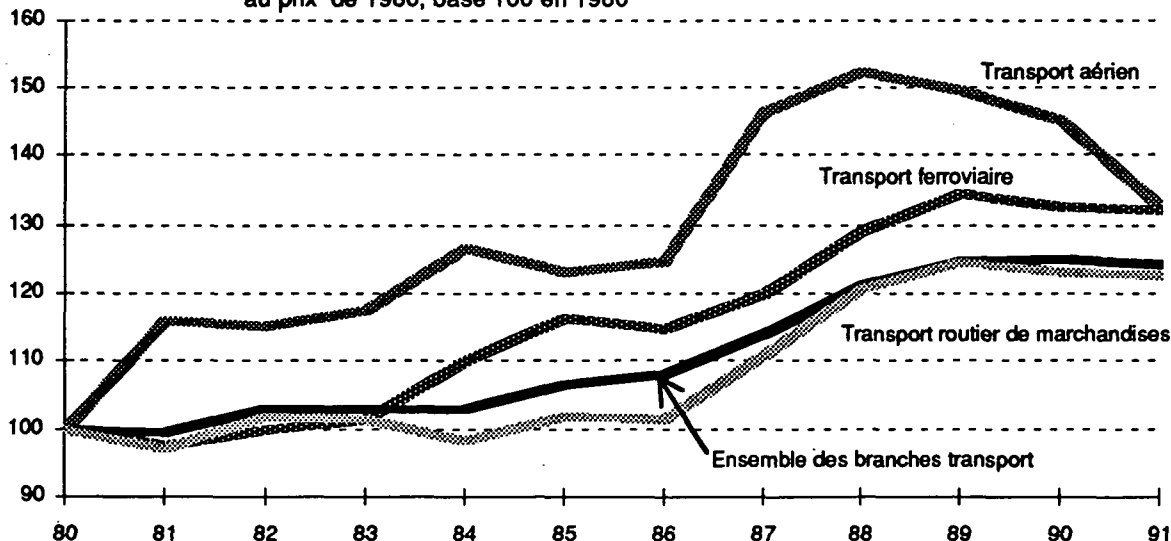
**TABLEAU 2.8**  
Evolution de la productivité horaire du travail en volume par sous-activités \* en %

	1987	1988	1989	1990	1991
68 Tr. ferroviaire	4,3	7,7	4,3	-1,5	-0,4
691 Tr. rout. de m.	9,0	9,2	3,3	-1,3	-0,5
692 Autres tr. ter.	-1,7	0,0	1,1	2,4	1,5
71 Tr. maritime	1,0	7,2	14,0	7,5	7,9
72 Tr. aériens	17,3	4,0	-1,8	-2,8	-8,8
73-4 Act. annexes auxiliaires	3,4	8,0	3,8	2,2	2,5
<b>Ens transport</b>	<b>5,4</b>	<b>6,2</b>	<b>3,0</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,4</b>

Source : Insee, OEST. \* cf. encadré.

**GRAPHIQUE 2.4**

Evolution de la productivité horaire du travail dans les principales branches des "transports" au prix de 1980, base 100 en 1980





## LA FORMATION BRUTE DE CAPITAL FIXE

Globalement, la FBCF des entreprises de transport a progressé en 1991 alors qu'elle a reculé dans l'ensemble des branches, aussi bien en volume qu'en valeur.

Ce dynamisme de la FBCF dans les transports résulte exclusivement des efforts d'équipement des Grandes Entreprises Nationales (GEN) (tableau 2.9). La FBCF des GEN croît de près de 15% en volume en 1991, presque aussi rapidement qu'en 1990 du fait de la poursuite des efforts d'investissement d'Air France et de la SNCF. Les opérations de crédit-bail se sont poursuivies au même rythme que l'ensemble des investissements. Des opérations de cession-bail (lease-back) ont également permis d'apporter des ressources de financement significatives.

Par contre, la FBCF des entreprises privées de transport a reculé en 1991, aussi bien en volume qu'en valeur. En volume, le recul de la FBCF avait d'ailleurs commencé dès 1990. La baisse de la FBCF en crédit-bail a été plus marquée que celle de l'ensemble de la FBCF (-19,1% en valeur en 1991 contre +4,4% en 1990).

### La FBCF en comptabilité nationale

En comptabilité nationale, la formation brute de capital fixe (FBCF) représente la valeur des biens durables acquis afin d'être utilisés pendant au moins un an dans le processus de production, ainsi que la valeur des biens et des services incorporés aux biens de capital fixe acquis. La FBCF est affectée à l'unité institutionnelle qui en est propriétaire à l'exception de la FBCF par voie de crédit-bail affectée à l'utilisateur. Rappelons que l'investissement de l'entreprise ne prend pas en compte le crédit-bail dont les loyers sont comptabilisés comme une charge dans le "compte de résultat".

La FBCF effectuée par une unité institutionnelle peut être ventilée entre les différentes unités de production homogènes qu'elle comprend selon le critère de l'utilisation du capital fixe investi. En regroupant en branches les unités de production homogène, on obtient une ventilation de la FBCF par branche.

**TABLEAU 2.9**  
Evolution de la FBCF en volume (au prix de 1980) dans les transports et dans l'ensemble des branches en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Transports	8,5	21,1	3,8	4,1	1,5
dont :					
SQS-EI privées	17,5	21,9	7,1	-1,9	-5,8
GEN	-5,7	19,7	-2,8	17,2	15,1
Ensemble des branches	5,9	9,5	8,2	3,8	-2,8

Source : Insee

Par produits, la FBCF en volume a reculé de -0,1% en matériel de transport (tableau 2.10). Si la FBCF en matériel de transport routier a chuté (-8,9% dont -9% pour les seules SQS-EI hors GEN), elle augmente au contraire pour les autres matériels de transport, aéronautique et ferroviaire surtout. La FBCF en BTP-Génie civil augmente elle aussi dans l'ensemble des transports mais baisse de -2,9% pour les SQS-EI. Globalement, l'évolution de la FBCF par produit a été déterminée par le poids des GEN dans chacun d'entre eux. En effet, la FBCF des SQS-EI a diminué pour pratiquement tous les produits alors que celle des GEN a progressé pour tous les produits.

Par rapport au total de la FBCF, le matériel de transport est le premier poste de FBCF des SQS-EI hors GEN mais vient en seconde position pour les GEN (tableau 2.11). Le BTP-Génie civil est le premier poste pour les GEN, mais seulement le troisième pour les SQS-EI. Ces deux postes représentent près de 70% de la FBCF des transports et 90% de celle des GEN transport.

**TABLEAU 2.10**  
Evolution de la FBCF par produit en volume (au prix de 1980) dans les transports en %

	1988	1989	1990	1991
Matériel de transport	38,1	13,1	-2,9	-0,1
dont :				
mat. de transport routier	45,6	-1,9	5,6	-8,9
mat. de transport ferré	2,8	7,9	8,7	7,4
mat. aéronautique	99,1	34,4	-28,5	9,2
BGCA hors logement (*)	-14,5	1,3	19,4	8,2
Construction mécanique (**)	53,5	-9,2	3,5	-5,5
Autres	38,3	-16,7	6,2	-1,0
Total	21,1	3,8	4,1	1,5

Source : Insee

**TABLEAU 2.11**  
FBCF en valeur dans les transports en 1991 en milliards de francs

	GEN	SQS-EI	Total
Matériel de transport	14,8	31,2	46,0
dont :			
matériel de transport routier	0,1	25,5	25,6
matériel de transport ferré	9,2	-0,9	8,4
matériel aéronautique	5,1	4,8	9,9
BGCA hors logement (*)	16,8	7,3	24,1
Construction mécanique (**)	0,6	8,6	9,2
Autres	2,7	5,1	7,8
Total	34,9	52,1	87,0

Source : Insee

Notes : (\*) BGCA : bâtiment et génie civil et agricole.

(\*\*) Ce poste comprend les équipements industriels (matériel aéronautique, thermique et frigorifique, moteurs à combustion interne autres que pour l'automobile et l'aéronautique, ...), matériel de manutention, ...



## LES ENTREPRISES

*Dans la plupart des sous-secteurs du transport, la croissance de la valeur de la production s'est ralentie en 1991. L'évolution modeste des trafics a été accompagnée d'une augmentation des défaillances d'entreprises (+13,9%). Celles-ci n'ont été compensées qu'à peine par les créations, dont le nombre a été inférieur à 10000 pour le secteur des Transports, contrairement aux quatre années précédentes.*

*Dans le transport routier de marchandises, l'évolution en valeur de la production a fortement ralenti, mais reste vive (+6,1%). L'excédent brut d'exploitation (EBE) continue à croître modérément (+1,7%), grâce à la modération des coûts salariaux.*

*Air Inter et Air France sont parvenus à redresser partiellement leurs résultats en 1991, après une année de dégradation brutale en 1990. Leur politique de maîtrise des coûts et de hausse tarifaire a compensé la baisse du trafic aérien. Les comptes de la RATP ont poursuivi l'amélioration entamée en 1990, grâce à la revalorisation des tarifs. La stagnation du trafic de la SNCF a entraîné un recul de son EBE (-3,3%).*

### LES ENTREPRISES DE TRANSPORT hors Grandes Entreprises Nationales

### Le transport routier de marchandises

**TABLEAU 3.1**  
Compte d'exploitation du transport routier de marchandises

	1988r	1989r	1990r	1991p	1991p
	%	%	%	%	MdF
production	11,0	7,6	9,3	6,1	134,6
sous-traitance	12,5	3,3	12,0	10,1	20,1
CA hors sous-traitance	10,8	8,4	8,9	5,4	114,5
CI hors sous-traitance	12,5	10,0	10,8	6,0	62,0
valeur ajoutée	9,1	6,8	6,7	4,7	52,5
rémunérations	10,5	9,7	8,4	5,7	37,1
EBE	5,4	-0,4	1,6	1,7	12,3
charges finan.	9,2	13,0	12,7	7,8	2,7
épargne brute	5,0	-1,0	-0,2	0,5	8,7
FBCF	12,2	14,2	-10,8	3,1*	10,0

Source : Insee, OEST

Note : Les estimations des trois dernières années sont provisoires (voir encadré page 26). Le compte 1988 est définitif. L'estimation des résultats du transport routier de marchandises pour 1991 est basée sur l'exploitation de 1736 questionnaires d'entreprises qui ont répondu aux enquêtes EAE de 1990 et 1991.

\* Cette hausse est à mettre au conditionnel, vu la baisse des immatriculations de poids lourds (cf chap 6). Elle serait le fait des entreprises de plus de 200 salariés. L'Insee donne d'autre part une baisse en valeur de 2,9% de la FBCF de la branche transport hors GEN en 1991, après une hausse de 2,4% en 1990.

En 1990, les entreprises de transport routier de marchandises avaient pu faire face au ralentissement du trafic (de 4,9% à 2,2%) par une hausse conséquente des prix (3,9%). La poursuite d'une croissance modeste des trafics en 1991 (+2,0%) conjuguée à une quasi-stagnation des prix (+0,6%) explique l'ampleur du ralentissement de la valeur de la production de ce sous-secteur (tableau 3.1). Grâce à un ralentissement de même ampleur des rémunérations, les entreprises de transport routier de marchandises ont bénéficié d'une croissance modeste de leur EBE en 1991. Après une chute très prononcée en 1990, leurs investissements auraient crû faiblement. Leurs ratios se seraient légèrement dégradés en 1991 (tableau 3.2).

**TABLEAU 3.2**  
Principaux ratios des entreprises de transport routier de marchandises en %

	1987	1988r	1989r	1990r	1991p
taux de VA	41,5	40,8	40,5	39,5	39,0
taux de marge	28,1	27,2	25,3	24,1	23,4
taux d'épargne	20,6	19,8	18,4	17,2	16,5
taux d'invest.	20,9	21,5	23,0	19,3	19,0
taux d'autofi.	98,4	92,1	79,8	89,2	87,0

Source : Insee, OEST

Note : définitions des ratios utilisés :

taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée/production  
 taux de marge = excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée  
 taux d'investissement = investissement/valeur ajoutée  
 taux d'autofinancement = épargne brute/investissement

#### Quatre étapes d'estimation des comptes des entreprises

Les comptes des entreprises de transport présentés dans ce rapport sont révisés pour les quatre dernières années (notées N, N-1, N-2, N-3).

-> L'estimation provisoire : Elle est basée sur une exploitation à échantillon constant de l'EAE portant sur l'année N, confrontée à d'autres données (trafic fourni par l'enquête TRM de l'OEST, évolution du chiffre d'affaires d'après l'enquête CA3 de l'Insee...). La fragilité de ces estimations provient notamment du fait que les panels omettent toute l'évolution liée aux entreprises qui se sont créées ou dissoutes pendant l'année. Ainsi l'évolution du chiffre d'affaires du transport routier de marchandises a été de 10% en 1989 d'après l'échantillon constant de l'EAE contre 5,3% dans l'EAE définitive.

-> Estimation semi-définitive 1 (SD1) : Elle est basée essentiellement sur l'EAE définitive portant sur l'année N-1.

-> Estimation semi-définitive 2 (SD2) : Elle réalise un compromis entre l'évolution donnée par l'EAE définitive pour N-2 et les données des comptes SD2 du système intermédiaire produit par l'Insee.

-> Enfin, les chiffres définitifs (N-3 soit 1988 dans ce rapport) sont ceux du système intermédiaire simplifié de l'Insee. Les corrections par rapport au compte SD2 peuvent ne pas être négligeables. Ainsi pour 1988 les taux d'évolution de production, valeur ajoutée et EBE ont été abaissés de plus de deux points, pour le secteur du transport routier de marchandises.

### Location de véhicules industriels et déménagement\*

Comme les autres secteurs, le déménagement a subi un ralentissement de la hausse de son chiffre d'affaires en 1991. Il aurait toutefois encore augmenté de 4,9%. Les consommations intermédiaires ont crû plus rapidement (+6,2%). Par contre, les rémunérations ont maintenu leur croissance modeste (+3,8%). La sous-traitance confiée par les entreprises du secteur aurait par contre connu une expansion plus prononcée (+6,5%). Les investissements de ces entreprises aurait baissé de 1,4% en 1991.

La croissance du chiffre d'affaires a fortement ralenti pour la location de véhicules industriels, (+3,4% en 1991). Les consommations intermédiaires du secteur ont augmenté un peu plus rapidement (+4,1%). Les rémunérations ont progressé de 3,7%. La baisse de l'investissement est très forte (-11%).

\* Ces résultats sont issus de l'exploitation d'un panel d'entreprises ayant répondu aux EAE de 1990 et 1991. Il comporte 191 entreprises pour le déménagement, employant environ un tiers des salariés du secteur. Pour la location de véhicules industriels, cela représente 189 entreprises, soit un peu moins du tiers des salariés concernés.

### Le transport urbain de province en 1990

Les recettes du transport en commun de voyageurs des réseaux urbains de province ont fortement augmenté en 1990 (tableau 3.3). En particulier, les recettes du trafic ont augmenté encore plus rapidement que l'année précédente (+9,1% contre +8,2%). Cela s'explique en partie par une croissance des prix des transports en commun urbains (4,8% en 1990) plus élevée que l'inflation.

Côté charges, la croissance des rémunérations a repris, parallèlement à celle des effectifs employés par les réseaux urbains (+3,3%, à nombre de réseaux constant, après une baisse de 0,3% en 1989).

Au total, l'assainissement des comptes de ces réseaux urbains s'est poursuivi, comme en atteste le ratio des recettes sur les dépenses d'exploitation (graphique 3.1).

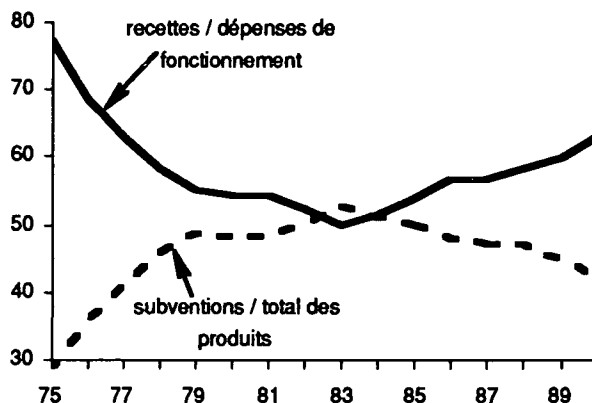
TABLEAU 3.3  
Evolution du compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs

	1987	1988	1989	1990	1990
	%	%	%	%	MdF
recettes	3,4	6,7	7,7	10,1	5,3
subventions	0,7	5,3	-1,6	0,7	3,9
total produit	2,2	6,0	3,6	5,8	9,3
charge foncion.	3,0	3,7	4,9	5,0	8,4
dt rémunération	3,6	3,8	-0,6	4,8	5,3
autres charges	-8,5	34,3	-4,7	9,2	0,8
total charges	2,2	6,1	3,9	5,4	9,3

Source : CETUR

Note : Ce tableau concerne l'ensemble des réseaux de transport collectif urbain de province. Le nombre de réseaux répondant à l'enquête du CETUR s'élève à 164 en 1990. Ce nombre varie d'année en année en raison de la croissance du nombre total de ces réseaux, et des non-réponses à l'enquête, qui n'est pas obligatoire. Un redressement de ces non-réponses n'est effectué que pour les très gros réseaux. Les résultats portant sur l'année 1991 ne seront disponibles qu'en décembre 1992.

GRAPHIQUE 3.1  
Evolution des ratios du transport urbain de province en %



Source : CETUR

Note : Voir tableau précédent

## Démographie des entreprises de transport

### Les créations

Le nombre de créations d'entreprises culmine en 1989 (à 10962), se stabilise en 1990 et tombe sous la barre des 10000 en 1991 (tableau 3.4). Le taux de créations d'entreprises dans le secteur des transports oscille autour de 14% de 1987 à 1990, mais descend à 12% en 1991.

Pour les seuls transporteurs routiers et taxis, le nombre de créations atteint 9903 en 1989, puis il diminue fortement : 9572 en 1990, 8612 en 1991. Les auxiliaires de transport et agences de voyages occupent la deuxième position en nombres d'entreprises créées (691) suivis des services annexes (136).

En 1991, le taux de créations est de 13% chez les transporteurs routiers, y compris taxis, (après 16% en 1989), 18% chez les transporteurs maritimes et 18% pour les auxiliaires, 27% chez les transporteurs aériens, mais seulement 2 à 3% dans les services annexes et la navigation fluviale.

TABLEAU 3.4

Démographie des entreprises du secteur des transports

CNT	1987	1988	1989	1990	1991	1991 taux
			effectifs			
Créations	10001	10221	10962	10731	9891	12,4
Nombre	75962	78010	78465	79454	79954	
Disparitions	7953	9766	9973	10231	...	12,9
Défaillances	979	1253	1663	2163	2456	3,1

Source : Insee, OEST

Note : Les créations comprennent ici les reprises d'entreprises (changements de propriétaires). Celles-ci représentent environ 10% des créations.

La dernière colonne rapporte les données 1991 (1990 pour les disparitions) au nombre d'entreprises correspondantes. Les trois ratios ainsi définis sont appelés taux de création, de défaillance et de disparition.

Le nombre d'entreprises (=population) est estimé par l'OEST à partir des sources Insee SUSE (jusqu'en 1988) et SIRENE (quatre dernières années).

### Les défaillances

Le nombre de défaillances augmente fortement : +14% en 1991, pour atteindre près de 2500. Plus de 88% d'entre elles touchent les transports routiers et les taxis, et plus de 8% les auxiliaires de transport et agences de voyages. Le niveau record de 1991 représente 3,1% des entreprises du secteur, contre 1,2% en 1987.

### La population

Le nombre d'entreprises de transport n'est pas connu très précisément. A partir des décomptes SIRENE de janvier 1987 à janvier 1990, on peut estimer que la population totale est en croissance ralentie.

Le nombre d'entreprises, y compris les taxis, est d'environ 80000. La croissance de la population se poursuit à un rythme "ralenti", avec des accroissements annuels de 500 en 1991 (par hypothèse), de 1000 en 1990 et 500 en 1989, après +6000 entre 1986 et 1988 (selon SUSE). La plus grande partie de cette croissance provient des transporteurs routiers, y compris les taxis, mais aussi des auxiliaires et agences de voyages.

### Les disparitions

Les disparitions sont dénombrées en déduisant l'accroissement de la population du nombre de créations. Une partie seulement des disparitions sont déclarées comme des défaillances, et inversement une partie des défaillances ne mènent pas à des disparitions. Les disparitions sont estimées à 8000 en 1987, et elles atteindraient 10200 en 1990. Pendant la même période, les disparitions de transporteurs routiers et de taxis passent de 6800 en 1987 à 9100 en 1990, soit une augmentation de 33%.

#### Les stratégies des entreprises de transport de marchandises\*

Face aux nouveaux enjeux du Marché Unique européen, il ressort trois priorités de l'analyse de la stratégie des entreprises de transport de marchandises.

##### (1) L'extension géographique des réseaux

C'est-à-dire la constitution d'établissements contrôlés par une maison mère. Trois types de raisons amènent à cette extension :

- (a) Les nouvelles techniques de gestion des flux de marchandises nécessitent la mise en place de normes communes aux divers stades de la chaîne de transport.
- (b) De lourds investissements sont nécessaires pour répondre aux procédures d'exploitation et aux systèmes de suivi informatique.
- (c) La disparition d'entreprises indépendantes rachetées par des groupes concurrents.

##### (2) Le développement de l'activité de stockage-distribution

Ceci répond à un besoin des chargeurs qui cherchent à réduire leurs coûts, et ne veulent plus gérer eux-mêmes leurs stocks. D'autre part, cette activité permet aux entreprises de transport de se situer en amont de la chaîne de transport, et ainsi de mieux se positionner pour la maîtrise du fret.

##### (3) La mise en place de relations de partenariat remplaçant la relation client à sous-traitant

Ceci implique la prise en charge de l'ensemble de la chaîne logistique (activités de transport, stockage-distribution, formalités de douane, ...) jusqu'à la mise en place chez le client.

\* D'après la synthèse de TER (Transport Etudes Recherches) sur la stratégie des groupes de transport en Europe, qui sera publiée prochainement à l'OEST.

## Le transport maritime

Les informations dont dispose l'OEST à la date de réalisation de ce rapport ne permettent pas d'élaborer un compte complet pour les entreprises françaises de transport maritime en 1991. La brochure "Le transport maritime français en 1991", éditée par le CCAF, donne quelques éléments d'appréciation:

- Le coût salarial sur les navires français a crû de 3,2% en 1991

- Si le nombre de navires commandés pour compte français stagne (21), leurs capacités est en forte hausse (+70% en TPL\*).

- Les taux de fret ont évolué de manière divergente :

- . Forte baisse pour le pétrole
- . Stabilisation pour le vrac sec
- . Reprise de la baisse pour les lignes régulières, en fin d'année

Malgré la poursuite de la croissance rapide de la production des entreprises de transport maritime en 1990, leurs soldes comptables se sont fortement dégradés (tableau 3.5). La cause de cette détérioration réside dans le gonflement des consommations intermédiaires (+14,7%, hors sous-traitance) et de la sous-traitance (+21,3%). L'investissement continue à croître, bien que moins vivement que les deux années précédentes. Mais les transporteurs maritimes ont pu limiter leur endettement, si l'on en juge par le recul de leurs charges financières (-2,3%).

**TABLEAU 3.5**  
Compte d'exploitation des sociétés de transport maritime

	1987	1988r	1989r	1990r	1990r
	%	%	%	%	MdF
production	-18,0	6,6	15,6	10,2	23,2
sous-traitance	-47,5	44,8	46,8	21,3	2,5
CA hors sous-traitance	-15,2	4,3	13,0	9,0	20,7
CI hors sous-traitance	-12,2	1,0	17,9	14,7	16,9
valeur ajoutée	-22,2	17,6	-0,5	-10,5	3,8
rémunérations	-8,1	-4,9	-6,1	4,0	3,7
EBE	-73,6	354,9	5,3	-48,0	0,6
charges finan.	-21,9	-13,8	13,6	-2,3	0,9
épargne brute	ns	ns	ns	ns	-0,2
FBCF	-58,6	53,5	53,7	4,3	2,9

Source : Insee (SIS), OEST (EAE, pour 1989 et 1990)  
Note : Ce tableau ne porte que sur les SQS.

\* tonne de port en lourd: poids des marchandises, des approvisionnements et de l'équipage pour le navire à son tirant d'eau maximal, en tonnes métriques.

## Les sociétés d'autoroutes

En 1991, le ralentissement accentué de l'activité économique et plus modéré des déplacements des ménages ont freiné la croissance du trafic sur autoroutes. Elle reste cependant à un niveau relativement élevé (5,8% pour les véhicules légers et 4,3% pour les poids lourds, à réseau stable sur 3 ans, contre 6,1% et 7,6% en 1990).

Les comptes des sociétés d'autoroute ont bénéficié d'une hausse des péages d'environ 4,3% au 1 août 1991 (cf Direction des Routes). Cette augmentation, la première depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1989, a permis un rattrapage partiel de l'érosion monétaire (de 9% sur la période). Compte tenu de la modération du trafic, les recettes augmentent à un rythme égal à celui de l'année dernière (8,5%).

Les charges évoluent de façon plus différenciée. Les achats augmentent de 11%, soulignant la croissance des travaux d'entretien d'un réseau déjà ancien. Les frais directs de personnel augmentent de 7%. Surtout, les charges d'intérêt (7 MdF hors indexation des avances de l'Etat) se ralentissent nettement.

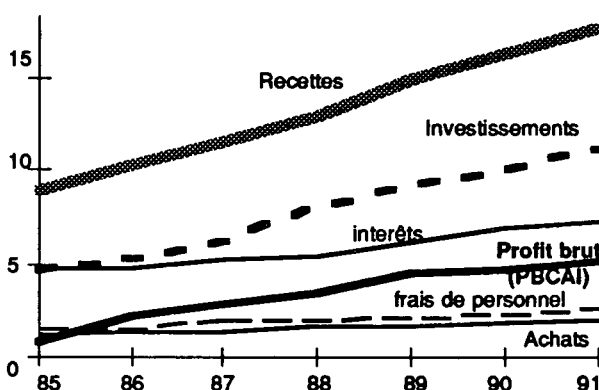
Cette modération permet un redressement du profit brut (10%) et donc des capacités de financement, au sens de la comptabilité nationale. En effet, ces soldes ne tiennent pas compte des charges de caducité (3 MdF environ) supportées par les sociétés d'autoroute, tenues de remettre gratuitement leur patrimoine à l'Etat en fin de concession.

De plus, les concessionnaires ont dû supporter en 1991 des charges nouvelles imposées par l'Etat, dont l'apurement du contentieux fiscal sur la TVA pour 900MF, et la participation pour 500 MF aux dépenses de gendarmerie et au financement de diverses infrastructures sur le réseau non concédé (contournement de Lyon).

Au bilan, les charges différées sont stables et les avances de l'Etat ont été réduites de 1 MdF (1), ce qui témoigne d'un certain équilibre comptable.

Cependant, l'insuffisance de l'autofinancement et des capitaux propres conduisent les sociétés à s'endetter lourdement (+6 MdF en 1991) pour financer des investissements certes importants (11 MdF en 1991), mais justifiés par la saturation croissante du réseau.

**GRAPHIQUE 3.6**  
Comptes des sociétés d'autoroute en MdF



Source : OEST, Insee et rapports d'exploitation (cf annexe)

(1) Un changement de mode de calcul est intervenu en 1990 (voir p 128), ce qui minore les charges différées.

**Fin de l'activité intra-communautaire de commissionnaire en douane au 01/01/93**

A partir du 1/1/93, les opérations de dédouanement des marchandises au passage des frontières seront supprimées pour les pays de la Communauté Européenne. Le fait générateur de la TVA ne sera plus l'importation, mais l'acquisition-livraison des biens dans le pays de destination. La TVA sera versée par l'acquéreur aux taux d'imposition en vigueur de cet Etat. Ces mesures touchent en premier lieu les commissionnaires en douane et les transitaires pour des opérations au sein de la CEE ainsi que le personnel qualifié pour ces opérations.

Environ 1200 entreprises en France ont un numéro d'agrément en douane leur permettant d'effectuer les formalités liées à la réglementation douanière et suivi des mouvements de capitaux. Environ 15000 emplois seraient touchés par la suppression des formalités douanières intracommunautaires dont 5000 déclarants en douane (les 10000 restants sont essentiellement des postes administratifs connexes). Au niveau européen, 85000 emplois seraient concernés.

Ces estimations statistiques sont complexes à effectuer. En particulier la profession de commissionnaire en douane n'est pas spécifiée dans la nomenclature des catégories socio-professionnelles de l'Insee et de ce fait non enquêtée. C'est à travers diverses études auxquelles ont collaboré des organismes de formation, des organisations professionnelles des transports en particulier la FFOCT (Fédération Française des Organismes-Commissionnaires de Transport), des administrations et des syndicats de salariés, études qui souvent reposent sur des enquêtes auprès des entreprises concernées, que des estimations ont pu être avancées. Au niveau de la CEE, 6 millions de francs ont été consacrés pour l'audit rassemblant les données des 12 pays (réalisé en mai 1992).

Un rapprochement entre l'EAE 1990 et la liste des entreprises ayant l'agrément en douane a permis de repérer environ dix-tiers de ces entreprises. Parmi les entreprises repérées ayant un agrément en douane, 61% sont classées dans une activité liée à la route, 28% à la mer et 11% à l'aérien (tableau 1).

**TABLEAU 1**

Répartition des entreprises selon leur activité principale et la part de l'activité de commissionnaire en douane ou de transitaire, par APE en %

	<=10	10-90	>90	total
route	35	8	18	61
maritime	9	6	13	28
aérien	2	1	8	11
total	46	15	39	100

*Note : Ce tableau concerne les 775 entreprises agréées en douanes et retrouvées dans l'EAE. Le critère de ventilation en colonne est le rapport du chiffre d'affaires provenant de l'activité de commissionnaires en douane ou de transitaire au CA total, ces deux montants excluant la sous-traitance. Les auxiliaires sont regroupés avec les transporteurs, pour chacune des trois activités principales.*

L'importance de l'activité de commissionnaire en douane ou transitaire (mesurée par le taux "T" du chiffre d'affaires lié à cette activité rapporté au chiffre d'affaires total, ces deux montants étant calculés hors sous-traitance) est très variable selon les entreprises. Pour 46% d'entre elles, cette activité serait très faible (moins de 10%) et pour 39% très importante (plus de 90%).

Sachant que les trafics routiers font 50% des trafics de la France vers la CEE et que 80% des trafics routiers concernent des échanges avec la CEE, les entreprises classées en activité "route" avec un taux T supérieur à 90% (18% des entreprises du champ étudié ici) ont une très forte possibilité d'être concernées. Aussi l'examen de cette catégorie d'entreprises par taille et par région d'implantation géographique est intéressante (tableau 2). Ces entreprises ont toutes pour activité principale la collecte de fret terrestre et fluvial (7403).

**TABLEAU 2**

Répartition par tranche d'effectif salarié et par zone géographique des entreprises "route" à forte activité de commissionnaire ou de transitaire en %

	0_5	6_9	10_19	20_49	>=50	total
(1)	2	5	2	0	0	27
(2)	1	0	3	1	0	5
(3)	3	2	2	1	1	9
(4)	10	6	7	6	6	35
(5)	10	4	6	5	1	25
(6)	26	16	20	21	17	100

*Note : Ce tableau concerne les entreprises de transport routier ou d'auxiliaires routiers dont le ratio défini au tableau 1 est supérieur à 90%. Les zones retenues sont :*

- (1) Ile-de-France
- (2) régions intérieures : Champagne-Ardenne, Picardie, Centre, Bourgogne, Limousin, Auvergne
- (3) Côte Ouest : Haute-Normandie, Basse-Normandie, Pays de la Loire, Bretagne, Aquitaine, Poitou-Charentes
- (4) Nord et Est : Nord, Lorraine, Alsace, Franche-Comté, Rhône-Alpes
- (5) Côte Sud : Midi-Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur
- (6) Ensemble de la France (aucun de ces entreprises n'a son siège social en Corse)

Trois principaux regroupements de région apparaissent : la région parisienne, le Nord-Est et les régions côtières méridionales. L'importance relative (27%) de cette première zone s'explique d'une part par la possibilité d'une procédure de dédouanement à domicile pour les entreprises et d'autre part par la localisation effectuée sur celle du siège social et non pas des établissements. D'ailleurs la proportion de grosses entreprises est nettement plus élevée pour cette zone géographique que pour les autres. La grande majorité des entreprises (60%) sont dans les régions des zones frontalières. Ce sont d'abord des entreprises de moins de 20 salariés, représentatives de celles pour qui la reconversion sera la moins aisée.



## LES GRANDES ENTREPRISES NATIONALES

### La SNCF

L'évolution de la valeur de la production de la SNCF en 1991 est modeste (+2,4%, *tableau 3.6*), ce qui correspond à une stagnation des produits du trafic (+1%) et à une augmentation sensible de la production immobilisée (+19%). Les charges augmentant d'environ 7,2%, la valeur ajoutée est stable (+0,3%). La masse salariale progresse de 3%, alors que les effectifs ont été réduits d'environ 1,8%. La progression du salaire par tête est identique à celle de l'ensemble des sociétés non financières. Hors concours exceptionnel (*encadré ci-contre*), les subventions augmentent de 3,3% soit un strict maintien en francs constants. L'EBE se dégrade légèrement (-3,3%, *cf encadré ci-contre*).

La somme de l'épargne et du solde des transferts en capital (*encadré ci-contre*), recule de 6,2%. Les investissements continuent de progresser fortement (+18,9%). La formation de capital de la SNCF représente désormais près des deux tiers de la valeur ajoutée. Elle est d'un ordre de grandeur voisin de celle d'EDF.

TABLEAU 3.6  
Compte d'exploitation de la SNCF

	1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	MdF
production	5,5	4,0	2,9	2,4	62,2
CI	3,2	6,2	8,5	7,2	20,0
VA nette	6,5	3,1	0,6	0,3	42,2
sub. - impôts	-0,7	6,3	-13,4	-13,5*	14,0*
rémunérations	0,7	3,4	0,4	3,0	42,2
EBE	12,5	5,4	-12,3	-19,1*	14,1*
intérêts versés	4,9	6,4	6,9	14,5	12,6
épargne brute	15,3	9,6	-33,2	-73,4	1,7
FBCF	16,7	-0,5	27,7	18,9	27,5

TABLEAU 3.7  
Principaux ratios de la SNCF en %

	1987	1988	1989	1990	1991
taux de VA	70,9	71,5	70,9	69,3	67,9
taux de marge	43,8	46,3	47,3	41,3	33,3
taux d'épargne	20,3	22,0	23,4	15,6	4,1
intérêts v/EBE	55,1	51,4	51,8	63,2	89,4
taux d'invest.	40,9	44,8	43,2	54,9	65,0
taux d'autofin.	49,8	49,2	54,2	28,3	6,3*

Source : Insee (Comptes Nationaux 1991)

Note : \* voir encadré ci-contre

### Le traitement des subventions, du concours exceptionnel et de l'amortissement de la dette, pour la SNCF

Cet encadré complète celui présenté dans le rapport sur les Comptes des Transports en 1990. En effet, l'interprétation des ratios comptables ainsi présentés nécessite plusieurs précautions majeures en raison de perturbations ayant affecté l'évaluation des subventions au cours des récentes années.

a/ Sur la période 1989-1990 un effet de report s'est produit à cause du mode d'enregistrement en comptabilité budgétaire, qui a entraîné des décalages comptables importants. Ce report a gonflé le montant 1989 et déprimé le montant 1990. L'encadré établi pour le précédent Rapport explique ce mécanisme.

b/ Compte tenu de la formulation du contrat de plan et de la création du service annexe d'amortissement de la dette, le versement à ce service annexe, qui fait suite au concours exceptionnel versé antérieurement, n'est pas considéré comme une subvention d'exploitation. Les conventions retenues dans les comptes nationaux aboutissent à consolider les comptes du service annexe d'amortissement de la dette avec ceux de la SNCF et à classer le transfert effectué par l'Etat dans la catégorie des transferts en capital (R79). Ceci explique la forte diminution des subventions, la baisse de l'EBE et de l'épargne. Pour se ramener à des évolutions comparables, il faut évaluer le compte 1991 par rapport à un compte 1990 retraité selon des conventions analogues, et choisir des indicateurs adaptés.

Deux indicateurs peuvent être utilisés pour apprécier l'évolution des comptes de la SNCF :

1/ L'excédent brut d'exploitation peut être calculé hors concours exceptionnel de façon à le rendre comparable à celui de 1991.

2/ Plutôt que de se référer à l'épargne, on peut considérer la variation de la valeur nette due à l'épargne et aux transferts en capital (*cf tableau ci-dessous*). Cette notion, définie par anticipation et qui sera présente dans le futur système de compte actuellement en préparation, offre l'avantage de neutraliser autant que possible les effets de la consolidation.

	1990	1991	évolution
	MdF	MdF	%
EBE	17383	14066	-19,1
Concours exceptionnel	2844*	0*	
Subventions hors CE	15352	15872	3,4
EBE hors CE	14539	14066	-3,3
Epargne brute	6553	1742	ns
Variation de valeur nette (-Epargne brute -transfert en capital versé (R79) +transfert en capital reçu (R79) +aide à l'investissement (R71) )	7236	6786	-6,2

\* Les montants retenus pour les subventions et le concours exceptionnel sont ceux des comptes budgétaires.

L'année 1991 marque une évolution favorable pour les comptes de la RATP (tableau 3.8). En dépit d'une légère baisse des trafics, l'ensemble des produits, production et indemnité compensatrice, augmente de 5,2%, ce qui est imputable aux revalorisations tarifaires (dont celle intervenue le 1<sup>er</sup> août 1991). L'évolution de la production, qui comprend les éléments tarifaires au sens strict, est de 4,5%, tandis que les subventions progressent de 6,7%.

Les charges ayant été contenues, la valeur ajoutée gagne 4,9%. En masse, les charges de personnel augmentent de 4,3%, ce qui correspond essentiellement à l'évolution des salaires de 3,9% à effectifs constants. La croissance de l'EBE traduit les évolutions favorables de ces comptes en s'établissant à +11,8%.

L'épargne progresse encore plus vivement. Par ailleurs, les investissements qui avaient notablement augmenté l'année précédente, poursuivent leur progression à un rythme de +13%.

TABLEAU 3.8  
Compte d'exploitation de la RATP

	1988	1989	1990	1991*	1991*
	%	%	%	%	MdF
production	1,8	4,9	10,5	4,5	10,6
CI	-4,0	7,2	11,4	3,3	2,5
VA nette	3,7	4,2	10,2	4,9	8,0
sub. - impôts	2,8	-8,9	0,6	7,5	5,3
rémunérations	2,4	8,9	1,6	4,3	10,4
EBE	6,2	-33,2	28,7	11,8	2,9
intérêts versés	-2,7	-1,8	5,5	-4,6	1,6
épargne brute	20,1	-62,5	84,6	37,8	1,4
FBCF	-12,7	-4,8	46,7	13,0	3,7

Source : Insee (Comptes Nationaux 1991)

Note : \* Compte tenu de la date à laquelle est arrêté le compte provisoire 1991, ces données ont été établies à partir des prévisions budgétaires de la RATP.

TABLEAU 3.9  
Principaux ratios de la RATP en %

	1987	1988	1989	1990	1991
taux de VA	75,0	76,4	75,9	75,7	76,0
taux de marge	44,5	45,5	29,2	34,1	36,4
taux d'épargne	19,5	22,6	8,1	13,6	17,9
intérêts v/EBE	58,7	53,8	79,1	64,8	55,3
taux d'invest.	41,4	34,8	31,8	42,4	45,7
taux d'autofi.	47,2	64,9	25,5	32,1	39,2

Source : Insee (Comptes Nationaux 1991)

Note : Les données sur les subventions en provenance de la comptabilité publique ont été révisées en hausse sur 1988, en baisse sur 1989 et se rapprochent de celles issues des comptes de l'entreprise. L'épargne accuse alors des fluctuations marquées. Par ailleurs, on rappelle que la production n'inclut pas les produits du trafic versés au titre de l'indemnité compensatrice.

Les comptes de la société Air France mettent en évidence un certain redressement en 1991 (tableau 3.10). Avec des pertes de trafic significatives, et en dépit de revalorisations tarifaires, la valeur de la production n'augmente que de 1,2%.

La maîtrise de l'ensemble des charges, consommations intermédiaires réduites de 3,5% et frais de personnel maintenus en francs constants, permet à l'EBE de regagner une partie de ce qui avait été perdu depuis deux ans, même s'il reste d'un ordre de grandeur deux fois inférieur à celui de 1988. L'augmentation des intérêts versés reste vive et le poids des charges financières atteint des niveaux importants.

L'épargne brute qui était devenue négative redevient positive. Ce redressement, de 1 milliard de francs, est proche de celui de la capacité d'autofinancement de la société.

TABLEAU 3.10  
Compte d'exploitation d'Air France

	1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	MdF
production	8,6	11,8	-0,9	1,2	35,6
CI	10,8	25,9	7,7	-3,5	21,8
VA nette	6,2	-3,8	-13,4	9,6	13,8
sub. - impôts	2,5	6,4	16,5	-6,4	-0,5
rémunérations	6,0	8,0	5,7	0,0	10,0
EBE	6,8	-21,7	-54,7	58,4	3,3
intérêts versés	2,6	19,5	63,5	19,9	1,5
épargne brute	16,6	-39,3	ns	ns	0,5
FBCF	189,8	-14,6	-12,0	34,9	4,5

TABLEAU 3.11  
Principaux ratios d'Air France en %

	1987	1988	1989	1990	1991
taux de VA	48,6	47,5	40,9	35,7	38,7
taux de marge	39,3	39,5	32,1	16,8	24,3
taux d'épargne	21,3	23,3	14,7	-5,1	3,3
intérêts v/EBE	11,2	10,8	16,4	59,4	44,9
taux d'invest.	10,7	29,3	26,0	26,4	32,5
taux d'autofi.	198,3	79,7	56,7	-19,5	10,1

Source : Insee (Comptes Nationaux 1991)

Comptes de secteur et comptes de branche  
le cas de la SNCF

Les comptes des Grandes Entreprises Nationales sont établis en optique secteur. Celui-ci se réfère à l'activité principale de l'entreprise, qui, par ailleurs, peut avoir d'autres activités secondaires. Par exemple, la production de la SNCF est de 62,2 milliards de francs, et la production en valeur de la branche de transport ferroviaire est de 45,4 MdF. En effet, la SNCF réalise 72% de sa production au sens des Comptes Nationaux en transport ferroviaire, 13% en Bâtiment-Génie Civil et Agricole (BGCA) au titre de l'autoéquipement, 4% en réparation de matériel au titre du gros entretien, etc.

## Air Inter

En dépit d'une conjoncture encore difficile en début d'année, les comptes d'Air Inter, qui s'étaient dégradés en 1990, se sont redressés en 1991 (tableau 3.12).

D'importantes revalorisations tarifaires ont compensé la dégradation des trafics et même permis à la valeur de la production de progresser de 6,8%.

Une maîtrise stricte des charges obtenue en partie grâce à un ajustement serré de l'offre et en partie grâce à un retour à la normale des prix des carburants, permet ainsi à la valeur ajoutée de gagner 9,1%.

Les rémunérations augmentent de façon très modérée (4,3%) dans un contexte de stabilisation des effectifs. L'EBE regagne ainsi une partie du chemin perdu et s'établit à un niveau à peine inférieur à celui de 1989. L'épargne brute connaît une évolution similaire.

TABLEAU 3.12  
Compte d'exploitation d'Air Inter

	1988	1989	1990	1991	1991
	%	%	%	%	MdF
production	8,6	19,3	11,6	6,8	10,5
CI	18,7	18,5	20,5	5,1	5,8
VA nette	-0,6	20,2	2,1	9,1	4,7
sub. - impôts	6,7	15,3	44,0	15,9	-0,3
rémunérations	11,3	9,6	12,6	4,3	3,4
EBE	-28,2	57,8	-29,1	25,5	1,1
intérêts versés	212,5	144,0	9,0	2,3	0,1
épargne brute	101,5	120,3	-33,6	22,9	1,0
FBCF	479,8	0,7	-8,3	12,5	1,5

TABLEAU 3.13  
Principaux ratios d'Air Inter en %

	1987	1988	1989	1990	1991
taux de VA	52,2	47,7	48,1	44,0	44,9
taux de marge	29,6	21,4	28,1	19,5	22,4
taux d'épargne	7,4	15,1	27,6	18,0	20,3
intérêts v/EBE	1,5	6,6	10,3	15,8	12,8
taux d'invest.	7,0	40,6	34,0	30,6	31,5
taux d'autofi.	106,9	37,2	81,3	58,8	64,2

Source : Insee (Comptes Nationaux 1991)

### comptabilité d'entreprise et Comptabilité Nationale

Si les grandeurs comptables dégagées par la comptabilité d'entreprise et par la Comptabilité Nationale portent parfois les mêmes noms, elles peuvent cependant recouvrir des réalités profondément différentes. Les comptes nationaux procèdent certes de ceux des entreprises mais intègrent une série de modifications conceptuelles et de consolidations comptables exogènes nécessaires pour l'analyse économique. Trois exemples peuvent être cités à cet égard.

Tout d'abord, l'excédent brut d'exploitation (EBE) d'Air France n'est pas le même selon les deux méthodes de calcul. En effet, en Comptabilité Nationale, les charges de personnel au sol à l'étranger ne sont pas prises en compte en rémunération des salariés puisqu'elles contribuent à une production réalisée en dehors du territoire économi-

que, mais en transferts courants. De plus les redevances de crédit-bail ne sont pas reprises en consommation intermédiaire mais en intérêts versés pour la partie intérêts et en compte financier pour la partie amortissement du capital. Cette différence de traitement entraîne une modification de la Valeur Ajoutée et donc le l'EBE. Au total, l'EBE de la Comptabilité Nationale est plus élevé de 1 à 2 milliards.

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

Enfin, le moment d'enregistrement des subventions est celui de la comptabilité budgétaire, les comptes publics étant considérés comme "pilote" par rapport à l'ensemble du système.



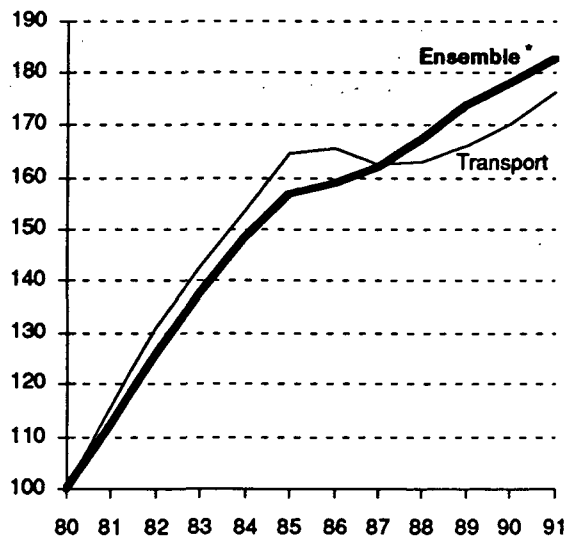
## LES PRIX ET LES COUTS

*En 1991, les prix de la production effective des transports augmentent de 3,4% contre + 2,5% pour le reste de l'économie. Le prix relatif des transports par rapport à l'ensemble de l'économie augmente donc pour la première fois depuis cinq ans. Cette évolution résulte surtout d'une forte hausse des prix des transports aériens de l'ordre de 9,2%, et d'une hausse plus modérée des activités annexes de l'ordre de 3,3%. Seuls les prix du transport maritime diminuent pour la deuxième année consécutive. Les prix du transport routier de marchandises n'augmentent plus que de 0,6% en 1991, après une hausse sensible en 1990 (+3,9%).*

### LES PRIX DES TRANSPORTS EN 1991

Contrairement à 1990, ce sont surtout les prix de la valeur ajoutée des transports qui augmentent: +3,8% en 1991 contre 2,0% en 1990. En revanche les prix des consommations intermédiaires continuent de progresser mais à un rythme plus lent: +3,0% en 1991 contre 3,3% en 1990. Ce ralentissement provient de la quasi-stabilité des prix de l'énergie en 1991 (+0,8%) contrastant avec les années précédentes, où ils avaient progressé de presque 15% en deux ans.

GRAPHIQUE 4. 1  
Indice base 100 en 1980 du prix de la production des transports et des branches marchandes



Source : Insee, OEST  
\* ensemble des branches marchandes.

TABLEAU 4. 1  
Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des CI de la branche "transports" en %

	1987	1988	1989	1990	1991
CI transport	-0,3	0,4	4,3	3,3	3,0
dont énergie T05	-6,0	-4,4	8,6	5,8	0,8
VA transport	-2,8	0,3	0,4	2,0	3,8
Pr. transport	-1,8	0,4	2,0	2,6	3,4
Total des branches marchandes	2,0	3,0	4,0	2,6	2,5

Source : Insee

#### Le partage "volume-prix" dans les transports en Comptabilité Nationale

Plusieurs possibilités s'offrent au comptable national pour apprécier les évolutions des prix des transports. On peut d'abord se référer aux tarifs. Certains transports de voyageurs font partie de la liste des services observés dans le cadre de l'établissement des indices de prix à la consommation.

Pour le transport de marchandises, on dispose d'indices de produit moyen mais cette solution ne tient pas toujours compte des modifications de structure des trafics.

Aussi, des indices annuels couvrant le champ de la branche "Transports Routiers de Marchandises" ont été calculés depuis 1983 par l'OEST à partir de l'enquête TRM. Ils ont été utilisés pour le partage volume-prix en comptabilité nationale (avec possibilité d'arbitrer avec d'autres statistiques telles les évolutions du chiffre d'affaires ou des trafics car ces indices sont moins fiables en zone courte).

La SNCF calcule aussi depuis 1987 un indice de prix implicite qui tient compte des modifications de structures. Voies Navigables de France le faisait entre 1983 et 1987 mais ce calcul n'a pu être poursuivi. Enfin, le partage "volume-prix" dans le transport maritime est mal connu.

## Les transports de marchandises

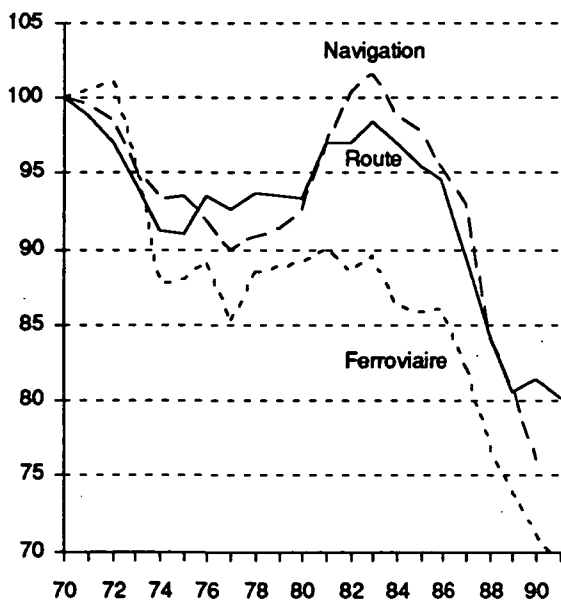
A l'opposé de l'ensemble de la branche, les prix des transports de marchandises sont orientés à la baisse depuis 1987. Celle-ci semble stoppée depuis deux ans pour les transports routiers alors que les produits moyens du transport ferroviaire diminuent encore de 1,2% en 1991.

TABLEAU 4.2  
Evolution des prix des transports terrestres de marchandises en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Transport routier de marchandises					
ensemble	-3,6	-3,0	-0,6	3,9	0,6
dont zone longue	-4,1	-3,5	-1,0	2,4	1,3
Transports ferroviaires					
produit moyen	-2,7	-3,6	0,0	-1,0	-1,2
prix implicite	-2,0	-2,6	1,7	0,0	...
Navigation intérieure					
produit moyen	-2,5	-6,8	0,0	-3,3	...

Source : OEST, SNCF, Voies Navigables de France

GRAPHIQUE 4.2  
Evolution des prix des transports de marchandises par rapport au prix de la production des branches marchandes base 100 en 1970



Les prix des transports routiers de marchandises augmentent légèrement en 1991 (de l'ordre de 0,6%) après la forte hausse enregistrée en 1990 (+3,9%). Commencée avec la guerre du Golfe, cette hausse a permis de suivre partiellement l'évolution des coûts de transport contrairement aux années précédentes où les prix des transports routiers de marchandises avaient chuté de -7% entre 1987 et 1989 alors que les prix des facteurs de production avaient progressé de 3,6% selon l'indice de coût de la Direction des Transports Terrestres.

Les prix de la zone longue augmentent en 1991 (1,3%) davantage que ceux de la zone courte qui baissent légèrement.

Pour le trafic intérieur, l'accroissement du volume de trafic (+1,5% au total en tonnes-kilomètre) est le fait des transports en zone longue et pas du tout de ceux de la zone courte qui régressent de plus de 1% en tonnes-kilomètre. L'évolution de la consommation des ménages semble donc avoir pesé à la fois sur le volume de transport en zone courte et sur les prix de ces transports (qui sont surtout de la "distribution").

En international, l'évolution du trafic en volume ayant été particulièrement favorable (+3,4% en tonnes-kilomètre) et les prix augmentant également, les chiffres d'affaires sont en nette hausse.

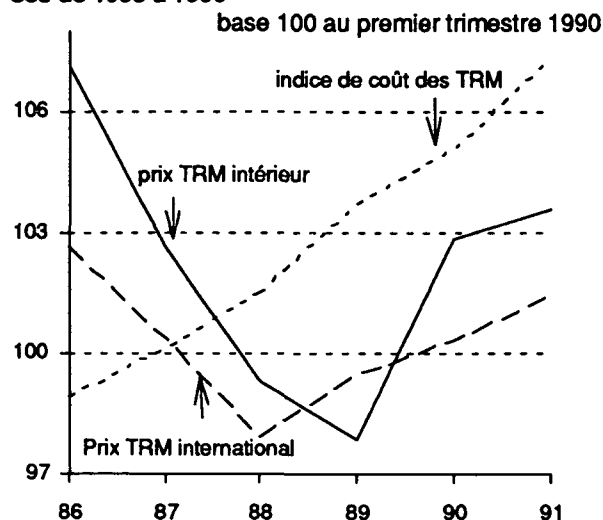
Par ailleurs, les véhicules de plus de 17 tonnes de charge utile, pour la deuxième année consécutive, bénéficient d'une amélioration de leurs prix grâce à une demande accrue de transport à longue distance.

TABLEAU 4.3  
Evolution des prix des transports routiers de marchandises en %

	1987	1988	1989	1990	1991
tout véhicule					
ensemble	-3,6	-3,0	-0,6	3,9	0,6
intérieur	-4,2	-3,2	-1,5	5,1	0,4
international	-2,2	-2,4	1,5	0,9	1,2
dont véhicules de plus de 17 tonnes					
ensemble	-4,4	-2,9	-0,8	2,6	1,0
intérieur	-4,8	-3,6	-1,9	3,9	0,6
international	-3,4	-1,3	1,6	-0,1	2,1
zone longue tout véhicule					
ensemble	-4,1	-3,5	-1,0	2,4	1,3
intérieur	-4,9	-4,3	-2,1	3,0	1,3
international	-2,4	-2,2	1,2	1,4	1,3
dont véhicules de plus de 17 tonnes					
ensemble	-5,0	-3,2	-1,0	0,9	1,5
intérieur	-5,7	-4,5	-2,3	1,1	1,1
international	-3,7	-1,0	1,2	0,5	2,1

Source : OEST

GRAPHIQUE 4.3  
Indices des prix du transport routier de marchandises de 1986 à 1990



### Le mouvement des prix du transport de marchandises

Pour les transports routiers, la source statistique est l'enquête TRM de l'OEST qui recense les transports de marchandises en relevant pour chaque trajet sondé ses caractéristiques physiques (nature de la marchandise transportée, origine et destination, distance en charge, facture HTVA, type de véhicule-porteur). La méthode retenue est décrite dans la seconde partie de ce rapport (voir l'annexe 4).

S'agissant du transport ferroviaire, la SNCF calcule un indice de volume du trafic de marchandises correspondant à une évolution des recettes de l'année (n) au prix de l'année (n-1). Cet indice est calculé à partir de la variation de produit moyen par type de marchandises transportées, catégories d'acheminement et types de wagons.

Pour la navigation fluviale, on publie un indice de produit moyen à la tonne-km, le calcul d'un indice de prix implicite n'ayant pas pu être poursuivi depuis 1987.

### Le transport maritime

En 1991, les prix du transport maritime ont été orientés à la hausse, après la forte dégradation observée en 1990 (tableau 4.4). Cependant, si les prix se sont redressés au premier semestre, ils ont nettement reculé au second. Ce mouvement de repli et la diminution de la demande expliquent dans une large mesure les difficultés rencontrées par la quasi totalité des armements mondiaux au cours de cette fin d'année.

La hausse des prix de construction des navires se poursuit, soutenue par une forte demande et une quasi-saturation de l'ensemble des chantiers mondiaux. Cependant, le mouvement de commandes massives, qui avait eu pour origine une remontée des taux de fret, tend à se réduire, alors que les diminutions des taux font apparaître des problèmes de financement des constructions neuves, en raison du différentiel croissant entre les évolutions des prix des navires et celles des affrètements.

TABLEAU 4.4  
Éléments sur les prix du transport maritime

	1987	1988	1989	1990	1991
lignes régulières	79,8	80,9	83,8	75,4	79,2
conteneurs	76,2	80,6	83,3	66,3	70,7
base 100 en 1985					
Vrac sec :					
- affrètement à temps					
base 100 en 1971	218,8	322,0	336,9	330,6	334,1
- affrètement au voyage					
base 100 en 1966	174,3	194,9	203,5	197,8	204,5
prix des navires (en million de dollars courants)					
- pétroliers (*)	54,0	73,0	82,0	86,0	90,0
- vraquiers (**)	30,0	39,0	44,0	46,0	50,0

Sources : lignes régulières, Ministère des Transports Allemand  
Vrac sec et prix : Lloyd's Ship Manager

Notes : (\*) 250 000 TPL (produits)  
(\*\*) 120 000 TPL

### Les transports collectifs de voyageurs

La revalorisation des tarifs des transports publics de voyageurs est plus importante en 1991 qu'en 1990: elle atteint 4,5%, alors que la hausse générale des prix de détail n'est que de 3,1% pour la même période (tableau 4.5). Cette revalorisation est commune à tous les types de transports collectifs et entraîne une hausse du prix relatif des transports publics de 1,4%.

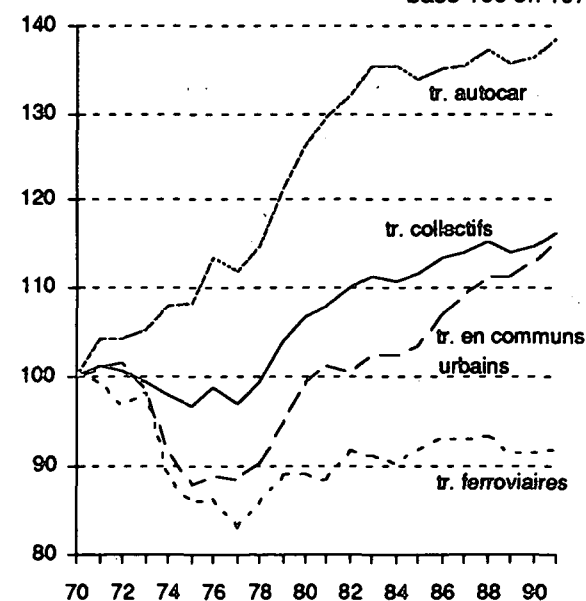
Ce sont surtout les transports en communs urbains (5,0%) et les transports par autocar (4,7%) qui alimentent la hausse. La hausse du prix relatif des transports en communs urbains, qui s'est accélérée au milieu des années 1980, marque la volonté des pouvoirs publics d'accroître la part des usagers dans le financement des transports urbains (graphique 4.4). Les tarifs des transports ferroviaires ont augmenté plus modérément (+ 3,7%).

TABLEAU 4.5  
Évolution des prix à la consommation des transports collectifs et de l'ensemble en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Transports publics	3,7	3,7	2,5	3,9	4,5
dont :					
Tr. en communs	5,1	4,8	3,3	4,8	5,0
Tr. ferroviaires	3,1	2,8	1,8	3,1	3,7
Tr. par autocar	3,3	3,9	2,5	3,8	4,7
total des produits (prix de détail)	3,1	2,7	3,5	3,4	3,1
Prix relatif des transports	0,6	1,0	-1,0	0,5	1,4

Source : Insee

GRAPHIQUE 4.4  
Évolution des prix relatifs des transports collectifs base 100 en 1970



Source : Insee

## LES COÛTS

Pour 1991, l'évolution des coûts dans le transport routier de marchandises à grande distance présentée ici est basée sur l'actualisation de l'enquête "coûts" de la Direction des Transports Terrestres (1).

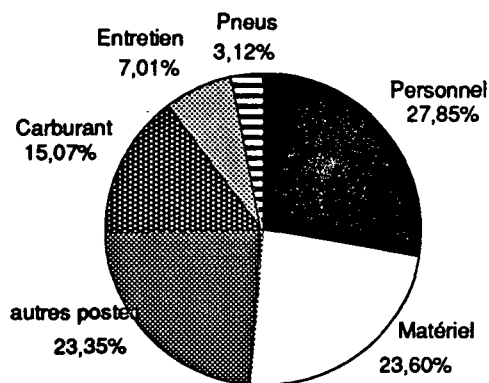
Pour un véhicule standard de 40 tonnes de PTR, les coûts à kilométrique constant ont augmenté de 1,2% du 31 décembre 1990 au 31 décembre 1991, soit un coût de 6,59 francs au véhicule-km.

En fait, cette évolution très faible résulte de tendances très variées des différentes rubriques qui composent un coût de transport routier.

Premier poste, les frais de personnel au kilomètre ont augmenté de 3,7% (2). Les salaires continuent d'évoluer à un rythme voisin de l'inflation. Les taux des charges sociales ont légèrement diminué, mais le plafond moyen annuel a augmenté de 5,2%.

Graphique 4.5

Répartition des différents postes dans le coût au kilomètre d'un transport routier à grande distance



Les coûts d'achats et de renouvellement du matériel de transport (prix catalogue) augmentent respectivement de 6,9% et de 8,0%. Le matériel moteur neuf a retrouvé un rythme important de hausse (9,6%) après un léger fléchissement en 1990. Les améliorations techniques (freinage ABS) entraînent un surcoût qui se fera sentir surtout en 1992. Le prix du matériel remorqué est stable en 1991 (3).

L'évolution la plus spectaculaire concerne la baisse de prix des carburants qui est estimée à 14% en glissement sur 12 mois (4). Les carburants ne représentent plus que 15% du total des coûts d'un transport en zone longue, contre 17,7% en décembre 1990.

Les charges non affectables ont progressé de 3%, ce qui porte leur poids dans le total des coûts à 16,3% (elles sont indexées sur l'indice des prix à la consommation).

Les assurances baissent de 3,6% grâce à la diminution du poids des taxes à la suite de l'application de la loi de finances pour 1991 qui a réduit (à partir du 1er juillet) la taxe sur les contrats d'assurance des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTR de 18% à 9%.

Les péages, stables depuis 1989, ont fortement augmenté en août 1991 (+ 8% en glissement au 31 décembre). Ils ont un poids de 3,9% dans les coûts.

Notes : (1) Les structures de coûts tirées de l'Enquête Annuelle d'Entreprise n'ont pu être calculées à temps du fait de retards dans l'exploitation de l'enquête. L'enquête coût de la DTT se fait à kilométrage constant pour 1991, seules les données définitives prendront en compte l'évolution du kilométrage. En 1989 et 1990, le kilométrage annuel était respectivement de 114 147 km et de 109 505 km.

(2) L'an dernier, les charges sociales avaient baissé.

(3) Rappelons qu'il s'agit des évolutions de tarifs officiels des constructeurs et non des prix commerciaux réellement pratiqués avec ristournes, qui eux augmentent plus faiblement et ont une incidence sur le coût moyen au kilomètre d'environ 0,60 francs.

(4) En moyenne annuelle, la baisse est plus faible (-3%).

Tableau 4.6

Evolution en glissement au 31 décembre du coût au kilomètre d'un transport routier de 40 t. à grande distance en %

Rubriques	évolution du coût			part dans le coût de transport au kilomètre	
	1990 à kilométrage réel	1990 à kilométrage constant	1991	1990	1991
Achat Matériel	5,9	10,4	6,9	4,8	5,1
Personnel	-1,2	3,0	3,7	27,2	27,9
Assurances	1,1	5,4	-3,6	3,3	3,2
Renouvellement du matériel	4,5	8,8	8,0	17,3	18,5
Carburant	5,2	9,7	-14,0	17,7	15,1
Pneumatiques	4,5	8,9	2,7	3,1	3,1
Entretien	-4,1	-0,1	3,7	6,8	7,0
Péages	10,2	14,8	8,0	3,7	3,9
Charges non affectables	-1,9	2,2	3,0	16,0	16,3

Source : Direction des Transports Terrestres

Note : La première colonne n'est pas directement comparable aux deux suivantes. En 1990, le kilométrage moyen a augmenté de 4,2%. L'évolution 1991, source DTT, est encore inconnue.

## LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

*Le volume des dépenses de transport des ménages a baissé de 4,3% en 1991, alors qu'il progressait encore de 1,7% en 1990. Entre ces deux années, la progression du volume total de la consommation des ménages a ralenti de moitié (1,3% contre 2,6% en 1990). Cette baisse des dépenses de transport est due essentiellement aux achats de véhicules (-10,8% contre +1,2% en 1990). Mais les achats de services de transports au sens strict - dépenses d'utilisation et transports collectifs - ont également diminué, ce qui n'était pas arrivé depuis dix ans. Le tourisme, dont le contenu en transport est élevé, connaît lui aussi un léger tassement de sa progression qui reste malgré tout supérieure à 5%.*

### LA CONSOMMATION

#### Baisse de la consommation de transport

En 1991, le volume de la consommation de transports des ménages a baissé sensiblement (tableau 5.1). Comme l'année précédente, la consommation finale totale des ménages a augmenté plus rapidement que sa composante transports. Du fait de la forte sensibilité des achats de véhicules à la conjoncture générale, la consommation de la fonction transport connaît des fluctuations amplifiées et décroît plus fortement que l'ensemble en phase de ralentissement conjoncturel. La forte baisse des achats de véhicules (-10,8% en volume) intervient après une phase de croissance entamée en 1986 (graphique 5.1). Malgré la nouvelle baisse du taux de TVA en septembre 1990 (tableau 5.2), les immatriculations de voitures neuves ont reculé de 12%.

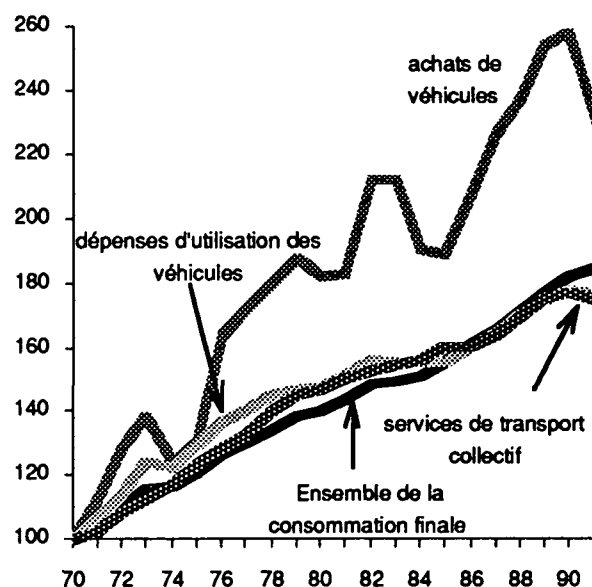
**TABLEAU 5. 1**  
Evolution en volume de la consommation de transports

	1988r	1989r	1990r	1991p	1991p
	%	%	%	%	niveau
Achats de véhicules	5,1	7,0	1,2	-10,8	155
Dép. d'utilisation	3,2	2,2	2,1	-1,7	345
Tr. collectifs	3,9	3,2	1,3	-1,5	88
<b>Ens. transport</b>	<b>3,8</b>	<b>3,7</b>	<b>1,7</b>	<b>-4,3</b>	<b>588</b>
<b>Cons. finale</b>	<b>3,1</b>	<b>3,1</b>	<b>2,6</b>	<b>1,3</b>	<b>4067</b>

Source : Insee

Notes : L'analyse par fonction de la consommation des ménages met en évidence la finalité des opérations effectuées. Les dépenses de transports des ménages en transport incluent l'achat d'automobiles. L'évolution en volume est aux prix de l'année précédente (n-1). Le niveau est aux prix courants.

**GRAPHIQUE 5. 1**  
Evolution des principales composantes de la fonction transport en volume



Note : Sauf mention contraire, tous les volumes sont ici évalués aux prix de 1980.

**TABLEAU 5. 2**  
Evolution du taux de TVA sur les voitures particulières et commerciales neuves

date	taux de TVA
Avant septembre 1987	33,3%
Septembre 1987	28,0%
Septembre 1989	25,0%
Septembre 1990	22,0%
Avril 1992	18,6%

## Les dépenses d'utilisation des véhicules

Malgré une évolution des prix proche de celle de l'ensemble des biens de consommation, les dépenses d'utilisation des véhicules ont reculé en 1991, pour la première fois depuis 1983 (tableau 5.3). La hausse des dépenses en carburant est faible, les prix ayant été quasiment stables et la progression des trafics ayant été modérée par la crise du Golfe (malgré la poursuite de la désésialisation du parc). Les dépenses de "péages, parkings, locations, auto-écoles" conservent une croissance forte, bien que ralentie (tableau 5.4 et graphique 5.2). La décroissance des dépenses d'assurances qui correspond en fait à une hausse des indemnités versées par les assurances aux ménages, pourrait s'expliquer par la recrudescence des vols de voitures (voir note en bas du tableau 5.4).

TABLEAU 5.4

Evolution en volume des dépenses d'utilisation  
niveau en milliards de francs (prix courants)

	1988 %	1989 %	1990 %	1991 %	1991 niveau
Pneus, réparations	3,6	2,9	1,9	-1,4	159,3
Carburants	3,3	1,0	1,5	0,8	142,8
Péages, locations	9,2	9,5	6,1	4,5	26,8
Assurances	-5,4	-1,9	3,5	-28,6	15,9
Ensemble	3,2	2,2	2,1	-1,7	345

Source : Insee

Notes : Volumes aux prix N-1, niveau en prix courant.

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

GRAPHIQUE 5.2

Evolution des composantes des dépenses d'utilisation de véhicule

volume, base 100 en 1970

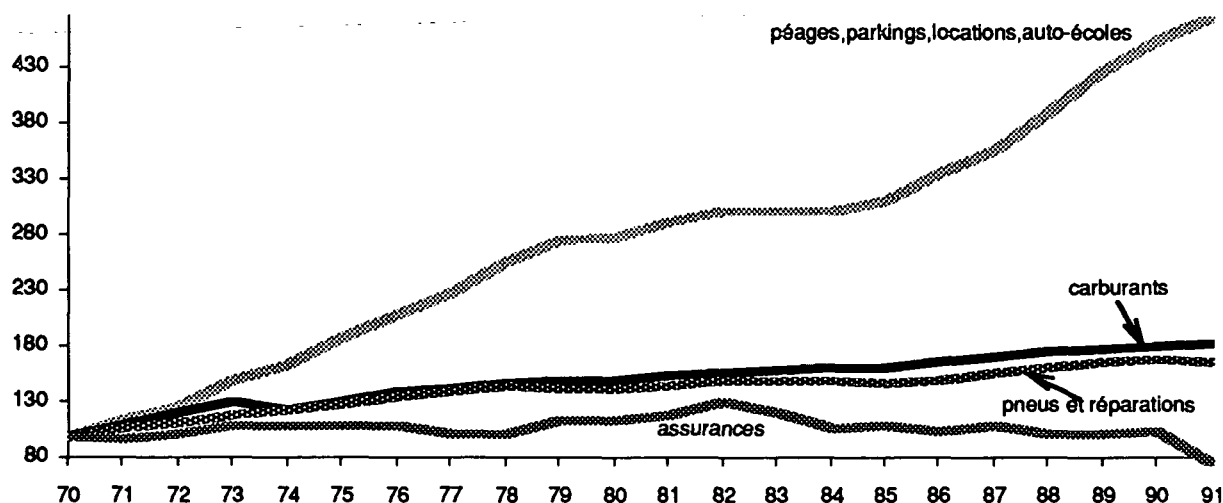


TABLEAU 5.3

Evolution des principales composantes de la fonction transport

en milliards de francs

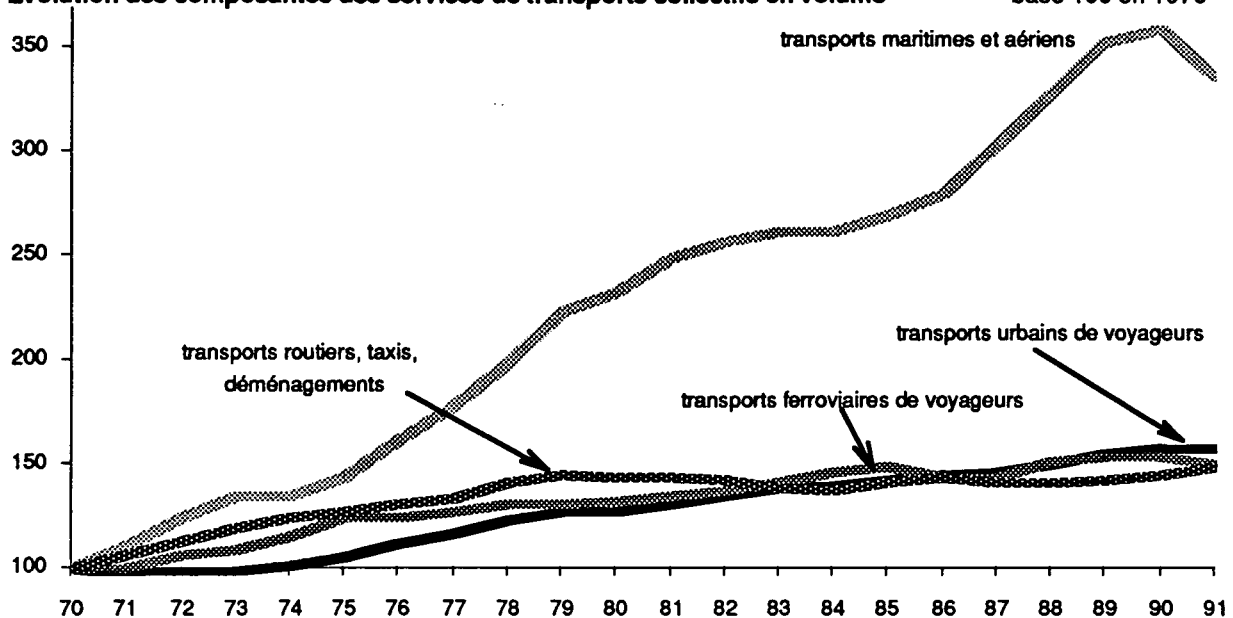
	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Consommation finale</b>	<b>1898</b>	<b>2190</b>	<b>2424</b>	<b>2639</b>	<b>2858</b>	<b>3050</b>	<b>3236</b>	<b>3430</b>	<b>3664</b>	<b>3883</b>	<b>4067</b>
valeur base 100 année n-1	115,4	115,4	110,7	108,9	108,3	106,7	106,1	106,0	106,9	106,0	104,8
volume base 100 année n-1	102,1	103,4	100,9	101,0	102,3	103,7	102,7	103,1	103,1	102,6	101,3
prix base 100 année n-1	113,0	111,6	109,7	107,8	105,9	102,8	103,3	102,9	103,6	103,3	103,4
<b>Consommation transport</b>	<b>288,1</b>	<b>344,5</b>	<b>378,1</b>	<b>399,8</b>	<b>432,4</b>	<b>450,3</b>	<b>490,0</b>	<b>520,9</b>	<b>564,9</b>	<b>593,0</b>	<b>587,9</b>
valeur base 100 année n-1	115,9	119,5	109,8	105,7	108,2	104,1	108,8	106,3	108,5	105,0	99,1
volume base 100 année n-1	101,9	106,0	100,0	97,4	100,2	104,2	104,4	103,8	103,7	101,7	95,7
prix base 100 année n-1	113,8	112,7	109,7	108,5	107,9	99,9	104,2	102,4	104,6	103,2	103,6
<b>Achats de véhicules</b>	<b>74,2</b>	<b>94,7</b>	<b>102,8</b>	<b>99,8</b>	<b>105,8</b>	<b>124,6</b>	<b>140,1</b>	<b>149,5</b>	<b>165,1</b>	<b>168,8</b>	<b>154,8</b>
valeur base 100 année n-1	111,9	127,6	108,5	97,1	106,0	117,7	112,5	106,7	110,4	102,3	91,7
volume base 100 année n-1	100,6	115,9	100,0	89,7	99,5	110,0	108,9	105,1	107,0	101,2	89,2
prix base 100 année n-1	111,2	110,1	108,4	108,3	106,5	107,1	103,3	101,5	103,2	101,0	102,9
<b>Dépenses d'utilisation</b>	<b>171,3</b>	<b>199,9</b>	<b>219,6</b>	<b>239,3</b>	<b>260,4</b>	<b>257,2</b>	<b>278,8</b>	<b>296,1</b>	<b>320,4</b>	<b>339,5</b>	<b>344,9</b>
valeur base 100 année n-1	117,7	116,7	109,9	109,0	108,8	98,7	108,4	106,2	108,2	106,0	101,6
volume base 100 année n-1	102,3	102,8	99,8	100,2	100,0	102,9	103,0	103,2	102,2	102,1	98,3
prix base 100 année n-1	115,0	113,4	110,1	108,8	108,9	95,9	105,3	102,9	105,8	103,8	103,4
<b>Serv. transport collectif</b>	<b>42,6</b>	<b>49,8</b>	<b>55,8</b>	<b>60,7</b>	<b>66,2</b>	<b>68,5</b>	<b>71,1</b>	<b>75,3</b>	<b>79,5</b>	<b>84,7</b>	<b>88,2</b>
valeur base 100 année n-1	116,0	117,0	111,9	108,8	109,0	103,6	103,7	105,8	105,7	106,6	104,1
volume base 100 année n-1	102,3	101,8	100,9	101,0	102,6	100,1	101,8	103,9	103,2	101,3	98,5
prix base 100 année n-1	113,3	115,0	110,8	107,7	106,3	103,5	102,0	101,9	102,4	105,2	105,7

Source : Insee, les niveaux sont exprimés en prix courants.

GRAPHIQUE 5.3

Evolution des composantes des services de transports collectifs en volume

base 100 en 1970



Les dépenses de transports collectifs

Pour la seconde année consécutive, la hausse des prix des transports collectifs a été supérieure à la hausse des prix de détail. C'est la première fois depuis 1970 que les dépenses en transports collectifs baissent.

Ce recul est particulièrement marqué en transport aérien et maritime, fonction la plus touchée par la crise du Golfe, - 6,3% en volume (tableau 5.5). Il a été d'autant plus accentué que les prix augmentaient de 9,8%, contribuant ainsi à diminuer la demande. L'ampleur de la hausse des prix des transports urbains (+ 6%) s'explique en partie par la volonté d'augmenter la part des usagers pour le financement.

Seules les dépenses de transports privés (taxis, déménagement, transport routier..) augmentent en volume.

TABLEAU 5.5

Evolution de la consommation de transport collectif niveau en milliards de francs

	1988r	1989r	1990r	1991p	1991p
	%	%	%	%	niveau
tr. ferroviaires	5,3	1,3	0,2	-2,2	26,7
tr. urbains	2,3	3,3	1,8	0,0	16,6
autres	-0,4	1,3	1,6	2,8	23,3
tr. aériens, marit.	8,1	7,7	1,8	-6,3	21,6
<b>Ensemble</b>	<b>3,9</b>	<b>3,2</b>	<b>1,3</b>	<b>-1,5</b>	<b>88,2</b>

Source : Insee

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

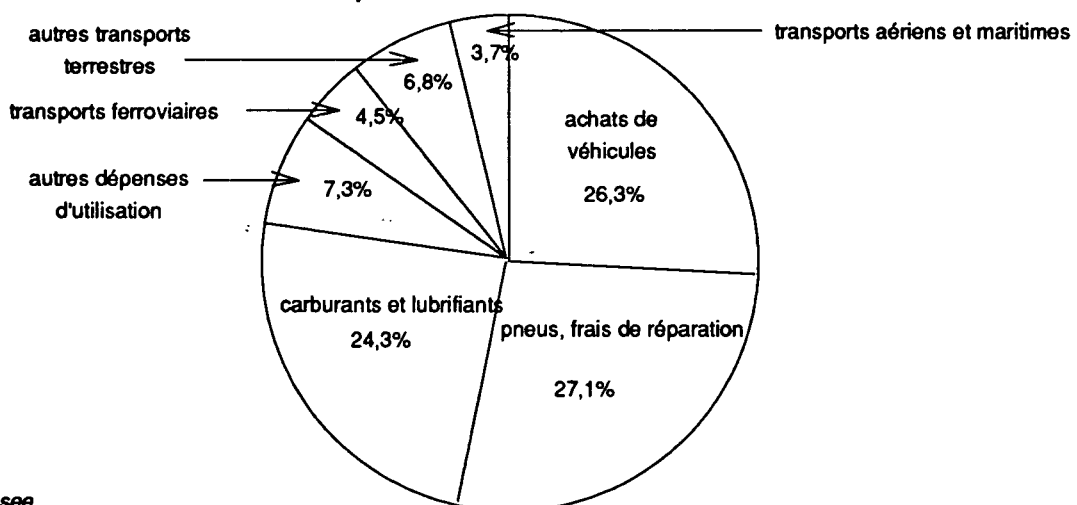
Volumes aux prix N-1, niveau en francs courants.

Globalement, la part des transports collectifs dans les dépenses de transport des ménages (15%) a toutefois augmenté, en raison de la baisse encore plus forte des dépenses d'achat de véhicules (graphique 5.4).

GRAPHIQUE 5.4

Structure de la consommation de transport en valeur en 1991

en %



Source : Insee

## Les coefficients budgétaires

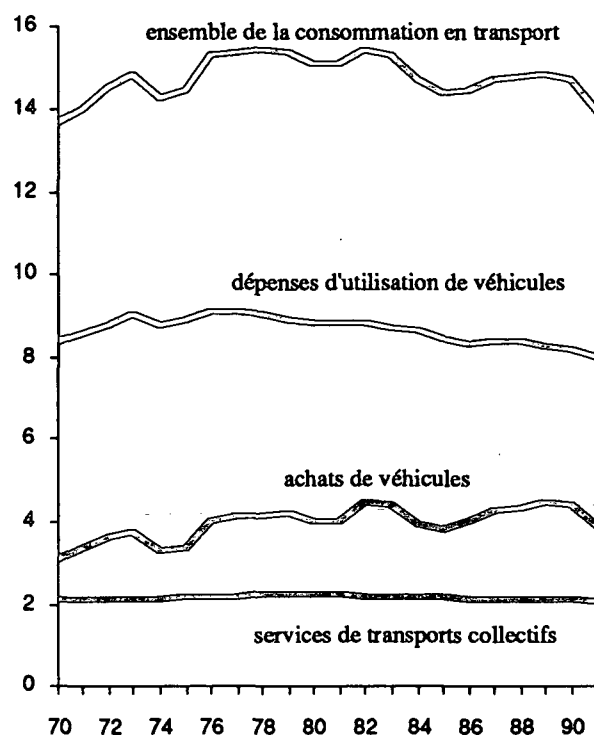
Le coefficient budgétaire en transport rapporte la consommation de transport par les ménages à leur consommation totale. Ces consommations, calculées par la comptabilité nationale, diffèrent des dépenses effectuées réellement par les ménages. Par exemple, la comptabilité nationale prend en compte les compensations pour réduction tarifaire dans les dépenses des ménages.

Après trois creux, les crises de 1973 et de 1979 et le plan de stabilisation de 1983, le coefficient budgétaire en transport a connu une nouvelle baisse en 1991 (graphique 5.5). Son niveau en volume est ainsi quasiment revenu à celui de 1970 (tableau 5.7). Par contre, du fait d'une hausse des prix supérieure à l'inflation, la part des transports dans la consommation finale des ménages a augmenté de près de 2 points depuis 1970 (tableau 5.6). Les deux postes les plus fluctuants sont les achats de véhicules et les consommations de carburants. Face à un marché essentiellement de renouvellement, les ménages peuvent toujours accélérer ou retarder leurs achats de véhicules en fonction de la conjoncture. La consommation de carburant est affectée d'une part par l'évolution du revenu des ménages, d'autre part par le prix relatif du baril (chocs pétroliers).

Note : L'enquête Budget de famille fournit une autre approche du coefficient budgétaire (voir rapport 1990).

GRAPHIQUE 5.5

Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport en "prix de 1980" en %, base 100 en 1970



Source : Insee

TABLEAU 5.6

Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport "en valeur"

en %

	1970	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Achats de véhicules</b>	2,9	4,2	4,0	3,9	4,3	4,2	3,8	3,7	4,1	4,3	4,4	4,5	4,3	3,8
<b>Dépenses d'utilisation</b>	7,5	8,7	8,8	9,0	9,1	9,1	9,1	9,1	8,4	8,6	8,6	8,7	8,7	8,5
carburants	3,5	4,2	4,4	4,5	4,5	4,4	4,5	4,5	3,8	3,7	3,6	3,6	3,6	3,5
pneus, réparations	3,2	3,6	3,6	3,6	3,7	3,6	3,6	3,5	3,5	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9
autres dépenses	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	1,1
<b>Service de tr. collectif</b>	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
tr. ferroviaire	0,9	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
autres transports terrestres	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
maritime aérien	0,3	0,5	0,4	0,4	0,5	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Ensemble</b>	12,6	15,1	15,1	15,2	15,7	15,6	15,1	15,1	14,8	15,1	15,2	15,4	15,3	14,5

TABLEAU 5.7

Evolution des coefficients budgétaires de la fonction transport "en volume"

en %

	1970	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Achats de véhicules</b>	3,1	4,2	4,0	4,0	4,5	4,4	3,9	3,8	4,0	4,3	4,3	4,5	4,4	3,9
<b>Dépenses d'utilisation</b>	8,4	8,9	8,8	8,9	8,8	8,7	8,6	8,4	8,4	8,4	8,4	8,3	8,2	8,0
carburants	4,1	4,4	4,4	4,4	4,3	4,3	4,4	4,3	4,3	4,2	4,2	4,1	4,1	4,1
pneus, réparations	3,5	3,6	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,3	3,2
autres dépenses	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8
<b>Service de tr. collectif</b>	2,1	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	2,1	2,0
tr. ferroviaire	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6
autres transports terrestres	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
maritime aérien	0,2	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
<b>Ensemble</b>	13,7	15,4	15,1	15,1	15,5	15,4	14,8	14,4	14,5	14,7	14,8	14,9	14,7	13,9

Source : Insee



## LE TOURISME

### Baisse de la consommation en transport

Les grandes tendances de 1990 se sont confirmées en 1991, bien qu'avec de légères différences.

Les bonnes performances globales du tourisme français sont attestées par la progression de 9% des recettes du poste voyages de la balance des paiements (en hausse de 5,3 milliards de francs en 1991). Le montant de la consommation touristique intérieure s'élève à 480 milliards de francs en 1991 (tableau 5.8). Les recettes imputables aux pays communautaires sont en hausse très sensible : 45% des recettes totales pour les neuf premiers mois de l'année 1991 contre 43,5% sur la même période de 1990. Mais les résultats de certaines entreprises tournées vers l'organisation de voyages à l'étranger ont été médiocres.

Malgré ces bons résultats d'ensemble, l'année 1991 a été marquée pour le tourisme par la guerre du Golfe. En particulier, cela a induit un ralentissement de la croissance de la consommation touristique intérieure. Elle a augmenté de 4,6% en 1991 contre 5,3% en 1990, ce qui, relativement aux résultats économiques globaux, reste une bonne performance. Ce ralentissement de la consommation touristique intérieure est en partie imputable au tourisme étranger en France. La crise du Golfe et, plus généralement, la conjoncture économique mondiale a entraîné un ralentissement du tourisme étranger, malgré la dépréciation du franc vis-à-vis de certaines monnaies étrangères (tableau 5.10). En contrepartie, ces éléments ont dissuadé les français de se rendre à l'étranger (tableau 5.11).

Globalement, on note une stabilité des vacances d'été dans l'hexagone. Après deux années de crise, la saison d'hiver a été bonne.

**TABLEAU 5.8**  
Principaux agrégats de consommation touristique en milliards de francs courants

	1980	1985	1989	1990	1991p
T0- cons. activités caractéristiques	58,2	115,5	153,0	161,6	170,0
T1- cons. liée aux séjours	117,5	223,6	282,1	297,1	312,0
T2- Cons. touris. intérieure	185,2	351,6	435,6	456,8	480,0
T3- Cons. touris. et para-touristique	232,4	442,1	553,4	588,3	621,0

Source : Ministère du Tourisme ("Lettre de l'Observatoire économique" - janvier 1992)

Note : T0 mesure la consommation par les touristes français et étrangers des produits de l'industrie touristique : hôtels-café-restaurants, loisirs touristiques, services d'organisation de voyages. T1 est la somme de T0 et des autres dépenses des touristes liées aux séjours. T2 est l'ensemble des dépenses des touristes. T3 regroupe T2 et la consommation des excursionnistes et de la clientèle locale auprès de l'industrie touristique. Pour plus de précisions, voir la brochure "Le compte du tourisme" éditée par le Ministère du Tourisme. En 1990, la structure des dépenses des touristes (456,8 MdF) est (en MdF) : T0: 161,6; Transports: 133; Consommation non marchande: 8,6; Consommation auprès des activités non caractéristiques: 135,5; Autres dépenses: 18,1.

### Los diferentes tipos de séjour turístico

On compte comme "touriste" toute personne en déplacement hors de sa résidence habituelle pour une durée d'au moins 24 heures (ou une nuit) et de trois mois au plus, pour l'un des motifs suivants :

- agrément (vacances et séjours de fin de semaine)
- santé (thermalisme, thalassothérapie)
- missions ou réunions de toutes sortes (congrès, séminaires, pèlerinages, manifestations sportives, ...)
- déplacements professionnels
- voyages scolaires.

Motif	Durée : 24 h	3 nuits	4 nuits à 3 mois	4 mois
Agrément		Court séjour d'agrément	Vacances	
Santé		Tourisme de santé		
Réunions, affaires		Tourisme d'affaires		
Scolaire	Tourisme scolaire			
	Excursionniste	Touriste		
	Visite			

**TABLEAU 5.9**  
Evolution des arrivées hôtelières par nationalité

	1988	1989	1990	88/88	89/89
	en millions			%	%
Allemagne	3,4	3,8	3,9	18	4
Belgique, Lux	1,5	1,6	1,7	7	3
Espagne	1,0	1,3	1,4	44	7
GB-Irlande	3,5	4,6	4,9	39	5
Italie	2,2	3,0	3,1	41	5
Pays-Bas	1,3	1,3	1,3	-1	-1
USA	1,8	2,3	2,5	40	7
Japon	0,8	1,3	1,3	63	1
Total Etrangers	19,5	24,3	25,8	32	6
Total Français	44,5	45,6	47,8	7	5
Ensemble	64,0	69,9	73,6	15	5

Source : Ministère du Tourisme

**TABLEAU 5.10**  
Evolution des principales devises intéressant le tourisme français en moyenne annuelle

	1989	1990	1991
Dollar	6,38	5,44	5,64
Livre	10,44	9,66	9,94
DM	3,39	3,36	3,40
YEN (100)	46,2	37,5	41,9

Source : Ministère du Tourisme

**TABLEAU 5.11**  
Vacances des français à l'étranger en millions de nuitées

	1980	1985	1989	1990	1991p
Vacances ETE	120,1	137,7	160,2	148,6	146,2
Vacances HIVER	28,4	30,6	37,9	36,2	31,8
Total vacances	148,5	168,3	198,1	184,8	178,0

Source : Ministère du Tourisme

## MOTORISATION ET UTILISATION

Le parc des véhicules particuliers des ménages a presque doublé entre 1972 (12 millions) et 1991 (23,8 millions). L'évolution du nombre d'immatriculations, suivant en cela les achats, est fortement cyclique (*graphique 5.6*). Les immatriculations ont atteint un sommet en 1990 et ont fortement chuté en 1991.

TABLEAU 5.12

Taux d'équipement des ménages en automobiles en %

	1987	1988	1989	1990	1991
Ensemble	75,1	74,8	74,9	75,5	77,3
dont: 1 auto	51,8	51,8	50,9	50,6	50,8
2 autos ou +	23,3	23,0	24,0	24,9	26,5

Source : Insee

Ceci peut paraître contradictoire avec la forte hausse du taux d'équipement en 1991 (*tableau 5.12*), et la poursuite de la croissance du nombre de ménages (+ 1%). La cause tient probablement à une forte baisse du taux de rebus. Ce peut être le résultat d'une part du rajeunissement du parc consécutif aux nombreuses immatriculations des années précédentes, d'autre part du ralentissement des gains de pouvoir d'achat des salaires (effectifs ou anticipés) qui conduit à retarder la date de renouvellement. Pendant le premier semestre 1991, le taux de salaire horaire a augmenté de 0,5% en francs constants, contre 1,4% sur la même période de l'année précédente.

Par contre, les ménages qui accèdent au marché du travail, notamment en province, éprouvent l'obligation de s'équiper. C'est peut-être ce qui explique la hausse du pourcentage des véhicules utilisés pour aller travailler (*tableau 5.13*). En 1990, 52% des actifs se rendaient sur leur lieu de travail en voiture.

TABLEAU 5.13

Parc utilisé pour les différents motifs en %

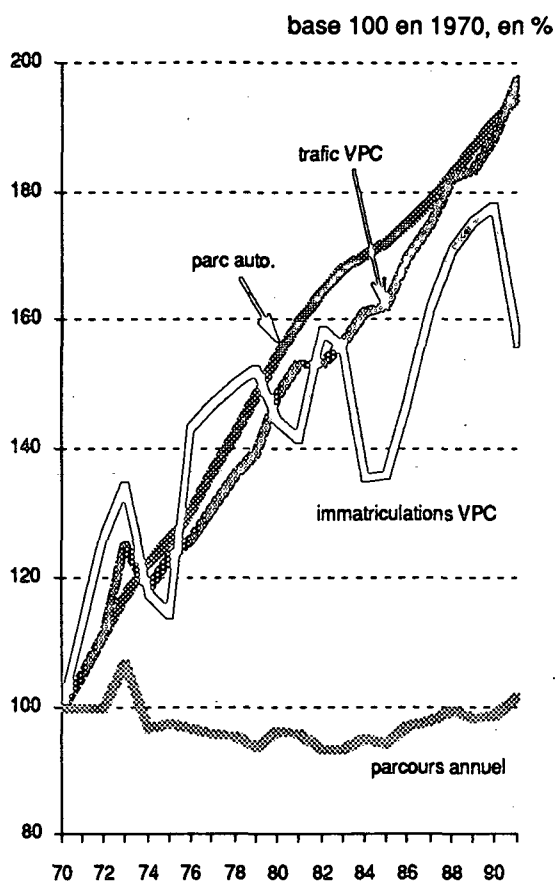
	1987	1988	1989r	1990r	1991p
Achats	86,5	85,7	85,0	85,0	85,5
Promenade-vacances	83,1	82,9	83,6	83,6	83,9
Domicile-travail	65,5	67,6	67,4	67,6	69,1
Professionnel	25,8	25,8	26,3	25,7	25,7

Source : Insee (Enquête de Conjoncture; l'exploitation en est assurée par l'Inrets).

Note : moyenne des enquêtes de conjoncture de mai et d'octobre. Ces taux sont différents chez les ménages équipés de plusieurs voitures.

GRAPHIQUE 5.6

Evolution des principaux indicateurs de possession et usage de la voiture



Source : Insee, Inrets, CCF, OEST

Le développement du travail féminin explique quant à lui la forte croissance de la part des ménages équipés d'au moins deux voitures. Plus du quart des ménages sont maintenant dans ce cas.

Le parcours annuel moyen aurait augmenté de 400 km en 1991, pour atteindre 13740 km (source Inrets). Cette évolution ne s'explique que très partiellement par le dieselisation du parc. Le kilométrage moyen des véhicules diesels s'établit en 1991 à 21 100 km, soit 1500 km de plus qu'en 1990. Ces évolutions sont à prendre avec précaution. Les estimations issues du panel SECODIP peuvent amener des conclusions différentes.