

Cet ouvrage vous est proposé avec l'aimable autorisation de l'auteur et de l'éditeur ECONOMICA maîtres des droits. La présente version en PDF est sous le copyright d'ECONOMICA (<http://www.economica.fr/>) - 1998. Ce document est protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

With the author and the publisher of the copyright agreement. The present version in PDF is under the copyright of ECONOMICA (<http://www.economica.fr/>).

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :

BERNADET M. Les transports en France. Repères chiffrés tirés des comptes des transports de la Nation. Paris : ECONOMICA, 1998, 148 p. - En ligne sur : <http://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00338228/fr/> (Lien consulté le 12.11.2008). ISBN 2-7178-3678-0

Maurice BERNADET

LES TRANSPORTS

en France

*Repères chiffrés tirés des comptes
des transports de la Nation*

LES TRANSPORTS en France

Maurice BERNADET

LES TRANSPORTS en France

*Repères chiffrés tirés des comptes
des transports de la Nation*

 **ECONOMICA**

49, rue Héricart, 75015 Paris

Il me faut ici remercier les personnes qui, au Service Economique et Statistique de la Direction des Affaires Economiques et Internationales du ministère chargé des Transports, travaillent à l'établissement des comptes des transports de la Nation, et plus particulièrement à Michel AMAR et Jean-François VACHER, qui étaient respectivement rapporteur et secrétaire de la Commission des comptes des transports jusqu'à la fin de 1997.

Mes remerciements également à Yves ROBIN, chef du SES, pour avoir bien voulu relire le manuscrit et me proposer les corrections nécessaires.

Les erreurs qui peuvent subsister dans le texte définitif restent évidemment de la seule responsabilité de l'auteur !

Avant-propos

Lorsque, au hasard de relations sociales, il m'arrive d'être présenté à quelqu'un qui ne me connaît pas, et qu'il apprend que je suis universitaire, enseignant-chercheur spécialisé en économie des transports, sa réaction est toujours intéressante. Universitaire, c'est déjà rare, mais on admet qu'il en faut. Mais économiste des transports, c'est encore plus étonnant : « Ça existe ? Et ça sert à quoi ? » Sans doute ces questions ne sont pas posées aussi brutalement, mais manifestement ce sont bien les interrogations qui viennent à l'esprit de l'interlocuteur !

Et pour que ça serve à quelque chose, l'interlocuteur pose immédiatement des questions (« Pourquoi les xxx¹ sont-ils encore en grève ? », par exemple) ou fait part de ses convictions (« YAKA... mettre les camions sur les trains », autre exemple fréquent).

Dans les deux cas, l'interlocuteur, même s'il s'agit d'une personne plutôt cultivée, ayant un bon niveau d'études et un statut social élevé, apporte en quelques mots la preuve qu'il ignore à peu près tout de ce qu'est l'activité des transports et que, sauf exception, son niveau d'analyse ne dépasse guère celui du « café du commerce ».

Si l'on généralise ce constat, il faut admettre que la « culture » transport dans notre pays est médiocre, que la connaissance de cette activité, qui joue pourtant un rôle essentiel dans notre système économique et social, est faible, que la perception des enjeux dont elle est porteuse est limitée.

Ce petit livre n'a d'autre objet que de mettre à disposition du lecteur des informations essentielles, bien connues des spécialistes, qui, à elles seules, ne permettent sans doute pas de fonder une analyse du fonctionnement de ce secteur, mais qui constituent des points de repère.

1. Variables selon les époques, xxx peuvent être : les personnels de la SNCF, les pilotes d'une compagnie aérienne, les conducteurs routiers...

Introduction

Les principales informations statistiques disponibles sur l'activité des transports en France sont produites par le Service Économique et Statistique de la Direction des Affaires Économiques et Internationales du ministère chargé des Transports. C'est ce service qui organise et exploite les principales enquêtes relatives aux transports (enquête annuelle d'entreprise, enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers dite enquête TRM, par exemple). Ces informations font l'objet de nombreuses publications spécialisées ou récapitulatives. Mais on peut considérer que le document de synthèse, qui s'appuie sur l'ensemble des statistiques recueillies par le SES mais qui tient compte également d'autres sources, administratives ou professionnelles, est le rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation dont les travaux sont coordonnés par le Secrétariat de cette Commission, lequel est assuré par le SES. Ce rapport constituera notre principale source.

Le rapport de la Commission des comptes des transports est publié annuellement et il en est en 1996 à sa 34^e édition¹. Il ne faut cependant pas en conclure que l'on peut établir, à partir des différentes parutions de ce document des séries longues de plus de 30 ans. En effet, la masse des informations recueillies, les méthodes statistiques utilisées et l'articulation conceptuelle des comptes ont été modifiées au cours de ces trente-quatre ans. On sait que périodiquement la comptabilité nationale change de base. Les comptes actuels sont dits « en base 1980 » et des ruptures de séries sont intervenues, notamment lors du changement de base, de sorte qu'il n'est pas possible, pour toutes les données, de remonter au-delà de l'année 1977. Même sur cette période, des modifications dans

1. *Les transports en 1996*, 34^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation, Direction des Affaires Économiques et Internationales, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, juin 1997, 204 pages. Dans la mesure où les statistiques utilisées dans ce livre sont issues de ce rapport ou des rapports des années antérieures, nous n'en indiquerons pas les références. Nous ne citerons nos sources que lorsqu'elles diffèrent de ces documents.

certaines chiffres publiés ont eu lieu, interdisant de constituer des séries de quinze ans. Nous travaillerons donc sur la base du 34^e rapport, en remontant dans le temps, au plus tard jusqu'en 1980 lorsque cela est possible.

Il faut cependant savoir que les résultats de la comptabilité nationale publiés en l'année n portant sur l'année $n - 1$ sont des résultats provisoires, susceptibles de révision. Les chiffres de l'année $n - 2$ sont dits « semi-définitifs 1 » et peuvent encore changer ; les chiffres de l'année $n - 3$ sont « semi-définitifs 2 » et seuls les chiffres de l'année $n - 4$ sont définitifs. Les révisions qui interviennent entre les résultats provisoires et les résultats semi-définitifs 1 peuvent être relativement importantes ; les révisions ultérieures sont sauf exception, marginales. Aussi faut-il interpréter avec prudence les premiers chiffres publiés avant l'été, concernant l'année précédente.

Quant aux objectifs que nous nous proposons, notre ambition n'est pas de procéder à des analyses conjoncturelles – d'autant que le cycle de la conjoncture économique ne respecte pas nécessairement celui du calendrier civil¹. Nous voulons plutôt mettre en lumière des indicateurs de structure, si possibles stables, et des évolutions de moyen ou de long terme.

L'exploitation des informations essentielles que fournit la comptabilité nationale nourrira les premiers chapitres de ce livre, consacrés à la place et au rôle des transports dans l'économie nationale. Les deux derniers chapitres s'intéresseront aux trafics réalisés, tant en transport de marchandises qu'en transport de personnes. Ils s'appuieront sur des informations généralement publiées par les Comptes des Transports de la Nation, mais qui ne s'inscrivent pas dans la logique de la comptabilité nationale.

1. Les résultats d'activité d'une année « moyenne » peuvent dissimuler de fortes variations de conjoncture intervenues en cours d'année. Il se peut que le premier semestre ait été marqué par une forte récession, et le second par une vive reprise.

Les ressources et les emplois en services de transport

Les premières informations qu'il nous faut présenter constituent les réponses aux questions suivantes : quelle est la valeur des services de transport que l'économie nationale consomme en une année ? Quelle est l'origine de ces services : sont-ils produits par les opérateurs nationaux de transport ou sont-ils achetés à des opérateurs étrangers ? Qui consomme ces services : les ménages ? les entreprises ?

Mais avant de répondre à ces questions, il faut définir ce que sont les transports dans la comptabilité nationale.

1.1 Le secteur et la branche des transports

Les comptes des transports de la Nation reposent sur une définition précise de ce que sont les transports. Il faut évidemment connaître cette définition pour apprécier la signification des chiffres.

La comptabilité nationale française s'appuie, pour définir les différentes activités, sur une nomenclature qui permet de classer les entreprises en fonction de ce qu'elles font. Mais il existe, provisoirement, une divergence entre la nomenclature utilisée par l'INSEE pour affecter un numéro de code d'activité aux entreprises (la NAF) et la nomenclature utilisée par la comptabilité nationale (la NAP). La NAP (Nomenclature des Activités et des Produits) a été définie en 1973 et reste la base de référence de la comptabilité nationale, alors que la NAF (Nomenclature des Activités Françaises) a été mise en place par l'INSEE au 1^{er} janvier 1993. La comptabilité nationale ne prendra en compte la nouvelle nomenclature qu'en 1999, lors de l'abandon de la base 1980 et l'adoption d'une nouvelle base faisant référence à l'année 1995.

La classification de la NAP relative aux transports qu'utilise encore la comptabilité nationale et qui permettait, avant 1993, d'affecter un code dit APE (Activité principale exercée) à toute entreprise est la suivante :

Nomenclature des activités et des produits transport

- 68 Transports ferroviaires
- 691 Transports routiers de marchandises
- 692 Autres transports terrestres
- 70 Navigation intérieure
- 71 Transports maritimes et navigation côtière
- 72 Transports aériens
- 73 Services annexes
- 74 Services d'auxiliaires de transport¹

Cette nomenclature appelle quelques remarques :

1. Le classement ne permet pas de distinguer, à ce niveau de regroupement², le transport de marchandises et le transport de personnes. Seuls les transports routiers de marchandises sont individualisés, et donc les transports ferroviaires et la navigation intérieure concernent aussi bien les marchandises que les personnes. À un niveau plus fin de la nomenclature³, la distinction est faite, mais toutes les informations ne sont pas établies et publiées à ce niveau plus détaillé. Ainsi, n'est-il pas possible de disposer de chiffres distincts pour les transports de marchandises et les transports de personnes s'agissant de la navigation intérieure, par exemple.

2. Ce classement repose sur une distinction entre différents modes qui sont donc individualisés. Toutefois la rubrique 692 est très hétérogène puisqu'elle regroupe les transports urbains, les transports routiers de voyageurs, les services de taxi, les déménagements, la location de véhicules industriels et les transports par conduite qui évidemment sont distingués à un niveau plus fin de la nomenclature. L'ensemble formé par les autres transports terrestres n'est donc pas homogène, même si l'activité de transport routier ou urbain de voyageurs est largement dominante.

3. La rubrique 73 (services annexes) concerne non le transport à proprement parler, c'est-à-dire le déplacement physique de personnes ou de marchandises entre deux points, mais la gestion des points de départ ou d'arrivée de ces flux, ou les services fournis par les infrastructures liant ces points. On trouve donc sous cette rubrique les services rendus par les gares routières⁴, les ports fluviaux, les ports maritimes, les aéroports, les parkings publics et les entrepôts frigorifiques et non frigorifiques. On y

1. La comptabilité nationale regroupe ces deux dernières catégories en une seule « Services annexes et auxiliaires », notée 73-4.

2. La nomenclature présentée ici est dite « de niveau 90 », c'est-à-dire qu'elle découpe l'ensemble des activités économiques en environ 90 rubriques.

3. NAP 600.

4. Les gares ferroviaires, dont les activités ne sont pas distinguées de celles de la SNCF, sont en revanche partie intégrante des transports ferroviaires.

trouve également les voies fluviales¹, les ouvrages routiers à péages et les activités de remorquage et de pilotage dans les ports.

La rubrique 74 (services d'auxiliaires de transport) concerne les activités d'entreprises qui n'effectuent pas du transport, mais qui organisent les flux et servent d'intermédiaires entre les clients et les transporteurs, ainsi que les activités des entreprises de manutention. On y trouve donc la collecte de fret maritime, aérien, terrestre et fluvial, les agences de voyages, la manutention portuaire, etc.

4. Certaines activités qui pourraient relever du transport ne font pas partie de cette nomenclature, mais appartiennent à d'autres rubriques de la NAP : par exemple, la location de voitures particulières, les remontées mécaniques, les ambulances ou l'enlèvement des ordures.

C'est par référence à cette nomenclature (et depuis 1993 à la nomenclature NAF) qu'un code APE est affecté par l'INSEE à toute entreprise. Mais ce classement pose un problème lorsque l'entreprise n'a pas une activité unique, mais est « multi-produits » ou « multi-services ». Dans un tel cas, l'INSEE prend en considération l'activité principale de l'entreprise, c'est-à-dire celle qui est majoritaire dans son chiffre d'affaires.

Cette nomenclature est restée en vigueur pendant vingt ans et a été remplacée depuis le 1^{er} janvier 1993. Trois raisons justifiaient son remplacement. Le fait qu'elle présentait un certain nombre de défauts, et notamment le caractère « fourre-tout » de la rubrique 692. Son vieillissement : la nature des activités a évolué et la nomenclature étant figée était de moins en moins adaptée. Enfin chaque pays européen ayant sa nomenclature, les comparaisons internationales étaient très difficiles. C'est dans le cadre de la Communauté européenne, et par référence à la normalisation proposée par l'ONU, qu'a été définie une nouvelle nomenclature des activités, la NACE (Nomenclature des Activités de la Communauté Européenne), dont la NAF est la déclinaison française. Un nouveau code APE, par référence à la NAF, a donc été donné aux entreprises à la date d'entrée en vigueur du marché unique.

Bien que, comme nous l'avons signalé, la comptabilité nationale n'utilise pas encore cette nomenclature, il n'est pas inutile de la présenter sommairement pour avoir une idée plus précise des activités du transport.

Nomenclature d'activités française

- 60 Transports terrestres
 - 60.1 Transports ferroviaires
 - 60.2 Transports urbains et routiers²
 - 60.3 Transports par conduites

1. Qui sont groupées avec les ports fluviaux sous la rubrique 7302.

2. Subdivisés en Transports réguliers de voyageurs et Transports routiers de marchandises.

- 61 Transports par eau
 - 61.1 Transports maritimes et côtiers
 - 61.2 Transports fluviaux
- 62 Transports aériens
 - 62.1 Transports aériens réguliers
 - 62.2 Transports aériens non réguliers
 - 62.3 Transports spatiaux
- 63 Services auxiliaires des transports
 - 63.1 Manutention et entreposage
 - 63.2 Gestion d'infrastructures de transport
 - 63.3 Agences de voyage
 - 63.4 Organisation de transport de fret

Cette nomenclature présente des différences non négligeables par rapport à la NAP, dans sa structuration et dans le périmètre qu'elle définit. La différence la plus importante concerne la location de véhicules industriels qui n'est considérée comme une activité de transport que si elle est réalisée avec conducteur. Dans le détail des sous-rubriques, les définitions différentes posent de redoutables problèmes de raccordement entre les deux classements.

Le regroupement des entreprises ayant le même code APE permet de constituer une branche ou un secteur. Ces deux mots sont souvent utilisés indifféremment. Mais la comptabilité nationale leur donne des sens différents : la branche Transports ne se confond pas avec le secteur des transports.

Si l'on regroupe toutes les entreprises relevant des rubriques 68 à 74 de la NAP, on obtient le secteur des transports et si on additionne les chiffres significatifs de l'activité de ces entreprises (la production, l'emploi, les investissements, etc.) on obtient les grandeurs caractéristiques du secteur des transports.

Compte tenu de cette manière de calculer, le secteur des transports comporte des activités, réalisées par les entreprises du secteur, qui ne sont pas du transport, et le secteur ne recouvre pas toutes les activités de transport réalisées par les entreprises françaises.

En effet, les entreprises dont le numéro de code APE va de 68 à 74 ont certes pour activité principale le transport, mais il est possible que certaines d'entre elles aient des activités secondaires relevant d'autres rubriques de la nomenclature. Le cas de la SNCF est à cet égard tout à fait significatif : la SNCF est une entreprise de transport ferroviaire et est classée sous la rubrique 68 de la nomenclature NAP ; mais tous les personnels de la SNCF ne participent pas à l'activité de transport ferroviaire. En effet l'entreprise assure également la construction et l'entretien des voies ferrées (activité qui relève du bâtiment et génie civil) ; elle

assure l'entretien de son matériel roulant ; elle procède à des locations immobilières et elle produit de l'électricité... Si, pour mesurer la production de transport, on tient compte de l'ensemble de la production de la SNCF, les chiffres que l'on obtient sont « pollués » par l'existence de ces activités secondaires.

Symétriquement, il peut exister des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport mais qui assurent, à titre secondaire, du transport de personnes ou de marchandises. Elles ne sont pas comptabilisées dans le secteur des transports bien qu'elles contribuent à la production de services de transport.

En résumé, les chiffres significatifs du secteur des transports ne sont pas homogènes, et ne reflètent pas correctement la production, les investissements, l'emploi... relevant de cette activité. C'est la raison pour laquelle, en utilisant différemment la classification NAP, la comptabilité nationale se réfère également au concept de branche Transports.

La non-homogénéité du secteur provient du fait que le classement des entreprises est réalisé en prenant en compte leur activité principale. Considérons une entreprise ayant des activités multiples, et, connaissant l'importance de ces différentes activités, découpons l'entreprise en autant de segments qu'elle a d'activités différentes. Ces segments sont appelés des « unités de production homogène » et à chaque UPH on peut affecter le numéro d'une rubrique de la NAP. Si l'on regroupe l'ensemble des UPH relevant de la même rubrique de la NAP, on obtient une branche, qui, elle, est homogène : la branche Transports regroupe toutes les activités de transport, et ne regroupe que les activités de transport. En fait une branche est donc définie par référence aux biens ou aux services qu'elle produit. Les chiffres obtenus peuvent être sensiblement différents de ceux auxquels conduisait la considération du secteur.

Les deux concepts de secteur et de branche sont utilisés par la comptabilité nationale, selon l'objectif recherché. Toutefois, les comptes nationaux, et notamment les comptes du transport, se réfèrent plus fréquemment au concept de branche.

Nous avons vu que certaines activités, qui concernent pourtant le déplacement de marchandises (les ordures ménagères, par exemple) ou de personnes (les patients en ambulance), ne font partie ni de la branche, ni du secteur des transports. Mais les comptes des transports de la Nation laissent de côté d'autres activités, et beaucoup plus importantes. Un des principes de base de la comptabilité nationale est que celle-ci s'intéresse aux activités marchandes, c'est-à-dire à celles qui conduisent à offrir et à vendre des biens et services sur le marché, mais à celles-ci seulement. Il est en effet possible de mesurer les résultats de ces activités en se référant aux quantités échangées et aux prix constatés. En

revanche, il n'existe généralement aucun moyen d'évaluer la production des biens ou services non marchands¹. En particulier, il n'existe guère de moyen d'apprécier la valeur de services que des agents économiques produisent en vue de leur consommation personnelle. Or, en matière de transport, ces services, dits « pour compte propre » (ou encore appelés transports « privés »), sont très importants.

On peut identifier deux grands domaines où les transports pour compte propre, non pris en considération par les comptes des transports de la Nation qui ne concernent donc que les transports « pour compte d'autrui » (dits encore transports « publics »), sont très développés : il s'agit des transports réalisés par des entreprises et par des particuliers (des « ménages » dans le vocabulaire de la comptabilité nationale).

En effet, de nombreuses entreprises industrielles et commerciales disposent de leur parc de véhicules utilitaires et de leurs conducteurs et réalisent des transports en liaison directe avec leur activité principale, qu'il s'agisse d'assurer l'approvisionnement de leurs unités de production ou de leurs magasins et entrepôts, d'assurer des transferts entre unités de production, d'assurer la livraison aux clients. Ces entreprises produisent donc des services qui ne sont pas offerts sur un marché puisqu'elles les consomment elles-mêmes². C'est dans le mode routier qu'ils sont, de loin, le plus fréquent, bien qu'on puisse également constater l'existence de transport pour compte propre dans d'autres modes (le mode fluvial par exemple). Le parc de véhicules appartenant à des entreprises qui ne sont pas des transporteurs est d'ailleurs largement majoritaire dans le parc français puisqu'il représente près des deux tiers de celui-ci. Bien que ce parc soit principalement constitué de petits véhicules de faible tonnage, le trafic qu'il assure, mesuré en tonnes chargées, est du même ordre de grandeur que celui qu'assurent les professionnels du transport.

1. Cette affirmation n'est pas tout à fait exacte : la comptabilité nationale mesure la production de services non marchands, à la condition qu'elle soit réalisée à partir de facteurs de production marchands, en l'évaluant à partir de son coût. C'est ainsi que la valeur des services fournis par les Administrations (États, collectivités locales, etc.) est effectivement prise en compte. Par ailleurs, la comptabilité nationale évalue également la production de services d'habitation par les occupants de logements dont ils sont propriétaires, en estimant cette valeur par référence au niveau des loyers de logements équivalents. On peut également citer le cas de la production des jardins familiaux, dont la valeur est, elle aussi, estimée par référence à celle des produits équivalents du marché.

2. Nous ne parlons pas ici du cas où des entreprises industrielles ou commerciales ont externalisé leurs activités de transport en créant des filiales (par exemple GEFCO, appartenant au groupe PSA). Dans un tel cas en effet, la filiale est une entreprise de transport qui vend ses services : on a donc affaire à du transport pour compte d'autrui dont l'activité est prise en compte par la comptabilité nationale.

La valeur des services de transport pour compte propre réalisés par les entreprises industrielles et commerciales n'est pas enregistrée par la comptabilité nationale¹. On pourrait sans doute avoir une estimation de cette valeur en multipliant le trafic (mesuré par le nombre de tonnes-kilomètres produites) réalisé en compte propre par le prix du transport à la tonne-kilomètre constaté en transport pour compte d'autrui (le prix du marché). Mais une telle évaluation serait très grossière et probablement trompeuse car les conditions de réalisation du transport pour compte propre sont très différentes de celles du transport pour compte d'autrui (véhicules de plus faible tonnage, distance moyenne du transport plus faible, conditions de travail et de rémunération des conducteurs différentes, etc.), de sorte qu'on ne peut assimiler la valeur unitaire de la tonne kilométrique produite en transport pour compte propre au prix auquel est vendu le transport par les professionnels.

Par ailleurs, les ménages sont propriétaires de voitures particulières ou d'autres véhicules de transport grâce auxquels ils se déplacent pour des motifs divers : ils produisent et consomment des services de transport pour compte propre dont l'importance est bien plus grande que celle des services de déplacement qu'ils achètent auprès des professionnels.

La valeur des services de transport que les ménages produisent et « auto-consomment » n'est pas non plus intégrée dans la mesure des services de transport produits par l'économie nationale. En revanche, les comptes des transports de la Nation en donnent une évaluation précise en mesurant les dépenses que les ménages consacrent à l'acquisition et à l'utilisation de leurs véhicules personnels.

L'interprétation des résultats donnés par les comptes des transports de la Nation doit tenir compte du fait qu'il ne s'agit que du transport marchand, que du transport réalisé par des professionnels, et donc qu'il y a une forte sous-estimation de la réalité économique. Pour autant ces résultats sont du plus grand intérêt. La comptabilité nationale permet de mesurer la valeur de la production, celle des facteurs de production utilisés (travail et capital), celle de la contribution des transports aux échanges extérieurs, la part des dépenses publiques dans le financement de l'activité, etc. Nous nous intéresserons dans ce chapitre à l'équilibre des emplois-ressources des services de transport.

1. Plus précisément, les transports privés ne sont pas pris en compte dans les comptes annuels qui appartiennent à ce qu'on appelle le « cadre central » de la comptabilité nationale. En revanche, ils ont été pris en compte dans un compte satellite, établi pour les années 1987 et 1992, dont nous parlerons dans le chapitre 4.

1.2 L'équilibre des emplois-ressources des services de transport

L'économie nationale, pour faire face aux besoins, produit des biens et des services. Si la production nationale est insuffisante, elle fait appel à l'étranger (le Reste du monde, dans le vocabulaire de la comptabilité nationale). L'ensemble des services de transport qui, au cours de l'exercice considéré, ont été mis à sa disposition, constituent les ressources. Ces ressources sont utilisées dans le cadre de l'économie nationale ou sont exportées. Ressources et emplois sont nécessairement égaux, si l'on considère que la variation des stocks constitue un des emplois possibles.

Cette égalité fondamentale « Ressources = Emplois » se vérifie pour tous les biens et services, donc pour le transport. Le transport étant un service, donc non stockable, dont la production et la consommation sont simultanées, il ne peut exister de stocks, et il n'y a pas lieu, pour établir l'égalité des ressources et des emplois, de faire jouer un poste « Variation des stocks ».

Le tableau des emplois-ressources, pour l'année 1996, fait apparaître les chiffres suivants :

Tableau 1 – Équilibre des services de transport en 1996.

Ressources		Emplois	
Production distribuée	487 622	Ventes intermédiaires	342 251
dont		Ventes finales	128 293
<i>Consommation intermédiaire</i>	218 098	Exportations	59 060
<i>Valeur ajoutée</i>	265 469		
Importations	33 437		
TVA	8 545		
Total des ressources	529 604	Total des emplois	529 604

Unités : millions de francs.

En 1996, la valeur totale des ressources en transport dont a bénéficié l'économie française et qu'elle a consommées s'est donc élevée à un peu moins de 530 milliards de francs, en prix courants, c'est-à-dire aux prix de l'année 1996.

Du côté des ressources, on trouve d'abord la valeur de la production nationale (production distribuée), comparable, si l'on accepte l'assimilation d'un concept de comptabilité nationale à un concept de comptabilité privée, au chiffre d'affaires résultant de la vente de services de transport

par les entreprises appartenant à cette branche¹. Cette production est la somme des valeurs des biens et services consommés par ces entreprises (la consommation intermédiaire²) et de la création nette de richesses par ces mêmes entreprises (la valeur ajoutée³)⁴. Elle s'est donc élevée à 487,6 milliards de francs.

Mais l'économie nationale (les entreprises, les ménages, les administrations, etc.) a également fait appel à des services produits par des entreprises étrangères⁵. D'où l'existence d'importations de services de transport, à hauteur de 33,4 milliards.

La production nationale est mesurée hors TVA, et les importations hors droits de douane. Si l'on veut estimer la valeur des ressources aux prix du marché, c'est-à-dire TVA et droits de douane inclus, il faut donc ajouter le montant de ces droits et taxes. D'où la dernière ligne du tableau (8,5 milliards).

1. La différence entre production distribuée et somme des chiffres d'affaires est, pour l'essentiel, due à l'existence de la sous-traitance. Lorsqu'une entreprise A sous-traite un volume d'affaires de X à une entreprise B, la somme des chiffres d'affaires comptabilise deux fois le montant X. Au contraire, lors du calcul de la production distribuée, le montant sous-traité n'est pris en compte qu'une seule fois.

2. La consommation intermédiaire est la valeur des biens (autres que le capital fixe) et des services consommés dans le processus de production, qui disparaissent au cours de ce processus ou qui sont incorporés dans les produits fabriqués.

3. La valeur ajoutée est la différence entre la valeur des biens ou services produits et la valeur des biens et services consommés au cours du processus de production. Elle mesure donc la création de valeur intervenue dans ce processus.

4. On remarquera toutefois que la somme de ces deux chiffres n'est pas égale à la production distribuée. La comptabilité nationale distingue deux concepts de production : la production effective, qui est la production d'une branche et la production distribuée qui est celle d'un produit. Bien qu'une branche, comme nous l'avons montré, soit définie par le caractère homogène du bien ou du service qu'elle produit, les deux grandeurs ne coïncident pas exactement. Une branche peut fabriquer, à titre très secondaire, des produits autres que ceux qui correspondent normalement à son activité. Plus précisément, la production d'une branche (donc la production effective) comporte celle de « produits fatals », celle de « services de recherche » et enfin quelques « ventes résiduelles » qui sont comptabilisées dans la production de la branche avant d'être reclassées, en fonction de leur nature, selon les produits. La somme des consommations intermédiaires et de la valeur ajoutée donne la production effective.

5. Le vocabulaire utilisé par la comptabilité nationale est celui d'entreprises « non résidentes ». En effet, la comptabilité nationale ne distingue pas, selon des critères de nationalité, la France et l'étranger. Elle distingue les agents économiques résidents, c'est-à-dire localisés depuis au moins un an sur le territoire national, et les agents économiques non résidents.

Quant aux emplois, dont la valeur est mesurée aux prix du marché, ils se ventilent en trois lignes. La ligne exportations est le symétrique de la ligne importations et correspond aux services de transports produits par des entreprises résidentes et vendus à des non-résidents, pour un montant de 59,1 milliards de francs. Les deux autres lignes correspondent à la consommation de services de transport par l'économie française. Mais cette consommation peut elle-même être répartie en distinguant les ventes intermédiaires et les ventes finales.

Les ventes intermédiaires sont des consommations intermédiaires de l'économie nationale¹. Il s'agit de services de transport achetés par des entreprises, leur consommation étant nécessaire à la réalisation de leur activité productive. Pour ces entreprises, il s'agit d'une consommation intermédiaire, incorporée dans les biens ou les services qu'elles fabriquent, au cours de leur processus de production. Il s'agit principalement, mais non exclusivement, de transport de marchandises. Mais les déplacements d'affaires des personnels des entreprises sont également de la consommation intermédiaire de services de transport, et donc, lorsqu'on se place du point de vue de la branche des transports, des ventes intermédiaires. Ces ventes intermédiaires se sont élevées à 342,3 milliards de francs.

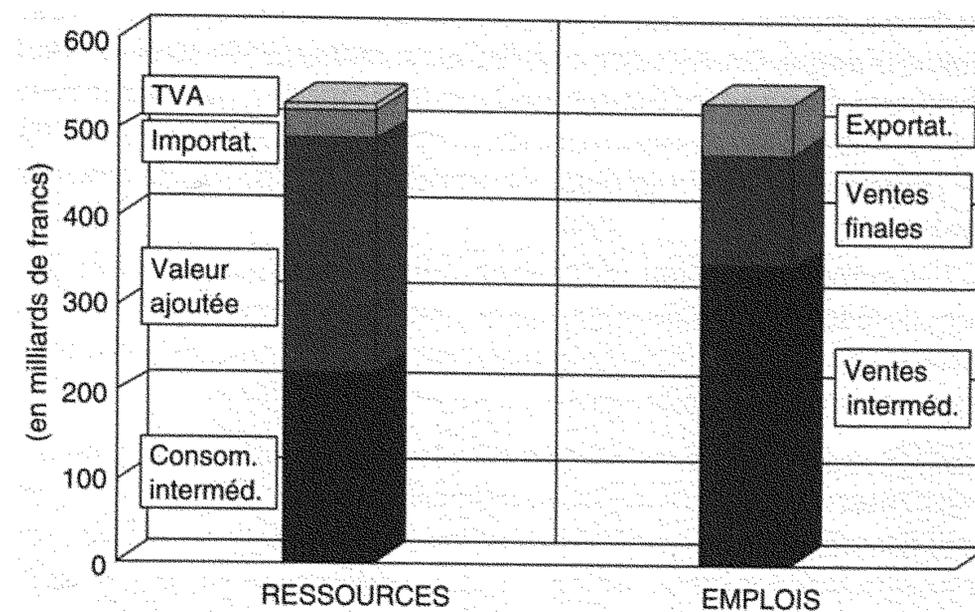
Les ventes finales sont des ventes à des agents économiques qui ressentent le besoin de se déplacer, sans pour autant que ce déplacement soit une composante de leur activité productive. Il s'agit donc de ventes de services de transport aux ménages². Ces services sont constitués principalement de transport de personnes, mais comportent également des transports de marchandises (colis expédiés en port dû par les distributeurs de la vente par correspondance, déménagements, etc.). Les ventes finales se sont élevées à 128,3 milliards de francs.

Si l'on représente l'équilibre des emplois-ressources on obtient le graphique suivant :

1. La comptabilité nationale ne parle d'ailleurs pas de « ventes intermédiaires » mais conserve l'appellation de « consommation intermédiaire ». Nous avons adopté l'expression de « ventes intermédiaires » pour bien souligner que nous nous plaçons du côté des emplois de services de transport et non du côté des ressources.

2. On rappelle que les ménages, en tant que tels, ne sont pas productifs : la production à laquelle les salariés d'une entreprise contribuent est comptabilisée comme production de l'entreprise, et ne peut être comptée deux fois. Il en résulte que tous les déplacements domicile-travail des ménages sont considérés comme une consommation finale.

Par ailleurs, il s'agit de services achetés par les ménages à des entreprises de transport (transport public) : cette ligne ne tient pas compte des dépenses de déplacement réalisées en compte propre.



Graphique 1 – Équilibre des emplois-ressources des services de transports en 1996.

À l'évidence, les sommes en jeu sont telles qu'il est difficile d'apprécier leur signification, faute d'avoir l'habitude de raisonner en dizaines ou en centaines de milliards de francs. Nous verrons dans le chapitre suivant le poids de la production de la branche par rapport au produit intérieur brut. Mais interrogeons-nous sur les poids relatifs des différentes composantes des ressources et des emplois.

1.2.1 La structure des ressources

Du côté des ressources, les consommations intermédiaires représentent 45,1 % de la production effective (et 44,7 % de la production distribuée), et donc la valeur ajoutée est égale à 54,9 % (et 55,3 % de la production distribuée). La part des consommations intermédiaires est-elle forte ?

On ne peut répondre à cette question que de manière relative, en comparant les résultats de la branche Transports à ceux d'autres branches. Il est en effet évident que selon l'activité d'une entreprise, ou de l'ensemble des entreprises regroupées dans une branche, le poids de la consommation intermédiaire, et respectivement celui de la valeur ajoutée, sont très variables.

On peut considérer, schématiquement, qu'il existe un continuum de valeurs entre deux situations extrêmes :

- Les industries manufacturières qui, partant de matières premières et de demi-produits se contentent d'y apporter des transformations

secondaires, au moyen d'un équipement important, d'une forte consommation d'énergie, ou encore en réalisant le montage de sous-ensembles produits par d'autres industries, mais en utilisant peu de main d'œuvre ; leur consommation intermédiaire est proportionnellement très élevée. Il s'agit principalement de ce que l'on appelle couramment les industries « lourdes ».

– Les activités qui sont moins dominées par la matière, qui utilisent principalement de la main d'œuvre et plus particulièrement même de la « matière grise » ; leur valeur ajoutée est proportionnellement forte. Il s'agit notamment des activités de services.

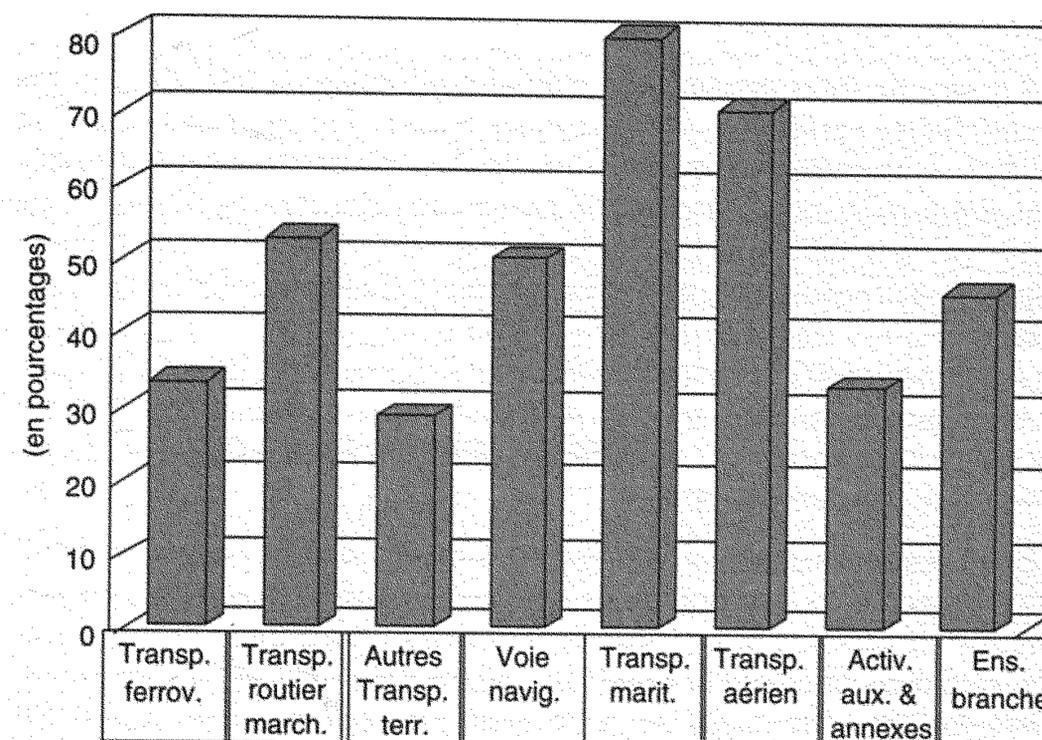
Le tableau des entrées-sorties, et plus précisément le tableau des entrées intermédiaires¹ de la comptabilité nationale, indique, pour chaque branche, sa consommation intermédiaire totale, sa valeur ajoutée et sa production effective. Si l'on classe les différentes branches en fonction de la part croissante de la consommation intermédiaire dans la production effective, les valeurs que l'on obtient varient entre moins de 10 % et plus de 85 %. Les branches dont le ratio consommation intermédiaire/production est le plus faible sont Locations immobilières, Télécommunications et postes, ou encore Commerce. Dans les branches dont le ratio consommation intermédiaire/production est le plus élevé, on trouve Viandes et lait, Combustibles minéraux solides et coke, Biens d'équipement ménagers ou encore Minerais et métaux ferreux. En moyenne, sur l'ensemble des branches, la consommation intermédiaire représente 50,7 % de la production².

Il apparaît ainsi que la branche des transports est proche de la moyenne, mais un peu en dessous. Elle se classe au 10^e rang de la liste, établie par valeur croissante du ratio consommation intermédiaire/production, des 36 branches que décrit le tableau des entrées intermédiaires. On peut interpréter ce résultat en affirmant que la faiblesse relative de ce ratio exprime bien le fait qu'on a affaire à une activité de services, mais une activité qui cependant consomme des biens et des services dans des proportions importantes pour ce type d'activité.

1. Le tableau des entrées intermédiaires est un tableau à double entrée dont les lignes concernent les différents produits et les colonnes les différentes branches de l'économie nationale. À l'intersection d'une ligne *i* et d'une colonne *j* est indiquée la valeur de la consommation intermédiaire en produit *i* par la branche *j*. Le total de la colonne *j* indique donc la valeur de l'ensemble des consommations intermédiaires de la branche *j* dans les différents produits. Le tableau indique également le montant de la production effective et de la production distribuée par chaque branche.

2. Source : rapport sur les comptes de la Nation 1996, Comptes et indicateurs économiques, INSEE Résultats, série Économie générale, n° 145-146-147, juin 1997.

Cette moyenne dissimule cependant de très fortes variations selon les sous-branches, c'est-à-dire selon les modes, comme le montre le graphique suivant :



Graphique 2 – Rapport de la consommation intermédiaire sur la production distribuée selon les sous-branches, en 1996.

Ce graphique montre l'existence d'une très forte variabilité du rapport consommation intermédiaire/production. La consommation intermédiaire ne représente qu'environ 30 % de la production dans le transport ferroviaire, les autres transports terrestres, et les activités auxiliaires et annexes. Ce pourcentage est proche de 50 % pour le transport fluvial et le transport routier. Il dépasse 65 % dans le transport aérien, et atteint presque 80 % dans le transport maritime. On voit que les conditions techniques de production sont donc très différentes selon les modes, et ce constat doit nous mettre en garde contre la tentation de traiter comme un tout homogène la branche des transports.

1.2.2 La structure des emplois

Du côté des emplois, les ventes intermédiaires représentent 72,7 % des ventes « intérieures »¹ et 64,6 % des emplois, et les ventes finales

1. C'est-à-dire des ventes intermédiaires et finales à des unités institutionnelles résidentes.

« pèsent » 27,3 % des ventes intérieures et 24,2 % des emplois. Ici également la question qui se pose est de savoir ce que signifient de tels pourcentages, par comparaison avec ce qui existe dans d'autres branches, de façon à mettre en lumière, éventuellement, les particularités de la branche des transports.

A priori, on peut penser que, selon les activités, la part des ventes intermédiaires varie entre deux extrêmes qui doivent être proches de 0 et de 100 %. Une entreprise qui fabrique des lave-vaisselle, c'est-à-dire des biens d'équipement ménagers, ne réalise que des ventes finales ; une entreprise qui fabrique des machines-outils, c'est-à-dire des biens d'équipement industriels, ne réalise que des ventes intermédiaires. Sans doute fabrique-t-on aussi des lave-vaisselle destinés aux restaurants, et des machines-outils pour les bricoleurs avertis, et donc, pour la plupart des branches, la situation est plus équilibrée. Mais certaines d'entre elles sont clairement vocation à ne produire que pour les ménages, ou inversement que pour les entreprises.

En se référant au tableau des entrées-sorties, on peut classer les différentes branches en fonction de l'importance relative des ventes finales dans les emplois¹. On constate en effet des situations extrêmes : la consommation finale de la branche Construction navale, aéronautique, armement est nulle ; celle de la branche Services non marchands est égale à 100 % des emplois². Pour prendre des situations moins caricaturales, on constate que 11 branches ont un ratio consommation finale/emplois inférieur à 10 % (Chimie, fibres synthétiques, Minerais et métaux non ferreux, Minerais et métaux ferreux, Services des organismes financiers, etc.) et que 6 branches ont un ratio supérieur à 70 % (Services non marchands, Locations immobilières, Hôtels, cafés, restaurants, Services marchands aux particuliers, Cuirs et chaussures, Viandes et lait). Dans ce classement par ordre croissant la branche des transports apparaît au 20^e rang, avec une valeur très inférieure à celle de la moyenne des branches puisque celle-ci est de 37,1 %.

Ainsi la part de la production de la branche Transports consommée par les ménages est-elle faible : près des trois quarts des ventes « intérieures » sont le fait des entreprises.

Ce constat conduit à se poser la question de savoir quelles sont les entreprises ou les branches qui consomment la production de la branche des transports, ce que nous allons voir dans le point suivant.

1. Ces emplois concernent, dans le cas de biens, outre les exportations, la consommation intermédiaire, la consommation finale, la formation brute de capital fixe et les variations de stocks. Ces deux derniers types d'emploi n'ont pas de sens pour des services.

2. ... par définition de ce que sont les services non marchands, considérés, par convention, comme bénéficiant exclusivement aux ménages.

1.3 Les relations entre la branche Transports et le reste de l'économie

Nous avons mis en lumière, dans le point précédent, l'importance des consommations intermédiaires de la branche Transports, et surtout celle des ventes intermédiaires de la branche. L'analyse du tableau des entrées intermédiaires permet de répondre aux deux questions qui en découlent : quels sont les biens et les services que consomme, à titre de consommation intermédiaire, la branche des transports ? Quelles sont les entreprises qui consomment la production de la branche des transports, ou plus exactement quelles sont les branches qui absorbent cette production.

1.3.1 Les consommations intermédiaires

La réponse à la première question est obtenue à partir d'une lecture de la colonne Transports de ce tableau, puisque les différentes lignes indiquent les valeurs en différents produits utilisés par cette branche.

L'examen de ces chiffres ou des pourcentages qu'on peut en déduire, montre d'abord que le principal bien ou service consommé par la branche des transports est... le transport ! En 1996, la branche des transports a consommé plus de 63,6 milliards de francs de services de transport, ce qui représente 29,2 % de sa consommation intermédiaire. Ce résultat n'étonne qu'au premier abord, et s'explique sans difficulté. Le métier d'un certain nombre d'entreprises participant à la branche consiste à fournir à leurs clients des services de transport qu'ils ne produisent pas eux-mêmes, mais qu'ils achètent pour le compte de leurs clients : les organisateurs de transport de fret ou les agences de voyages appartiennent à cette famille des intermédiaires regroupés sous la rubrique 74 de la NAP. Mais la sous-traitance peut également exister entre transporteurs, appartenant à des modes différents ou à un même mode, et on sait qu'elle est relativement importante dans le mode routier. Enfin les acheteurs de « services annexes » (services produits par des entreprises relevant de la rubrique 73 de la NAP) sont très fréquemment des transporteurs puisque ce sont eux notamment qui utilisent les autoroutes à péage, les ports et les aéroports, qui font appel à des services de manutention, etc.

Le cas particulier de « l'auto-consommation » mis à part, on constate la très forte concentration des consommations intermédiaires de la branche des transports sur un nombre limité de produits. En effet 47,7 milliards de francs (30,9 % du total des consommations intermédiaires, hors auto-consommation de transport) correspondent aux produits de la branche Pétrole et gaz naturel, et 39,7 milliards (25,7 %) aux produits de la branche Services marchands aux entreprises. Le reste de la

consommation intermédiaire se répartit entre une dizaine de groupes de produits dont l'importance est comprise entre 7 et 1 % de la consommation intermédiaire hors transport (Matériel de transport terrestre, Construction navale, aéronautique, armement, Assurances, pour citer les trois principaux) et le reste, négligeable.

1.3.2 Les ventes intermédiaires

La réponse à la seconde question (quelles sont les branches qui consomment du transport ?) est obtenue par une lecture de la ligne Transports du tableau des entrées intermédiaires.

Or le premier constat que l'on peut faire est que, dans presque toutes les colonnes, il existe un chiffre d'un montant non négligeable. C'est une particularité, que les transports partagent certes avec d'autres branches, mais que toutes ne présentent pas. Il est en effet logique que l'agriculture ne vende pas ou vende très peu de produits, par exemple, aux branches Pétrole et gaz naturel, Électricité, gaz, eau, Minerais et métaux ferreux, etc., ou encore que la branche Textile et habillement vende peu ou pas de produits aux branches Combustibles minéraux solides et coke ou Verre. Les branches qui, en revanche, fournissent des biens ou des services intermédiaires à toutes les autres sont essentiellement celles qui relèvent de la fourniture d'énergie et de la fourniture de services (Services marchands aux entreprises, Télécommunications et postes, Assurances, Services des organismes financiers), et donc Transports. Ce constat signifie qu'aucune branche de l'économie française ne peut se passer de transport. Cette activité est donc une activité de base dont la fourniture est vitale pour le bon fonctionnement du reste de l'économie.

De façon plus précise, les branches les plus fortement consommatrices de transport sont le commerce (29,5 % des ventes intermédiaires, hors auto-consommation par la branche, de la branche Transports), et, beaucoup plus loin, les Services marchands aux entreprises (10,1 %), le Bâtiment et génie civil et agricole (8,0 %), la Presse et édition (6,3 %), les Services non marchands (5,4 %). Le reste, mais qui représente encore 40,4 % se répartit entre une trentaine de branches dont aucune ne dépasse 5 %. Il est donc clair que la consommation de services de transport est beaucoup moins concentrée que la consommation de produits et services divers par la branche Transports.

Le tableau des entrées intermédiaires met donc en lumière les fortes interrelations qui existent entre les différentes branches, et pour ce qui nous intéresse, entre la branche des transports et le reste de l'économie. Ces relations ne sont pas symétriques.

Une autre manière de mesurer les interrelations entre la branche Transports et le reste de l'économie consiste à calculer les coefficients techniques en produit de transport.

1.3.3 Les coefficients techniques

Le coefficient technique de consommation d'une branche X en produit de la branche Y est le rapport entre la consommation en produit Y par la branche X et la production effective de cette même branche. On peut dire qu'il mesure la dépendance de la branche X à l'égard de la fourniture de produit Y. Si le coefficient (exprimé en pourcentage) est de 10 %, cela signifie que pour produire 100, la branche X a besoin de consommer 10 en produit Y.

Le tableau des entrées intermédiaires fournit les éléments d'informations permettant de calculer ces coefficients et d'établir un classement. On ne sera pas surpris que dans ce classement la branche la plus fortement dépendante à l'égard de la consommation de transport soit la branche Transports (coefficient technique de 13,2 %) en raison de l'importance de l'auto-consommation. Viennent ensuite les branches Matériaux de construction, minéraux divers, Presse et édition, Commerce, et Chimie, fibres synthétiques dont les coefficients techniques en transport dépassent 5 %. Deux branches de cette liste sont également présentes dans la liste des branches les plus fortement consommatrices, dans l'absolu, en transport : Commerce et Presse et édition. Les coefficients techniques sont compris entre 5 % et 1 % pour une vingtaine de branches.

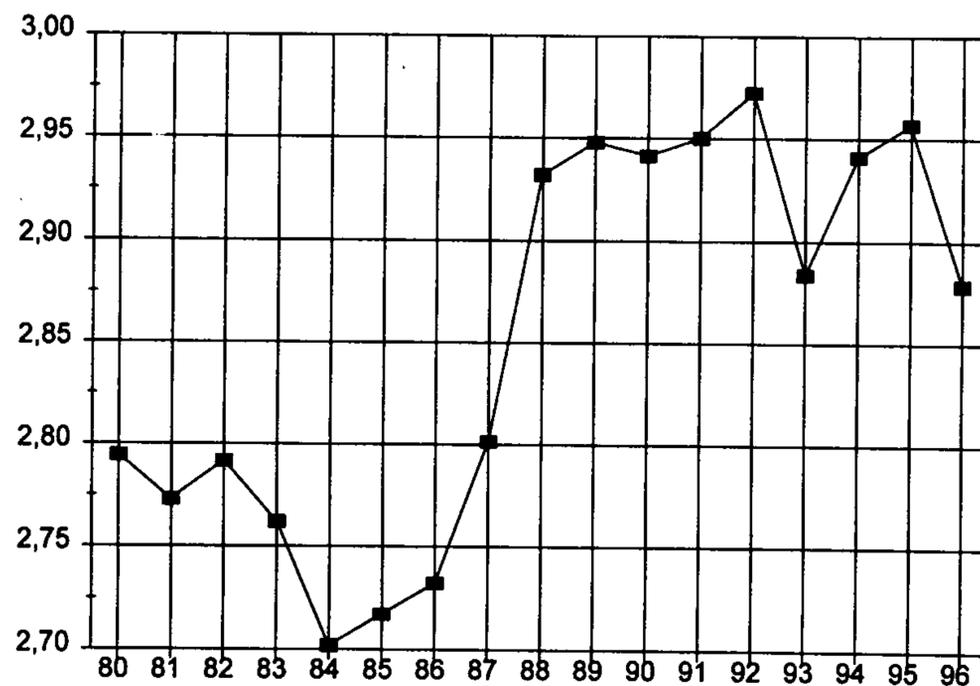
Pour mesurer l'évolution de la dépendance de l'économie envers la fourniture de services de transport, les comptes des transports de la Nation raisonnent sur le coefficient technique global de l'ensemble des branches marchandes (Transports inclus) et étudient sa variation dans le temps. Pour 1996 on obtient, à partir du tableau des entrées intermédiaires le coefficient de 2,33. Les comptes des transports obtiennent une valeur légèrement différente en raisonnant sur les grandeurs consommation intermédiaire et production effective mesurées non aux prix de l'année courante, 1996, mais aux prix de l'année précédente, 1995, de façon à éliminer l'influence des variations relatives de prix entre ces deux années, ce qui conduit à 2,55. Cette valeur se décompose selon les sous-branches du transport de la façon suivante :

Tableau 2 – Coefficients techniques de l'ensemble des branches marchandes en produits des sous-branches du transport en 1996.

S 68	Transports ferroviaires	0,10
S 69-1	Transports routiers de marchandises	1,06
S 69-2	Autres transports terrestres	0,22
S70	Navigation intérieure	0,01
S 71	Transports maritimes et navigation côtière	0,03
S 72	Transports aériens	0,25
S73-74	Services annexes et auxiliaires	0,87
T 31	Ensemble de la branche	2,55

Ces valeurs confirment, s'il en était besoin, le poids prépondérant des transports routiers de marchandises, et des services annexes et auxiliaires dans la consommation intermédiaire en transport des branches marchandes. Mais l'année 1996 est relativement exceptionnelle du fait de la grève des transports routiers de marchandises qui a fait chuter la consommation de produit de ce mode, ainsi que celle des services annexes et auxiliaires dont l'activité est étroitement liée à celle des transports routiers. Au cours des dernières années, le coefficient technique des transports routiers avait au contraire tendance à augmenter, tandis que celui des transports ferroviaires a fortement baissé (il était au niveau 0,17 en 1990).

Si l'on veut étudier l'évolution des coefficients techniques dans le temps, il faut raisonner en volume c'est-à-dire à prix constants. On peut le faire soit en comparant les grandeurs aux prix de l'année précédente, soit en retenant les prix d'une année de base, 1980 par exemple. C'est cette seconde solution que nous avons choisie. La série des coefficients techniques globaux permet d'établir le graphique suivant :



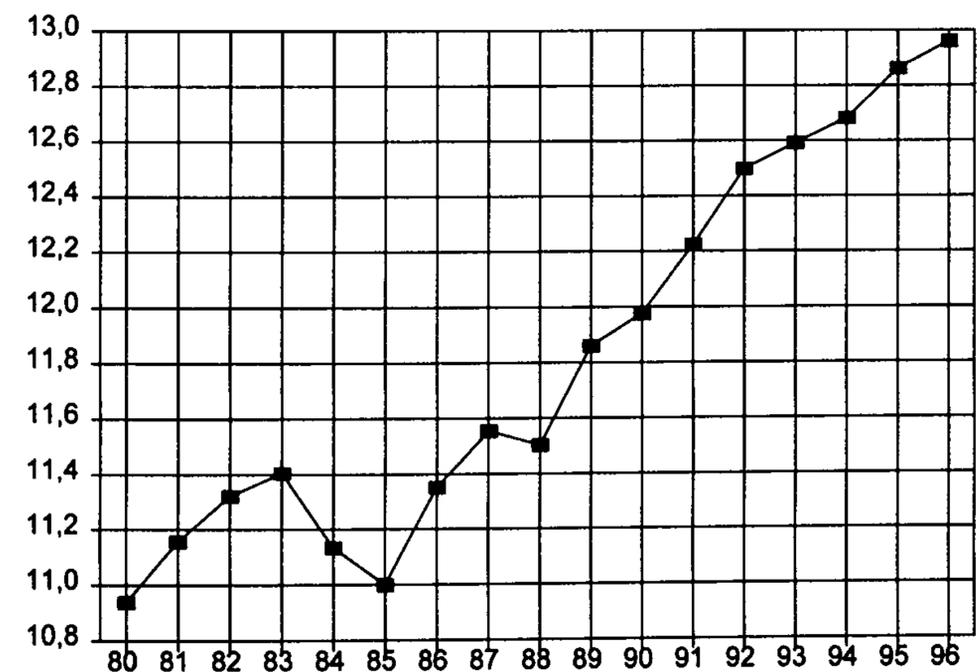
Graphique 3 – Évolution des coefficients techniques en produits du transport de l'ensemble des branches marchandes, en volume, aux prix de 1980.

Ce graphique fait apparaître qu'après une baisse sensible au début des années 80, la dépendance des branches marchandes envers leur consommation en transport a très fortement augmenté. Ce mouvement s'est ralenti à partir de 1989, tout en se prolongeant jusqu'en 1992. Depuis l'évolution est très heurtée. Mais le phénomène de baisse enre-

gistré en 1993 est à mettre en relation avec le fait que, cette année-là, la production des branches marchandes a baissé en prix constants de 1,3 %. Ce n'est pas le cas en 1996, mais 1996 est une année exceptionnelle du point de vue des transports, du fait de la grève des transports routiers de fin d'année : le déclin du coefficient technique global de 1996 est dû à la baisse des coefficients techniques du transport routier d'une part et des services annexes et auxiliaires d'autre part.

Le résultat de l'année 1993 incite à regarder si les variations du coefficient technique global sont liées à celles du PIB marchand, mesuré également en francs 1980. La corrélation linéaire entre ces deux grandeurs, sur les séries 1980-1996, conduit à un coefficient relativement élevé de 0,84. Tout se passe donc comme si en période de forte croissance la consommation des branches marchandes en transport avait tendance à croître plus fortement que leur production, tandis qu'inversement, dans les périodes de ralentissement de la croissance du PIB marchand, la consommation en produits de la branche Transports augmentait moins vite que le PIB, voire baissait. On peut parler, pour qualifier ce phénomène d'un « effet d'accélération ».

Une dernière analyse est enfin possible à partir du concept de coefficient technique qui consiste à étudier l'évolution du coefficient d'intra-consommation de la branche qui mesure la proportion dans laquelle la branche Transports sous-traite à elle-même sa production. En raisonnant en volume (prix constants de 1980) on obtient le graphique suivant :



Graphique 4 – Évolution du coefficient d'intra-consommation de la branche Transport en volume, aux prix de 1980.

Cette courbe montre que la tendance à long terme est parfaitement claire : le coefficient technique d'intra-consommation est passé de 10,9 % en 1980 à près de 13 % en 1996.

L'étude des consommations intermédiaires et des coefficients techniques conduit à souligner l'étroite dépendance du système de production envers le transport : l'importance des besoins des branches marchandes en produits de la branche Transports a pour conséquence qu'un mauvais fonctionnement du système des transports constituerait un frein pour l'ensemble de l'économie. Mais la contrepartie de cette situation est que l'activité des transports, et sans doute plus particulièrement celle des transports de marchandises dans lesquels les ventes intermédiaires sont proportionnellement plus importantes que dans les transports de personnes, est elle-même fortement dépendante de la conjoncture économique.

La part des transports dans la production et les échanges internationaux

Le chapitre premier nous a permis de présenter l'équilibre des emplois et des ressources en services de transports et d'analyser certaines des grandeurs contenues dans le tableau qui exprime cet équilibre. Nous avons plus précisément commenté les lignes qui concernent les achats et les ventes intermédiaires, ce qui nous a permis de souligner l'étroitesse des relations qui existent entre la branche Transports et les autres branches de l'économie nationale.

Ce tableau nous a permis également de présenter le chiffre de la production de la branche ainsi que ceux des importations et exportations, mais nous ne les avons pas commentés. C'est l'objet de ce chapitre que de s'intéresser à ces grandeurs.

2.1 La part des transports dans le produit intérieur brut

2.1.1 La situation en 1996

La production distribuée de la branche Transports s'est élevée à 487,6 milliards de francs en 1996.

Que « pèse » la branche des transports dans la production nationale ? Pour répondre à cette question il faut choisir un indicateur de cette production. On retient généralement la production des seules branches marchandes, et on est tenté de faire la somme des productions de ces branches. Mais la solution qui consisterait, pour mesurer le poids des transports dans la production nationale, à faire le rapport entre la production de la branche Transports et la somme des productions des branches marchandes ne serait pas satisfaisante. Le produit intérieur brut marchand¹ n'est pas, en effet la somme des productions des différentes branches et donc les deux grandeurs ne sont pas homogènes.

1. Le PIB marchand est défini par l'égalité : PIB marchand + Importations = Total des emplois en produits marchands (emplois finals moins ventes résiduelles des branches marchandes, et emplois intermédiaires des branches non marchandes).

Rappelons que la production d'une branche est la somme de ses consommations intermédiaires et de sa valeur ajoutée. Faisons l'hypothèse d'une économie à deux branches A et B. Soient les grandeurs suivantes :

	Branche A	Branche B
Consommation intermédiaire	35	45
Valeur ajoutée	65	105
Production	100	150

La production nationale n'est pas de 250. En additionnant les deux chiffres de production on compterait deux fois la valeur des biens produits par B (inclus dans le chiffre de 150), et consommés à titre intermédiaire par A (également inclus dans le chiffre de 100). De la même manière la consommation intermédiaire de B serait comptée deux fois. La production nationale n'est donc pas la somme des productions des deux branches, mais la somme de leurs créations nettes de richesses, donc la somme de leurs valeurs ajoutées.

Mesurer la part de la branche Transports dans la production nationale implique donc de comparer la valeur ajoutée de cette branche (265,5 milliards de francs) au PIB marchand (6 489 milliards de francs), c'est-à-dire à la somme des valeurs ajoutées de l'ensemble des branches marchandes. Le calcul conduit à un rapport de 4,09 %.

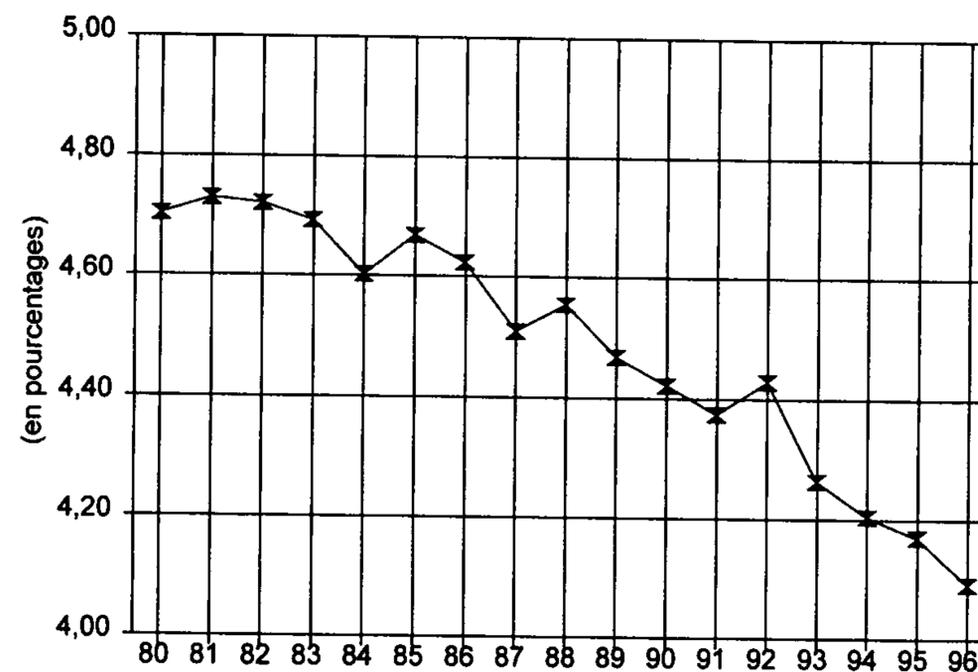
Pour apprécier la valeur de ce pourcentage, on peut indiquer que les transports viennent dans un très bon rang (le 7^e) par ordre décroissant, de l'ensemble des branches marchandes.

2.1.2 L'évolution de la part des transports

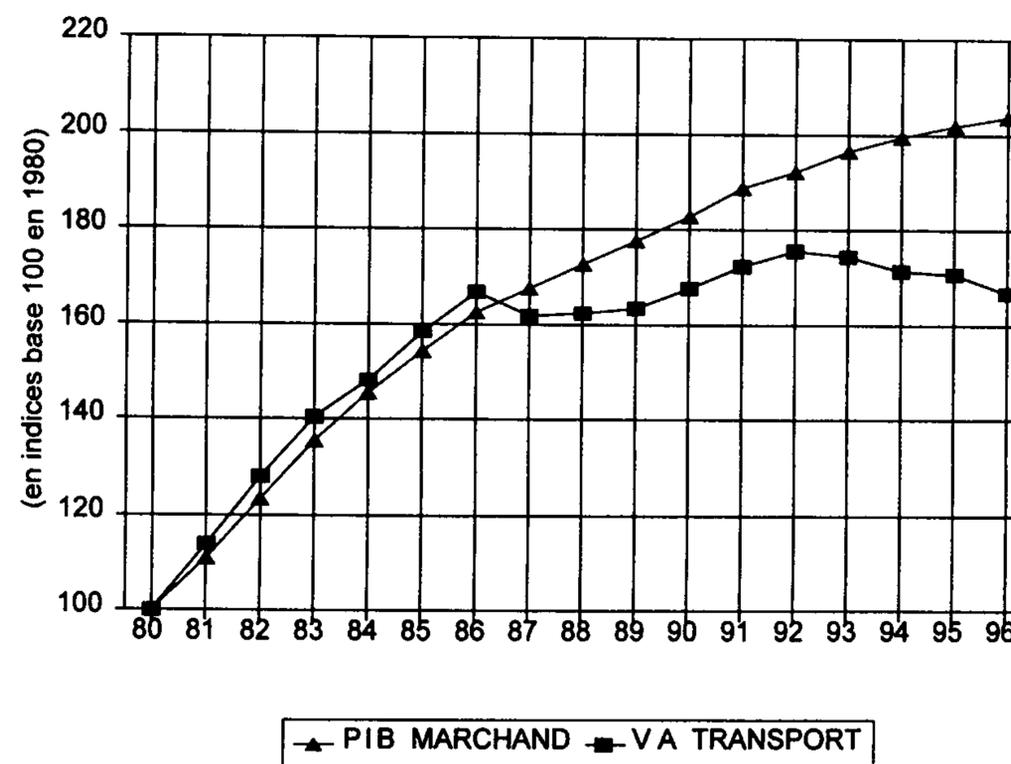
Comment cette part a-t-elle évolué au cours du temps ? Le calcul de ce même rapport depuis 1980 permet d'établir le graphique 5.

La tendance que fait apparaître ce graphique est donc tout à fait claire : le poids de la branche Transports dans le produit intérieur brut marchand a baissé, passant d'environ 4,70 au début de la période étudiée à 4,09 en 1996, et ceci de façon assez régulière à partir de 1981. Ce constat contredit formellement l'affirmation courante selon laquelle, dans les pays d'Europe occidentale, et en France plus particulièrement, les transports jouent un rôle croissant dans l'économie.

Ce résultat pourrait être confirmé en représentant, sur un même graphique, l'évolution de la valeur ajoutée de la branche Transports et celle du PIB marchand, en mettant ces deux grandeurs en indice base 100 en 1980. On constaterait que la valeur ajoutée des transports atteint en 1996 le niveau 239 (soit un accroissement de 139 %), alors que le PIB marchand est au niveau 275.



Graphique 5 – Évolution du rapport valeur ajoutée de la branche Transports/PIB marchand mesurés en prix courants de 1980 à 1996.



Graphique 6 – Évolution des prix de la valeur ajoutée de la branche Transports et du PIB marchand, en indice 100 en 1980.

La question qui se pose est alors de savoir pourquoi la part des transports a ainsi régressé.

Nous avons raisonné, pour établir les résultats ci-dessus, en rapportant la valeur ajoutée du transport et le PIB marchand mesurés l'une et l'autre aux prix courants, c'est-à-dire, pour chaque année, aux prix de cette année. L'évolution constatée peut donc être le résultat de la variation relative des prix : la croissance de la valeur ajoutée du transport et celle du PIB marchand sont influencées à la fois par la variation « réelle » (en volume) des grandeurs mesurées en prix constants, et par la variation des prix relatifs de la valeur ajoutée du transport par rapport au PIB marchand. Examinons donc la manière dont les prix ont évolué.

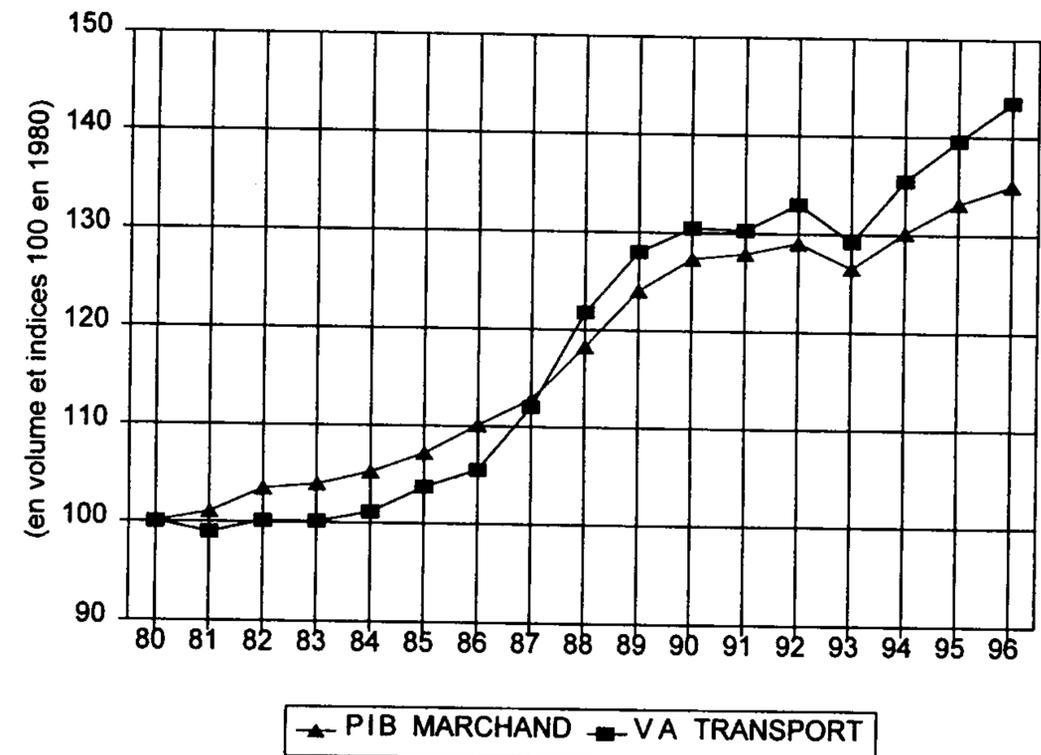
Les deux courbes du graphique 6 sont particulièrement éclairantes : les prix du PIB marchand ont plus que doublé depuis 1980 (indice 204), alors que ceux du transport n'ont augmenté que de 67 %. Plus précisément les prix ont évolué de façon parallèle de 1980 à 1986 ; c'est à partir de 1987 que les prix du transport régressent de façon relative sur toutes les années suivantes, et de façon absolue en 1987 et depuis 1993. L'importance des progrès de productivité et l'intensification de la concurrence depuis le milieu des années 80 expliquent ce phénomène que nous étudierons plus précisément sous-branche par sous-branche dans le point 2 de ce chapitre.

La baisse relative des prix du transport nous conduit à réexaminer l'évolution comparée de la production de cette branche et du PIB marchand. La diminution de la part des transports dans le PIB est due, au moins partiellement, à cette baisse ; il est même possible qu'elle l'explique totalement. Pour le vérifier, il suffit de comparer de nouveau les indices d'évolution de la valeur ajoutée de la branche Transports et du PIB en mesurant ces grandeurs en prix constants (prix de 1980) ou, comme on dit, « en volume ». On obtient alors le graphique 7.

L'allure de ce graphique conduit à une conclusion parfaitement claire : en volume, la valeur ajoutée (la création nette de richesses) de la branche Transports a augmenté de 43,5 %, alors que le PIB n'a crû que de 35 %. Au début de la période, où l'on sait que les prix évoluent parallèlement, la valeur ajoutée de la branche Transports a augmenté moins fortement que le PIB ; mais la situation s'est inversée à partir de 1987 et un écart s'est créé qui atteint 8,5 points en fin de période.

L'étude en prix constants du poids des transports nous permet de retrouver l'affirmation usuelle selon laquelle nos économies développées consomment de plus en plus de transports, même si, du fait de la baisse relative de leurs prix, ils occupent une place moindre dans l'évaluation en valeur de la production nationale.

Il est enfin possible de comparer la croissance du PIB marchand avec celle de la valeur ajoutée de la branche Transports, grandeurs toutes deux mesurées aux prix de 1980. Une corrélation linéaire entre ces deux grandeurs sur la période 1980-1996 conduit à un coefficient très élevé de



Graphique 7 – Évolution de la valeur ajoutée de la branche Transports et du PIB marchand, mesurés en prix constants, en indice 100 en 1980.

0,99. Mais cette valeur, qui traduit simplement le fait que les deux grandeurs sont dans l'ensemble croissantes, est moins significative que la corrélation que l'on peut effectuer entre les taux de croissance annuels de ces deux grandeurs. On obtient certes un coefficient moins élevé, mais qui reste important puisqu'il est de 0,85. Ce résultat conforte ce que nous avons montré au point 3 du chapitre 1, à savoir la forte sensibilité de la branche Transports à la croissance économique.

2.2 La contribution des sous-branches à la production de transport

2.2.1 La situation en 1996

Les 488 milliards francs de production distribuée de la branche Transports résultent de contributions d'importance inégale des différentes sous-branches. Pour 1996, les chiffres sont les suivants (cf. tableau 3).

Ainsi, la sous-branche dont la contribution est la plus importante est celle des transports routiers de marchandises, avec près de 30 % du total. Les activités annexes et auxiliaires suivent de près et il n'est pas inutile de rappeler que ces activités, si elles collaborent avec toutes les autres

Tableau 3 – Production distribuée des sous-branches, en 1996.

	En millions de francs	En pourcentages
Transports ferroviaires	45 175	9,3
Transports routiers de marchandises	143 768	29,5
Autres transports terrestres	73 557	15,1
Navigation intérieure	1 672	0,3
Transports maritimes et navigation côtière	20 191	4,1
Transports aériens	65 489	13,4
Activités annexes et auxiliaires	137 770	28,3
Ensemble de la branche	487 622	100,0

sous-branches, comprennent notamment les activités des collecteurs de fret terrestre (les commissionnaires de transport) dont les relations sont étroites avec les transporteurs routiers de marchandises.

Les sous-branches suivantes ont une production beaucoup plus faible puisque les autres transports terrestres représentent environ 15 % de la production totale.

On remarquera également la faiblesse des transports maritimes et le rôle négligeable de la navigation intérieure.

Si, au lieu de raisonner par référence à la production distribuée, on s'intéresse à la valeur ajoutée par les différentes sous-branches on constate quelques modifications dans la hiérarchie que nous venons d'établir. Ces modifications résultent directement du fait que selon les sous-branches, comme nous l'avons vu ci-dessus¹, le rapport de la consommation intermédiaire (et donc celui de la valeur ajoutée) à la production distribuée est très variable.

Tableau 4 – Valeur ajoutée des sous-branches, en 1996.

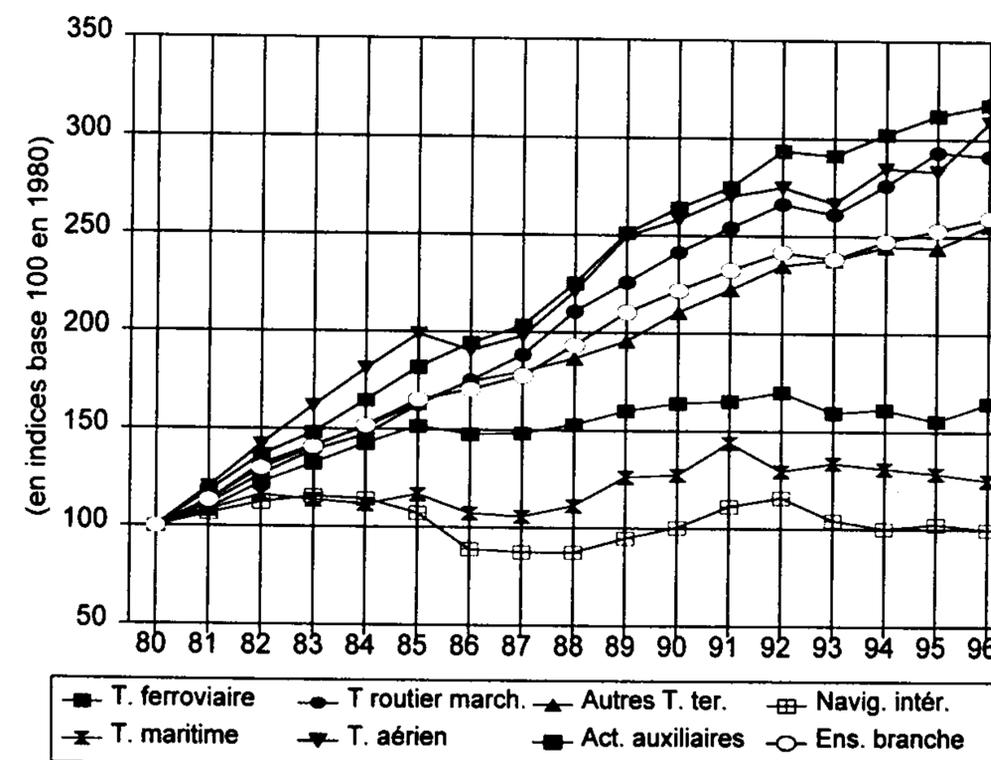
	En millions de francs	En pourcentages
Transports ferroviaires	30 337	11,4
Transports routiers de marchandises	68 346	25,7
Autres transports terrestres	52 691	19,8
Navigation intérieure	838	0,3
Transports maritimes et navigation côtière	1 127	0,4
Transports aériens	19 502	7,3
Activités annexes et auxiliaires	92 628	34,9
Ensemble de la branche	265 469	100,0

1. Cf. graphique 2 du chapitre 1, *supra*.

Ainsi les branches ayant les pourcentages de la production distribuée les plus forts ont des pourcentages de la valeur ajoutée encore plus élevés et les activités annexes et auxiliaires passent devant les transports routiers de marchandises. Le poids des transports aériens, et plus encore celui des transports maritimes et navigation côtière baissent très sensiblement.

2.2.2 L'évolution du poids des différentes sous-branches

Les chiffres de l'année 1996 sont le résultat d'évolutions assez fortement différenciées selon les sous-branches. La croissance de la production distribuée, depuis le début des années 1980, a été très inégale puisqu'elle varie entre 0 % (pour la navigation intérieure) et plus de 218 % (soit une multiplication par un coefficient supérieur à 3) pour les activités annexes et auxiliaires.

**Graphique 8** – Évolution de la production distribuée mesurée en prix courants des sous-branches.

Rappelons que la croissance de l'ensemble de la branche est de 159 % (indice 259) et, en négligeant les fluctuations conjoncturelles pour nous en tenir à la simple comparaison 1980-1996, on peut classer les différentes branches par rapport à cette moyenne en trois groupes :

– des sous-branches dont la croissance a été supérieure à cette moyenne : dans un ordre décroissant, les activités annexes et auxiliaires (indice, arrondi à l'unité, de 318), le transport aérien (309), le transport routier de marchandises (291) ;

– une sous-branche dont la croissance est un peu plus faible que la moyenne, mais dont l'indice atteint cependant le niveau 256 en 1996 : les autres transports terrestres ;

– trois sous-branches dont la croissance est beaucoup plus faible, puisqu'elle est comprise entre 0 et 65 % : les transports ferroviaires (165), les transports maritimes (125), et la navigation intérieure (100).

Il y a donc bien eu, au cours des quinze années étudiées, de profondes mutations dans le rôle des différents modes et il en résulte que le poids relatif des sous-branches a été sensiblement modifié.

Tableau 5 – Évolution du poids des sous-branches dans la production distribuée entre 1980 et 1995.

	Poids des sous-branches	
	en 1980	en 1996
Transports ferroviaires	14,6	9,3
Transports routiers de marchandises	26,3	29,5
Autres transports terrestres	15,3	15,1
Navigation intérieure	0,9	0,3
Transports maritimes et navigation côtière	8,6	4,1
Transports aériens	11,3	13,4
Activités annexes et auxiliaires	23,1	28,3
Ensemble de la branche	100,1	100,0

Les sous-branches dont la croissance a été supérieure à la moyenne ont évidemment augmenté leur poids et inversement. Leur ordre d'importance a été modifié et notamment les transports ferroviaires qui se situaient au 4^e rang en 1980, et proches du 3^e, sont passés au 5^e, assez loin du 4^e.

Mais, comme pour la production de la branche considérée globalement, il faut séparer ce qui relève de l'évolution relative des prix et ce qui est l'expression d'une évolution en prix constants.

Pour l'ensemble de la branche Transports la hausse des prix (en fait, une baisse relative) a été de 75 %. Mais il s'agit d'une moyenne des hausses très différenciées des valeurs ajoutées des différentes sous-branches. De la même façon, les prix de la production distribuée de ces sous-branches n'ont pas évolué parallèlement. En base 100 en 1980, on a les chiffres suivants (cf. tableau 6).

Par rapport à la moyenne des augmentations (75 %), les sous-branches se répartissent de part et d'autre dans un intervalle qui va de 28 à 129. Les plus faibles hausses (qui correspondent en fait aux plus fortes baisses relatives) concernent les transports aériens et les transports maritimes, modes qui ont connu de très forts progrès de productivité et qui

Tableau 6 – Niveau de l'indice des prix de la production des différentes sous-branches du transport en 1996.

Transports ferroviaires	182,7
Transports routiers de marchandises	171,3
Autres transports terrestres	229,2
Navigation intérieure	186,6
Transports maritimes et navigation côtière	135,1
Transports aériens	128,1
Activités annexes et auxiliaires	195,2
Ensemble des sous-branches	175,2

évoluent dans un contexte international marqué par un renforcement de la concurrence. Les deux mêmes phénomènes, et plus fortement sans doute le second, expliquent la tendance à la baisse relative des prix du transport routier de marchandises qui est intervenue à partir du milieu des années 80.

La plus forte hausse est celle des autres transports terrestres, sous-branche hétérogène, mais qui, pour l'essentiel, concerne les transports de personnes et plus particulièrement les transports urbains. Cette hausse est le résultat d'une politique délibérée des pouvoirs publics, soucieux de demander aux usagers de couvrir le coût des transports dans une proportion plus forte, pour limiter les subventions publiques.

La hausse des prix des activités annexes et auxiliaires traduit sans doute en partie une évolution de la nature des prestations fournies.

Compte tenu de l'importance des variations de prix, l'évolution en volume de la production des sous-branches est très différente de l'évolution mesurée en prix courants (cf. graphique 9).

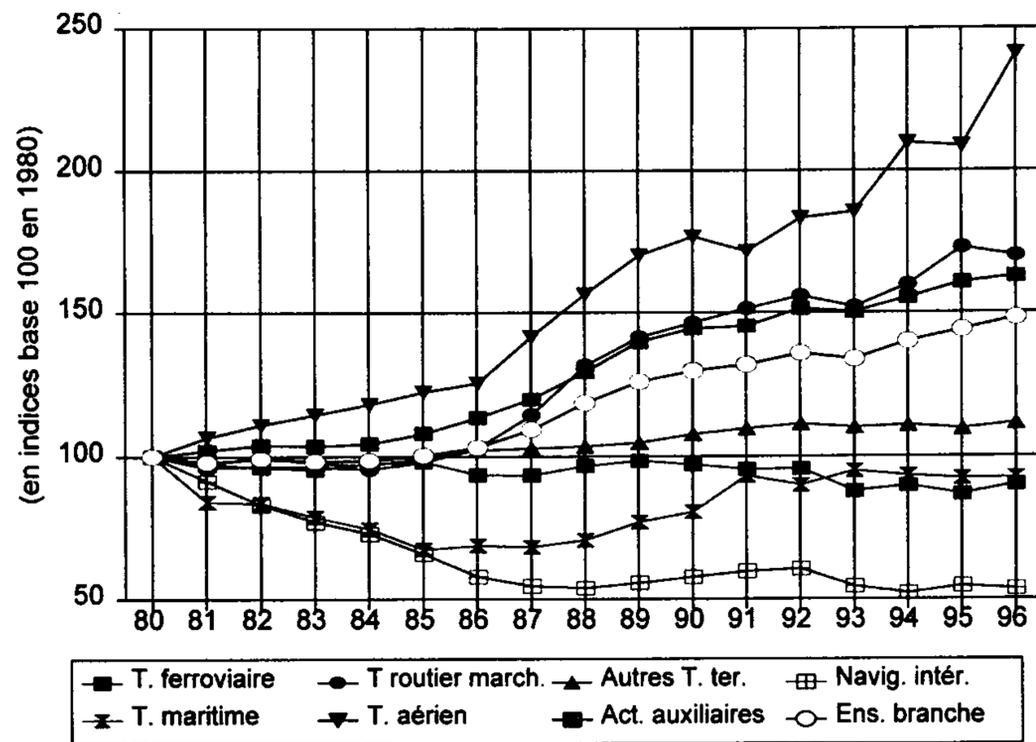
Par rapport au niveau de 1980, on constate que les sous-branches se répartissent en trois groupes :

– les sous-branches qui ont connu une croissance forte en volume : les transports aériens (+ 141 %) et, assez loin derrière, les transports routiers de marchandises (+ 70 %) et les activités annexes et auxiliaires (+ 63 %) ;

– les sous-branches dont le niveau est resté proche du niveau 100 : les autres transports terrestres (+ 12 %), les transports maritimes (– 7,5 %) et les transports ferroviaires (– 10 %) ;

– la navigation intérieure qui a connu une baisse d'activité, en prix constants, de plus de 45 %.

Ainsi, variations en volume et évolutions différenciées des prix se conjuguent pour expliquer les profondes transformations de structure de la production de la branche Transports. Pour certaines sous-branches, les deux effets se cumulent : il en est ainsi des transports maritimes dont



Graphique 9 – Évolution de la production distribuée des sous-branches, en prix constants.

les évolutions en prix et en volume sont inférieures à celles de l'ensemble de la branche et, dans le sens contraire, des activités annexes et auxiliaires qui ont plus augmenté en prix et en volume que la moyenne. Le plus souvent les deux effets se combattent. Ils se compensent dans le cas des autres transports terrestres ; l'effet volume l'emporte, à la hausse dans le cas des transports routiers de marchandises et dans celui des transports aériens, à la baisse dans celui des transports ferroviaires et de la navigation intérieure.

2.3 Le rôle des transports dans les échanges extérieurs

Les transports jouent un double rôle dans les échanges extérieurs. D'une part ils sont le support des importations et des exportations des biens ; d'autre part par les achats et les ventes de services de transport à l'étranger, ils contribuent directement aux sorties et aux entrées de devises et donc à l'équilibre de la balance des paiements.

2.3.1 Les transports, support des importations et des exportations

Il n'y a pas d'échanges de biens possibles sans transport. Le développement des importations et des exportations suppose de plus le déplacement des hommes, en dépit du rôle accru joué par les télécommunica-

tions. Mais il n'existe évidemment pas de statistiques permettant de mesurer la contribution des déplacements de personnes à la réalisation des échanges extérieurs des marchandises importées ou exportées.

Les statistiques douanières permettent de connaître les participations des différents modes aux échanges extérieurs de biens. Toutefois, dans le cadre de la mise en place du marché unique, une modification de la manière dont ces informations sont recueillies est intervenue au 1^{er} janvier 1993. Avant cette date, les statistiques douanières indiquaient le mode de transport utilisé, tant pour les importations que les exportations, lors du franchissement de la frontière française ; depuis 1993, le mode indiqué est le mode utilisé lors du franchissement de la frontière communautaire. Il en résulte des modifications importantes dans l'estimation de la part des différents modes.

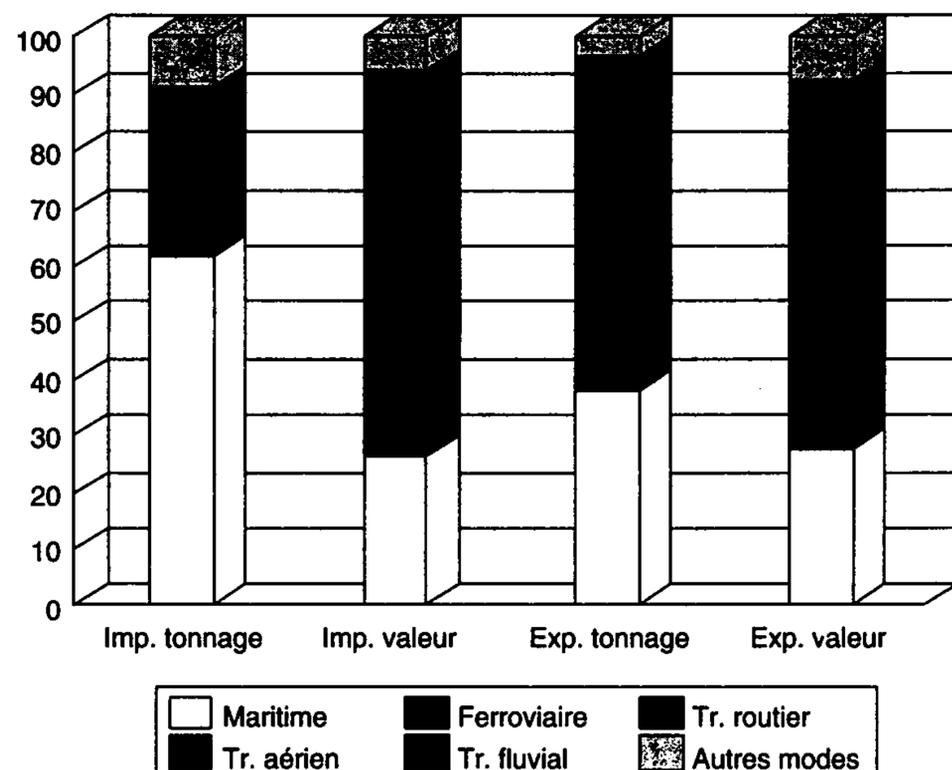
Considérons une exportation française par voie maritime à destination d'un pays n'appartenant pas à la Communauté et supposons que les marchandises ne transitent pas par un port français mais par le port d'un autre pays de la Communauté, Anvers par exemple : avant 1993, le mode indiqué était le mode routier, le mode ferroviaire ou le mode fluvial, c'est-à-dire le mode terrestre utilisé pour le pré-acheminement des marchandises jusqu'au port d'Anvers ; depuis 1993, le mode indiqué est le mode maritime. Dans la mesure où les importations et exportations françaises passent plus souvent par des ports étrangers que les importations et exportations des autres pays communautaires ne passent pas par les ports français, il en résulte une diminution sensible, à partir de 1993, des parts modales des modes terrestres et inversement une augmentation de celle du mode maritime.

Le graphique ci-dessous montre que ces parts varient considérablement selon qu'on raisonne sur les importations ou les exportations¹, ou encore selon qu'on mesure ces échanges en tonnage ou en valeur.

1. Les chiffres relatifs aux échanges extérieurs qui ont servi à établir ce graphique (Les transports en 1996, *op. cit.*, page 168) et de façon générale les données citées dans le point 2.3 mesurent les importations CAF, et les exportations FAB : CAF (Coût, Assurances, Fret) c'est-à-dire en incorporant à la valeur des biens celle du coût du transport et des assurances jusqu'à leur entrée sur le territoire national ; FAB (Franco À Bord) c'est-à-dire en incorporant à la valeur des biens celle du coût du transport et des assurances jusqu'à leur sortie du territoire national.

Les chiffres absolus des importations et des exportations sont les suivants :

	Importations	Exportations
En tonnage (millions de tonnes)	286,26	169,63
En valeur (milliards de francs)	1 488,45	1 582,84



Graphique 10 – Part des différents modes dans les importations et les exportations en 1996.

On notera tout d'abord que les autres modes correspondent au transport par conduite, mais aussi à des flux d'échanges pour lesquels le mode de transport n'a pas été correctement identifié. Par ailleurs la fiabilité des statistiques modales relatives au commerce extérieur est contestable. Malgré ces réserves, le graphique fait apparaître des ordres de grandeur très significatifs.

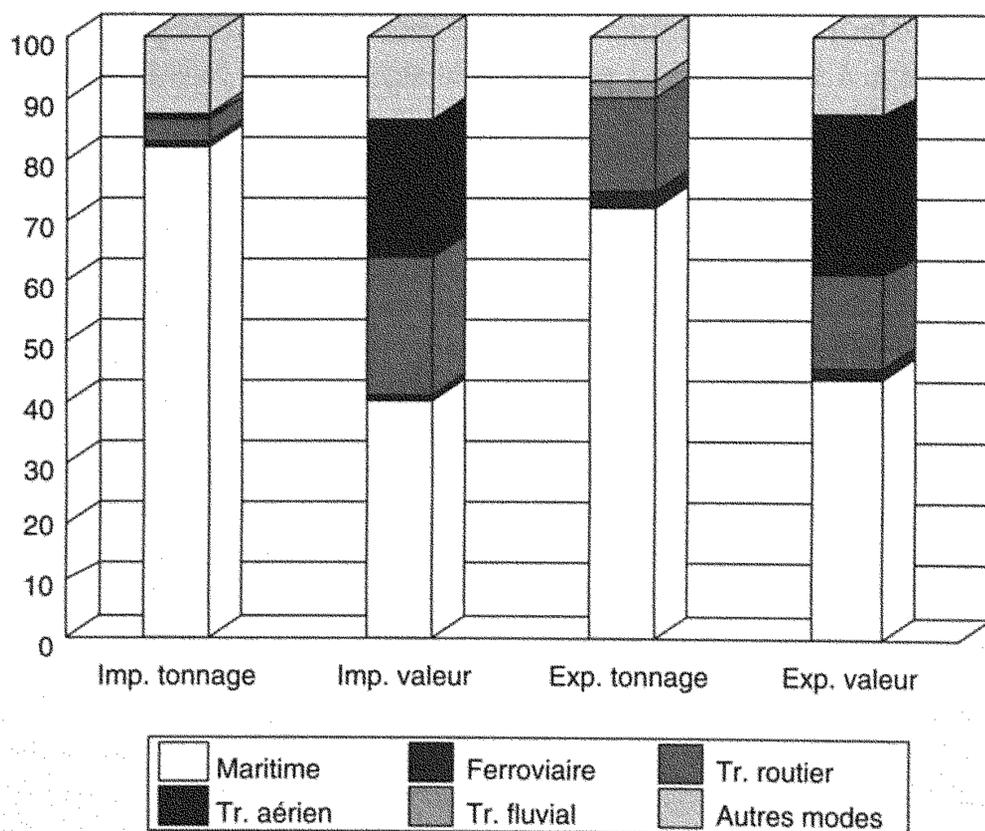
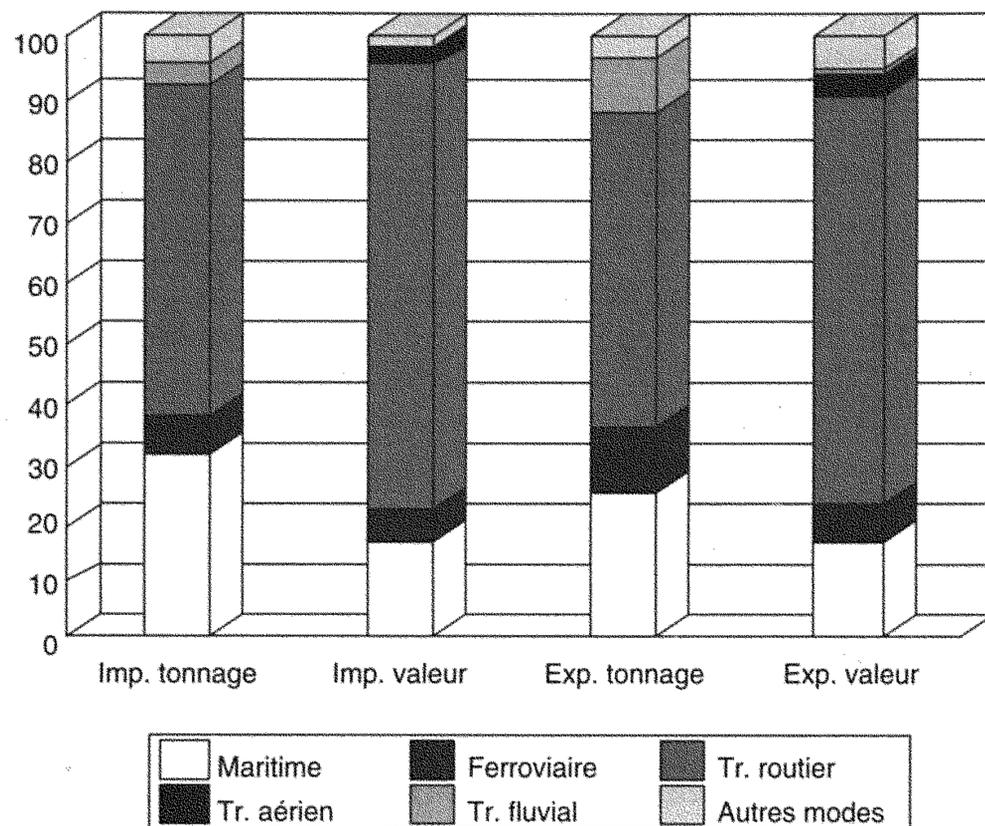
Si l'on considère tout d'abord les importations, on constate que le transport maritime occupe une place prédominante lorsqu'elles sont mesurées en tonnage (61 % du total), mais beaucoup plus faible lorsqu'elles sont mesurées en valeur (26 %). La structure par produits et par origines des importations explique sans ambiguïté cette double particularité : en effet la France importe en provenance d'autres continents des produits pondéreux mais à faible valeur, parmi lesquels des produits énergétiques (produits pétroliers, charbon). Le rôle du transport routier est symétrique. Certes les échanges avec les pays européens par voie terrestre, et principalement routière, représentent des tonnages importants (26 %), mais cependant beaucoup plus faibles que les tonnages maritimes ; en revanche la valeur de ces produits est beaucoup plus élevée, de sorte que la route atteint 53 % de la valeur totale des produits importés. On peut noter également que le transport aérien a un rôle négligeable lorsqu'on raisonne en tonnage (0,1 %), mais important lorsqu'on

raisonne en valeur (11 %), ce qui témoigne de la valeur spécifique extrêmement élevée des produits transportés par air. Le transport fluvial occupe une place modeste en tonnage (1,6 %), mais négligeable en ce qui concerne la valeur des produits importés (0,3 %). Quant au transport ferroviaire, son rôle est faible (3 % environ), qu'on mesure sa participation en tonnage ou en valeur.

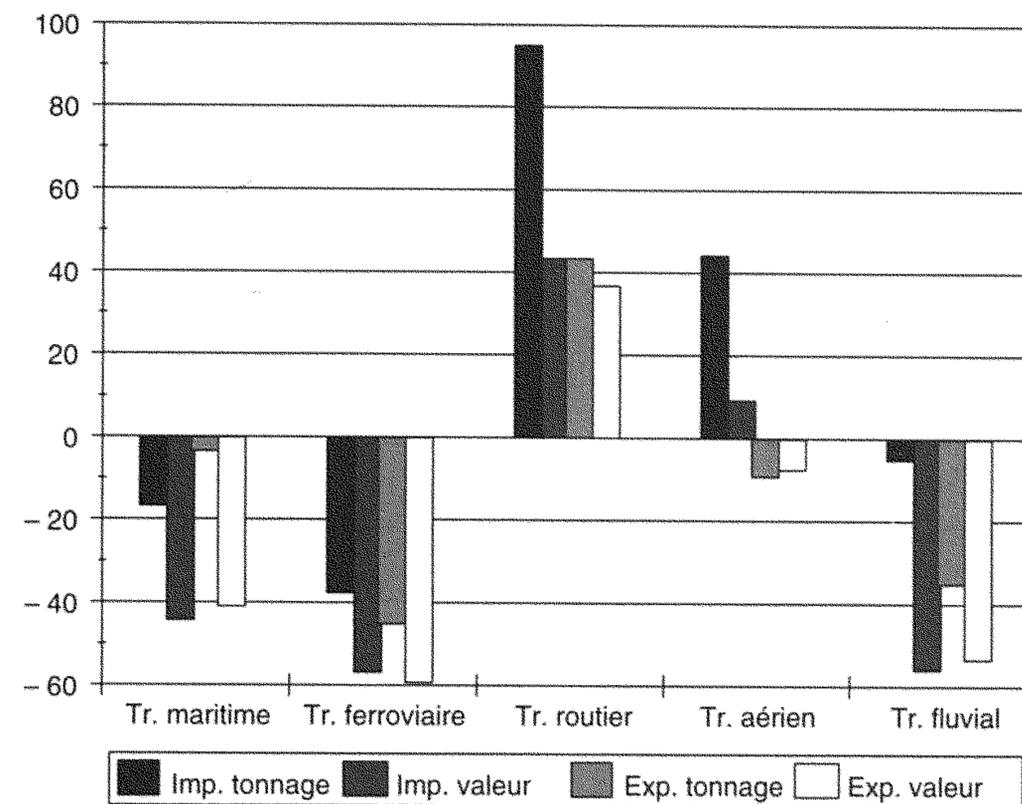
Si l'on considère les exportations, la structure des échanges présente à la fois des différences marquées lorsqu'on raisonne en tonnage, et des ressemblances fortes lorsqu'on raisonne en valeur. En tonnage, la part du mode maritime est beaucoup plus faible (37 % seulement) que dans les importations et la conséquence mécanique est que les autres modes occupent une place plus importante : 42 % pour la route, 8,5 % pour le ferroviaire, 8 % pour la voie d'eau, mais un pourcentage toujours négligeable pour l'aérien (0,2 %). En valeur, les différences entre les importations et les exportations sont au contraire faibles. Le transport maritime atteint 27 % en valeur, donc un pourcentage qui n'est guère plus faible que sa part dans les importations ; mais le rapport entre la part en valeur et la part en tonnage est plus fort à l'exportation qu'à l'importation, ce qui signifie que la valeur des produits exportés par voie maritime est nettement plus élevée que celle des produits importés. Les parts des autres modes sont proches de ce qu'elles sont sur les importations mesurées en valeur et on retrouve le phénomène déjà constaté pour le transport aérien, à savoir que sa part est très significative puisqu'elle atteint près de 13 %.

En définitive, le graphique 10 illustre bien l'existence d'une certaine spécialisation des modes de transports selon la nature des échanges extérieurs et il reflète donc la structure, par nature de produits et par origines ou destinations géographiques, de ces échanges. La comparaison de la place des différents modes selon qu'on considère les échanges avec les pays de l'Union Européenne ou avec les autres pays (cf. graphique 11) renforce cette constatation : dans les échanges avec l'Union européenne, le mode routier est largement dominant, en tonnage et plus encore en valeur ; dans les échanges avec les autres pays, le transport maritime est fortement dominant en tonnage, et reste le plus important en valeur, tandis que le transport aérien, toujours négligeable en tonnage, prend la deuxième place en valeur.

Les évolutions dans le temps des parts des différents modes sont également très significatives des changements intervenus dans la structure des échanges, mais elles reflètent également les modifications dans la compétitivité relative des différents modes. Il n'est toutefois pas possible de procéder à une comparaison sur l'ensemble de la période 1980-1996 du fait du changement dans la manière d'enregistrer le mode de transport. Il faut se contenter de comparer les années 1980 et 1992.



Graphique 11 – Part des différents modes dans les importations et les exportations en 1996 en provenance ou à destination de l'Union européenne (graphique du haut) et d'autres pays (graphique du bas).



Graphique 12 – Évolution des parts des différents modes dans les importations et les exportations entre 1980 et 1992.

Ce graphique visualise la variation de la part de chaque mode, mesurée en pourcentages. Autrement dit, la part du mode maritime dans les importations mesurées en tonnage a baissé de 16 % ; sa part dans les importations mesurées en valeur a baissé de 44 %, etc.

Ce graphique fait donc apparaître le déclin très important de trois modes : le transport maritime, le transport ferroviaire et le transport fluvial. Dans les trois cas, la baisse en tonnage est moins forte que la baisse en valeur, ce qui signifie que la valeur spécifique des produits importés ou exportés par ces modes a plus ou moins sensiblement diminué. Les parts perdues par ces modes ont été gagnées principalement par le transport routier et secondairement par le transport aérien. Mais bien que ce dernier augmente sa participation sur les importations, il perd quelques points sur les exportations.

Jusqu'en 1992, les statistiques douanières permettaient de connaître de façon correcte le rôle des opérateurs de transport français dans les échanges extérieurs de marchandises. L'achèvement du marché intérieur européen a entraîné un allègement des formalités statistiques et douanières dans les échanges entre la France et ses partenaires de la Communauté Économique Européenne, qui sont les principaux partenaires de la

France, sauf sur les importations mesurées en tonnage¹. Certes, les douanes savent toujours quelles sont les quantités importées et les valeurs de ces importations et de ces exportations par mode, enregistrées à la frontière communautaire. En revanche, on ignore la place qu'occupent dans ces échanges les transporteurs français. Les dernières statistiques disponibles relatives à la part du pavillon français, mode par mode, datent donc de 1992². Des changements sont sans doute intervenus depuis cette date. Les chiffres de 1992 donnent cependant des ordres de grandeurs et permettent de mettre en lumière quelques données structurelles concernant le rôle des prestataires français pour les différents modes de transport.

La part du pavillon français peut être appréciée soit en se référant au tonnage transporté, soit à la valeur des biens pris en charge, en distinguant les importations et les exportations.

Si l'on raisonne tout d'abord sur les importations en tonnage, le graphique 13 fait apparaître que, pour aucun des modes, la part du pavillon français n'atteint 50 %. Le transport aérien et le transport routier sont peu éloignés de cette valeur ; en revanche le transport fluvial n'atteint pas 15 % et le transport maritime est à 7 %. On ne peut cependant en tirer trop rapidement des conclusions sur la faible compétitivité internationale de ces modes. En effet, le choix du transporteur est le plus souvent le fait du chargeur, donc de l'exportateur, qui a tendance à privilégier le recours à un opérateur de sa nationalité. Il est donc normal que la part du pavillon d'un pays importateur soit inférieure à la barre de 50 %.

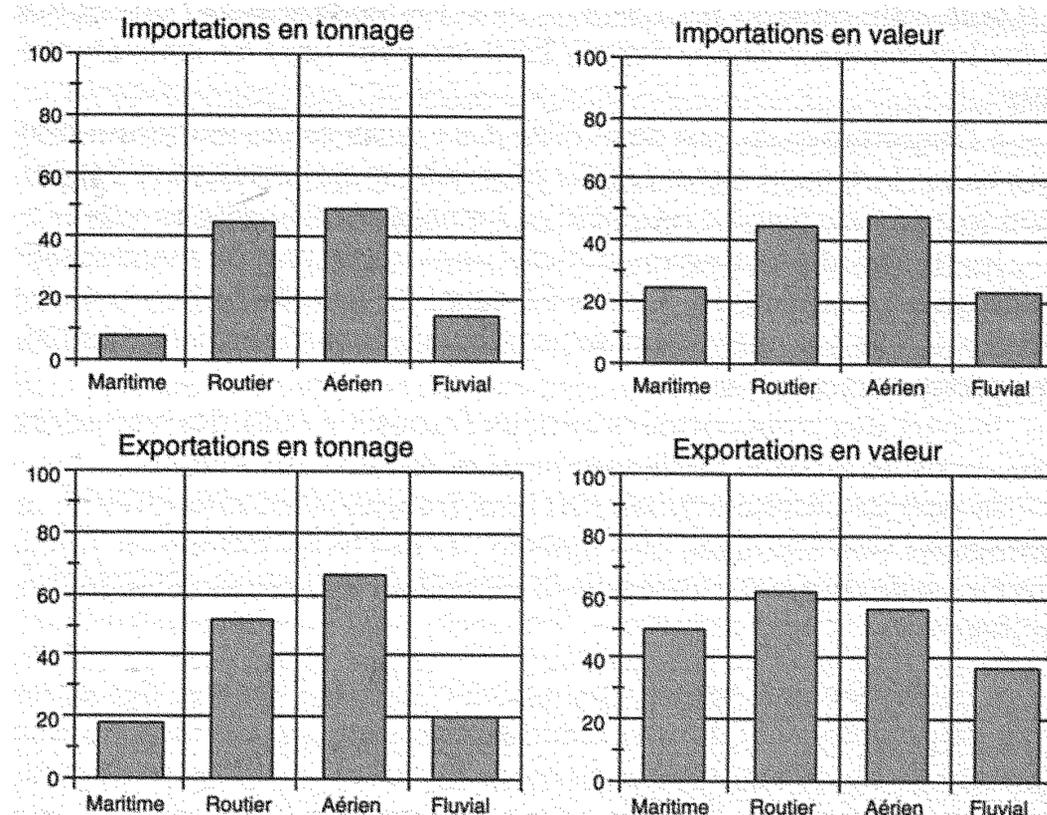
La situation des transporteurs français paraît un peu différente lorsqu'on raisonne en valeur. Si les parts du transport aérien et du transport routier sont proches de ce qu'elles sont en tonnage, celles du transport fluvial et surtout du transport maritime sont plus importantes, bien que restant très au-dessous de 50 %. On peut en déduire que les opérateurs

1. Part de l'Union européenne dans le total des échanges, en 1996 :

	Importations	Exportations
En tonnage	41,8 %	72,9 %
En valeur	59,1 %	61,0 %

2. En principe, les dispositions adoptées à la suite de la libéralisation des échanges entre les pays de l'Union européenne permettent de connaître les parts de marché de chaque pays, via Eurostat. Chaque pays membre communique en effet à ce service statistique européen les données concernant ses transporteurs nationaux ; la synthèse effectuée par Eurostat et le retour des informations aux États devraient permettre de mesurer la part du pavillon de chaque État.

Force est de constater que ce mécanisme ne fonctionne pas, tous les États ne communiquant pas à Eurostat des informations fiables dans des délais raisonnables...



Graphique 13 – Part du pavillon français dans les importations et les exportations en tonnage et en valeur, en 1992 (pourcentages).

français, s'agissant de ces modes, concentrent leurs efforts sur des produits à plus forte valeur.

L'examen des deux graphiques relatifs aux exportations confirme l'argument présenté ci-dessus : la part des transporteurs français est, dans tous les cas, plus importante à l'exportation qu'à l'importation. En tonnage, elle atteint 66 % pour l'aérien, et 52 % pour le transport routier ; elle reste faible pour le maritime et le fluvial. Il en est de même en valeur où le transport maritime n'est pas éloigné de la barre de 50 %, et où le fluvial atteint 37 %. On peut également constater qu'à l'exception du transport aérien dont la part en tonnage est supérieure à la part en valeur, la valeur à la tonne des produits transportés par les opérateurs français est supérieure à la moyenne.

Pour apprécier ces résultats, il faut tenir compte du fait que les tonnages et les valeurs pris en charge par les différents modes ne sont pas du tout les mêmes : de très loin, le mode maritime représente les flux les plus importants en tonnage, alors que le transport fluvial ne concerne que des tonnages limités et que le transport aérien joue un rôle marginal. En ce qui concerne les valeurs, le mode routier vient largement en tête, et le transport aérien pèse davantage que le transport fluvial.

Il faut enfin replacer ces résultats dans les tendances. Si l'on regarde les évolutions intervenues depuis 1980, on peut faire les constats suivants :

- à l'importation, la part de marché des transporteurs maritimes français a baissé fortement en tonnage et plus faiblement en valeur ; à l'exportation leur part de marché est stable en tonnage et croissante en valeur ;
- les transporteurs routiers français ont vu leur part de marché baisser fortement au début des années 80, avant de remonter plus ou moins lentement dans les années suivantes pour retrouver la situation initiale dans presque tous les cas ;
- la part des transporteurs aériens français a subi des variations fortes, mais les niveaux finals sont proches des niveaux initiaux ;
- la part des transporteurs fluviaux français s'est effondrée et on n'enregistre une remontée que dans le cas des exportations en valeur pour lesquelles le niveau atteint reste cependant inférieur à celui de l'année 1980.

Les enseignements principaux qui résultent de l'analyse des statistiques disponibles sont donc la faiblesse croissante du pavillon français s'agissant du mode maritime et du mode fluvial ; le meilleur positionnement des transporteurs français à l'exportation qu'à l'importation ; leur meilleur positionnement lorsqu'on raisonne sur la valeur des marchandises qu'ils transportent que sur les tonnages.¹

1. À défaut de pouvoir actualiser les données sur la base desquelles le graphique que nous venons de commenter a été établi, des informations partielles sont disponibles sur le rôle du pavillon français dans les échanges intra-communautaires. Pour faire face à la défaillance du système Eurostat, le service statistique du ministère des Transports (le SES - Service Économique et Statistique - de la DAEI - Direction des Affaires Économiques et Internationales) a développé des échanges bilatéraux directs d'informations avec leurs homologues des autres pays. Ces échanges permettent, notamment dans le cas du transport routier, d'estimer la part du pavillon français dans les importations et les exportations mesurées en tonnage kilométrique. Ainsi, cette part serait la suivante, pour l'année 1995, sauf exception signalée :

- dans les échanges avec l'Italie, à l'importation et à l'exportation, environ 75 % (chiffres de 1994) ;
 - dans les échanges avec l'Allemagne, à l'importation 50 %, à l'exportation 55 % (chiffres de 1993) ;
 - dans les échanges avec l'Espagne, à l'importation 45 %, à l'exportation 55 % ;
 - dans les échanges avec la Belgique, environ 40 % à l'importation comme à l'exportation ;
 - dans les échanges avec le Royaume-Uni, 35 % à l'importation et 50 % à l'exportation ;
 - dans les échanges avec les Pays-Bas, 25 % à l'importation et à l'exportation.
- Ces chiffres donnent une idée de la compétitivité des transporteurs routiers français par rapport aux transporteurs des autres pays européens.

2.3.2 Les importations et les exportations de services de transport

En présentant l'équilibre des emplois-ressources de la branche Transports, nous avons donné les chiffres des importations et des exportations : respectivement 33,4 et 59 milliards de francs, en 1996. Nous pouvons semble-t-il en déduire que les achats à l'étranger (à des non-résidents) de services de transport étant inférieurs aux ventes, les transports contribuent positivement à l'équilibre de la balance des paiements. Cette conclusion est exacte, mais le solde des importations et exportations de services de transport n'est pas égal à la différence 59 - 33,4.

En effet, pour mesurer la valeur des importations et des exportations de biens, la comptabilité nationale doit choisir entre plusieurs manières d'évaluer ces grandeurs. Elle peut en effet se placer à différents moments - ou différents lieux - pour placer ses compteurs. Une première solution consiste à mesurer la valeur des marchandises en leur point de départ, en France dans le cas d'une exportation, à l'étranger dans le cas d'une importation. Symétriquement, elle peut se placer en leur point d'arrivée. Elle peut enfin se placer au point de franchissement de la frontière. Or la valeur des marchandises n'est pas la même en ces différents points : au point de départ, c'est la valeur de la marchandise seule ; au point d'arrivée, cette valeur est majorée des frais de transport et d'assurance quelle a subis.

La comptabilité nationale choisit la solution intermédiaire, c'est-à-dire qu'elle se positionne à la frontière. Plus précisément les importations de biens sont évaluées CAF c'est-à-dire à la valeur des biens à leur entrée sur le territoire et les exportations sont évaluées FAB c'est-à-dire aux prix du marché à la frontière française. Donc, dans la mesure de la valeur des biens importés, elle prend en compte non seulement la valeur intrinsèque de ces marchandises, mais aussi le coût du transport sur le territoire étranger, de leur point de départ au point frontière ; symétriquement, dans la valeur des biens exportés, elle prend en compte le coût du transport sur le territoire français jusqu'à la frontière.

Il en résulte que, lorsqu'elle établit le niveau des importations et des exportations de transport, elle ne doit pas compter le coût des transports déjà incorporé dans la valeur des biens importés ou exportés. Pour éviter les doubles comptes, elle ne doit mesurer que les grandeurs suivantes :

- sur marchandises importées, le transport de la frontière à leur point d'arrivée, dans la mesure où ce transport est réalisé par un opérateur non résident ; il s'agit d'une importation de transport ;
- sur marchandises exportées, le transport de la frontière à leur destination à l'étranger, dans la mesure où ce transport est réalisé par un opérateur français ; il s'agit d'une exportation de transport.

Ainsi les concepts d'importation et d'exportation de transport ont un sens bien particulier et restreint : une importation correspond à l'achat par un français d'un transport réalisé par un étranger sur le territoire national, et symétriquement. Ils ne tiennent pas compte des achats et des ventes de services de transport en dehors de ces circonstances.

Pour mesurer l'incidence des ventes et des achats de services de transport, il faut recourir à un autre concept, plus large, prenant en compte l'ensemble de ces achats et de ces ventes : celui d'échanges effectifs de services, qui sont mesurés FAB-FAB.

En 1996, le solde des échanges effectifs de services pour le transport a été positif, à hauteur de 2 549 millions de francs. Il nous faut à la fois étudier la décomposition de ce solde par sous-branches et son évolution.

Tableau 7 – Échanges effectifs de services de transport en 1996 (en millions de francs)¹.

	Achats effectifs de services	Ventes effectives de services	Solde des échanges de services
Transports ferroviaires	680	2 572	1 892
Transports routiers	9 105	7 834	- 1 271
Transports fluviaux	441	90	- 351
Transports maritimes	13 587	10 830	- 2 757
Transports aériens	17 881	23 609	5 728
Total des modes de transport	41 694	44 935	3 241
Services annexes	5 944	5 252	- 692
Total des services de transport	47 638	50 187	2 549
Ensemble des services	184 076	232 369	48 293
Part des transports dans l'ensemble des échanges de services	25,9 %	21,6 %	5,3 %

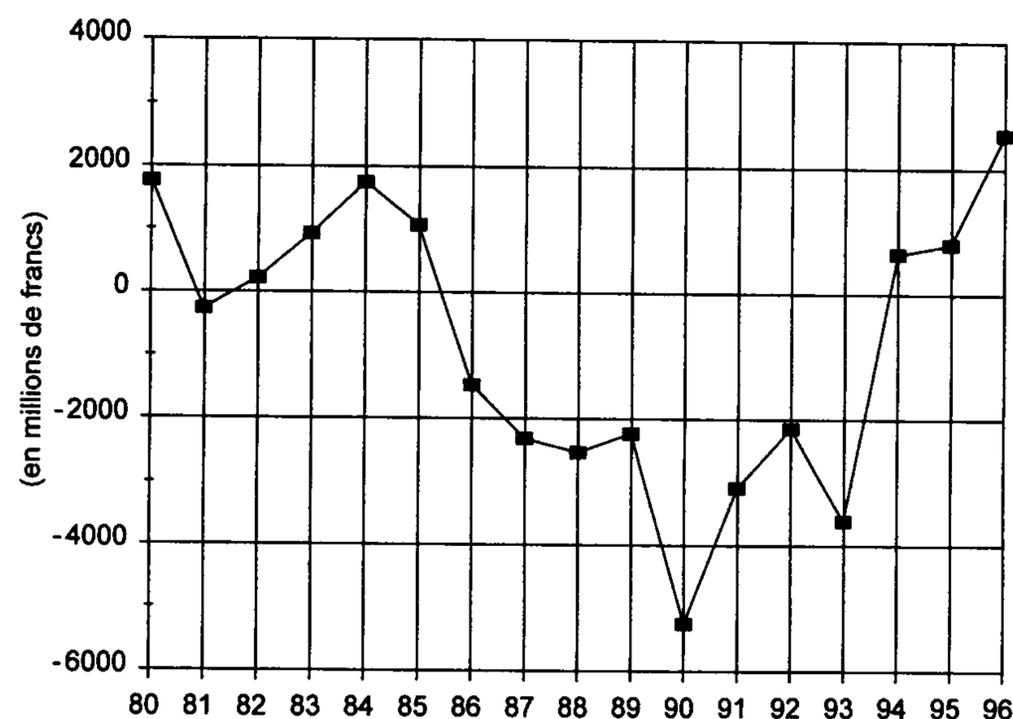
Il ressort de ces données que les achats de services de transport représentent un peu plus du quart des achats de services et les ventes de services de transport un peu plus du cinquième de l'ensemble. Les transports contribuent donc dans des proportions élevées à la balance des « invisibles », mais leur solde ne représente que 5 % du solde de la balance des services.

1. Source : Les transports en 1996, *op. cit.*, page 167.

Compte tenu des méthodes de calcul utilisées, le chiffre des services annexes inclut un solde statistique qui concerne en réalité les transports routiers. Par ailleurs, le solde des échanges des transports maritimes est mal connu.

Le solde général des services de transport résulte d'une compensation entre des contributions positives et négatives des différentes sous-branches. Nous commenterons le rôle de chacune d'entre elles en examinant leurs évolutions dans le temps.

Le solde des échanges effectifs de services de transport est en effet une grandeur instable, comme le montre le graphique suivant.



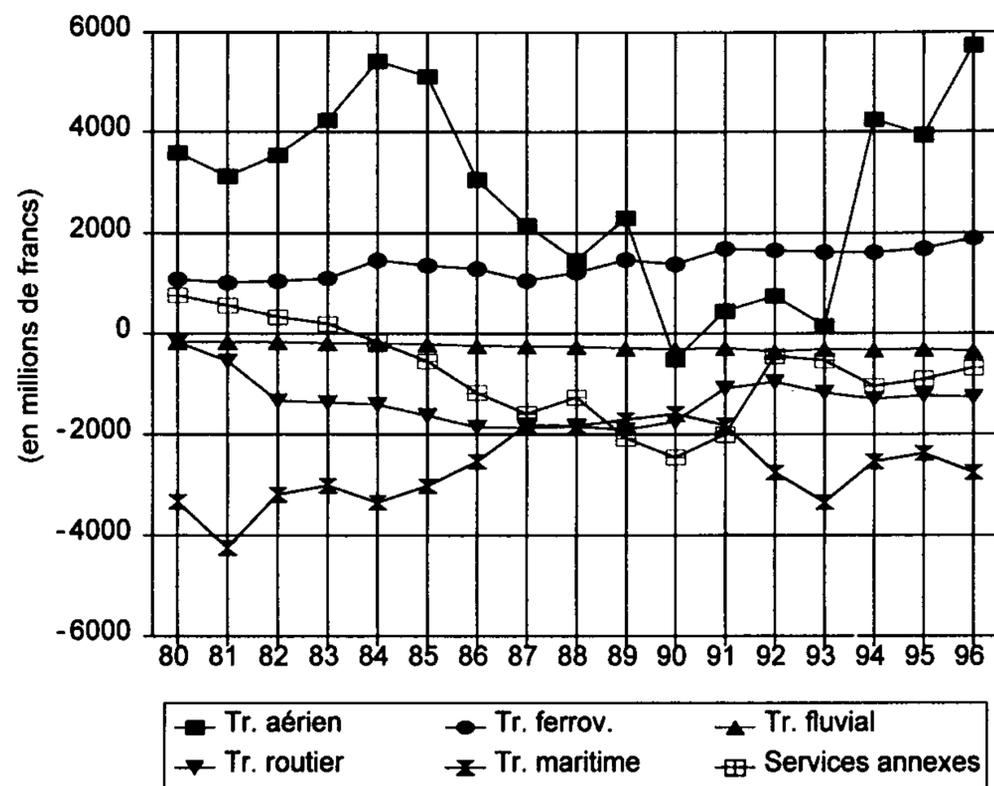
Graphique 14 – Évolution du solde des échanges effectifs de services de transport de 1980 à 1996.

Positif dans les premières années de la décennie 80, ce solde a très fortement baissé jusqu'en 1990 où le déficit dépasse 5 milliards de francs, avant de se redresser au cours des dernières années, malgré un accident en 1993. Le solde est positif depuis 1994 et atteint 2,5 milliards de francs en 1996. Le total cumulé sur l'ensemble de la période serait largement négatif.

Ce résultat de la branche synthétise les modifications intervenues dans les différentes sous-branches dont la contribution à l'excédent ou au déficit selon les années est également marquée par des variations importantes.

Le solde de certaines sous-branches (cf. graphique 15) a évolué de façon régulière, positif et croissant pour le transport ferroviaire, négatif et croissant pour le transport fluvial.

Le solde du transport ferroviaire est toujours positif et régulièrement croissant et atteint 1,9 milliard de francs en 1996. Dans l'état actuel de la réglementation européenne, le trafic sur le réseau d'un État est toujours



Graphique 15 – Évolution du solde des échanges effectifs de services de transport des différentes sous-branches, de 1980 à 1996.

assuré par la compagnie de chemin de fer de cet État qui vend ses services aux réseaux étrangers qui font appel à elle. La SNCF assure la partie sur territoire français des importations et des exportations par fer ; elle fait appel aux compagnies étrangères – et donc achète des services de transport ferroviaire – pour la partie des flux sur importations et sur exportations qui se déroule sur territoire étranger ; et symétriquement... Mais, de plus, compte tenu de la position de la France en Europe, la SNCF assure des trafics de transit sur le territoire national pour le compte des chemins de fer espagnols, italiens, allemand, anglais, etc. C'est principalement ce fait qui explique que le solde des échanges de services de transport ferroviaire soit positif.

Le solde du transport fluvial est toujours négatif et tend à s'accroître, mais il demeure d'un ordre de grandeur limité (350 millions de francs). Il traduit la faible compétitivité relative de la batellerie française par rapport à celle des autres pays européens.

Les soldes des autres branches connaissent des fluctuations importantes.

Le solde du transport aérien était très fortement positif en début de période et a dépassé, au milieu des années 80, les 5 milliards de francs.

Ce solde a connu par la suite une très forte dégradation, à mettre en relation avec la crise qu'a connue Air France, de sorte qu'au début des années 90 le solde est négatif de 500 millions. Le redressement de la compétitivité d'Air France, incertain jusqu'en 1994, permet de retrouver en 1995 un solde positif à hauteur de 5,7 milliards de francs.

Les évolutions des soldes du transport routier et des services annexes peuvent être commentées ensemble. Rappelons en effet que la manière dont ces soldes sont calculés ne permet pas une ventilation claire entre les deux grandeurs. Par ailleurs, leurs évolutions sont assez semblables : proches de zéro au début des années 80, ces soldes se sont détériorés jusqu'à la fin de cette décennie, se sont améliorés au début des années 90 et se sont de nouveau détériorés, mais faiblement, depuis quelques années. Ils sont en 1996 déficitaires pour un montant total d'un peu moins de 2 milliards. Ces évolutions traduisent sans doute celle de la compétitivité des transporteurs français face à leurs concurrents européens.

Enfin, nous avons gardé en dernier lieu le solde des échanges de service des transports maritimes. Il faut d'abord noter que ces échanges sont mal connus depuis 1988, et donc le solde pour les dernières années est sujet à caution. Il faut également préciser que la définition des recettes et des dépenses de services de transport maritime retenue par la comptabilité nationale est relativement étroite : elle laisse de côté les recettes provenant des « trafics tiers », c'est-à-dire des transports entre des pays autres que la France, qui représentent pourtant une partie importante du transport et du chiffre d'affaires des armateurs français ; de même elle ne tient compte ni en recettes ni en dépenses des affrètements (location de bateaux)¹. La balance des paiements retient une définition plus large puisqu'elle prend en compte une partie des recettes provenant des trafics tiers et les recettes et dépenses d'affrètement ainsi que les frais d'escale à l'étranger : de ce fait le solde qu'elle indique est très sensiblement différent du chiffre de la comptabilité nationale².

Tel qu'il est défini par la comptabilité nationale, le solde des transports maritimes connaît une évolution heurtée. Fortement négatif au début des années 80 (- 4,2 milliards en 1981), il diminue progressivement en valeur absolue, le déficit étant divisé par deux aux alentours de 1990. Il se serait de nouveau détérioré depuis. Ce mauvais résultat doit être mis en relation avec le déclin de la flotte marchande française...

Les chiffres donnés par la comptabilité nationale en ce qui concerne la contribution des transports aux échanges extérieurs de la France ne

1. Or les dépenses sont très importantes du fait du déclin du nombre de bateaux possédés par les armateurs français qui doivent donc faire appel à des bateaux étrangers.

2. Pour 1995, la balance des paiements fait état de 18,5 milliards en recettes et de 24,0 milliards en dépenses ; d'où un solde négatif de 5,5 milliards (à comparer aux 2,4 milliards indiqués par les comptes des transports de la Nation).

répondent donc pas à toutes les interrogations. Mais il est vrai que les estimations sont très difficiles, tant pour des raisons conceptuelles (quel champ retenir ?) que statistiques.

Ce chapitre nous a donc permis d'analyser la contribution des transports aux échanges extérieurs et à la production nationale. Cette production, partiellement exportée, est réalisée en consommant des facteurs de production, du travail et du capital. Le chapitre suivant s'intéresse à ces consommations et permet de préciser le rôle de la branche des transports dans l'emploi et les investissements.

La consommation des facteurs de production

La production de services de transport consomme du travail et du capital. Commençons par examiner les emplois, avant d'examiner dans le point suivant le capital utilisé.

3.1 La consommation du facteur travail

3.1.1 Les emplois

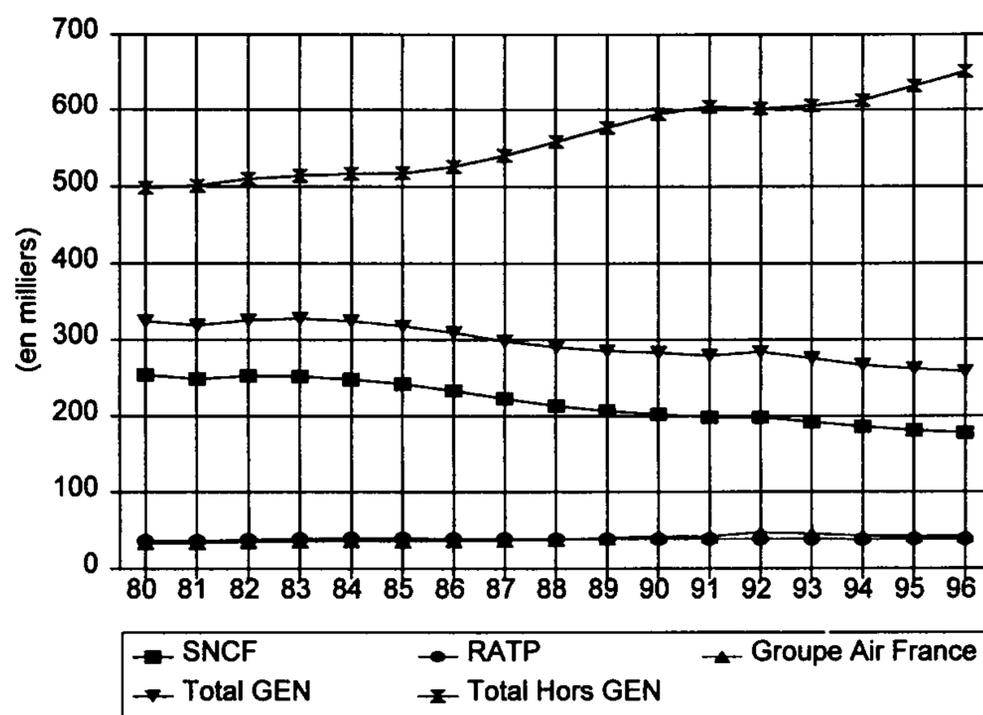
La comptabilité nationale indique à la fois les emplois de la branche et ceux du secteur des transports. Les périmètres recouverts étant différents, les chiffres auxquels ils conduisent ne sont donc pas les mêmes.

S'agissant du secteur, les effectifs mesurés sont ceux des entreprises, prises dans leur globalité, correspondant aux codes de la nomenclature des transports. Ils sont issus des Enquêtes Annuelles d'Entreprises. Les comptes des transports de la Nation, avant le 34^e rapport concernant l'année 1996, n'indiquaient que le nombre des salariés ; le 34^e rapport indique en outre le nombre de non-salariés depuis 1990. Pour conserver l'homogénéité des séries depuis 1980, nous travaillerons sur les non-salariés¹.

Les tableaux distinguent les effectifs des GEN² et les effectifs Hors GEN. Globalement les effectifs du secteur sont en forte croissance : ils sont passés de 822 400 en 1980 à 908 700 en 1996, soit une augmentation de 10,5 %. Mais l'évolution globale des effectifs salariés résulte de variations très différentes de ces deux catégories : tandis que la courbe des effectifs Hors GEN est fortement croissante (30 % sur l'ensemble de la période), celle des effectifs des GEN décroît d'environ 20 %.

1. Les non-salariés sont au nombre de 57 000 en 1990 et de 66 000 en 1996.

2. Les GEN (Grandes Entreprises Nationales) sont des entreprises de grande taille gérant des services publics, généralement en situation de monopole dans leur domaine. On y trouve EDF, GDF et, pour le secteur du transport, la SNCF, la RATP, Air France et Air Inter, avant la fusion de ces deux entreprises.



Graphique 16 – Évolution des effectifs salariés du secteur des transports, de 1980 à 1996¹.

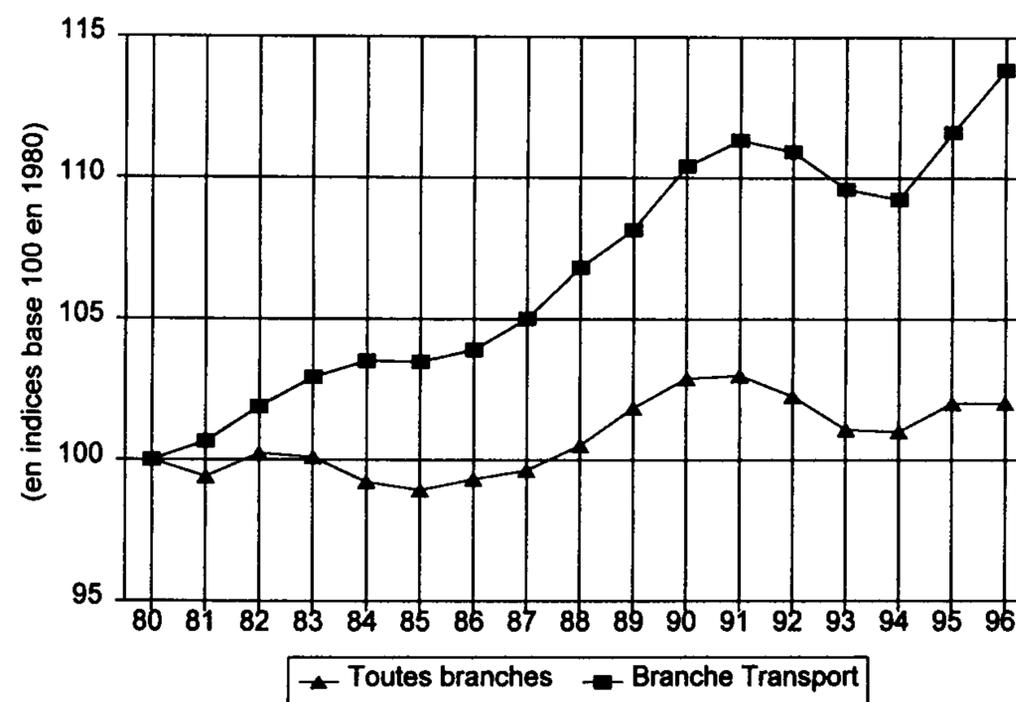
La croissance des effectifs Hors GEN est surtout forte dans la seconde moitié des années 80, et après une période de stagnation, au cours des toutes dernières années.

La baisse des effectifs des GEN est assez régulière si l'on excepte la première moitié des années 80 où les effectifs sont relativement stables. Cette décroissance est principalement due aux effectifs de la SNCF qui sont passés de 254 000 à moins de 178 000, c'est-à-dire qui ont enregistré une baisse moyenne de près de 4 800 par an malgré une légère reprise des embauches en 1982. À la même période, les effectifs de la RATP ont également augmenté, mais ils sont restés approximativement stables depuis. Les effectifs d'Air France et d'Air Inter ont augmenté jusqu'à la fin des années 80 ; depuis 1990, ils sont stagnants pour Air Inter, mais en forte baisse pour Air France qui, depuis la fusion avec UTA, a réduit ses effectifs de plus de 5 000 personnes.

1. Nous avons regroupé dans ce graphique pour une meilleure lecture des courbes les chiffres d'Air France et d'Air Inter en une seule rubrique, le Groupe Air France. Par ailleurs les chiffres relatifs aux GEN ne sont pas homogènes sur l'ensemble de la période. En effet, en 1992, les effectifs d'Air France ont augmenté d'environ 5 000 personnes du fait de l'absorption d'UTA par Air France. Les chiffres des effectifs des GEN ont été majorés du même montant car UTA n'était pas une GEN. Symétriquement les chiffres Hors GEN ont été amputés de 5 000 personnes.

Les informations relatives à la branche Transports sont plus précises et elles portent à la fois sur les effectifs salariés et non salariés. Pourtant le total des emplois indiqué pour 1996 ne s'élève qu'à 876 300 et il est donc inférieur à celui que donnent les statistiques relatives au secteur. En effet, les grandes entreprises de transport effectuent fréquemment des activités ne relevant pas de la nomenclature des transports, et les effectifs employés dans ces activités secondaires sont comptés dans le secteur, mais non dans la branche. Le cas le plus éclairant est celui de la SNCF qui compte 177 900 salariés en 1996 ; mais on estime que 43 % de ces personnels sont occupés à des activités qui ne relèvent pas du transport à proprement parler (entretien des voies et du matériel notamment). Aussi l'emploi salarié comptabilisé dans la sous-branche des transports ferroviaires ne s'élève qu'à 102 000, en y incluant les effectifs des quelques entreprises ferroviaires de petite taille autres que la SNCF. Il existe évidemment des entreprises ne relevant pas du secteur des transports et qui ont une activité secondaire relevant de la branche ; les effectifs en jeu sont pris en compte dans les statistiques de la branche, mais ils sont beaucoup plus faibles que ceux des employés des entreprises du secteur des transports exclus de la branche.

Les emplois de la branche Transports représentent 3,9 % de l'emploi total en France. Ce pourcentage peut être rapproché de celui de la valeur ajoutée de la branche dans l'ensemble des branches (4,1 %) et il fait apparaître que la productivité des transports par tête est sensiblement supérieure à celle de la moyenne des branches. Mais la croissance des effectifs est également supérieure à celle de l'ensemble de l'économie, comme le montre le graphique suivant :

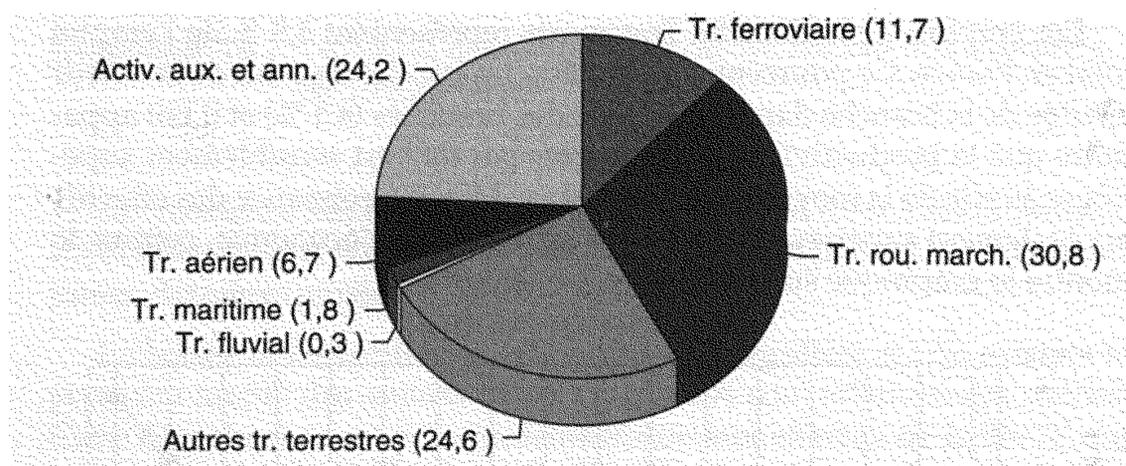


Graphique 17 – Évolution des effectifs employés par la branche Transports en indice base 100 en 1980, de 1980 à 1996.

Les fluctuations de ces deux courbes subissent les mêmes influences conjoncturelles, mais alors que l'emploi de l'ensemble des branches n'augmente que de 2 % sur ces seize années, celui de la branche Transports croît de 14 %.

Ces 876 300 personnes se répartissent entre 808 500 salariés et 67 800 non-salariés, soit 7,7 % des effectifs. Ce pourcentage était de 8,3 en 1980 et il a donc baissé sensiblement, mais ce n'est pas là un phénomène propre à la branche Transports. En revanche le pourcentage des non-salariés est faible dans la branche par rapport à l'ensemble de l'économie où les non-salariés représentent plus de 12,5 % des effectifs. Ces non-salariés sont surtout présents dans le transport routier de marchandises (forte présence des entreprises uni-personnelles qui représentent près de 40 % des entreprises) et dans les autres transports terrestres (petites entreprises de transport en commun et taxis).

La répartition des emplois et leur évolution sont très inégales selon les activités. En ce qui concerne le poids de chaque sous-branche dans le total, la répartition est la suivante :

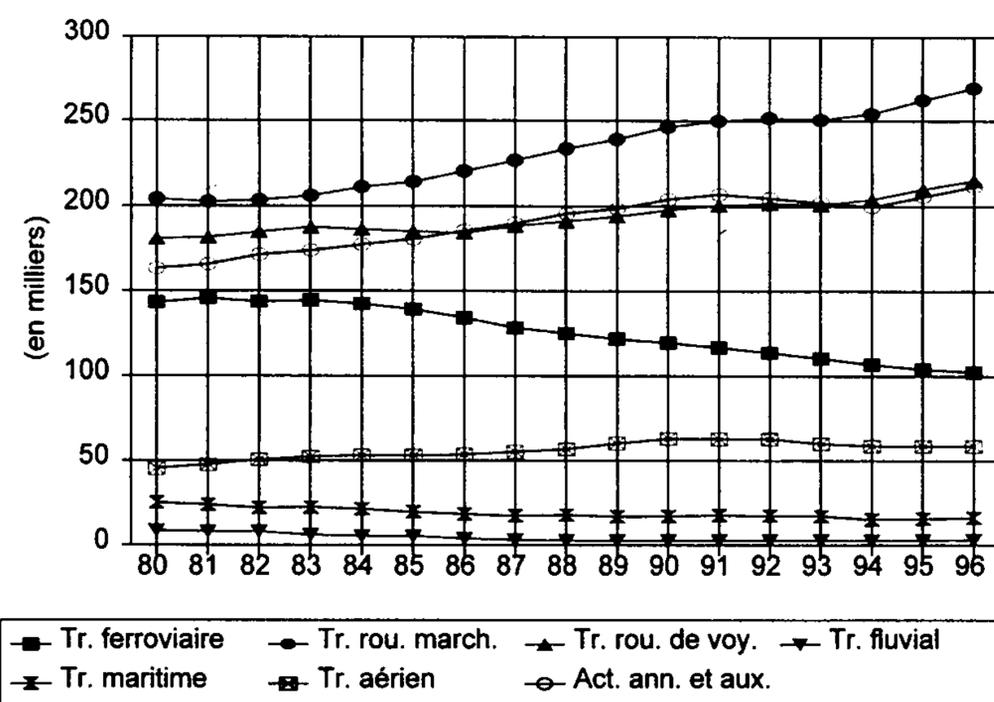


Graphique 18 – Répartition des emplois par sous-branches, en 1996 (en pourcentages).

Le transport routier de marchandises représente plus de 30 % des effectifs, suivi par les autres transports terrestres – c'est-à-dire, pour l'essentiel, les transports routiers et urbains de voyageurs – et les activités annexes et auxiliaires dont les effectifs sont proches. Les transports ferroviaires pèsent pour moins de 12 %, les transports aériens pour moins de 7 % et les transports par eau se partagent le 1 % restant.

Mais la situation de 1996 est le résultat d'évolutions très différenciées. Si globalement la branche crée des emplois, il n'est pas vrai que toutes les sous-branches bénéficient de cette tendance. Au contraire, certaines voient leurs effectifs décliner fortement sur la période que nous étudions.

L'évolution la plus spectaculaire que fait apparaître le graphique 19 est la baisse profonde des emplois du transport ferroviaire dont nous



Graphique 19 – Évolution des effectifs employés par les sous-branches du transport de 1980 à 1996.

avons vu les raisons en présentant l'évolution des effectifs de la SNCF. Deux autres sous-branches connaissent également une baisse de leurs effectifs, plus marquée d'ailleurs que celle des transports ferroviaires, même si l'échelle du graphique ne permet pas d'en prendre conscience : les transports maritimes et les transports fluviaux, dont les effectifs diminuent respectivement de 36 % et de 65 % !

Les quatre sous-branches dont les effectifs augmentent ont des taux de croissance élevés : 19 % pour les autres transports terrestres, 30 % pour les transports aériens et les activités annexes et auxiliaires, 32 % pour le transport routier de marchandises.

Il n'est pas étonnant, dans ces conditions, que la répartition des emplois ait fortement évolué depuis 1980. À cette date, les transports ferroviaires pesaient plus de 18 %, les transports routiers de marchandises moins de 27 %, les activités auxiliaires et annexes un peu plus de 21 %, etc.

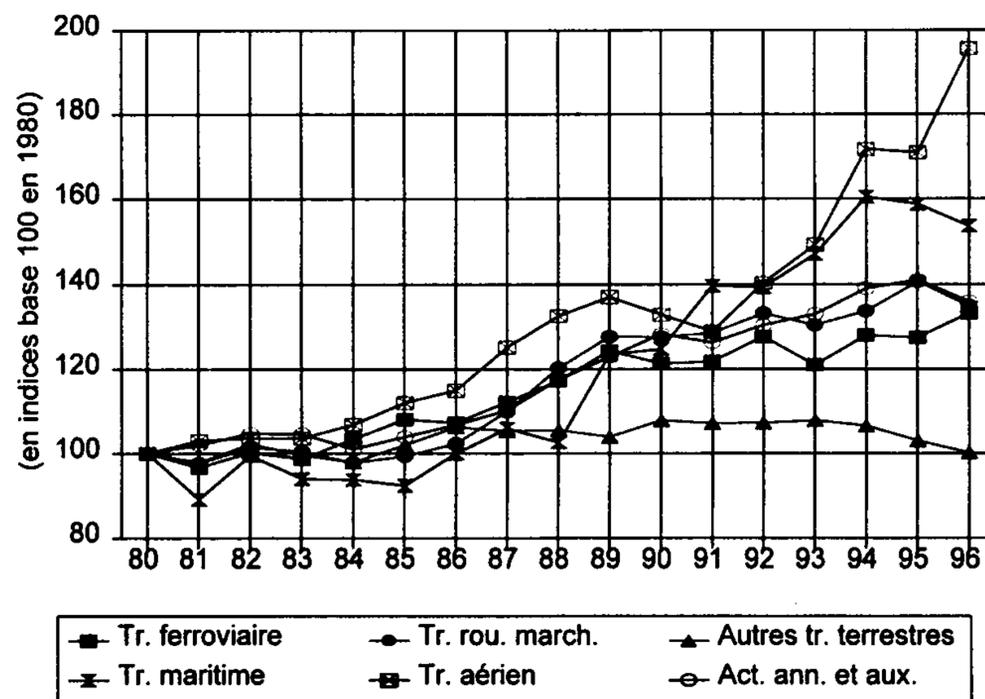
3.1.2 La productivité du travail

Les comptes des transports de la Nation nous fournissent enfin une information essentielle pour mesurer la productivité apparente du travail dans la branche et dans les différentes sous-branches. Ils estiment en effet le volume des heures travaillées.

Notons tout d'abord que la durée annuelle de travail effective par tête est nettement supérieure dans la branche Transports à ce qu'elle est dans

le reste de l'économie. En 1996, cette durée est de 1 674 heures, alors que celle de l'ensemble des branches est de 1 529 seulement, soit un écart de 9,5 %. Le nombre d'heures travaillées par l'ensemble des personnes employées est de 36 667 millions d'heures pour l'ensemble des branches et de 1 526 millions pour la branche Transports. Le rapport entre ces deux chiffres n'est que de 4,16 %, donc très proche de la part de la valeur ajoutée de la branche Transports dans le PIB marchand (4,09 %). On peut effectivement vérifier que, alors que la production par tête d'un employé de la branche des transports est un peu plus importante que la production par tête moyenne dans l'ensemble de l'économie, la production rapportée à l'heure travaillée est du même ordre de grandeur : 177 francs courants au lieu de 174 dans l'ensemble des branches marchandes.

En rapportant la production distribuée mesurée en volume (en francs 1980) au nombre d'heures travaillées, on obtient un indicateur de la productivité apparente du travail. En indice 100 en 1980, pour la branche Transports prise dans son ensemble, la valeur de cet indice est au niveau 138 en 1996, valeur supérieure, mais sans que l'écart soit significatif, à celle que l'on obtient pour l'ensemble des branches marchandes. En revanche, au sein de la branche Transports, on constate de très fortes différences :



Graphique 20 – Évolution de la productivité horaire apparente du travail des sous-branches¹ de 1980 à 1996.

1. Nous n'avons pas fait apparaître sur ce graphique la sous-branche des transports fluviaux. Les chiffres peu importants qui la caractérisent, tant en ce qui concerne la production distribuée que le nombre d'heures travaillées, conduisent à une très grande sensibilité de l'indicateur aux variations du numérateur et du dénominateur. L'indicateur obtenu fluctue très fortement et il n'est pas certain que ses évolutions soient très significatives...

Les courbes que l'on obtient sont, sauf cas particulier, assez « heurtées », ce qui exprime, outre les incertitudes des mesures, les difficultés d'ajustement du volume travaillé aux fluctuations de l'activité. Mais si l'on s'intéresse aux tendances, on constate que trois sous-branches ont connu une progression de la productivité horaire proche de la moyenne de la branche, voisine de 35 % : les transports ferroviaires, les transports routiers de marchandises, les activités annexes et auxiliaires. Une seule sous-branche est à un niveau inférieur à cette moyenne et retrouve en 1996 le niveau 100 de l'année de base, les autres transports terrestres, qui n'ont jamais dépassé, au début des années 90, le niveau 108. Deux sous-branches réalisent des performances plus élevées : les transports maritimes dont la production distribuée est approximativement constante depuis le début des années 90 mais dont les effectifs et le volume annuel travaillé ont sensiblement baissé pendant la même période ; les transports aériens qui, après une période de baisse en 1990 et 1991, ont connu une croissance de la productivité exceptionnelle due à une stabilisation des emplois et du nombre d'heures travaillées à partir de 1993 tandis que la production distribuée était en forte croissance.

3.2 La consommation du facteur capital

L'activité de transport consomme du capital qui prend deux formes distinctes : les équipements d'exploitation mis en œuvre par les entreprises de transport, qu'il s'agisse d'équipements fixes (bâtiments par exemple) ou de véhicules, et les infrastructures de transport. Il semble donc légitime de distinguer dans notre étude de la consommation de capital (ou plus exactement des dépenses en capital) deux points en examinant d'abord la Formation Brute de Capital Fixe de la branche puis les dépenses en infrastructures. Nous organiserons notre présentation selon ce plan... mais cette distinction ne recouvre pas l'opposition entre capital d'exploitation et infrastructures.

3.2.1 La FBCF de la branche des transports

Dans une vision simpliste des choses, on pourrait penser que la FBCF qui est réalisée par les entreprises de la branche correspond à des dépenses en capital d'exploitation et que les dépenses d'infrastructures sont le fait des pouvoirs publics. Mais la répartition réelle des rôles en matière de financement des équipements n'est pas aussi simple. Certes l'État et les collectivités locales ont la responsabilité de certaines infrastructures de transport, et notamment des routes, mais certaines entreprises appartenant à la branche des transports sont « intégrées » c'est-à-dire qu'elles assurent à la fois la gestion des infrastructures et la gestion de l'exploitation sur ces infrastructures. C'est le cas de la

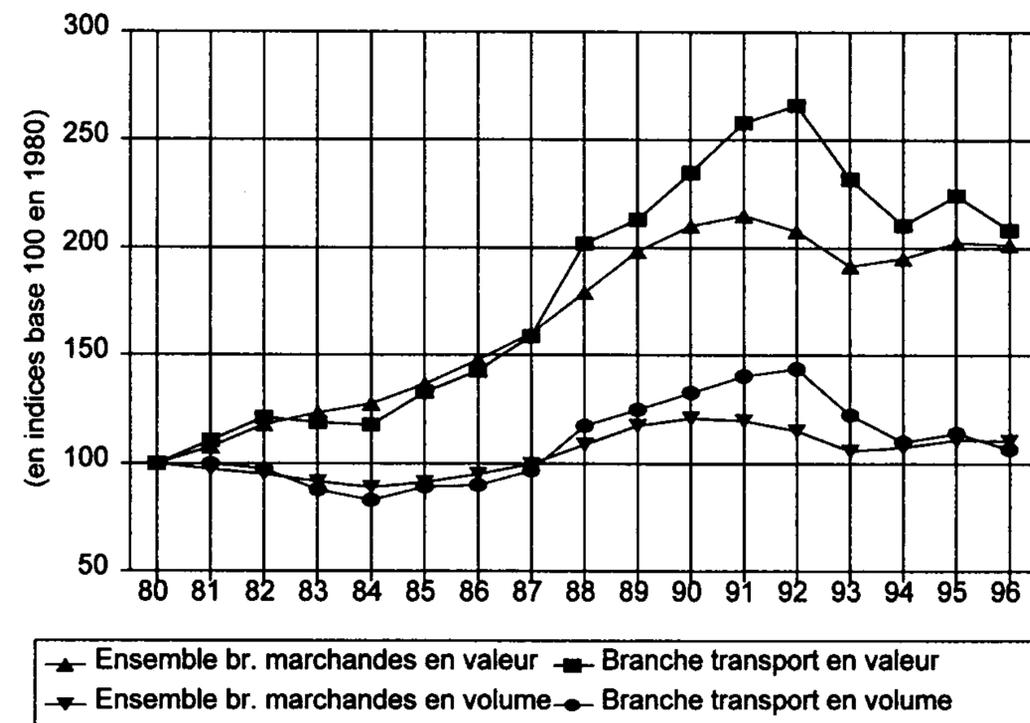
SNCF¹ ou de la RATP, par exemple. Par ailleurs, font partie de la branche Transports, et plus précisément de la sous-branche des activités annexes, des « gestionnaires d'infrastructures », tels que les ports, les aéroports et les sociétés d'autoroute à péage...

Il en résulte que la Formation Brute de Capital Fixe de la branche Transports, qui laisse de côté les dépenses réalisées par l'État et les collectivités locales, intègre cependant une partie des dépenses d'infrastructures, celles qui sont réalisées par des entreprises de la branche. Il en résulte que la comparaison de la FBCF des différentes sous-branches n'a pas de sens puisque les dépenses en capital fixe de certaines d'entre elles comprennent des dépenses d'infrastructures (la sous-branche des transports ferroviaires par exemple) alors que ce n'est pas le cas pour d'autres (la sous-branche des transports routiers de marchandises par exemple). En fait d'ailleurs cette comparaison n'est pas possible sur la base des chiffres publiés par les comptes de la Nation, car la ventilation de la FBCF de la branche par sous-branches n'est pas faite.

Sous ces réserves, c'est-à-dire en sachant que les dépenses d'infrastructures sont en partie, mais en partie seulement, incluses dans la FBCF de la branche, on peut cependant analyser celle-ci. En 1996, cette grandeur est de 77,7 milliards de francs, chiffre que l'on peut comparer à celui de l'ensemble des branches marchandes qui s'élève à 1 142,1 milliards. Ce qui revient à dire que la branche Transports représente 6,8 % de la FBCF des branches marchandes donc un pourcentage sensiblement plus élevé que le poids « habituel » des transports dans l'ensemble de l'économie. On peut donc en déduire que la branche des transports est une branche à fort coefficient capitalistique, d'autant que toutes les dépenses d'infrastructures ne sont pas prises en compte.

Mais la part de la FBCF de la branche Transports dans celle de l'ensemble des branches marchandes a assez fortement varié au cours du temps. Le montant des investissements réalisés dans l'économie est une grandeur relativement fluctuante en fonction de divers facteurs conjoncturels et techniques et tend à varier dans des proportions beaucoup plus fortes que d'autres indicateurs d'activité comme la production ou la consommation. La FBCF de la branche Transports amplifie encore ces fluctuations : elle croît généralement plus fortement que la FBCF du reste de l'économie lorsque cette dernière est croissante ; elle baisse plus fortement que la FBCF du reste de l'économie lorsque cette dernière baisse. C'est cette constatation qu'illustre le graphique 21 :

1. La récente réforme de la SNCF distinguant deux entités, Réseau Ferré de France ayant, sous la responsabilité de l'État, la gestion des infrastructures ferroviaires et la SNCF proprement dite assurant la gestion de l'exploitation modifiera, à partir de 1997, cette situation.



Graphique 21 – Évolution de FBCF de la branche Transports et de l'ensemble des branches marchandes en valeur et en volume, de 1980 à 1996.

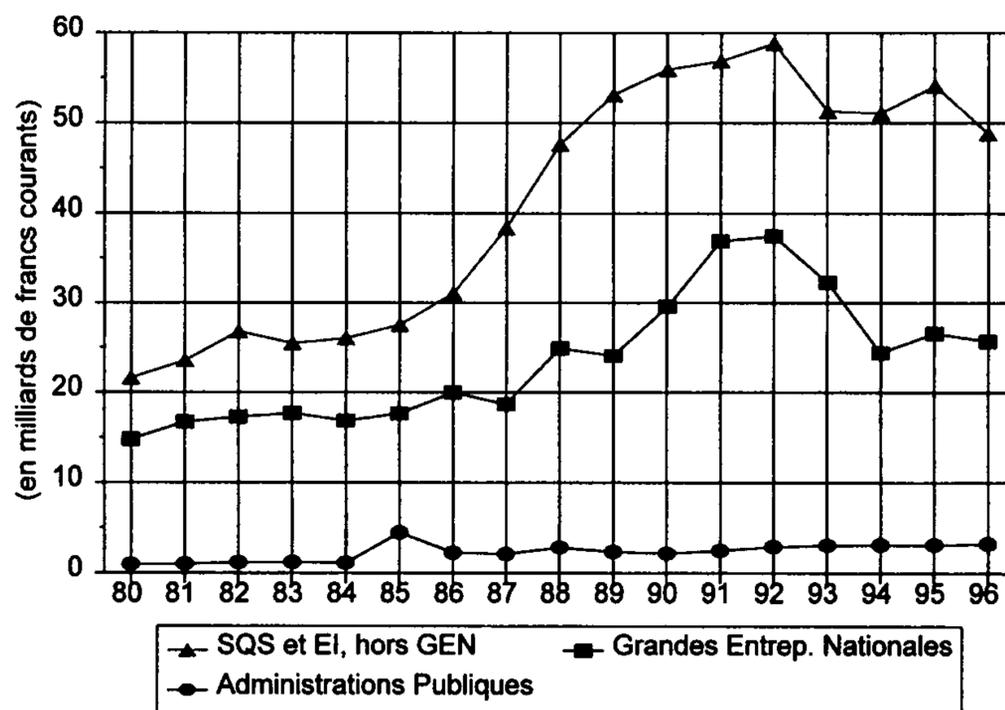
Dans la première moitié des années 80, la FBCF de la branche Transports suit approximativement celle de l'ensemble des branches marchandes. Elle connaît une croissance très forte entre 1987 et 1992, tant en valeur (prix courants) qu'en volume (prix de 1980), avant de baisser fortement, particulièrement en 1993 et 1994. En valeur elle est cependant supérieure de 108 % à son niveau de 1980 ; en volume l'augmentation n'est que de 7 % et elle est très proche du niveau atteint par l'indice correspondant de la FBCF de l'ensemble des branches marchandes.

Il résulte de ces évolutions que le poids de la FBCF de la branche Transports dans celle des branches marchandes est, en 1996, proche de ce qu'il était en 1980. En revanche ce pourcentage a atteint au cours de la période des valeurs beaucoup plus élevées : il était en 1992 de 8,4 (rapport des valeurs) et de 8,2 (rapport des volumes).

Si l'on ne connaît pas la répartition de la FBCF par sous-branches, on connaît en revanche sa répartition par acteurs institutionnels. Les comptes des transports ventilent la FBCF entre trois acteurs : les SQS (sociétés et quasi-sociétés) et les entreprises individuelles, GEN non comprises, d'une part, les GEN d'autre part, et enfin les APU (administrations publiques). La présence de cette dernière catégorie peut surprendre mais certaines APU, en fait certaines administrations publiques locales c'est-à-dire des collectivités locales, gèrent en régie, c'est-à-dire

« en direct », des services de transport en commun de voyageurs. Il s'agit de communes, de syndicats de communes ou de départements qui sont autorités organisatrices de transport et qui n'ont pas voulu confier la concession des services dont elles ont la responsabilité à des entreprises privées ou semi-publiques. De même des responsabilités de gestionnaires d'infrastructures portuaires ou aéroportuaires sont confiées par l'État aux Chambres de Commerce et d'Industrie classées par la comptabilité nationale dans les APUL (Administrations Publiques Locales)¹. Ces acteurs institutionnels n'appartiennent évidemment pas au secteur des transports ; en revanche leur activité de transport est, tout à fait normalement compte tenu de la définition donnée d'une branche, intégrée à la branche Transports.

Les rôles respectifs de ces trois catégories d'acteurs sont visualisés dans le graphique suivant :



Graphique 22 – Évolution de la FBCF des acteurs institutionnels de la branche Transports de 1980 à 1996.

1. Les ports maritimes et fluviaux et les aéroports ont des statuts différents. Les principaux ports maritimes et les ports fluviaux de Paris et de Strasbourg sont des ports « autonomes », constitués sous la forme d'établissements publics qui sont classés par la comptabilité nationale dans les gérants d'infrastructures. Il en est de même de l'aéroport de Paris (ADP). Les autres ports ou aéroports sont concédés par l'État aux Chambres de Commerce et d'Industrie qui en assurent la gestion. Or les Chambres de Commerce sont considérées comme des APUL (Administrations Publiques Locales), au même titre que les communes, les départements, les régions...

Le rôle des APU est modeste, et les collectivités locales ne représentent en 1996 que 4,1 % du total. Il a cependant tendance à augmenter, puisqu'en 1980 il n'était que de 2,5 %.

Les GEN, c'est-à-dire en fait la SNCF, la RATP et Air France (y compris Air Inter) ont un poids beaucoup plus important qui atteint 33 %, mais qui était proche de 40 % en 1980. Les évolutions de leur FBCF reflètent assez étroitement le degré d'avancement des grands projets de construction d'infrastructures dont les deux premières GEN citées sont maîtres d'œuvre (lignes de TGV, lignes de RER) et le déclin des années 1993 et 1994 est largement dû à l'achèvement de la construction de TGV, tandis que les travaux du TGV Méditerranée ne mobilisent encore que des faibles investissements. Nous y reviendrons en parlant des dépenses d'infrastructures.

Enfin les entreprises hors GEN de la branche pèsent 62,9 % des dépenses d'équipement, pourcentage en croissance (58 % en 1980). Le poids des dépenses d'infrastructures est important dans la mesure où les gestionnaires d'infrastructures (ports et aéroports autonomes, sociétés d'autoroutes à péage) gèrent des sommes considérables. Les variations de la FBCF sont donc largement imputables aux programmes de travaux qu'ils financent et notamment aux programmes autoroutiers.

3.2.2 Les investissements d'infrastructures

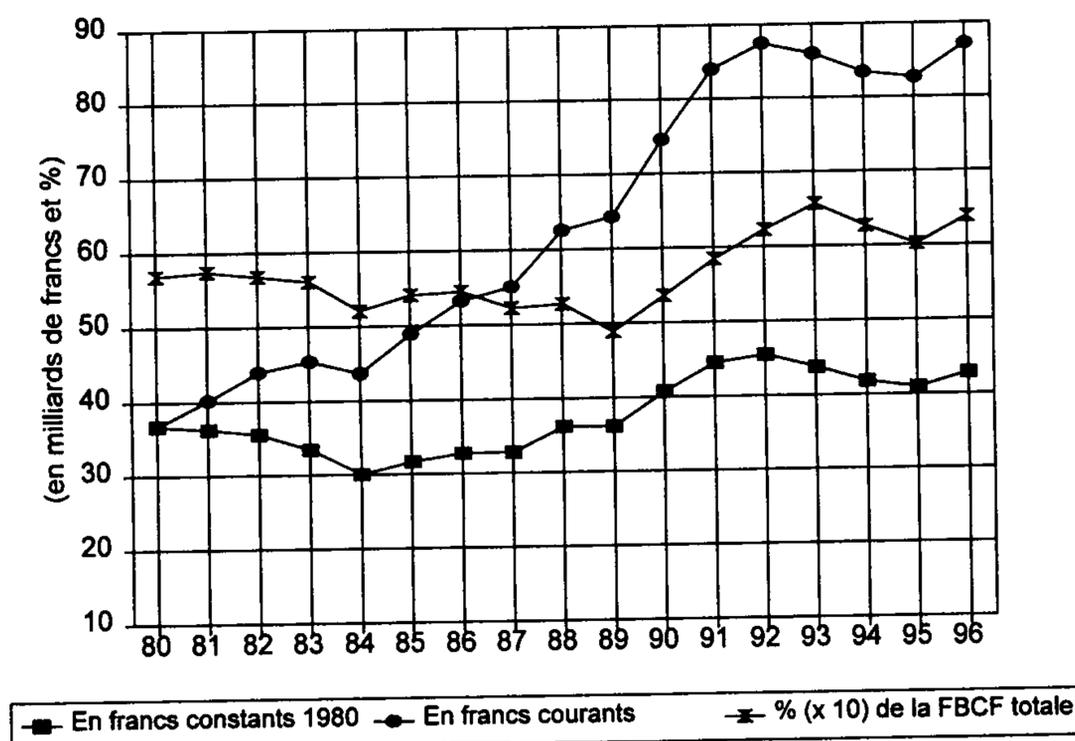
La mesure des dépenses d'infrastructures est délicate, dans la mesure où elle fait appel à plusieurs sources d'informations (les comptabilités des entreprises assurant la gestion d'infrastructures de transport, les comptabilités publiques pour les administrations publiques locales et les principales directions du ministère des Transports) non homogènes qui ne distinguent pas toujours ce qui est dépenses d'investissement en général, et dépenses en investissements d'infrastructures en particulier.

Malgré ces difficultés les comptes des transports fournissent un tableau d'ensemble où les dépenses d'infrastructures sont classées par mode et qui permet également de les classer par financeur.

Si l'on s'intéresse tout d'abord à leur montant total, on constate qu'elles se sont élevées en 1996 à 86,7 milliards de francs, et pour prendre la mesure de ce chiffre, on peut remarquer qu'il représente 6,3 % de la FBCF de l'ensemble de l'économie et 1,3 % du PIB marchand, ce qui est considérable.

Le graphique 23 montre comment a évolué cette grandeur.

En prix courants, les dépenses d'infrastructures ont donc fortement augmenté, d'environ 138 %, l'essentiel de cette augmentation ayant eu lieu entre 1984 et 1992. En prix constants, l'augmentation demeure sensible (17 %) malgré les deux périodes de baisse intervenues au début des



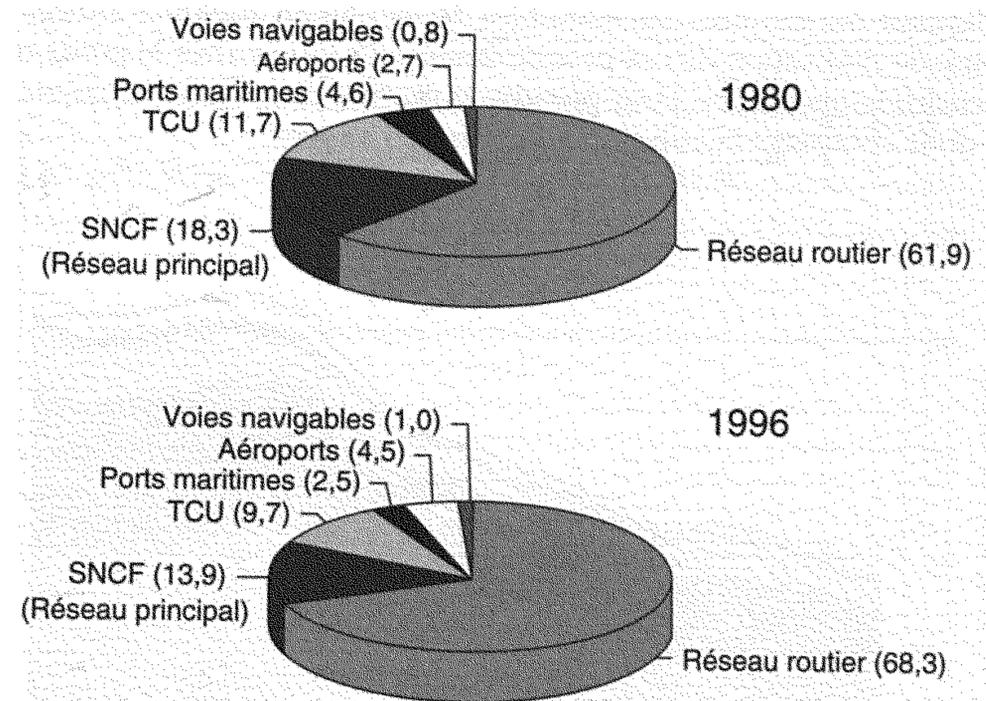
Graphique 23 – Évolution des dépenses d'infrastructures des transports, en prix courants et en francs 1980, et pourcentage de ces dépenses dans la FBCF de l'ensemble de l'économie de 1980 à 1996¹.

années 80 et depuis 1992. Cette augmentation est supérieure à celle de la FBCF de l'ensemble de l'économie, de sorte que la part des dépenses d'infrastructures dans ce total est passée de 5,7 % à 6,2 %. Mais le raisonnement en part de la FBCF totale conduit à un calendrier différent de l'examen des chiffres absolus. On remarque en effet que, pendant toute la période des années 80, ce pourcentage est décroissant. Ce n'est qu'à partir de 1990 que commence une reprise qui permet de dépasser, en 1991, le niveau relatif initial.

La ventilation des dépenses en fonction des modes de transport permet de comparer la situation en 1980 à celle de 1996.

Qu'il s'agisse de l'année 1980 ou de l'année 1996, la part du réseau routier (et autoroutier) est très fortement majoritaire : les dépenses en sa faveur représentaient 62 % du total en 1980 ; elles ont dépassé 68 % en 1996. Mais la répartition des financements, à l'intérieur de cet ensemble, s'est fortement modifiée. En 1980, le réseau non concédé absorbait 77 % des dépenses, dont 25,5 % financés par l'État sous forme de dépenses en faveur du réseau national (autoroutes non concédées et routes natio-

1. La valeur de ces pourcentages a été multipliée par 10 pour que la courbe soit lisible, compte tenu de l'échelle des ordonnées adoptée.



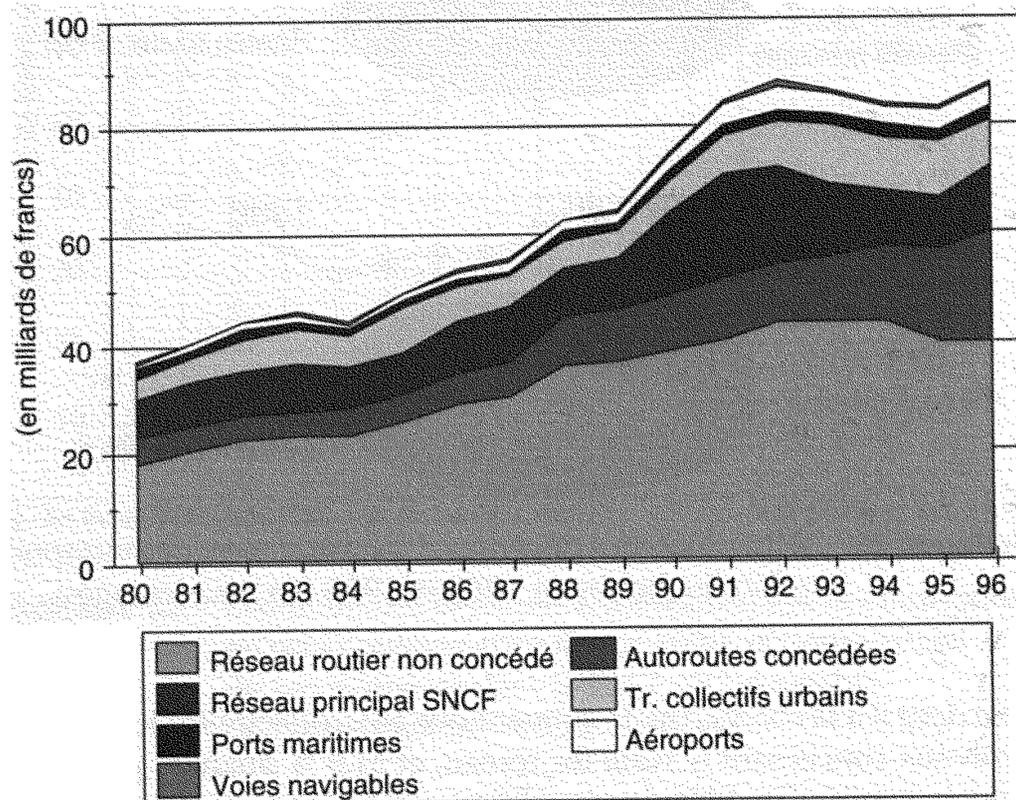
Graphique 24 – Répartition des dépenses d'infrastructures des transports selon les modes en 1980 et 1996 (en pourcentages).

nales) dont il a la charge, ou de subventions aux collectivités locales pour les travaux concernant le reste du réseau, et 51,5 % financés par les collectivités locales. En 1996, la répartition n'est plus la même : le réseau non concédé n'absorbe plus que 66 % des dépenses, du fait de la baisse de la participation de l'État (20,5 % des dépenses en faveur du réseau routier) et de celle des collectivités locales (45,5 %). *A contrario*, les dépenses en faveur du réseau concédé (les autoroutes à péages construites par des sociétés, presque toutes semi-publiques, appartenant à la catégorie des gérants d'infrastructure finançant les investissements par emprunts gagés sur le produit des péages) ont augmenté proportionnellement : elles sont passées de 23 % des dépenses routières totales en 1980 à 34 % en 1996.

La diminution la plus spectaculaire concerne le mode ferroviaire (réseau principal de la SNCF, c'est-à-dire réseau TGV et réseau des grandes lignes, hors réseau de banlieue de la région parisienne classé avec les transports collectifs urbains). Les investissements d'infrastructures en faveur de ces derniers sont également en baisse relative.

Peut-on voir, dans l'évolution de ces pourcentages, le résultat d'une politique délibérée en faveur du mode routier, et au détriment des transports collectifs ? Il n'est pas possible de ne faire reposer une telle conclusion que sur la comparaison des deux années extrêmes de la période étudiée. En effet les dépenses d'infrastructures fluctuent assez rapidement dans la mesure où elles sont le résultat de programmes parfois lourds

impliquant des sommes considérables dépensées en quelques années. Le rythme de réalisation de ces programmes peut faire varier le poids relatif des différents modes. Pour prendre la mesure des politiques suivies, il faut donc comparer l'évolution au cours des années.

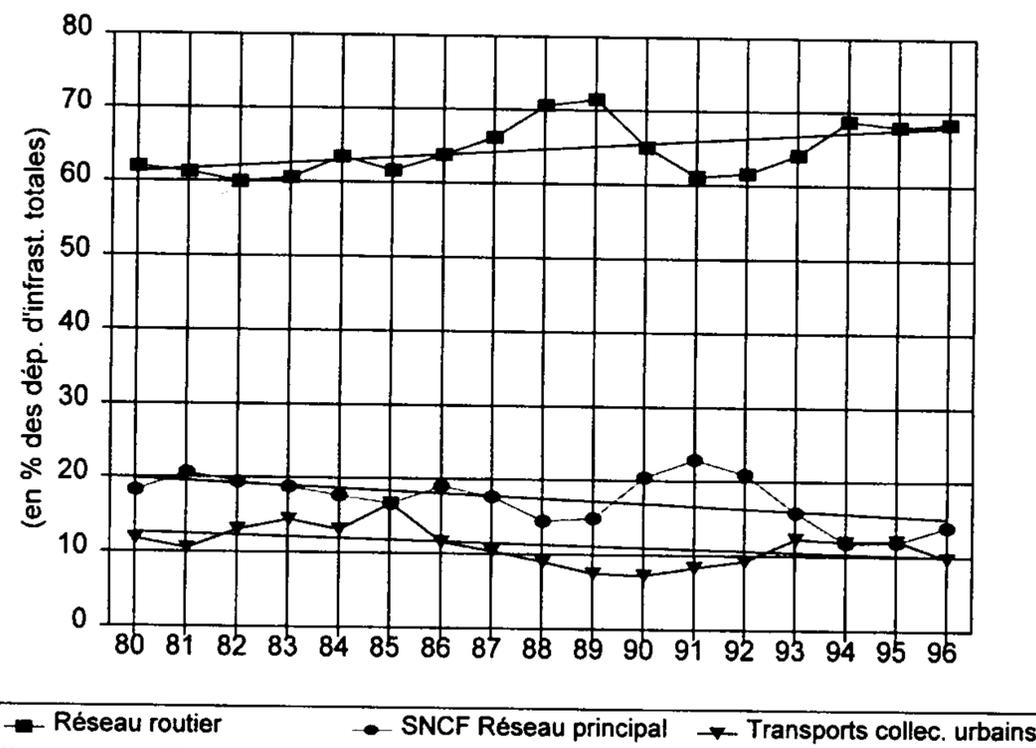


Graphique 25 – Évolution des dépenses d'infrastructures des transports selon les modes entre 1980 et 1996.

Ce graphique rend mieux compte des politiques suivies au cours des quinze dernières années étudiées et montre que si l'on avait comparé à l'année 1980 l'année 1992, par exemple, on aurait tiré des conclusions différentes de celles auxquelles conduit la comparaison avec l'année 1996.

Visualisons également la part des trois principaux modes (réseau routier, réseau SNCF, réseaux de transport collectif urbain) dans les dépenses totales (cf. graphique 26).

S'agissant du mode routier, sa part a fortement augmenté dans la deuxième moitié des années 80, pour atteindre 71,5 % en 1989. Elle a ensuite baissé pour revenir à son niveau de 1980, avant de remonter ces dernières années pour dépasser le seuil de 68 %. À l'exception de quelques années (de 1981 à 1983, puis 1991 et 1992) la part du mode routier est constamment supérieure à celle de l'année 1980. Ces chiffres sont donc bien significatifs d'un effort régulier en faveur du mode dominant. Toutefois la décomposition des dépenses entre le réseau non concédé et



Graphique 26 – Évolution de la part des modes dans les dépenses d'infrastructures des transports entre 1980 et 1996¹.

le réseau concédé (cf. graphique 25) fait apparaître des changements importants. Les dépenses en faveur du réseau non concédé ont augmenté de façon relativement régulière pour atteindre un maximum en 1992 (43 milliards de francs), mais le maximum de leur part dans les dépenses totales est atteint en 1989 où elles représentent 57 % de ces dépenses. Le ralentissement de l'effort public est compensé par une relance du programme autoroutier (le réseau concédé) à partir de 1993.

Les dépenses d'infrastructures de la SNCF sont marquées par de fortes fluctuations liées à la réalisation du programme de construction de lignes nouvelles du TGV. Ces dépenses atteignent leur maximum en 1991 (9,7 milliards de francs) puis baissent avec l'achèvement du TGV Nord, du contournement Est de Paris, du TGV Rhône-Alpes. Elles augmentent de nouveau en 1996 avec les travaux du TGV Méditerranée. Mais les autres dépenses d'investissement de la SNCF fluctuent également dans des proportions importantes : les dépenses en faveur du réseau classique sont fortes de 1981 à 1986 où elles sont proches de 5 milliards de francs ; les dépenses de gros entretien sont modestes au cours des années 80 mais se rapprochent voire dépassent 6 milliards de francs entre 1990 et 1993 et ont baissé depuis. Ces diverses variations ne se com-

1. Ont été également représentées les droites d'ajustement correspondant aux trois courbes.

pensent pas nécessairement et donc la part relative des investissements ferroviaires dans les dépenses totales fluctue fortement : elle se situait entre 17 et 21 % de 1980 à 1987 ; elle chute à moins de 15 % en 1988 et 1989 puis croît fortement en 1990 : elle a dépassé 20 % de 1990 à 1992, avant de retomber à moins de 12 % en 1994 et 1995.

Les dépenses en faveur des transports collectifs urbains ont également varié dans de fortes proportions, en liaison avec les échéanciers des programmes de construction de lignes de transport en site propre des villes de province (montant maximum en 1985 avec 6 milliards de francs de dépenses), de la RATP et des investissements réalisés par la SNCF sur son réseau de banlieue qui augmentent fortement au début des années 90 avant de décliner légèrement ces toutes dernières années. La part des transports collectifs urbains dans le total fluctue donc : elle croît jusqu'en 1985 où elle atteint 17 %, puis décline fortement (7 % seulement en 1990), et se situe aux alentours de 12 % en 1993, 1994 et 1995.

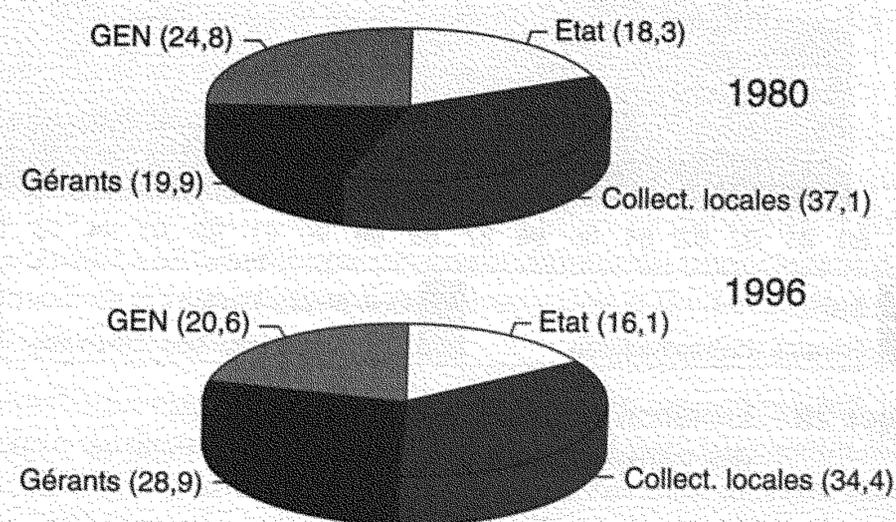
Malgré ces importantes variations, il est facile de tirer une conclusion claire s'agissant de ces trois modes terrestres. On peut opposer le mode routier d'une part aux modes de transports collectifs (SNCF et TCU) d'autre part. Le réseau routier fait l'objet d'efforts constants, quitte à ce que les sociétés d'autoroutes soient sollicitées pour compenser l'affaiblissement des dépenses publiques. Si on réalise un ajustement linéaire de la courbe représentant la part du mode routier dans les dépenses totales, on obtient une droite de pente nettement croissante (cf. graphique 26). Inversement, les modes de transport collectif ne bénéficient que d'efforts plus irréguliers, de 1980 à 1986 où leur part globale des dépenses dans le total dépasse 30 %, et au tout début des années 90 où elle atteint de nouveau ce pourcentage. Mais sur l'ensemble de la période, et contrairement à ce que nous avons constaté pour le mode routier, les parts qu'ils atteignent dans le total restent inférieures à celles du début des années 80 : les ajustements linéaires sur les deux courbes conduisent à des droites de pentes décroissantes.

En ce qui concerne les ports maritimes et les aéroports, on constate des tendances claires mais inversées. Les dépenses en faveur des ports maritimes, importantes au début des années 80 (plus de 4 milliards de francs, poids relatif de 4,5 % environ) déclinent rapidement et se stabilisent aux alentours de 2,5 milliards de francs (poids relatif de 2,5 %). À l'opposé, les dépenses en faveur des aéroports fluctuent autour de 2,5 milliards de francs au cours des années 80, leur poids relatif déclinant de 2,7 à 2,0 %, et augmentent sensiblement au début des années 90 où elles dépassent à leur tour 4, voire 5 milliards de francs (poids relatif de 5,3 % en 1992, de 4,5 % ces toutes dernières années).

Restent les voies navigables, dont les dépenses d'infrastructures n'ont jamais dépassé 1 milliard de francs et dont la part relative fluctue autour de 1 %.

Les chiffres disponibles permettent également d'étudier la répartition des dépenses d'infrastructures en fonction des différents financeurs, en distinguant le rôle de l'État, des collectivités locales, des gérants d'infrastructures et enfin des GEN. Il faut à cet égard se souvenir que, selon le statut des infrastructures, les responsabilités des différents acteurs ne sont pas les mêmes. Nous savons déjà que le réseau routier non concédé est, selon les cas, de la responsabilité de l'État ou des collectivités locales¹ alors que le réseau autoroutier concédé relève du financement des gérants d'infrastructures. Nous savons également que les ports et les aéroports peuvent avoir des statuts différents, d'où résultent des modalités de financement des infrastructures différentes : les ports et aéroports « autonomes », constitués sous la forme d'établissements publics, sont classés par la comptabilité nationale dans les gérants d'infrastructures, alors que les autres ports ou aéroports sont gérés par les Chambres de Commerce et d'Industrie, considérées comme des APUL. Mais que les ports et aéroports soient ou non autonomes, l'État peut participer par le versement de subventions, selon des règles et donc des proportions variables, au financement des travaux dont le maître d'ouvrage est un gérant d'infrastructure ou une collectivité locale.

Ces précisions étant rappelées, la comparaison des parts respectives des différents financeurs en 1980 et 1996 fait apparaître de très importants changements.

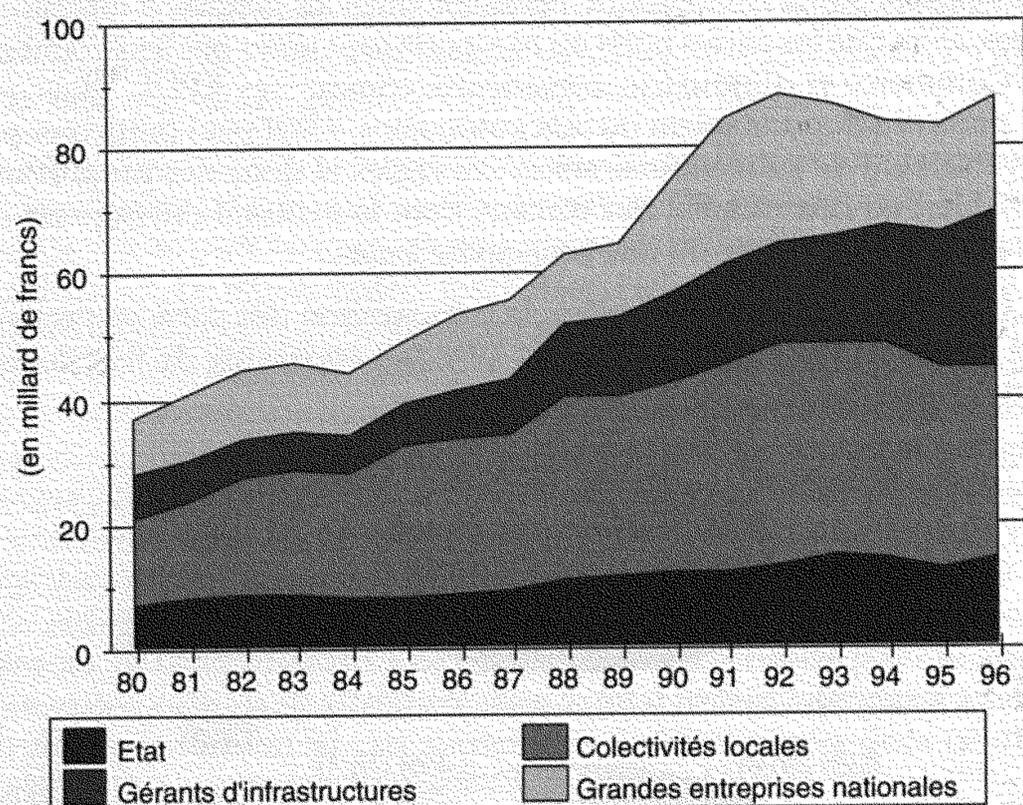


Graphique 27 – Répartition des dépenses d'infrastructures des transports selon les financeurs en 1980 et 1996 (en pourcentages).

1. Théoriquement l'État finance les investissements et les travaux de gros entretien sur le réseau national, et les collectivités locales les dépenses concernant le reste du réseau (départemental et communal). En fait l'État, notamment dans le cadre des contrats État-Régions, subventionne les travaux relatifs au réseau « local », et inversement, quoique de manière plus exceptionnelle, il arrive que les collectivités locales contribuent au financement de travaux relevant du réseau national de façon à en accélérer la réalisation.

Ainsi entre 1980 et 1996, la participation de l'État baisse de deux points, passant de 18 à 16 %, celle des collectivités locales de près de trois points (de 37 à 34 %), celle des Grandes Entreprises Nationales de quatre points (de 25 à 21 %) ; il faut bien que la part des gérants d'infrastructures augmente fortement (de 9 points) pour compenser ces baisses : elle passe de 20 à 29 %.

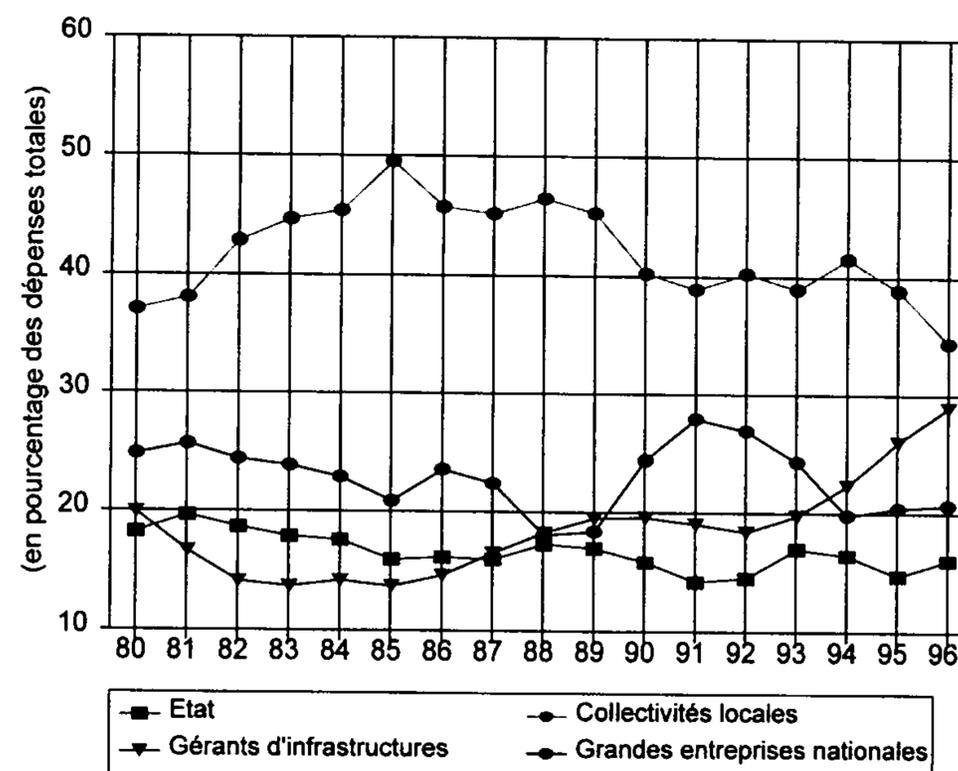
Si ces tendances sont bien marquées, cette simple comparaison ne rend pas compte des évolutions importantes des financements des différents acteurs entre ces deux périodes. Car, de même qu'en ce qui concerne la répartition des financements entre modes, les changements ne sont pas linéaires.



Graphique 28 – Évolution des dépenses d'infrastructures des transports selon les financeurs en 1980 et 1996.

Ce graphique montre clairement que la croissance des dépenses de l'État est, de façon quasi constante, plus faible que celle des dépenses totales. Celle des collectivités locales est au contraire plus importante, bien qu'un net tassement intervienne ces dernières années, le maximum de leur financement étant atteint en 1992 avec 35,2 milliards de francs. Plus spectaculaire est la montée en puissance des dépenses financées par les gérants d'infrastructures depuis la fin des années 80. Enfin les dépenses des GEN qui sont approximativement constantes au cours des années 80 augmentent fortement à partir de 1990 et passent par un maximum de 23,5 milliards de francs en 1992.

Ces évolutions se traduisent par des variations importantes au cours du temps des parts respectives des différents financeurs.



Graphique 29 – Évolution de la part des financeurs dans les dépenses d'infrastructures de transports entre 1980 et 1996.

S'agissant de l'État, malgré quelques oscillations secondaires, la tendance est nettement à la baisse de sa participation. La politique de décentralisation d'une part, les difficultés des finances publiques d'autre part, l'ont conduit à se désengager progressivement du financement des infrastructures de transport dont il est devenu dès la fin des années 80 le partenaire le moins important.

Symétriquement, les collectivités locales qui assuraient déjà la part la plus forte du financement en 1980, ont vu leur part augmenter fortement jusqu'en 1985 où elle atteint 50 % du total. Au-delà de cette date et jusqu'en 1992 leurs dépenses continuent d'augmenter de façon régulière, mais les difficultés croissantes des finances locales et sans doute aussi un refus de plus en plus affirmé de supporter des « transferts de charges » conduisent à une baisse très sensible ces dernières années (- 5 milliards de francs de 1992 à 1996). Leur part dans le total s'amenuise à partir de 1993 du fait de l'importance prise par les GEN provisoirement, par les gérants d'infrastructures plus durablement, de sorte qu'en fin de période leur part est légèrement inférieure à celle qu'elles occupaient en 1980.

Les GEN (qui sont en fait la SNCF et la RATP) voient leur financement évoluer au rythme des grands projets qu'elles mettent en œuvre.

Leurs dépenses croissent faiblement au cours des années 80, et pendant toutes ces années leur part décroît nettement. Mais en quelques années, de 1989 à 1994, sous l'influence principale des programmes TGV de la SNCF, leur part augmente fortement pour atteindre près de 27 %, puis revient à son niveau initial. Elle se stabilise aux environs de 20 %.

Restent enfin les gérants d'infrastructures, dont les principaux sont les sociétés d'autoroutes à péage¹. Nous avons vu que ce sont les seuls acteurs dont la participation est plus forte – et très nettement plus forte – en 1996 qu'en 1980. Mais la croissance de leur part n'est pas régulière : au tout début des années 80, en vertu de la programmation décidée avec quelques années de décalage, leurs investissements sont faibles et même décroissants (de 20 milliards de francs en 1980 à moins de 14 en 1985). Leur part augmente sensiblement dans la deuxième moitié des années 80 et surtout, après une pause de quelques années, à partir de 1993, où le rythme des mises en chantier est fortement accéléré. On peut toutefois se demander dans quelle mesure, compte tenu de l'importance de leur endettement, les sociétés d'autoroutes à péage pourraient durablement poursuivre leur effort. Or ce sont elles qui, au cours des dernières années, ont compensé l'affaiblissement des apports des autres financeurs, eux-mêmes confrontés d'ailleurs à des difficultés croissantes de mobilisation des capitaux nécessaires.

Il faut ajouter que l'évolution de la législation européenne obligera à trouver d'autres formules que celle à laquelle il a été fait appel au cours des dernières années pour financer la construction des nouvelles sections d'autoroute. En effet, l'extension du réseau a été permise par la procédure dite de l'« adossement » dont le mécanisme est le suivant : les sociétés gérant des autoroutes « amorties », c'est-à-dire dont le coût financier a été intégralement couvert par les péages, ont bénéficié d'une prolongation de leur concession, c'est-à-dire du droit d'exploiter ces autoroutes, à charge pour elles de consacrer leurs « bénéfices » à la construction de nouvelles sections, généralement peu rentables, ou en tout cas beaucoup moins que les sections qu'elles exploitaient déjà. Les péages sur les sections déjà amorties leur permettaient de trouver aisément les capitaux nécessaires pour financer les nouvelles sections. Cette procédure, fortement critiquée par la Cour des comptes, ne pourra plus être utilisée, car elle est contraire au droit européen de la concurrence en ce qu'elle revient à attribuer de nouvelles concessions sans appel d'offres, donc sans que joue la concurrence. Mais il sera difficile de trouver des opérateurs prêts à investir dans la réalisation de sections d'autoroutes nouvelles dont la rentabilité n'est pas assurée.

1. Les dépenses en faveur du réseau autoroutier concédé représentent, en 1996, plus de 70 % des dépenses des gérants d'infrastructures.

L'analyse de la consommation des facteurs travail et capital est donc complexe, à la fois parce que les évolutions ne sont pas linéaires, mais aussi parce qu'elle fait apparaître des tendances contradictoires.

En matière d'emploi, le secteur et la branche des transports sont largement créateurs. Mais certaines sous-branches, et en particulier les transports ferroviaires et maritimes, connaissent une forte réduction des effectifs.

En matière de FBCF, à une forte croissance dans la seconde moitié des années 80 a succédé un net repli. En matière d'investissements d'infrastructure, la situation est identique, mais plus complexe du fait que, selon les périodes, la répartition des investissements selon les modes a varié. Au total cependant, il est clair que le mode routier a été le principal bénéficiaire des efforts réalisés. Enfin, la répartition par financeurs a fortement varié : l'État n'assure plus aujourd'hui qu'une part minoritaire des dépenses, et le relais a été pris d'abord par les collectivités locales mais qui ont dû réduire leurs efforts dès le milieu des années 80, plus récemment par les gestionnaires d'infrastructures, dont les sociétés d'autoroute à péage.

Le chapitre suivant, consacré au financement de l'activité des transports, nous permettra notamment d'affiner l'analyse du rôle de l'État et des collectivités locales.

Le financement de l'activité des transports

Les administrations, et plus particulièrement les Administrations Publiques Locales, jouent un rôle essentiel dans le financement des infrastructures de transport ; mais leurs dépenses ne se limitent pas au financement de ces infrastructures : d'une part leurs investissements ne concernent pas que les réseaux ; d'autre part elles contribuent au financement du fonctionnement du système de transport.

Les comptes des transports consacrent un chapitre au rôle financier de l'État et des collectivités locales. Les données sur lesquelles ils s'appuient, qui proviennent du budget de l'État et de la comptabilité des collectivités locales, font l'objet de traitements complexes pour convertir les données selon les normes de la comptabilité nationale et éviter les doubles comptes. Les chiffres obtenus donnent une évaluation de l'importance des dépenses consacrées aux transports par les administrations.

Les comptes des transports consacrent également un chapitre aux dépenses des ménages et à leur décomposition, tant en valeur, qu'en volume (en prix constants).

Mais les comptes des transports ne se contentent pas de ces deux approches partielles et ont récemment développé un compte satellite dont l'ambition est plus vaste et qui a pour objet d'identifier l'ensemble des dépenses consacrées aux transports quels que soient les financeurs en s'intéressant notamment à la répartition entre les usagers et les administrations.

4.1 Les dépenses publiques

Sans entrer dans des développements méthodologiques complexes, on peut indiquer que le total des dépenses des administrations (Administrations Publiques Centrales et Administrations Publiques Locales) est la somme :

– de leur consommation finale, assimilée à leur production qui, comme pour tous les secteurs institutionnels, résulte de la sommation de

la consommation intermédiaire, de la rémunération des salariés, très marginalement des impôts liés à la production, et, pour les collectivités locales – dans lesquelles se trouvent les Chambres de Commerce exerçant des activités marchandes – le versement des revenus de la propriété et de l'entreprise ;

- des opérations courantes de répartition qu'elles réalisent et qui pour l'essentiel sont constituées de versements de subventions d'exploitation à des opérateurs marchands et de transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques ;

- des opérations en capital c'est-à-dire la formation brute de capital fixe, les acquisitions nettes de terrains et d'actifs incorporels et les mouvements en capital (subventions en capital).

Ce cadre d'analyse « classique » permet, non sans difficultés, d'identifier et de classer les dépenses relevant de la fonction Transport.

4.1.1 Les dépenses de 1996

Les sommes totales que les Administrations ont consacrées aux transports en 1996 se sont élevées à 196 milliards de francs, ce qui représente environ 2,5 % du PIB et 3 % du PIB marchand. Elles sont évidemment croissantes au cours de la période que nous étudions : de 150 % en prix courants, et de 23 % en francs de 1980. Cette croissance est assez régulière tout au long de la période, à l'exception des dernières années où elles stagnent en prix courants et tendent à baisser légèrement en prix constants.

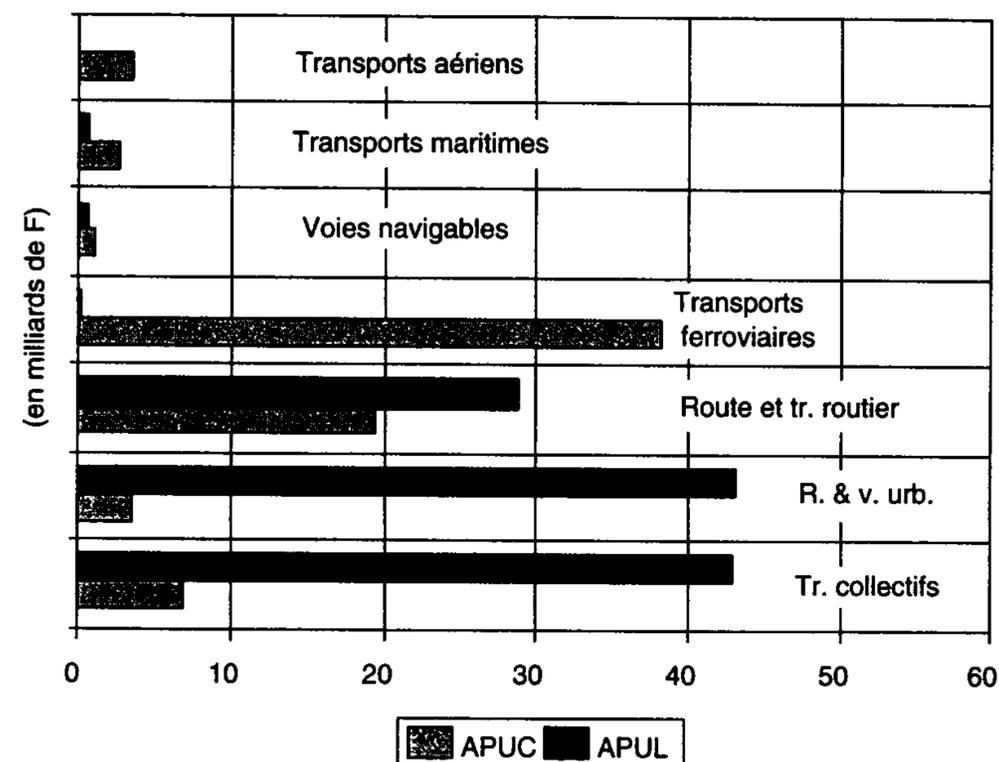
Ces dépenses peuvent être ventilées selon plusieurs critères : celui du financeur (État ou collectivités locales) et celui de la nature des opérations financées, celui du mode de transport bénéficiaire, ou encore celui de la nature des dépenses (fonctionnement ou opérations en capital).

Du point de vue du financeur, l'État (les APUC) a dépensé 79,2 milliards de francs, soit un peu plus de 40 % des dépenses publiques totales. La répartition par nature d'opérations n'est pas connue pour l'année 1996, les tableaux détaillés n'étant publiés qu'avec plusieurs années de retard. Mais on connaît cette répartition pour 1993 et celle-ci est relativement stable. En 1993 donc, pour l'État, les principaux postes de dépenses étaient les suivants, dans l'ordre décroissant : subventions d'exploitation, versées principalement à la SNCF (27 % du total des dépenses), FBCF c'est-à-dire investissements réalisés par l'État en infrastructures ou en autres équipements (21 %), transferts courants entre sous-secteurs des administrations publiques (subventions à des collectivités locales : 20 %), rémunération des salariés (salaires des agents de l'administration : 16,5 %) et mouvements en capital (subventions en capital, principalement à des collectivités locales : 7,5 %).

Les collectivités locales ont dépensé 116,8 milliards de francs soit près de 60 % des dépenses publiques totales. La répartition par nature d'opé-

rations est encore plus difficile à connaître car elle est établie par référence aux fonctions 6 et 8 de la comptabilité des collectivités locales. Or ces fonctions, qui concernent respectivement le « développement urbain » et les « transports et télécommunications », débordent le cadre strict des dépenses en transports.

On connaît en revanche la répartition, tant pour l'État que pour les collectivités locales, des dépenses par mode bénéficiaire et on peut établir le graphique suivant¹.



Graphique 30 – Répartition par mode bénéficiaire et par financeur des dépenses publiques consacrées aux transports en 1996.

Outre l'inégalité des sommes affectées aux différents modes, ce graphique met en lumière la répartition des rôles de l'État et des collectivités locales dans le financement des différents modes.

Les dépenses les plus importantes (50 milliards de francs et 25,5 % du total) concernent les transports collectifs urbains qui sont très majoritairement financés par les collectivités locales (43 milliards de francs soit 86 % du total). En vertu de la décentralisation qui confie la responsabilité

1. Ce graphique ne visualise pas les dépenses qui ne peuvent être affectées à un mode particulier et qui restent donc imputées aux administrations : elles s'élèvent à 3,5 milliards de francs pour les dépenses de l'État et à moins de 150 millions pour les collectivités locales.

des transports urbains à des autorités organisatrices locales, le rôle de l'État se limite au versement de quelques subventions d'équipement à la réalisation de lignes de métro et de tramway et à une contribution au déficit des transports urbains de la région parisienne dont le statut est particulier. Sur les 50 milliards de francs, 38,5 (77 %) sont des dépenses de fonctionnement.

Au deuxième rang, on trouve les dépenses en faveur des routes (hors voiries urbaines) et du transport routier avec 48,3 milliards de francs. La répartition entre l'État et les collectivités locales est plus équilibrée, même si la charge de ces dernières est encore majoritaire (60 %). Les dépenses de fonctionnement en représentent la plus grosse part (67 %).

Les dépenses en routes et voiries urbaines viennent au troisième rang avec 46,9 milliards de francs, et sont, dans des proportions encore plus fortes (92 %), couvertes par les collectivités locales, l'État n'intervenant sous la forme de subventions que pour accompagner des opérations d'aménagement importantes. Il s'agit principalement de dépenses de fonctionnement.

Les dépenses en faveur du transport ferroviaire sont en revanche presque entièrement financées par l'État, puisque dans l'état actuel de la législation¹ c'est lui qui assure le financement des conventions, impliquant le versement de subventions à la SNCF, signées entre cette dernière et les Régions. Les sommes versées par les collectivités locales ne s'élèvent qu'à 248 millions de francs ; celles consacrées par l'État aux transports ferroviaires se sont élevées à 38,5 milliards de francs dont 32,4 de crédits de fonctionnement et 5,9 d'opérations en capital. Toutefois les dépenses de l'État ne comprennent pas l'ensemble des crédits qui concernent la SNCF. En effet n'est pas considérée comme dépense en faveur du transport la contribution de l'État au régime de retraite des cheminots qui s'est élevée à 12,6 milliards de francs.

Les 38,5 milliards de francs reçus par la SNCF correspondent à différents engagements souscrits par l'État dans le cadre du contrat de plan signé avec l'entreprise, et ne peuvent être considérés comme une « subvention d'équilibre ». Ils visent d'abord à égaliser, entre le mode ferroviaire et le mode routier, le coût d'usage de l'infrastructure (12,6 milliards de francs). Ils correspondent ensuite à la couverture de diverses obligations de service public que l'État impose à l'entreprise : permettre le maintien de services omnibus fortement déficitaires (4,3 milliards de francs), compenser le déficit des transports collectifs de la région parisienne (1,2 milliard de francs), compenser les réductions tarifaires que

1. La loi votée en 1996 créant Réseau Ferré de France prévoit également que, à titre expérimental pour cinq régions, la responsabilité des liaisons ferroviaires régionales soit confiée aux autorités régionales qui recevront et géreront les crédits que l'État consacrait jusqu'alors à ces liaisons.

l'État impose à la SNCF d'appliquer en faveur des familles nombreuses, des billets de congés payés et des cartes de travail ou encore des militaires du contingent (3,6 milliards de francs). Ils comprennent enfin des aides modestes à l'investissement et une contribution à l'amortissement de la dette (3,6 milliards de francs).

C'est aussi l'État qui très majoritairement participe au financement des autres modes de transport, mais pour des sommes beaucoup plus modestes : les voies navigables bénéficient de 1,9 milliard de francs (1,2 de la part de l'État), les transports maritimes de 3,3 milliards de francs (dont 2,6 de l'État), et les transports aériens de 3,6 de francs (presque entièrement financés par l'État).

Ce qui frappe dans cette répartition, outre l'importance des sommes impliquées, c'est bien la spécialisation des rôles de l'État et des collectivités locales selon les modes.

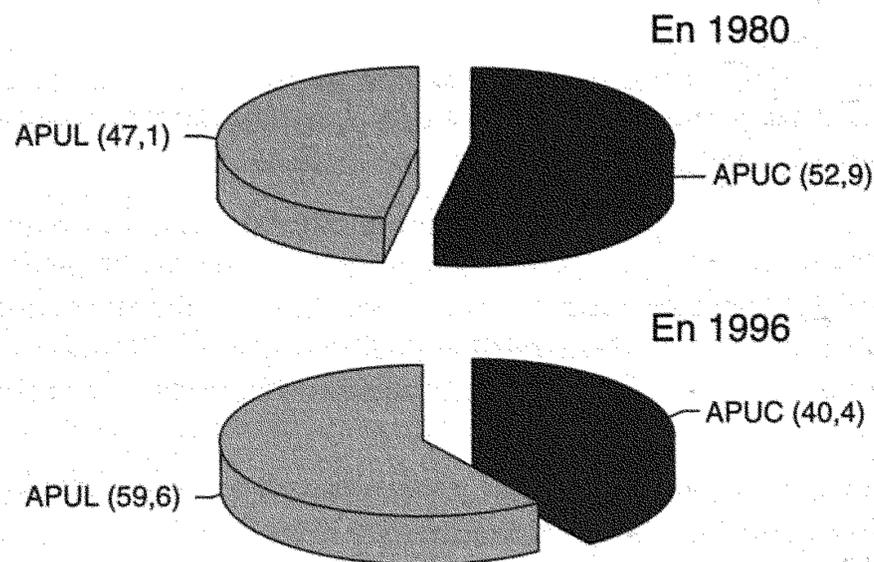
Les chiffres de l'année 1996 peuvent enfin être ventilés selon qu'il s'agit de crédit de fonctionnement ou d'opérations en capital. Globalement, pour l'ensemble des dépenses des Administrations Publiques, les dépenses en fonctionnement sont de 133,8 milliards de francs ce qui représente 68 % du total, et les opérations en capital de 62,2. Cette répartition est un peu différente selon qu'on observe les dépenses de l'État ou celles des collectivités locales : les dépenses de l'État en fonctionnement représentent 75 % de ses dépenses totales en transport, alors que le pourcentage équivalent pour les collectivités locales est de 64 % seulement.

4.1.2 L'évolution depuis 1980

Il faut replacer les chiffres de 1996 dans leur évolution depuis une quinzaine d'année et voir comment se sont modifiés les pourcentages des dépenses entre les différents financeurs, les différents modes, le fonctionnement et les opérations en capital. Si l'on compare la répartition entre l'État et les collectivités locales, on obtient le graphique 31.

Ce graphique met en évidence une profonde modification dans les parts respectives du financement par l'État et par les collectivités locales. La part de l'État était encore majoritaire, avec 52 %, en 1980 ; elle est tombée à moins de 40 %. Il s'agit là d'une transformation profonde du système de financement public des transports, qui s'est développée de manière quasi constante sur la période étudiée, à trois années près au début et à la fin de ces seize années : 1981 d'une part, 1995 et 1996 d'autre part (en 1994, la part de l'État était tombée à 37,4 %).

Cette transformation rejoint le constat que nous avons déjà fait s'agissant des dépenses d'infrastructures, au sujet desquelles nous avons parlé d'un « désengagement » de l'État. Les causes en sont identiques : volonté de décentralisation, conduisant à confier aux collectivi-



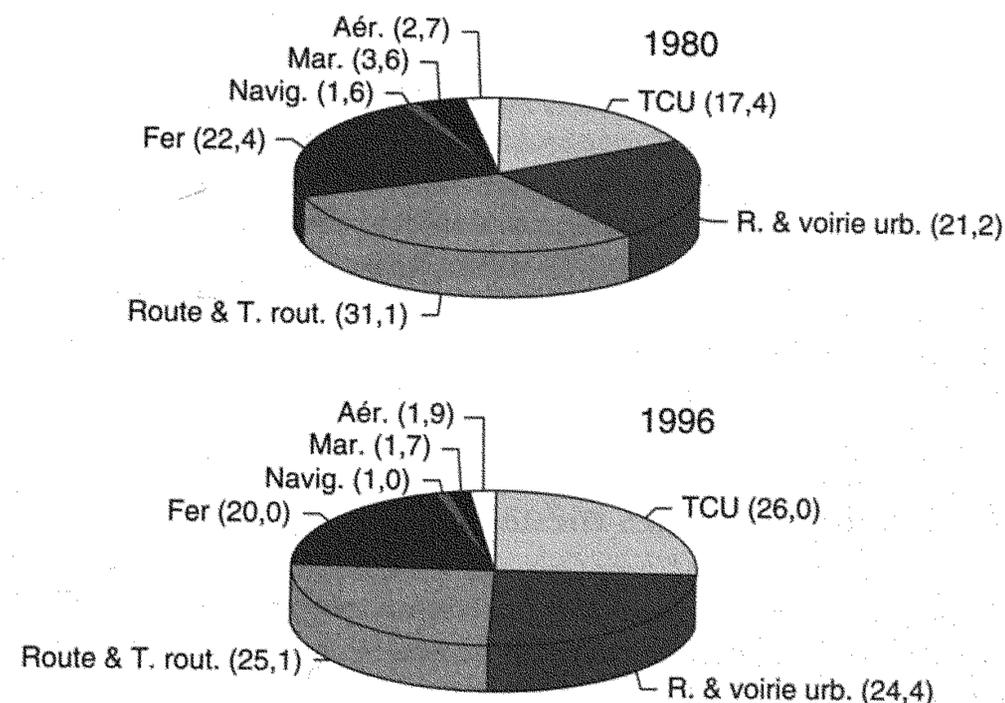
Graphique 31 – Répartition des dépenses de l'État et des collectivités locales en transport selon le financeur en 1980 et 1996 (en pourcentages).

tés locales la gestion – et la charge financière qui en résulte – des transports qui ne sont pas d'intérêt national ; difficulté financière croissante des finances publiques d'État. Il est difficile de pondérer l'importance de ces deux facteurs dans le résultat final qui ne souffre d'aucune ambiguïté.

La répartition des dépenses publiques entre les différents modes a également évolué, de façon assez spectaculaire (cf. graphique 32).

La répartition de 1996 fait apparaître des parts équilibrées aux environs de 25 % entre les transports collectifs urbains, la route et la voirie urbaine, la route et les transports routiers ; le transport ferroviaire avec 20 % est un peu au-dessous, et les 5 % restant sont partagés entre la navigation fluviale, le transport maritime et le transport aérien. Mais la répartition de 1980 était très différente et des transformations importantes se sont produites : certains modes ont vu leur part augmenter (les transports collectifs urbains principalement, passant de 17,4 % à 26 %, mais aussi la route et la voirie urbaine, passant de 21,2 % à 24,4 %) tandis que tous les autres modes ont vu leur part se restreindre (la route et le transport routier de 6 points, le transport ferroviaire de 2,3 ; la baisse la plus importante, relativement, est celle du transport maritime dont la part a été divisée par plus de 2).

On peut se demander si ces constatations résultant de la comparaison des deux années extrêmes de la période étudiée sont fondées dans la durée. L'examen des courbes représentatives des parts de chaque mode montre que c'est bien le cas. La part des transports collectifs urbains a augmenté entre 1980 et 1985, puis, après une période de stagnation ou de



Graphique 32 – Répartition des dépenses de l'État et des collectivités locales en transport selon les modes en 1980 et 1996 (en pourcentages).

légère baisse, depuis 1992. Celle de la route et de la voirie urbaine a très faiblement oscillé autour d'une pente assez régulièrement croissante mais qui semble s'inverser depuis deux ans. Symétriquement les dépenses consacrées à la route et au transport routier ont plongé (en part relative) dans la première moitié des années 80, se sont redressées, sans retrouver leur niveau antérieur jusqu'en 1990, et ont repris leur baisse depuis. Enfin la part des dépenses consacrées au transport ferroviaire a augmenté au début des années 80, puis a connu une longue baisse et ne se redresse que depuis deux ans.

On peut donc conclure que les changements constatés sont bien le résultat de tendances assez claires sur l'ensemble de la période et il est trop tôt pour dire si les infléchissements récents marquent un véritable retournement. Il est également difficile de savoir dans quelle mesure ces évolutions sont le résultat de politiques délibérées ou au contraire la simple traduction des difficultés de financement rencontrées par les modes obligeant l'État ou les collectivités locales à accroître leur participation. On peut douter, par exemple, que l'augmentation de la part des transports collectifs urbains résulte d'une volonté délibérée des collectivités locales de promouvoir ces transports ; s'il existe des exceptions, la plupart de ces collectivités sont plus simplement confrontées à une crise financière grave de ces transports collectifs à laquelle elles sont bien obligées de faire face...

La structure du financement, entre le fonctionnement et les opérations en capital s'est en revanche peu modifiée : la part du fonctionnement représentait 69 % en 1980 ; elle est de 67 en 1996. Toutefois des changements un peu plus importants se sont produits entre ces deux dates : la part du fonctionnement a augmenté dans un premier temps, atteignant 74 % en 1984 puis s'est orientée à la baisse jusqu'en 1992 où elle n'atteignait plus que 62,5 %, avant de se redresser ces dernières années. Là encore, l'interprétation de ces mouvements est difficile et il n'est pas certain qu'on puisse les analyser comme traduisant une politique délibérée suivie sur plusieurs années...

4.2 Les dépenses des ménages

Remarquons tout d'abord que les chiffres que donne la comptabilité nationale sont supérieurs aux sommes que les ménages ont réellement dépensées. En effet la dépense des ménages au sens de la comptabilité nationale comprend non seulement les sommes qu'ils ont effectivement versées aux entreprises de transport, mais celles qu'ils auraient dû verser s'ils n'avaient bénéficié de réductions tarifaires pour divers motifs d'ordre social. Ces réductions sont prises en charge par l'État ou les collectivités locales et font l'objet de versements compensatoires aux entreprises de transport. Mais la comptabilité nationale traite ces sommes comme des transferts sociaux versés aux ménages et dépensés par eux et non comme des « subventions » aux entreprises. Les dépenses « réelles » des ménages en faveur des transports publics sont donc sensiblement plus faibles que les chiffres dont nous ferons état.

4.2.1 Les dépenses de 1996

En 1996, les ménages ont consacré pour financer leurs besoins de transport 716,1 milliards de francs. Cette somme ne prend son sens que si on la compare à l'ensemble des dépenses de consommation finale des ménages. Or celles-ci se sont élevées à 4 716 milliards de francs. Ce qui revient à dire que les dépenses de transport représentent 14,8 % des dépenses totales des ménages, ou encore, en arrondissant, que 15 % du budget des ménages est consacré aux transports. C'est donc un pourcentage tout à fait considérable et le classement des dépenses des ménages par fonction permet de constater que les dépenses de transport sont le troisième poste de dépense, derrière le « logement, chauffage, éclairage » (22 %) et les « produits alimentaires, boissons, tabacs » (18 %).

Une autre manière de mesurer l'importance de ces dépenses est de les calculer « par tête ». La population française étant de 58,4 millions d'habitants, on arrive à une dépense pour chaque résident de 12 050 francs environ.

Ces dépenses concernent les acquisitions de véhicules, que la comptabilité nationale traite comme de la consommation finale et non comme une FBCF, les dépenses d'utilisation des véhicules, ces deux premières catégories de dépenses relevant du financement du transport pour compte propre, et enfin l'achat de services de transport auprès des différents modes (transport public). La répartition entre ces trois grandes catégories, ainsi que le détail par postes, est la suivante :

Tableau 8 – La consommation finale des ménages en transport en 1996 (en milliards de francs).

Achats de véhicules	177,2
Dépenses d'utilisation des véhicules	438,8
Réparation et pièces détachées	206,8
Pneumatiques et chambres à air	9,2
Carburants et lubrifiants	168,1
Péage, parking, auto-école	34,2
Assurance	20,4
Achats de services de transport collectif	100,1
Transports ferroviaires de voyageurs	28,9
Transports urbains de voyageurs	19,1
Transports routiers, taxis, déménagement	27,1
Transports maritimes et aériens	25,1
Total	716,1

Ainsi les dépenses d'acquisition de véhicules ont représenté en 1996 177,2 milliards de francs, soit près de 25 % des dépenses totales. Précisons que l'année 1996 était considérée comme médiocre, bien que meilleure que 1995, par les constructeurs d'automobiles.

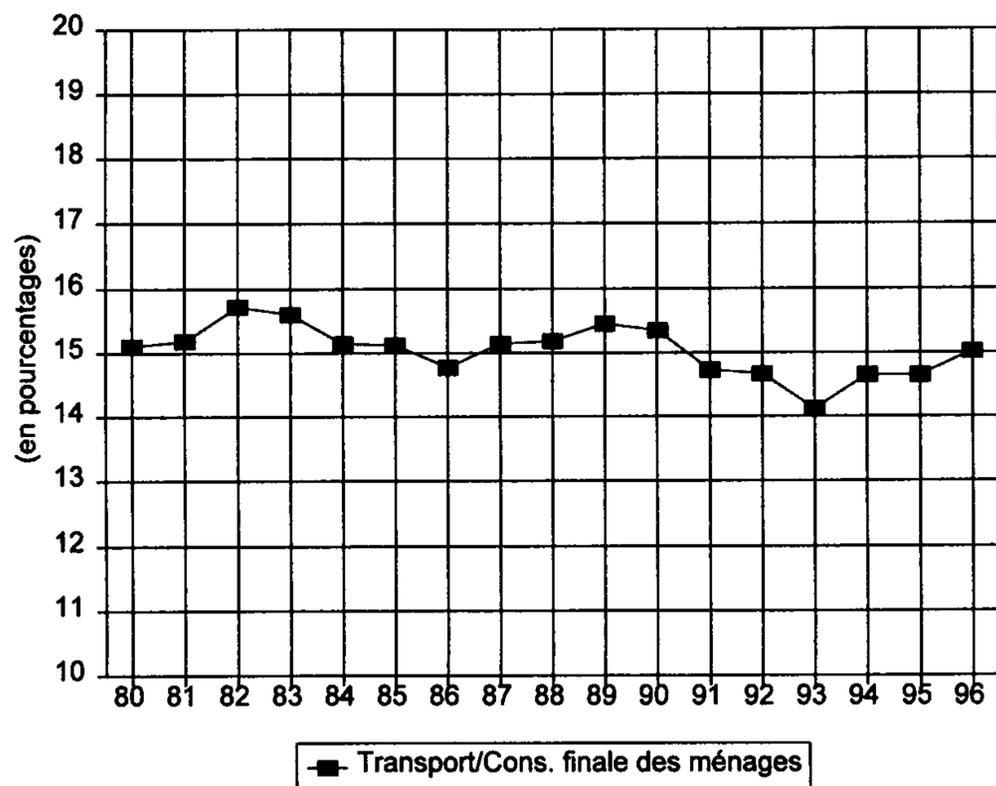
Les dépenses d'utilisation des véhicules se sont élevées à 438,8 milliards de francs, soit 61 % des dépenses totales. Le poste le plus important est celui des réparations et pièces détachées qui représente près de la moitié des dépenses d'utilisation (47 % exactement), devant le poste carburants et lubrifiants (38 %).

Au total, la motorisation des ménages pèse donc pour 86 % des dépenses en transport des ménages. Donc les dépenses sous la forme d'achats de services de transport collectif, avec 100,1 milliards de francs, ne représentent que 14 % des dépenses totales. Elles se répartissent en quatre ensembles assez proches : dans l'ordre d'importance décroissante, les transports ferroviaires avec 29 %, les transports routiers, taxis et déménagement avec 27 %, les transports maritimes et aériens avec 25 %, et un peu plus loin les transports urbains de voyageurs avec 19 %.

Ces chiffres et ces pourcentages ne prennent toute leur valeur que lorsqu'on les replace dans une évolution à moyen terme.

4.2.2 L'évolution depuis 1980

La dépense totale des ménages en transport a été multipliée par environ 2,9 en prix courants depuis 1980. L'augmentation a été assez régulière jusqu'en 1990 ; la croissance est faible de 1991 à 1993 ; la courbe reprend sa pente de forte croissance depuis deux ans. En volume (en prix de 1980) la croissance est de 30 % et la forme de la courbe est un peu différente car elle fait apparaître une stagnation ou une baisse des dépenses pendant les années 1983-1985, ainsi que de 1990 à 1993. Si l'on rapporte l'évolution de ces dépenses à celle de la consommation finale totale des ménages, on obtient le graphique suivant :

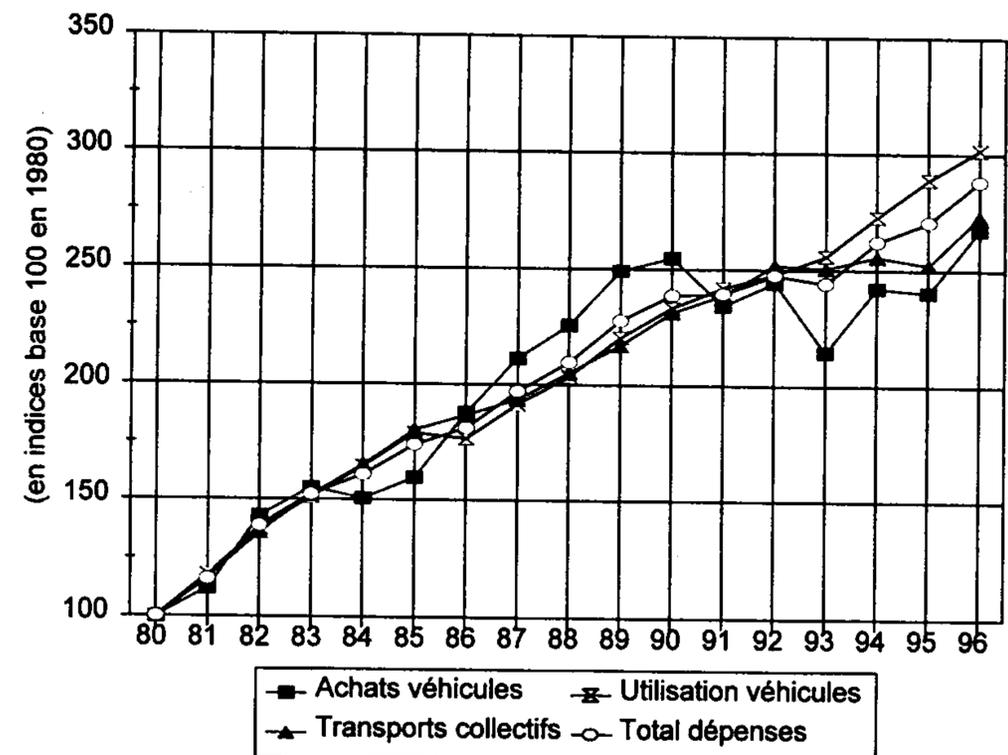


Graphique 33 – Évolution de la part des dépenses en transport des ménages dans leur consommation finale de 1980 à 1996.

Cette courbe révèle des fluctuations périodiques avec alternance, tous les quatre ou cinq ans, de phases de croissance et de décroissance. Mais la part des dépenses de transport tend à décliner de 1982 à 1993, et ce n'est qu'en raison de son redressement récent qu'elle retrouve approximativement son niveau de 1980, aux environs de 15 %.

Mais la croissance des différentes composantes de la dépense totale n'a pas été identique.

On constate tout d'abord que les dépenses en achats de véhicules se singularisent par des variations importantes, notamment depuis le



Graphique 34 – Évolution des différents postes de la dépense en transport des ménages de 1980 à 1996.

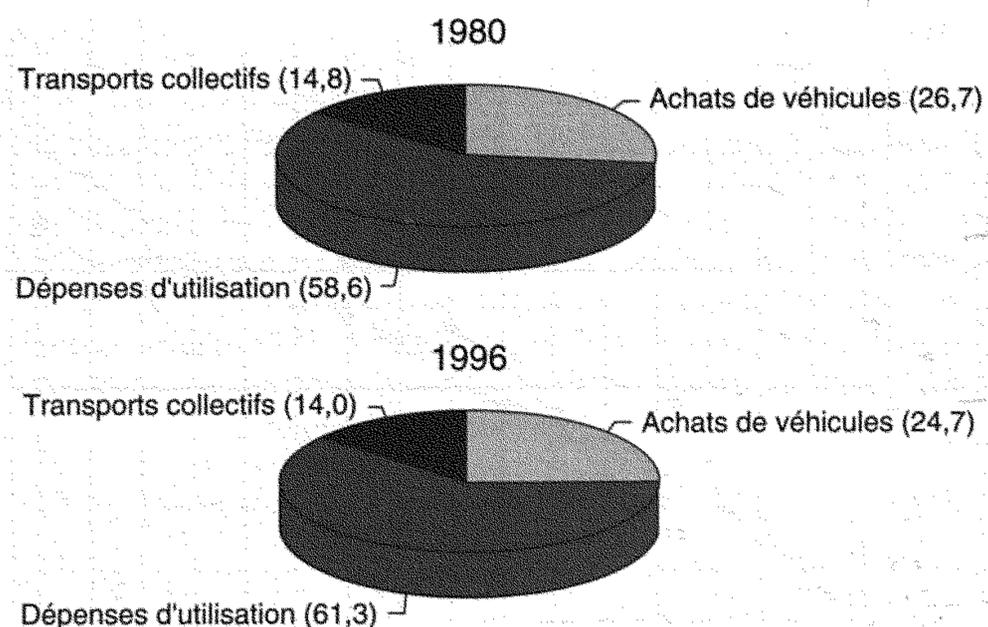
début des années 90. Malgré la baisse de 1984, la forte croissance qui a suivi a porté l'augmentation de ces dépenses à un niveau supérieur à celui des dépenses totales à la fin des années 80. Un « décrochage » est intervenu à partir de 1991, et, malgré les « reprises » de 1994 et 1996, l'augmentation finale par rapport à 1980 n'est que de 167 %, soit nettement inférieure à celle des dépenses totales (188 %).

De façon générale les courbes relatives aux dépenses d'utilisation des véhicules, aux dépenses de transports collectifs, et à la dépense totale en transport restent très proches les unes des autres jusqu'en 1992, voire 1993. Mais à partir de cette date l'éventail s'ouvre : les dépenses d'utilisation des véhicules (indice 302 en 1996) augmentent plus vite que la moyenne, et les dépenses en transports collectifs moins vite (indice 273 en 1996) ; elles stagnent ou baissent légèrement entre 1992 et 1995.

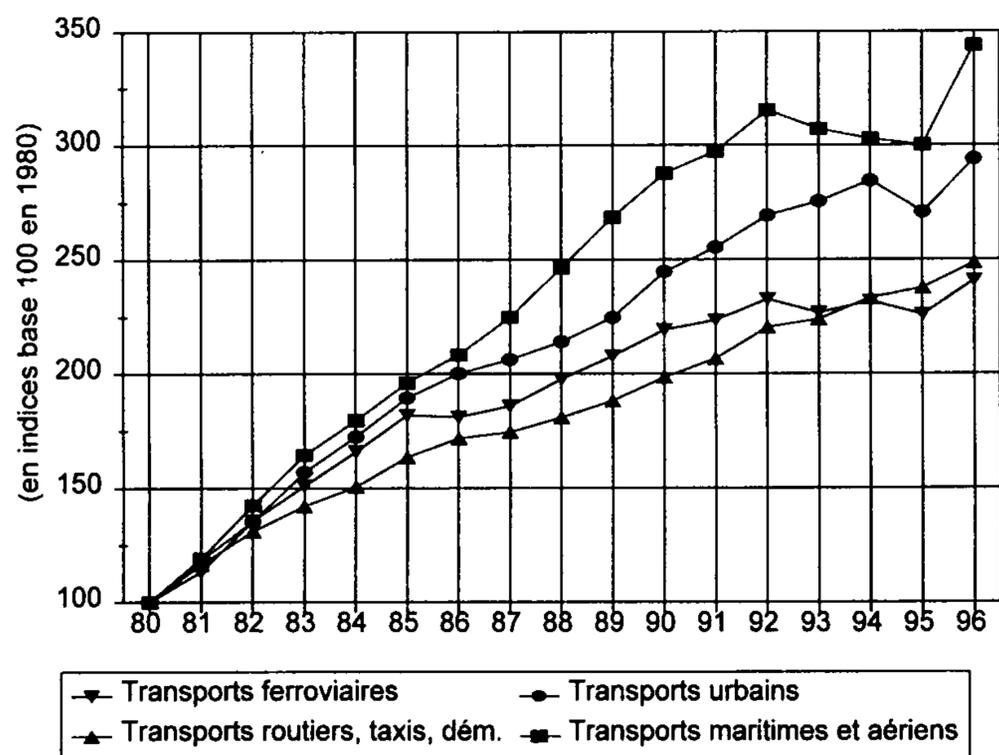
Il est évident que ces évolutions différenciées ont des conséquences sur la répartition des dépenses par nature.

La part des dépenses d'utilisation a donc augmenté de 2,5 points, au détriment à la fois des achats de véhicules et de l'achat de services en transports collectifs.

S'agissant plus précisément des transports collectifs, leurs évolutions sont encore plus dissemblables.



Graphique 35 – Part des différents postes de la dépense en transport des ménages en 1980 et 1996 (en pourcentages).



Graphique 36 – Évolution des différents postes de la dépense en transports collectifs de 1980 à 1996

Rappelons que la croissance des dépenses en transports collectifs est de 173 % sur l'ensemble de la période (indice 273 en 1996). Or les indices des composantes se situent dans un intervalle 241-344.

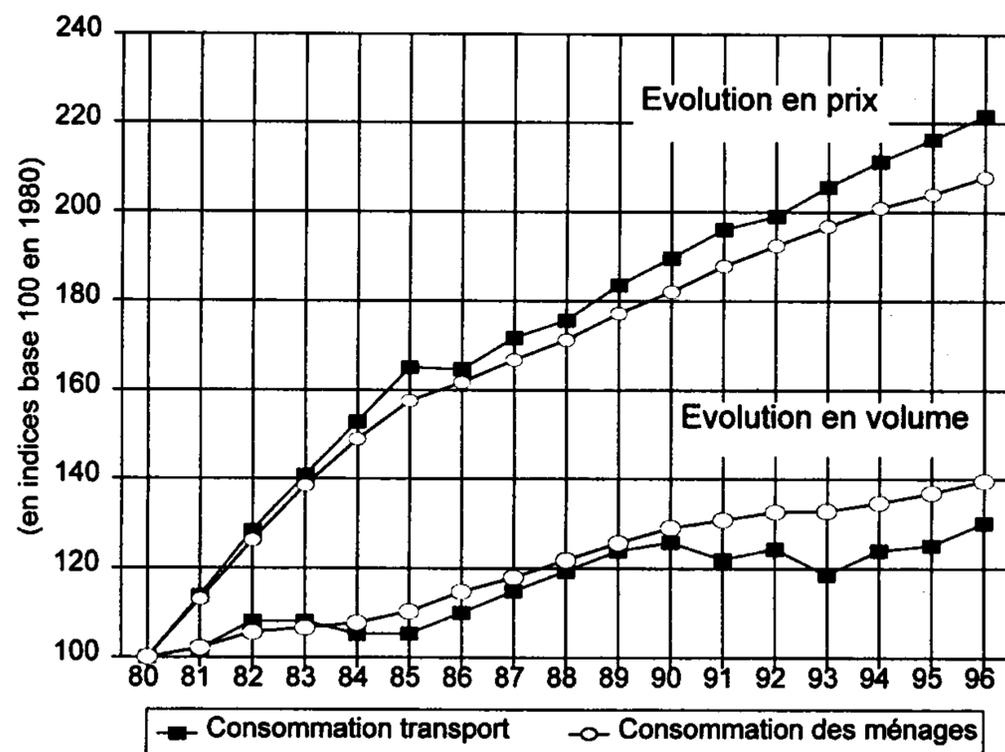
La courbe la plus régulière est celle des dépenses en transports routiers, taxis, déménagements qui ne connaît pas d'inflexion notable mais dont la croissance est modeste. Elle est du même ordre que celle des transports ferroviaires. Ceux-ci ont cependant connu une croissance plus forte dans la première moitié des années 80, puis, après une pause en 1986 et 1987, jusqu'en 1992. Une rupture intervient alors et les dépenses de transport ferroviaire stagnent ou diminuent pendant trois ans : l'effet TGV ne compense plus la baisse des trafics sur le réseau classique. On explique cette rupture à la fois par la crainte des attentats mais aussi par la mise en œuvre du nouveau système de réservation de la SNCF qui a généré une incompréhension profonde de la clientèle et par la concurrence de plus en plus vive du transport aérien. Les transports aériens qui avaient connu la croissance la plus forte et qui terminent à l'indice le plus élevé ont enregistré eux aussi une baisse marquée à partir de 1993 ; la reprise, très forte, n'est intervenue qu'en 1996. Restent enfin les transports urbains dont les dépenses augmentent fortement, mais qui connaissent un « accident » en 1995.

On peut résumer ces évolutions en calculant le coefficient budgétaire, c'est-à-dire la part, exprimée en pourcentages, des différentes dépenses dans le budget des ménages en 1980 et 1996.

Tableau 9 – Valeurs des coefficients budgétaires de la fonction transport en 1980 et 1996.

	1980	1996
Achats de véhicules	4,03	3,71
Dépenses d'utilisation	8,84	9,20
Réparations, pièces détachées, pneus	3,56	4,53
Carburants et lubrifiants	4,41	3,53
Autres dépenses	0,88	1,15
Services de transports collectifs	2,23	2,10
Transports ferroviaires	0,73	0,61
Transports urbains	0,40	0,40
Transports routiers, taxis, déménagement	0,66	0,57
Transports maritimes et aériens	0,44	0,53
Total	15,11	15,02

Les évolutions que nous venons de décrire sont en prix courants. Or les évolutions de prix n'ont pas été parallèles, et une analyse plus précise doit en tenir compte. Observons d'abord les évolutions comparées de la consommation finale des ménages et celle de leur consommation transport en prix et en volume.

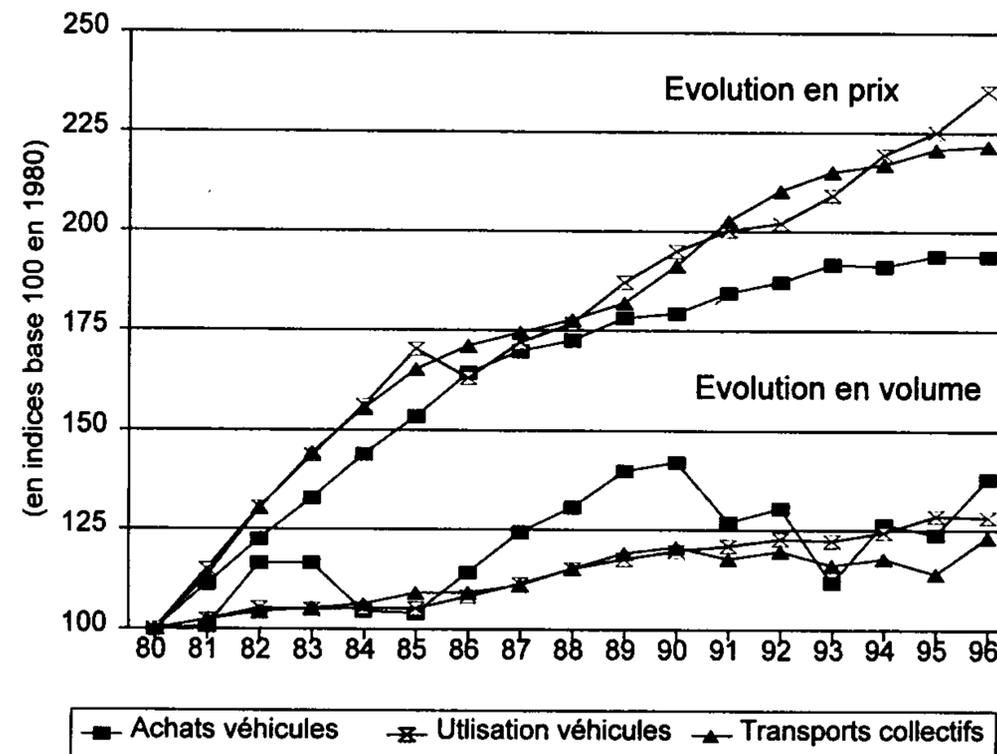


Graphique 37 – Évolution de la consommation des ménages et de leur consommation transport en prix et en volume de 1980 à 1996.

Nous avons vu que la part transport des dépenses des ménages dans leur consommation totale était très proche en 1996 de son niveau de 1980 (15 % environ). Mais les indices de prix ont des valeurs différentes (208 pour la consommation des ménages, mais 222 pour leur consommation en transport), ce qui signifie qu'en volume la consommation en transport a augmenté moins fortement que la consommation générale (l'augmentation est, comme nous l'avons déjà signalé, de 30 %, alors que celle de la consommation totale des ménages en prix constants est supérieure du quart avec un indice de 139,5). Les prix des transports ont donc connu une hausse relative, assez régulière pendant toute la période, si l'on excepte une pause en 1986, année du contre-choc pétrolier. Malgré cette hausse, les dépenses de transport se sont maintenues relativement, ce qui signifie bien que le volume de la consommation a baissé. Cette baisse s'est produite au début des années 90, et plus particulièrement entre 1990 et 1993 où un écart sensible apparaît entre les deux courbes exprimant la croissance en volume.

Quels sont les postes de la dépense en transport des ménages qui sont à l'origine de cette évolution ?

Rappelons que la moyenne des prix de la consommation en transport est à l'indice 222 en 1996. La dispersion autour de cette moyenne est particulièrement forte car l'indice du prix d'achat des véhicules n'est qu'au



Graphique 38 – Évolution des composantes de la dépense en transport des ménages en prix et en volume de 1980 à 1996.

niveau 194, tandis que celui de l'utilisation des véhicules est à 235, l'indice du prix des services de transports collectifs étant égal à la moyenne. Bien évidemment les pentes de toutes les courbes s'infléchissent à partir du milieu des années 1980, en raison de la maîtrise progressive de l'inflation. On notera la baisse très sensible du coût de l'utilisation des véhicules en 1986, du fait de la diminution du prix des carburants¹.

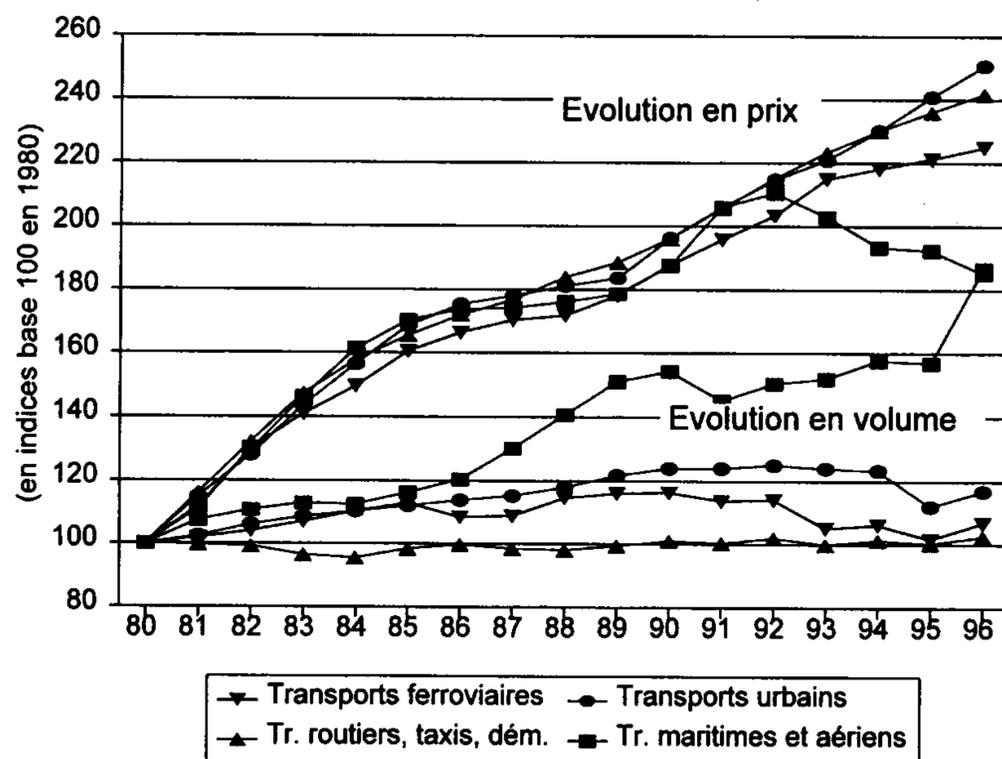
Les relations entre les courbes présentant les évolutions en volume sont sensiblement différentes de celles que montraient les courbes en valeur. La croissance la plus forte est celle des achats de véhicules, et la

1. L'indice des prix des carburants passe de 168,4 en 1985 à 144,2 en 1986, soit une baisse de 14,4 %. Cet indice n'est d'ailleurs, en 1996, qu'au niveau 193,5 c'est-à-dire qu'il est inférieur aux indices de prix des dépenses d'utilisation des véhicules, des dépenses en transport des ménages, et de la consommation des ménages. Autrement dit, et contrairement à l'idée reçue, le prix des carburants consommés par les ménages a baissé relativement sur la période étudiée. Il est vrai que la diésélisation du parc, induisant la substitution du gazole, moins coûteux, à l'essence joue un rôle dans cette évolution.

Plus généralement, s'agissant des composantes des dépenses d'utilisation, les hausses de prix les plus fortes (supérieures à la moyenne) concernent les réparations et pièces détachées et les assurances. Au contraire les prix des pneumatiques et chambres à air, et, comme nous venons de le voir, des carburants et lubrifiants augmentent moins vite que la moyenne.

plus faible celle des transports collectifs. Les formes des courbes sont également différentes : si celle des achats de véhicules confirme l'existence de fortes fluctuations, elle montre aussi que le niveau atteint en 1996, malgré la remontée des dernières années, reste inférieur à celui de 1990 ; les dépenses en transports collectifs stagnent ou baissent sur toute la première moitié des années 90.

L'analyse des dépenses en transports collectifs suppose, elle aussi, une décomposition de l'évolution par mode en prix et en volume.



Graphique 39 – Évolution des composantes de la dépense en transports collectifs des ménages en prix et en volume de 1980 à 1996.

La comparaison des évolutions de prix montre une très forte dispersion autour de la moyenne qui, rappelons-le, conduit l'indice des prix des transports collectifs au niveau 222. Or seul l'indice des transports maritimes et aériens est inférieur (185) ; celui des transports ferroviaires est à 225, celui des transports routiers, taxis, déménagement à 242 et celui des transports urbains à 251. Les courbes étaient plus proches il y a quelques années, les changements relatifs ayant eu lieu depuis le début des années 90. Le phénomène le plus spectaculaire est la forte baisse des prix des transports maritimes et aériens (en fait ce sont les prix des transports aériens qui, du fait de l'intensification de la concurrence, tant sur le marché intérieur que sur les marchés internationaux, tirent les prix vers le bas) depuis 1992. Mais on peut noter également la tendance, ces der-

nières années, des prix des transports urbains à croître plus vite que tous les autres. C'est le résultat d'une politique délibérée tendant à faire supporter aux usagers une proportion plus importante des coûts.

En volume on note « l'envol » des dépenses de transport aérien, malgré la baisse, suivie d'une faible croissance dans la première moitié des années 90 ; la stagnation des transports routiers, taxis, déménagement ; l'érosion depuis la fin des années 80 de la consommation en transports ferroviaires et, sur la même période, la stagnation (et la baisse en 1995) de la consommation en transports urbains.

Ces deux dernières évolutions s'opposent clairement au vœu généralement formulé d'un développement des transports collectifs en substitution à l'usage de l'automobile. Elle semble également en contradiction avec les efforts certains de rénovation qui ont été faits en leur faveur. Les raisons de ce déclin sont nombreuses mais l'évolution des prix relatifs a certainement joué un rôle. L'augmentation des prix du transport ferroviaire est sensiblement inférieure à celle des dépenses d'utilisation des véhicules, mais beaucoup plus forte que celle des dépenses d'achats des véhicules. Quant aux prix des transports urbains, ils ont augmenté plus fortement que ces deux composantes des dépenses des ménages motorisés¹.

4.3 La structure d'ensemble du financement des transports

En mai 1996 la Commission des Comptes des Transports de la Nation a publié, pour la première fois un compte satellite des transports portant sur l'année 1992², et en mars 1997 les résultats comparés de l'année 1987 et de l'année 1992³. Les ambitions du compte satellite sont à la fois plus

1. Pour plus de détail sur les causes de la perte de clientèle des transports publics urbains en Ile-de-France, et notamment sur le rôle de l'évolution des prix du transport public, voir l'encadré (pages 34 et 35) dans les comptes des transports pour 1996 qui présentent une synthèse d'un travail réalisé par J.P. Orfeuil (*Réflexion sur la perte de clientèle du transport public francilien*, rapport de l'INRETS), et d'un article de J.D. Forget (« L'évolution des prix des transports de voyageurs en région Ile-de-France », *Revue de la Concurrence et de la Consommation*, n° 91, mai-juin 1996).

2. *Le compte satellite des transports en 1992*, Commission des Comptes des Transports de la Nation, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, DAEI, Service Économique et Statistique, mai 1996, 63 pages.

3. *Le compte satellite des transports en 1987 et 1992*, Commission des Comptes des Transports de la Nation, Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, DAEI, Service Économique et Statistique, mars 1997, 62 pages.

larges et plus ciblées que celles du compte « ordinaire » auquel nous nous sommes référé jusqu'à présent. Il se propose « de fournir des éléments de réponse aux questions que l'on se pose concernant :

- les conditions de production des biens et services spécifiques au domaine des transports (dépendance énergétique, dépenses de personnel, investissements en matériel ou en infrastructure...);
- le montant des dépenses consacrées aux transports, tant en termes monétaires que du point de vue des coûts externes résultant de ces activités;
- les modalités de financement de ces dépenses (qui finance : les usagers ou, par exemple, les administrations à travers certains transferts ?);
- l'identification des bénéficiaires des dépenses, lorsque ceux-ci ne se confondent pas avec les agents qui les financent. »¹.

Pour atteindre ces objectifs le compte satellite s'appuie largement sur les concepts et méthodes usuels de la comptabilité nationale, mais doit mettre en œuvre des concepts et des conventions spécifiques qu'il nous faut présenter sommairement.

- La dépense courante nationale est la somme des dépenses courantes des unités résidentes, qu'elles soient réalisées en France ou à l'étranger et correspond à la somme des consommations intermédiaires et finales des unités résidentes (entreprises, ménages et administrations publiques) et des transferts qui ne sont pas la contrepartie d'une consommation (subventions d'exploitation par exemple).

- La dépense courante intérieure correspond aux mêmes dépenses, réalisées dans le cadre du territoire national, quelles aient été réalisées par des unités résidentes ou non résidentes.

- La dépense en capital est la somme de la FBCF des producteurs de services de transport et des transferts en capital en provenance d'autres acteurs. Le compte satellite ne fait pas de distinction entre dépense nationale et dépense intérieure, considérant que la différence éventuelle entre ces deux grandeurs est négligeable.

- En revanche il introduit une distinction entre la dépense brute et la dépense nette en capital, la différence entre les deux correspondant à la consommation de capital fixe c'est-à-dire à la dévalorisation du capital du fait de l'usure ou de l'obsolescence.

- Il existe une différence importante dans la manière dont le compte satellite traite les achats de véhicules par les ménages par rapport à leur prise en compte dans le cadre central de la comptabilité nationale. Dans ce dernier, les sommes consacrées à l'acquisition des véhicules sont considérées comme constituant une consommation finale ; le compte satellite considère en revanche qu'il s'agit d'une FBCF, donc d'une dépense en capital.

1. *Le compte satellite des transports en 1992, op. cit., p. 1.*

- Les activités non marchandes, par exemple les activités de transport pour compte propre sont prises en compte et sont valorisées par référence à leurs coûts de production.

- Le compte satellite distingue systématiquement les activités des utilisateurs des infrastructures et celles des gestionnaires d'infrastructures.

L'approche du compte satellite, tout en étant cohérente avec celle des comptes des transports « traditionnels », est donc originale, ce qui ne manque pas de soulever de nombreux problèmes que les statisticiens du secrétariat de la Commission des Comptes des Transports de la Nation ne prétendent pas avoir tous résolus : il s'agit d'une première tentative qui doit être approfondie. Cette approche est cependant suffisamment intéressante pour que nous présentions les résultats principaux de ce travail, qui constituent des repères fondamentaux pour la compréhension du système des transports français. Le fait que ces chiffres concernent l'année 1992 ne constitue pas un inconvénient majeur dans la mesure où nous insisterons davantage sur la structure qu'ils mettent en lumière que sur les chiffres absolus et où cette structure est très vraisemblablement stable, du moins pour les dépenses courantes.

4.3.1 Les résultats globaux

Si l'on considère l'ensemble des modes, et à la fois les dépenses des utilisateurs des infrastructures et celles des gestionnaires d'infrastructures, on est conduit au tableau 10.

La dépense courante nationale est légèrement supérieure à 1 000 milliards de francs et elle représente 14,6 % du PIB de l'année 1992.

La consommation finale est égale à 53 %¹ de ce total, 45 % étant dépensés par les ménages (464 milliards de francs) et 7 % (75 milliards de francs) par les administrations. Il faut comprendre que cette dernière somme ne correspond pas aux achats de services de transport par les administrations², mais aux dépenses de fonctionnement des réseaux routiers que gèrent ces APU : réseau national non concédé, réseaux départementaux et locaux.

La consommation intermédiaire est égale à 44 % des dépenses totales, et les 3 % restant constituent des transferts.

1. Les chiffres du tableau 10 ne constituant que des ordres de grandeur, nous avons systématiquement arrondi, dans les commentaires, les pourcentages à l'unité près, les décimales n'ayant pas de signification lorsque les numérateurs sont faibles.

2. La somme serait beaucoup trop importante, et surtout les achats de services par les administrations ayant pour objet de réaliser leur propre production - non marchande - constituent des consommations intermédiaires et ne sont donc pas comptabilisés sous cette rubrique.

Tableau 10 - La dépense nationale en transport en 1992 (en milliards de francs).

	Dépense courante nationale				Dépense en capital				
	Cons. finale	Cons. interméd.	Transferts courants	Total	% du total	FBCF	Transferts	Total	% du total
T. routier	467	369	1	837	82,1	268		268	80,5
T. ferroviaire	29	18	17	63	6,2	30	3	34	10,2
T. coll. urbain	18	1	10	29	2,8	3	7	10	3,0
T. aérien	22	35	1	58	5,7	13		13	3,9
T. maritime	2	25	1	28	2,7	7		7	2,1
T. fluvial	1	2		3	0,3	1		1	0,3
T. par conduite		2		2	0,2			0	0,0
Total	539	452	29	1 020	100,0	322	11	333	100,0
% du total	52,8	44,3	2,8	100,0		96,7	3,3	100,0	

Ces dépenses sont consacrées à hauteur de 82 % au mode routier et celui-ci absorbe 85 % de la consommation finale des ménages, la totalité de celle des administrations et 82 % de la consommation intermédiaire de l'ensemble des modes. Les dépenses de ce mode sont constituées à 56 % de consommation finale, 44 % de consommation intermédiaire, les transferts étant négligeables¹.

Le transport ferroviaire est le second mode par le niveau des dépenses, mais il se situe très loin, avec 6 % des dépenses totales, derrière lui. La nature des dépenses est relativement diversifiée : 46 % de consommation finale, 29 % de consommation intermédiaire, et 27 % de transferts. À noter qu'il absorbe 59 % des dépenses totales de transferts.

Les transports collectifs urbains ont une part faible puisqu'ils ne représentent que 3 % du total des dépenses courantes. 62 % sont de la consommation finale et 34 % des transferts dont il absorbe le tiers. Ce qui signifie que, à eux deux, le transport ferroviaire et les transports collectifs urbains « consomment » 90 % des transferts courants totaux.

Les dépenses du transport aérien ne sont guère éloignées de celles du transport ferroviaire avec 6 % du total également. La consommation intermédiaire (60 %) est plus importante que la consommation finale (38 %).

L'ordre de grandeur des dépenses en transport maritime est proche de celui des dépenses en transports collectifs urbains (3 %). Il s'agit à 89 % de dépenses de consommation intermédiaire.

Les dépenses courantes du mode fluvial et du transport par conduite ne représentent au total que 0,5 % du total et sont majoritairement (transport fluvial) ou exclusivement (transport par conduite) constituées par de la consommation intermédiaire.

L'analyse des dépenses en capital est plus simple, puisque celles-ci ne se composent que de la FBCF et des transferts qui ne représentent que

1. Nous verrons plus bas qu'au contraire ces transferts sont importants s'agissant du mode ferroviaire et des transports collectifs urbains. Il est donc tentant, au vu de cette situation, d'en déduire que ces deux derniers modes sont « subventionnés » alors que le mode routier ne l'est pas. Une telle conclusion serait simpliste, notamment pour la raison suivante : les aspects institutionnels ont des conséquences sur le traitement des grandeurs en cause et aucune comparaison ne peut être faite si elle ne tient pas compte de ces différences. Ainsi, si la gestion du réseau routier non concédé n'était pas réalisée « en direct » par les APU mais était confiée à des sociétés d'exploitation, les 75 milliards de francs qui apparaissent dans ces comptes comme de la consommation intermédiaire seraient traités comme des transferts. Inversement, si l'exploitation du réseau ferroviaire était assurée en direct par l'État, les 17 milliards de francs de transferts (ou du moins une partie de ces 17 milliards) seraient classés en consommation intermédiaire des administrations...

3 % du total. Ces derniers se limitent à deux modes¹ : le mode ferroviaire qui en absorbe 27 % et les transports collectifs urbains (73 %). La répartition par mode confirme la forte domination de la route (80 %) dans les dépenses et accorde au transport ferroviaire une importance un peu plus forte (10 %) que celle constatée dans les dépenses courantes.

Le tableau que nous venons de présenter est un tableau de synthèse dont toutes les composantes font l'objet d'analyses détaillées, présentées mode par mode. Nous n'exposerons les principaux résultats de ces analyses que pour les modes principaux.

4.3.2 Les dépenses de transport routier

Le compte satellite distingue les dépenses des usagers des infrastructures et celles des gestionnaires de ces mêmes infrastructures d'une part, les dépenses des activités marchandes et celles des activités non marchandes d'autre part. En croisant ces deux distinctions on obtient :

- pour les activités marchandes, du côté des utilisateurs des infrastructures, les dépenses courantes en transport routier de marchandises et en collecte de fret, et en transport routier de voyageurs ; du côté des gestionnaires d'infrastructures celles des gares routières, des ouvrages à péage, des exploitants de parkings ;

- pour les activités non marchandes, du côté des utilisateurs des infrastructures, les dépenses en transport routier de marchandises pour compte propre, et celles liés à l'usage par les ménages de leurs véhicules qui sont du transport routier de voyageurs pour compte propre ; du côté des gestionnaires d'infrastructures, les dépenses des APU consacrées aux réseaux routiers qu'elles gèrent.

On peut alors établir le tableau suivant, qui est une décomposition de la ligne 1 du tableau 10.

La dépense courante totale (837,8 milliards de francs) concerne donc à hauteur de 88 % des dépenses liées à l'usage des infrastructures et à hauteur de 22 % des dépenses liées à la gestion de ces infrastructures.

Les dépenses liées à l'usage des infrastructures sont, pour un peu plus de la moitié, de la consommation finale, donc des dépenses réalisées par les ménages, l'essentiel étant constitué par les sommes consacrées à l'utilisation de leurs véhicules (357,6 milliards de francs), tandis que les achats de services de transport au transport routier de voyageurs ne s'élèvent qu'à 19,4 milliards de francs et le recours aux transports routiers de marchandises est marginal. Les 357,6 milliards de francs ne com-

1. Ce constat est en fait la conséquence des arrondis de chiffres, au milliard le plus proche, du tableau. En réalité, il y a des transferts bénéficiant à d'autres modes tels le transport aérien, le transport maritime, le transport fluvial. Mais leurs montants étant inférieurs à 0,5 milliard de francs n'apparaissent pas dans le tableau.

Tableau 11 – La dépense nationale en transport routier en 1992.

	Cons. finale	Cons. interméd.	Transfert	Total	%	FBCF	%
Usagers des infrastructures							
Ménages (T pcp)	357,6		1,1	358,7	48,6	161,9	75,4
TRM	2,1	313,4		315,5	42,7	42,1	19,6
Collecte de fret		20,2		20,2	2,7	1,7	0,8
TRV	19,4	24,7		44,1	6,0	9,1	4,2
Total usagers	379,1	358,3	1,1	738,5	100,0	214,8	100,0
<i>Pourcentages</i>	51,3	48,5	0,1	100,0			
Gestionnaires des infrastructures							
Ouvrages à péages	14,2	10,4		24,6	24,8	10,0	18,9
APU	74,7			74,7	75,2	42,8	81,1
Total gestionnaires	88,9	10,4		99,3	100,0	52,8	100,0
<i>Pourcentages</i>	89,5	10,5		100,0			
Ensemble usagers et gestionnaires							
Total	468,0	368,7	1,1	837,8		267,6	
<i>Pourcentages</i>	55,9	44,0	0,1	100,0			

prennent pas les dépenses de garage, de parking et de péage (17,2 milliards) qui font partie du compte des gestionnaires d'infrastructures ; les deux composantes principales sont les dépenses de carburant (132,1 milliards de francs) et d'entretien des véhicules (183,2 milliards de francs).

À noter qu'à la ligne « Ménages – transport pour compte propre » apparaît un « transfert » de 1,1 milliard de francs qui est lié au financement et à l'indemnisation des accidents corporels. Cette indemnisation résulte de deux mécanismes différents :

- le mécanisme de l'assurance dommage pris en compte ici par le fait que les dépenses d'assurances intégrées dans les 357,6 milliards de francs de dépenses des ménages sont les dépenses « nettes » c'est-à-dire la différence entre les primes payées par les assurés et les indemnités reçues de la part des sociétés d'assurance ;

- le mécanisme de l'assurance maladie de la Sécurité Sociale. Les taxes fiscales et para-fiscales « spécifiques » versées par les automobilistes et encaissées par la Sécurité Sociale s'élèvent à 4,6 milliards de francs pour l'année 1992. Mais les dépenses d'assurance maladie liées aux accidents de la circulation sont estimées à 5,7 milliards de francs. D'où ce transfert de 1,1 milliard, au bénéfice des ménages et en provenance de l'Administration puisque la Sécurité Sociale est une APU.

La consommation intermédiaire liée aux usages des infrastructures est un peu inférieure à la consommation finale puisqu'elle représente 48 % du total. Elle est le fait principalement des entreprises mais aussi des administrations. Elle est très majoritairement constituée de dépenses en transport routier de marchandises, auquel on peut légitimement rattacher les services des collecteurs de fret ; ces deux rubriques représentent 93 % de la consommation intermédiaire et donc les dépenses en transport routier de voyageurs ne « pèsent » que 7 %.

Au total, les dépenses courantes des usagers de la route se répartissent à 54,5 % en transport de voyageurs (dépenses des ménages en compte propre et dépenses en services de transport public) et donc à 45,5 % en transport de marchandises.

Les dépenses courantes liées à la gestion des infrastructures (22 % des dépenses courantes totales) relèvent, pour environ un quart, des gestionnaires d'infrastructures à péage, principalement des sociétés d'autoroutes à péage, et correspondent à la valeur de leur production distribuée couverte par les dépenses des ménages (14,2 milliards de francs, soit 58 %) et les dépenses de consommation intermédiaire des entreprises (10,4 milliards de francs soit 42 %). Les trois quarts restants sont les dépenses des administrations publiques gestionnaires de réseaux routiers. Le compte satellite estime que ces 74,7 milliards de francs couvrent les coûts imputables à la circulation des véhicules des ménages à hauteur de 32,8 milliards de francs (44 %), et ceux qui sont imputables aux « producteurs marchands » (essentiellement les entreprises) à hauteur de 41,9 milliards de francs (56 %).

L'analyse des dépenses en capital est plus simple puisqu'elles ne sont constituées que de FBCF. Les usagers des infrastructures supportent 214,8 milliards de francs (80 % du total) et les gestionnaires d'infrastructures les 20 % restant. 75 % des dépenses des usagers sont le fait des ménages et correspondent au coût d'achat TTC des véhicules. Les dépenses en capital liées aux transports routiers de marchandises (20 % des dépenses des usagers) sont constituées à 86 % d'achats de véhicules. Le pourcentage correspondant est de 93 % pour les dépenses liées aux transports routiers de voyageurs.

Quant aux dépenses en capital des gestionnaires d'infrastructures, elles sont de 10 milliards de francs (19 %) de la part des gestionnaires d'ouvrages à péage, et de 42,8 milliards de francs (81 %) de la part des administrations. Le compte satellite estime que la part imputable à la circulation des véhicules des ménages est de 54 % et celle imputable à celle des véhicules des entreprises de 46 %.

Nous n'avons repris ici que les résultats principaux, sans d'ailleurs exposer les nombreux choix méthodologiques qui ont permis l'établissement de ces chiffres. Mais l'analyse effectuée par les auteurs du compte satellite est beaucoup plus précise et plus riche. Elle contient notamment

une estimation de la fiscalité générée par les transports routiers qu'il est intéressant de présenter. Nous ne reprendrons que les chiffres concernant la fiscalité spécifique, c'est-à-dire que nous laisserons de côté le produit des impôts « normaux », impôts liés à la production et TVA.

Tableau 12 – La fiscalité spécifique liée aux transports routiers en 1992 (en milliards de francs).

	TIPP	Taxes sur les assurances	Autre fiscalité spécifique	Total
Ménages	75,7	14,9	15,0	105,6
Consommation intermédiaire de TRM	21,4	2,3	5,6	29,3
<i>dont Compte d'autrui</i>	6,0	0,4	1,2	7,6
<i>dont Compte propre</i>	15,4	1,9	4,4	21,7
Consommation intermédiaire de TRV	5,0	0,8	3,3	9,1
<i>dont Compte d'autrui</i>	1,3	0,0	0,1	1,4
<i>dont Compte propre</i>	3,7	0,8	3,2	7,7
Total	102,1	18,0	23,9	144,0

La fiscalité spécifique a donc rapporté 144 milliards de francs dont 105,6 (73 %) supportés par les ménages, le reste par les agents producteurs soit au titre du transport de marchandises, soit à celui des transports de voyageurs. C'est la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) qui est, de très loin, la source principale de ce produit fiscal.

S'il est tentant de rapprocher le montant de cette fiscalité de celle des dépenses des APU en faveur du transport routier (117,5 milliards de francs dont 74,7 de dépenses courantes et 42,8 de dépenses en capital), cet exercice est trop périlleux pour qu'on en tire quelque conclusion que ce soit. La question éminemment politique de savoir si la fiscalité payée par les utilisateurs de la route doit intégralement revenir, sous forme de dépenses des pouvoirs publics en leur faveur, à ces mêmes utilisateurs est aussi une question technique extrêmement délicate dès lors qu'on ne se contente pas de comparer des recettes et des dépenses, mais que l'on veut prendre en compte les coûts (couverts ou non par des dépenses) que l'usage de la route entraîne pour la collectivité. On est alors confronté au problème de l'évaluation des effets externes que nous n'avons pas l'intention d'aborder ici. Par ailleurs la « bonne » question consiste à s'interroger non pas globalement par référence à l'ensemble des usagers, mais catégories d'usagers, ou par catégories de véhicules...

Les informations essentielles qui résultent de cette analyse de la dépense nationale en transport routier sont, outre son importance, la part particulièrement forte qu'occupent les transports pour compte propre (553 milliards de francs, soit les deux tiers de la dépense cou-

rante), et l'importance de la part que prennent les ménages tant dans la dépense courante (393,3 en tenant compte des péages soit 46,9 %) que dans la dépense en capital (161,9 soit 60,5 %).

4.3.3 Les dépenses de transport ferroviaire

L'analyse des dépenses de transport ferroviaire soulève des problèmes spécifiques tenant au fait que la SNCF est une entreprise dont le périmètre d'activité ne se limite pas au transport et une entreprise intégrée assurant à la fois la gestion des infrastructures et l'exploitation du transport de marchandises et du transport de voyageurs. Le compte satellite a donc dû identifier dans l'activité de la SNCF ce qui relève strictement du transport et a décomposé l'activité de l'entreprise en trois branches : le transport de voyageurs, le transport de marchandises et la gestion de l'infrastructure.

Les calculs détaillés qui ont conduit à l'établissement de la ligne « Transport ferroviaire » du tableau 10 peuvent être présentés ainsi¹ (cf. tableau 13).

S'agissant de la dépense courante, ce tableau met en lumière la répartition entre les recettes commerciales et les transferts. Nous le commenterons colonne par colonne, donc en commençant par le transport de voyageurs qui représente 39,1 milliards de francs, et 60 % de la dépense courante totale.

La consommation finale des ménages est estimée, TVA incluse, à 26,9 milliards de francs. Mais compte tenu des compensations tarifaires dont ils bénéficient, que nous retrouverons dans les transferts, les dépenses des ménages ne s'élèvent qu'à 21,4 milliards de francs. Si l'on ajoute les dépenses des branches, marchandes ou non, et les dépenses des non-résidents, on arrive à un total de 26,4 milliards de francs de recettes commerciales.

Les transferts ont été classés ici, compte tenu de l'objectif de ce tableau, en fonction du financeur. On peut aussi distinguer les transferts qui sont des compensations tarifaires résultant de la politique sociale de l'État ou des collectivités locales et les subventions d'exploitation résultant de la volonté des pouvoirs publics de maintenir des services commercialement non rentables.

Les transferts courants payés par les APUC (7,8 milliards de francs) se répartissent entre des compensations tarifaires (familles nombreuses,

1. On relèvera une légère différence de chiffres entre le tableau 10 et le tableau 13. Dans le tableau récapitulatif général (tableau 10), la dépense courante en transport ferroviaire, estimée à 63 milliards de francs, est la dépense nationale. Dans le tableau détaillé (tableau 13) le chiffre de 65 milliards correspond à la dépense intérieure. On passe de la dépense intérieure à la dépense nationale en déduisant les 1,7 milliard de dépenses réalisées par des non-résidents.

Tableau 13 – La dépense intérieure en transport ferroviaire en 1992.

	Voyageurs	Marchan- dises	Infra- structures	Total	Pourcen- tages
Dépense courante nationale					
Recettes commerciales payées par les ménages	26,4	14,5	4,8	40,9	62,9
payées par les br. marchandes	2,7	13,1		15,8	24,3
payées par les br. non marchandes	1,5	0,6		2,1	3,2
payées par l'extérieur	0,9	0,8		1,7	2,6
payées par la SNCF			4,8		
Transferts courants payés par les APUC	12,7	0,2	11,2	24,1	37,1
payés par les APUL	7,8	0,2	11,2	19,2	29,5
payés par les employeurs	0,2			0,2	0,3
	4,7			4,7	7,2
Total dépense nationale	39,1	14,7	16,0	65,0	
Pourcentage de la dépense courante					
	60,2	22,6	24,6	100,0	
Dépense en capital					
FBCF financée par les APUC	8,0	1,2	21,0	30,2	89,9
financée par les APUL			0,2	0,2	0,6
financée par le VT			1,7	1,7	5,1
restant à financer par la SNCF			0,3	0,3	0,9
Transferts en capital	8,0	1,2	18,8	28,0	83,3
			3,4	3,4	10,1
Total	8,0	1,2	24,4	33,6	
Pourcentage de la dépense en capital					
	23,8	3,6	72,6	100,0	

congrés payés et carte de travail, militaires) à hauteur de 3,4 milliards de francs et subventions d'exploitation (services d'intérêt régional et services de la banlieue parisienne) à hauteur de 4,4 milliards de francs. Les transferts payés par les APUL sont beaucoup plus faibles mais se répartissent aussi entre ces deux types de subvention. Enfin il faut tenir compte des transferts versés par les employeurs en région parisienne soit directement à leurs salariés (remboursement à 50 % du prix de la carte Orange) soit indirectement par l'intermédiaire du Versement transport que le Syndicat des Transports Parisiens¹ affecte en partie à la

1. Le STP est l'autorité organisatrice des transports dans l'agglomération parisienne.

SNCF, sous la forme de compensation tarifaire ou de subvention d'exploitation¹.

Ainsi la dépense courante en transport de voyageurs est couverte à raison de 12,7 milliards de francs par des transferts, c'est-à-dire, en proportion, à hauteur de près du tiers, ce qui revient à dire que les voyageurs ne payent que 68 % de la dépense qu'ils occasionnent. On peut de même calculer, en admettant que les compensations tarifaires, bénéficient exclusivement aux ménages, que ceux-ci ne versent que 74 % des recettes totales que leurs déplacements génèrent pour la SNCF.

La dépense courante de transport de marchandises s'élève à 14,6 milliards de francs et 23 % de la dépense courante totale. Ses dépenses sont donc égales à 37 % seulement des dépenses en transport de voyageurs. La structure est complètement différente et beaucoup plus simple puisque les transferts sont quasiment inexistantes à l'exception de 0,2 milliard de francs (soit 1 %) de compensation tarifaire (aide au transport de la presse). Les recettes sont donc commerciales et proviennent pour 90 % des entreprises appartenant aux branches marchandes de l'économie.

La troisième branche distinguée est celle des infrastructures. Or en 1992 la comptabilité de la SNCF ne distingue pas la gestion des infrastructures de celle de l'exploitation. Le coût des infrastructures a donc dû être reconstitué. L'État, dans le contrat de plan État-SNCF, a fixé les règles selon lesquelles les usagers doivent contribuer à la couverture du coût d'usage des infrastructures. En principe les usagers doivent couvrir leur coût marginal social, sauf en ce qui concerne les transports du réseau de la banlieue parisienne où la couverture doit correspondre au coût moyen. Les calculs effectués sur ces bases conduisent à estimer que les usagers contribuent à la couverture des charges d'infrastructures à hauteur de 4,8 milliards de francs². Par ailleurs l'État verse à la SNCF,

1. On retrouve (aux arrondis de calcul près) le montant de la consommation finale des ménages en ajoutant à leurs dépenses l'ensemble des compensations tarifaires soit :

Dépenses des ménages TVA incluse	21,4
+ Compensation tarifaire versée par les APUC	3,4
+ Compensation tarifaire versée par les APUL	0,1
+ Compensation tarifaire versée par les employeurs via le STP	3,1
+ Remboursement à 50 % de la carte Orange	0,8
Total (= consommation finale des ménages TVA incluse)	28,8
- TVA	1,8
Consommation finale des ménages hors TVA	27,0

2. Les 4,8 milliards de contribution des usagers à la couverture des charges d'infrastructure sont prélevés sur les recettes commerciales et sont donc inclus dans les 26,4 milliards payés par les voyageurs et les 14,5 payés par les utilisateurs des transports de marchandises. C'est pourquoi ils sont inscrits « pour mémoire » et en italique dans le tableau à la ligne « Recettes commerciales ». La colonne « Total » ne prend pas en compte cette somme pour éviter un double compte.

pour compenser l'écart entre le coût marginal et le coût moyen, une contribution à la couverture des charges d'infrastructure qui s'est élevée en 1992 à 11,2 milliards de francs. D'où les chiffres du tableau 13, et l'estimation de la dépense courante totale en infrastructures de 16,1 milliards de francs¹.

Les dépenses courantes en infrastructures représentent 25 % des dépenses courantes totales, et sont financées par des transferts à hauteur de 70 %.

Si l'on considère simultanément les trois branches distinguées au sein du transport ferroviaire, c'est-à-dire la colonne « Total » du tableau 13, on constate que les 65 milliards de francs de la dépense courante sont couverts par les transferts à raison de 37 %, 29,5 % étant payés par l'État, 0,3 % par les collectivités locales, et 7,2 % par les employeurs.

S'agissant de la dépense en capital, son évaluation, reposant notamment sur l'analyse des investissements tels qu'ils apparaissent dans les comptes de la SNCF pour 1992, conduit à un montant de FBCF de 30,2 milliards de francs, auxquels est ajoutée au titre de transfert en capital la somme versée par l'État pour l'amortissement de la dette, soit 3,4 milliards de francs, d'où un total de 33,6 milliards de francs. Les contributions, sous la forme de transferts des pouvoirs publics, sont modestes : 2,2 milliards de francs provenant principalement des APUL. Cela signifie que reste à la charge de la SNCF le financement de 18,8 milliards de francs, ce qu'elle ne peut faire que par emprunts. Le montant des transferts dans le financement de la dépense en capital s'élève à 2,2 + 3,4 = 5,6 milliards de francs soit une part dans la dépense totale de 17 %.

L'analyse des dépenses de transport ferroviaire est particulièrement difficile, et repose en partie sur des conventions et choix discutables, notamment en ce qui concerne le montant des dépenses affectées à l'infrastructure. L'évolution du statut de la SNCF, et plus précisément la création de Réseau Ferré de France permettant d'autonomiser les charges d'infrastructure du réseau ferroviaire, devrait conduire à une clarification sur cette question.

Malgré les limites de l'exercice, il met bien en lumière l'importance des transferts dont bénéficie le transport ferroviaire pour la couverture de la dépense courante, principalement au titre des infrastructures (sous les réserves mentionnées ci-dessus) et des transports de voyageurs et,

1. En fait la démarche utilisée n'a donc pas consisté à évaluer d'abord les charges d'infrastructures avant de rechercher la manière dont ces charges sont couvertes. Le montant des charges est supposé égal aux divers financements qu'on peut affecter à l'entretien des infrastructures, et repose pour partie sur l'hypothèse qu'effectivement la règle d'imputation des coûts d'utilisation aux usagers est bien respectée et que le tarif qu'ils payent correspond, selon le cas, au coût marginal ou au coût moyen.

inversement, la faiblesse des aides en capital d'où résulte le fort endettement de la SNCF. Or cet endettement devra bien, un jour ou l'autre, être couvert par les pouvoirs publics, et on peut légitimement considérer que le déficit annuel de la SNCF n'est qu'un transfert différé.

C'est cet argument, parmi d'autres, qui a conduit Rémy Prud'Homme à critiquer, dans un article de la revue *Transports*, la présentation faite par Michel Amar, dans un article antérieur, des résultats du compte satellite concernant le transport ferroviaire¹.

4.3.4 Les dépenses des transports collectifs urbains

La ligne 3 du tableau 10 concerne les transports collectifs urbains et fait état d'une dépense nationale courante de 29 milliards de francs et d'une dépense en capital de 10 milliards de francs. Le tableau 14 ci-dessous donne quelques détails en indiquant comment cette dépense est financée.

Ces chiffres ne sont cependant pas « complets », puisqu'ils ne tiennent pas compte des dépenses liées aux transports ferroviaires de la région parisienne, c'est-à-dire aux dépenses et au financement du réseau de banlieue de la SNCF. Mais ces chiffres étant inclus dans ceux du transport ferroviaire, ils feraient double emploi. On peut cependant préciser que la valeur HT de la production de la SNCF est de 6,5 milliards de francs, les usagers payant 3,2 milliards de francs et les compensations tarifaires s'élevant à 3,3 milliards de francs, auxquels il faut ajouter les subventions d'exploitation reçues, soit 1,6 milliard de francs pour avoir le total des dépenses courantes.

L'évaluation de la dépense en transports collectifs présente la particularité que l'on n'a pas distingué le secteur des infrastructures. Il n'a pas été possible non plus de distinguer selon les modes (routier ou ferré) dans la mesure où la plupart des réseaux (à l'exception de celui de la SNCF) assurent à la fois des transports ferrés (métros) et routiers (autobus).

Par ailleurs on a distingué, en raison du poids particulier de la capitale et des particularités du financement, les transports de la région Ile-de-France et les transports collectifs urbains de province : la dépense courante se répartit en effet à hauteur de 63 %² et la dépense en capital à hauteur de 41 % en faveur de l'Ile-de-France. Nous verrons également que les structures de financement sont nettement dissemblables.

1. Voir Michel Amar, Qui paye quoi dans les différents modes de transport, *Transports*, n° 382, mars-avril 1996, pp. 81-91, et dans *Transports*, n° 384, juillet-août 1996, pp. 280-283 la contestation de Rémy Prud'Homme et la réponse de Michel Amar.

2. Si l'on incorporait les dépenses liées aux services de banlieue de la région parisienne, on aboutirait à un pourcentage proche de 70 %.

Tableau 14 – La dépense nationale (et intérieure) en transports collectifs urbains en 1992.

	Dépense courante	% de la dépense courante	Dépense en capital	% de la dépense en capital	Dépense totale	% de la dépense totale
Ile-de-France						
Usagers	6,9	38,1	0		6,9	30,9
Transferts	11,2	61,9	4,2	100,0	15,4	69,1
Employeurs (CO)	1,2	6,9	0		1,2	5,6
Versement transport	4,7	25,9	0		4,9	21,0
Autres AO + APU	5,3	29,2	1,0	24,5	6,3	28,3
Gestionnaires réseaux	0		3,2	75,5	3,2	14,2
Dépense nationale	18,1	100,0	4,2	100,0	22,3	100,0
Province						
Usagers	5,8	54,6	0		5,8	34,9
Transferts	4,8	45,4	5,9	100,0	10,7	65,1
Versement transport	3,2	30,6	3,6	60,8	6,8	41,5
Autres AO + APU	1,6	14,8	1,7	29,3	3,3	20,0
État	0	0,0	0,6	9,9	0,6	3,6
Dépense nationale	10,6	100,0	5,9	100,0	16,5	100,0
France entière						
Usagers	12,7	44,2	0		12,7	32,6
Transferts	16,0	55,8	10,1	100,0	26,1	67,4
Employeurs (CO)	1,2	4,3	0		1,2	3,2
Versement transport	7,9	27,6	3,6	35,6	11,5	29,7
Autres AO + APU	6,8	23,9	2,8	27,3	9,6	24,8
Gestionnaires réseaux	0	0,0	3,2	31,2	3,2	8,2
État	0	0,0	0,6	5,8	0,6	1,5
Dépense nationale	28,6	100,0	10,1	100,0	38,8	100,0

S'agissant de la région parisienne, les usagers, en versant 6,9 milliards de francs, ne couvrent que 38 % de la dépense courante totale. Les 61,9 milliards de francs restants proviennent donc de transferts de diverses natures : les employeurs à travers le remboursement à 50 % de la carte orange et à travers le versement transport (4,7 milliards de francs) lequel transite par le Syndicat des Transports Parisiens. Les autres subventions versées par l'autorité organisatrice et les collectivités locales s'élèvent à 5,3 milliards de francs. Versement transport et autres subventions prennent la forme de compensations tarifaires (3,6 milliards de francs) ou de subventions d'exploitation (6,3 milliards de francs).

Le poids des transferts dans le financement de la dépense en capital est sensiblement différent puisque la somme concernée se limite à 1 milliard et donc que son poids relatif n'est que de 25 %.

S'agissant de la province, le taux de couverture de la dépense courante par les usagers est nettement plus fort qu'en région parisienne puisqu'il s'élève à 55 %. Le rôle du versement transport est plus important apparemment, mais en fait la part prise dans le financement par les employeurs est comparable à ce qu'elle est en région parisienne puisqu'il n'existe pas en province de remboursement de la carte d'abonnement des salariés.

En revanche, la contribution des gestionnaires de réseaux dans les dépenses en capital est nulle : les conventions passées entre ces gestionnaires et les autorités organisatrices de transport prévoient qu'ils exploitent les moyens mis à leur disposition qui sont financés par les autorités organisatrices et les collectivités locales. Une part importante du versement transport est affectée à ces investissements. Les subventions de l'État ne représentent que 10 % des investissements.

Le bilan pour la France entière, réseau de banlieue parisienne de la SNCF exclu, fait donc apparaître que la dépense totale (dépense courante et dépense en capital) n'est couverte par les usagers qu'à proportion du tiers. La participation des employeurs est du même ordre de grandeur. Les subventions des collectivités locales représentent 25 %, la contribution des réseaux (parisiens) 8 % et enfin l'État moins de 2 %.

Ce chapitre consacré au financement de l'activité des transports est sans aucun doute le plus difficile de cet ouvrage, car la réalité dont il prétend rendre compte est elle-même redoutablement complexe. Ce financement fait en effet intervenir de nombreux acteurs, privés et publics, dont les rôles varient selon les modes, selon les types de dépenses, selon l'organisation institutionnelle...

Aussi la simple question de savoir ce que coûte à la Nation l'activité des transports, en fonctionnement et en capital, n'a pas de réponse évidente, et oblige à adopter des conventions discutables. Encore avons-

nous évité d'entrer dans les discussions concernant la valeur des effets externes générés par cette activité.

La question seconde, mais non secondaire, de savoir qui couvre ces dépenses (l'usager ou le contribuable ?) est encore plus délicate dans la mesure où le financeur apparent n'est pas nécessairement le financeur ultime. On peut d'ailleurs se demander si les confusions qui en résultent et l'effet de brouillard qui prédomine ne sont pas délibérément organisés... Sans doute ne faut-il pas aller aussi loin. Mais il est certain que l'importance des enjeux économiques et politiques sous jacents à cette question ne constitue pas un facteur favorable à la transparence.

Il faut donc rendre hommage aux comptes des transports de la Nation d'avoir apporté à ces questions des éléments de réponse, notamment à travers le compte satellite, et souhaiter que ces premiers travaux, encore largement expérimentaux, soient poursuivis.



L'activité des transports de voyageurs

La mesure de l'activité des transports de voyageurs peut être réalisée à partir de la comptabilité nationale, par la production des sous-branches, à la condition de faire le départ, à l'intérieur de celles-ci, entre ce qui relève des transports de personnes et ce qui relève des transports de marchandises. Mais cette activité peut aussi être mesurée par des indicateurs physiques, qu'il s'agisse du nombre de voyageurs transportés ou du nombre de voyageurs-kilomètres. Ces deux approches sont complémentaires et s'éclairent l'une l'autre.

5.1 La production des sous-branches de transport de voyageurs

Nous avons présenté, dans le chapitre 2¹, la production distribuée des différentes sous-branches et leur variation sur la période 1980-1996, d'où il ressort, tant en prix courants qu'en prix constants, des évolutions très différentes. Mais le découpage en sous-branches, au niveau de décomposition de la nomenclature que nous avons alors retenu (la NAP 90), ne permet pas de distinguer les activités de transport de voyageurs et les activités de transport de marchandises. Certes la sous-branche S 691 concerne les transports routiers de marchandises, mais la sous-branche S 68 concerne les transports ferroviaires en général, et les autres transports terrestres (S 692) regroupent des transports de voyageurs (transports urbains, transports routiers, taxis) et des transports de marchandises (transport par conduite, déménagements, par exemple).

Toutefois les comptes des transports de la Nation indiquent, en prix constants 1980, la production effective dans une nomenclature plus détaillée (la NAP 600). Cet effort de précision permet dans de nombreux cas d'isoler les activités relevant des transports de voyageurs de celles qui concernent les transports de marchandises. C'est le cas pour le trans-

1. Point 2.2, page 27.

port ferroviaire, par exemple, ou encore pour les transports de voyageurs et de marchandises regroupés dans les autres transports terrestres, pour les activités d'auxiliaires enfin au sein desquelles on peut distinguer la collecte de fret et les agences de voyage.

Il reste cependant des rubriques dans lesquelles la confusion des activités voyageurs et marchandises n'est pas levée, et notamment pour les transports fluviaux, les transports maritimes et les transports aériens¹.

Nous avons cependant tenté d'estimer la production effective dans ces trois modes en distinguant voyageurs et marchandises. Le compte satellite pour 1992 indique en effet la production distribuée selon la nature de l'activité. Nous avons fait l'hypothèse que la proportion constatée donne un ordre de grandeur très convenable de la répartition de la production effective² et que cette proportion, relative à l'année 1992 peut être appliquée à l'ensemble de la période 1980-1995³. Cette dernière hypothèse est très probablement fautive, au moins dans le cas du transport fluvial où il serait plus vraisemblable d'admettre que la part du transport de marchandises dans la production effective totale du mode est décroissante. Malgré les réserves que l'on peut formuler sur cette manière de faire, ces calculs fournissent des ordres de grandeurs probablement corrects.

Les valeurs constatées dans le compte satellite pour 1992 permettent d'estimer que :

- en transport fluvial, l'activité voyageurs représente 45 % de la production effective totale du mode ;
- en transport maritime, elle est de 13 % ;
- en transport aérien, de 85 %.

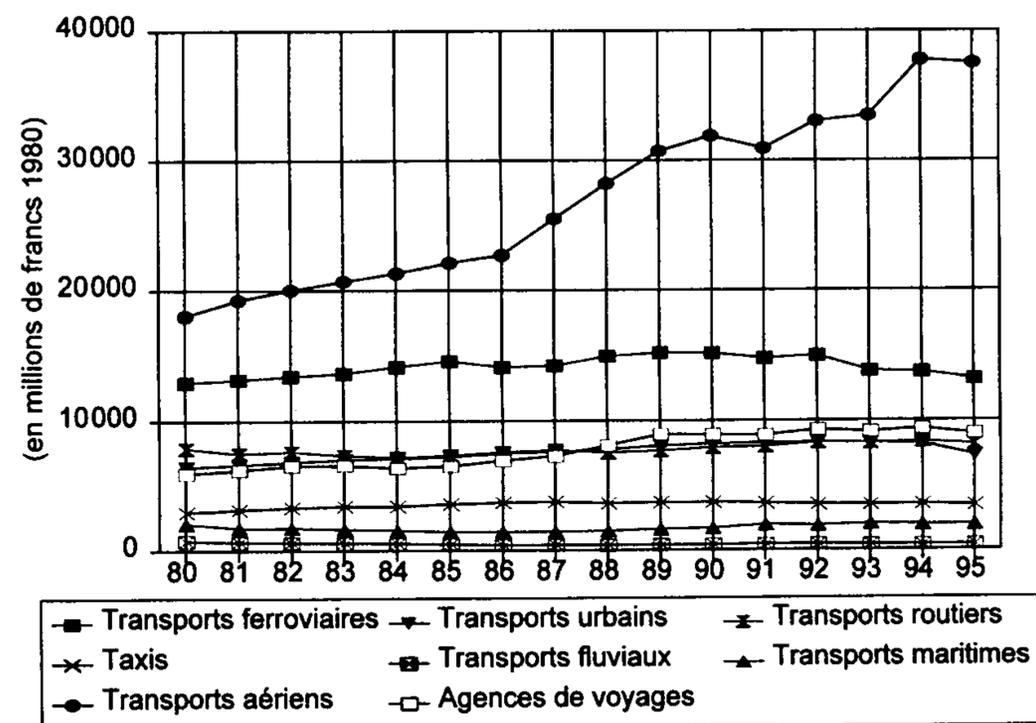
Ce sont ces pourcentages que nous avons appliqués aux séries de la production effective de 1980 à 1995.

1. La situation de ces modes au regard de la nomenclature NAP est toutefois différente. Au niveau 600 de la nomenclature, les transports fluviaux sont subdivisés en « transports fluviaux de voyageurs (R7001) et transports fluviaux de marchandises (R7002) mais les valeurs de la production effective pour ces deux rubriques ne sont pas indiquées par les comptes des Transports. En revanche la subdivision des transports maritimes ne distingue pas selon qu'il s'agit de transports de marchandises ou de transports de voyageurs, mais selon qu'il s'agit de transports à longue distance, eux mêmes subdivisés en transport de produits pétroliers et transports d'autres produits, et de transports à courte distance (navigation côtière et d'estuaire). Les transports aériens ne sont pas subdivisés.

2. Rappelons que l'écart entre la production distribuée et la production effective est tout à fait marginal (cf. note 13, chapitre 1).

3. Les valeurs de la production effective selon la nomenclature détaillée sont publiées avec un retard d'un an et donc ne sont pas connues pour 1996. Les chiffres de 1995 doivent de plus être pris avec prudence car ils ne reposent que sur l'analyse de 8 mois des chiffres d'affaires.

En définitive, les chiffres de la comptabilité nationale permettent de distinguer huit sous-branches de transport de voyageurs : les transports ferroviaires, les transports fluviaux, les transports maritimes, les transports aériens, auxquelles on peut ajouter, par décomposition de la rubrique autres transports terrestres les transports urbains, les transports routiers de voyageurs, les taxis, et, pris dans la catégorie des auxiliaires de transport, les agences de voyages. Compte tenu des hypothèses que nous avons adoptées pour les transports fluviaux, les transports maritimes et les transports aériens et des calculs qui en résultent, on obtient les séries qui servent de support au graphique suivant :



Graphique 40 – Évolution de la production effective des sous-branches voyageurs de 1980 à 1995.

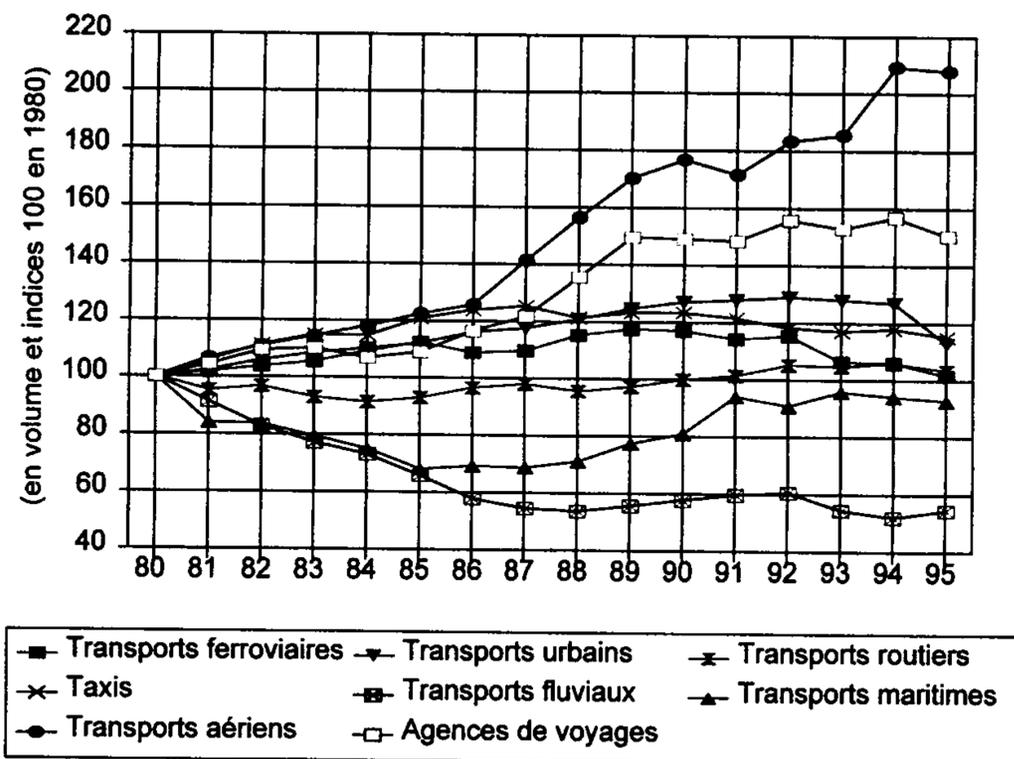
L'ensemble de la production effective réalisée par ces sous-branches, que nous n'avons pas fait apparaître pour garder au graphique sa lisibilité, est passé de 57 milliards de francs en 1980, à près de 81 milliards de francs en 1995¹, c'est-à-dire que sa croissance a été d'environ 42 %. À l'évidence, la contribution des différentes sous-branches à l'activité de transport de voyageurs et à la croissance de cette activité est très inégale.

Se détachent les transports aériens qui, avec 18 milliards de francs en 1980, 37,5 milliards de francs en 1995, dominant toutes les autres sous-branches et dont l'importance relative a, à l'évidence, fortement augmenté. Se détache également la sous-branche des transports ferroviaires,

1. Rappelons qu'il s'agit de francs 1980.

dont la production se situe entre 13 et 15 milliards de francs, mais qui n'est pas orientée à la hausse. Viennent ensuite trois activités (les transports routiers, les transports urbains et les agences de voyages) dont les productions effectives sont proches, tant en 1980 (entre 6 et 8 milliards de francs) qu'en 1995 (entre 7 et 9 milliards de francs), mais dont les évolutions n'ont pas été parallèles puisque leur ordre d'importance a été modifié. Enfin les taxis, les transports maritimes et les transports fluviaux « pèsent » moins de 3,5 milliards de francs.

Pour analyser les évolutions, il est nécessaire de mettre ces séries en indices, base 100 en 1980.



Graphique 41 – Évolution de la production effective des sous-branches voyageurs de 1980 à 1995 en indices base 100 en 1980.

Ce second graphique confirme que la plus forte croissance est celle des transports aériens dont l'indice atteint le niveau 208. Le « décollage » des transports aériens intervient dans la deuxième moitié des années 80 ; il est suivi d'une période plus incertaine avec notamment une baisse d'activité en 1991, une faible croissance en 1993, puis, après une forte reprise en 1994, une nouvelle régression.

La croissance de l'activité des agences de voyages est également plus forte que celle de l'ensemble des sous-branches, puisqu'elle est de 50 %. Cette croissance a été réalisée essentiellement au cours de la seconde moitié des années 80 et, depuis 1990, sa production oscille dans une fourchette étroite comprise entre les indices 149 et 157.

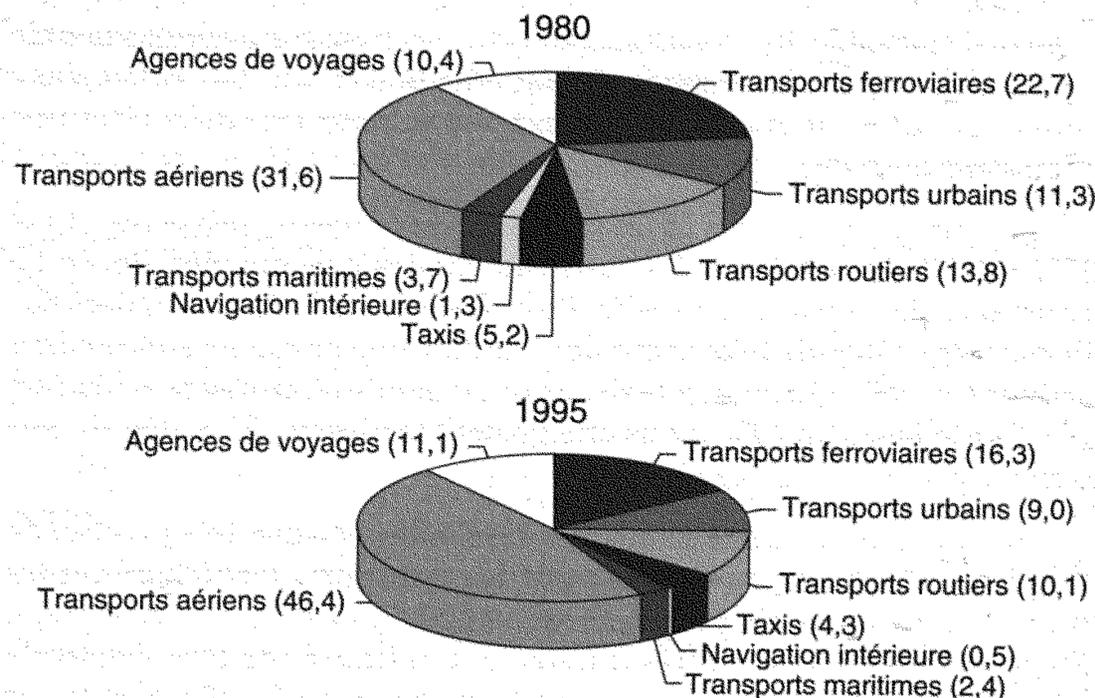
Ces deux branches sont les seules dont la croissance soit supérieure à celle de l'ensemble, tiré il est vrai par celle des transports aériens dont le poids est fort et l'augmentation de la production élevée. Les autres sous-branches ont donc relativement régressé et pour certaines c'est une régression absolue.

Les transports urbains et les taxis sont aux niveaux respectifs 115 et 113. Mais ils ont les uns et les autres atteint des niveaux plus élevés. La croissance des transports urbains s'est ralentie dès la fin des années 80 ; ils ont stagné depuis 1990 avant de connaître une baisse sensible de leur activité en 1995. Quant aux taxis, ils ont connu une croissance relativement forte jusqu'en 1987 où ils atteignaient le niveau 127 et depuis leur déclin est lent mais assez régulier.

Trois sous-branches se situent en 1996 à des niveaux très proches de l'indice 100, un peu au-dessus pour les transports ferroviaires et les transports routiers, un peu au-dessous pour les transports maritimes. Mais leur « histoire » est très différente. Les transports ferroviaires de voyageurs n'ont jamais connu une croissance forte mais celle-ci, tirée par le TGV sud-est, puis par le TGV Atlantique, était cependant de 17 % vers 1990. Depuis le trafic voyageurs de la SNCF a régressé, la croissance des trafics TGV ne compensant plus la baisse du trafic sur le reste du réseau principal. Le transport routier de voyageurs ne s'est guère éloigné de son niveau de 1980. Les évolutions de ses différentes composantes se sont en effet traduites par des compensations entre le déclin des lignes régulières, des transports de personnels et des transports scolaires, et la croissance des transports occasionnels. Quant aux transports maritimes, qui terminent à l'indice 93, ils ont fortement baissé dans la première moitié des années 80, se sont redressés dans la seconde moitié et varient peu depuis 1991.

Restent enfin les transports fluviaux qui semblent avoir subi une baisse importante, de près de 55 %. Toutefois, ce résultat est entièrement subordonné à l'hypothèse que nous avons faite selon laquelle le poids des transports de voyageurs et celui des transports de marchandises dans la production du mode sont restés identiques pendant la période 1980-1995 et égaux à ceux que constate le compte satellite pour 1992, autrement dit que les transports de voyageurs et les transports de marchandises ont décliné dans les mêmes proportions. Or cette hypothèse est douteuse. Il est plus vraisemblable que l'activité des transports de voyageurs n'a guère varié et que la baisse de la production de la branche navigation intérieure est imputable, pour l'essentiel sinon en totalité, à celle des transports de marchandises.

Ces différences de variation de la production effective des sous-branches ont d'importantes répercussions sur la part que chacune d'elles occupe dans la production effective totale, que l'on peut visualiser en comparant la situation en 1980 à celle de 1995.



Graphique 42 – Répartition de la production des sous-branches voyageurs en 1980 et 1995 (en pourcentages).

Le graphique fait ressortir l'importance des transports aériens, et la croissance forte de leur part, puisqu'en 1995 ils représentent presque la moitié de la production des différentes sous-branches. Rappelons toutefois que les chiffres qui servent de support à ce graphique sont exprimés en prix constants 1980. Or les prix du transport aérien ont fortement baissé relativement (près de 28 % par rapport aux prix de l'ensemble de la branche transport) au cours de cette période comme nous l'avons vu au chapitre 2 (point 2.2.2, tableau 6). Le poids, en francs 1995, du transport aérien est donc nettement plus faible que ce qu'indique ce graphique¹. Mais même en tenant compte de ce phénomène, on ne peut qu'être étonné de l'importance relative des transports aériens et aussi de la faiblesse de celle des transports routiers.

1. Si l'on fait l'hypothèse que les prix des sous-branches voyageurs ont évolué comme ceux de l'ensemble des sous-branches du transport, c'est-à-dire de 75,2 %, alors que les prix du transport aérien n'ont augmenté que de 28,1 %, le montant de la production distribuée mesuré aux prix de 1995 ne représenterait plus que 39 % de la production totale. Si l'on admettait, ce qui est plus vraisemblable, que les prix des transports de voyageurs ont augmenté davantage que les prix du transport de marchandises (80 % ou 85 % ?), la part du transport aérien résultant d'un calcul en prix courants serait en 1995 plus proche de 35 %. Mais ce pourcentage demeure très important et conduit à affirmer qu'en dépit de la baisse relative des prix la part du transport aérien de voyageurs dans la production effective a fortement augmenté.

Il faut toutefois se souvenir que les productions effectives qui sont étudiées dans ce paragraphe sont celles des activités marchandes et donc que nous ne prenons pas en compte ici les transports de voyageurs pour compte propre. Or ceux-ci sont importants, notamment dans le mode routier.

Pour corriger l'impression que donne le graphique précédent, il est possible d'utiliser encore les travaux du compte satellite des transports pour 1992. Ceux-ci fournissent en effet une estimation de la production effective des transports routiers de voyageurs en distinguant les transports pour compte d'autrui (production effective des autocars et des taxis : 25,2 milliards de francs) et les transports pour compte propre (autocars et voitures particulières : 19,9 milliards de francs¹). Ainsi en 1992 le compte propre routier représentait 79 % de la production effective des transports routiers de voyageurs et des taxis. Si l'on fait l'hypothèse que ce pourcentage n'a pas varié entre 1992 et 1996, on peut ajouter à l'estimation de la production des transports routiers de voyageurs un montant de 9,1 milliards de francs. La part des transports routiers passe alors de 10,1 % à 19,2 %, tandis que, corrélativement, celle de toutes les autres sous-branches est réduite de 9,1 points.

Cette correction ne suffit cependant pas à mettre en lumière l'importance, dans les transports de voyageurs, de l'utilisation des automobiles privées, en raison de la manière dont sa production effective est mesurée (cf. note 1 ci-dessous). On voit alors clairement les limites de l'approche de la comptabilité nationale, c'est-à-dire d'une mesure de l'activité des différents modes de transport par la valeur qu'ils créent, et la nécessité de compléter cette approche par des indicateurs d'activité physique (trafic).

5.2 L'activité des transports de voyageurs mesurée en unités physiques

La mesure de l'activité d'une branche par sa production exprimée en valeur conduit incontestablement à un très bon indicateur, et certains estiment qu'il est le seul possible et qu'il faut, sinon proscrire, du moins

1. La faiblesse de la production effective du transport par voiture particulière peut étonner. Mais il faut se souvenir que la production effective est la somme des consommations intermédiaires et de la valeur ajoutée dont le poste le plus important est constitué par les frais de personnels. Or, s'agissant des prestations de transport créées par les ménages au moyen de leurs véhicules personnels, les frais de personnels sont, par définition, nuls. L'estimation de la production effective ne tient donc compte que des consommations intermédiaires (frais de carburant, d'assurances, d'entretien et de réparation des véhicules) et de la fiscalité spécifique pesant sur l'usage des véhicules.

éviter les mesures en unités physiques. Celles-ci conduisent en effet à additionner des trafics, exprimés en nombre de voyageurs ou de voyageurs-kilomètres pour les transports de personnes, en tonnes ou en tonnes-kilomètres pour les transports de marchandises, ou encore en véhicules-kilomètres, c'est-à-dire à additionner des grandeurs par nature différentes et surtout dont la valeur économique est différente. Il est vrai que la signification économique (la valeur) du déplacement sur un kilomètre d'une personne effectuant un trajet urbain de faible distance en autobus, et celle du déplacement d'un voyageur empruntant un avion pour franchir l'Atlantique ne sont pas les mêmes. Or nous avons appris dès l'école primaire qu'il ne fallait pas additionner des choux et des navets...

Mais si deux voyageurs-kilomètres ne mesurent pas la même chose du point de vue de la valeur économique de la prestation, les francs qui expriment cette valeur, s'ils sont homogènes du point de vue de l'évaluation économique, traduisent, symétriquement, des réalités physiques différentes. Les francs de prestation transport générés par le citadin et par le passager d'un avion correspondent à des déplacements dont les caractéristiques physiques sont dissemblables et l'on pourrait également prétendre que leur addition est une opération illicite...

Quant à nous, nous considérons que les deux approches fournissent des informations complémentaires qui sont l'une et l'autre nécessaires à une bonne compréhension des phénomènes. Nous venons d'ailleurs de voir que la mesure par la production effective des sous-branches de transport de voyageurs conduisait nécessairement à une sous-estimation du rôle du mode routier.

5.2.1 Les sources utilisées

La comptabilité nationale est, par définition, le domaine de la mesure en valeur des activités. La vocation des comptes des transports de la Nation n'est donc pas de fournir des mesures de trafic, et d'autres sources¹ donnent de ce point de vue des informations plus complètes. Les comptes des transports consacrent cependant un chapitre et des tableaux en annexe au rappel des principaux résultats et fournissent des séries homogènes sur longue période.

S'agissant des transports de personnes, les chiffres fournis sont exprimés en voyageurs-kilomètres. Ils proviennent, pour les transports publics, de recueils auprès des opérateurs de transport, compagnies aériennes, SNCF, RATP, entreprises de transport routier de voyageurs, etc. Selon les cas, il s'agit de recueils exhaustifs ou du résultat d'enquêtes statistiques. Par exemple, en ce qui concerne les transports routiers de

1. Le Mémento des statistiques des transports par exemple.

voyageurs, le SES gère l'« Enquête permanente sur l'utilisation des véhicules de transport en commun de personnes » qui porte sur les autobus et autocars d'au moins 10 places assises et qui consiste à interroger les propriétaires de ces véhicules sur l'usage qui en a été fait au cours d'une semaine¹.

L'obtention des données est plus délicate s'agissant des transports privés, c'est-à-dire des trafics des automobiles. Le SES s'appuie sur plusieurs sources, les données relatives au parc extraites du fichier central des immatriculations, les résultats de l'enquête transport, les comptages routiers, les consommations de carburants, etc., dont le recoupement permet d'estimer le nombre de passagers, les distances de transport, et en définitive le nombre de voyageurs-kilomètres. Ce nombre ne constitue, dans ces conditions, qu'un ordre de grandeur et la signification de la décimale, voire de l'unité est sans doute très limitée.

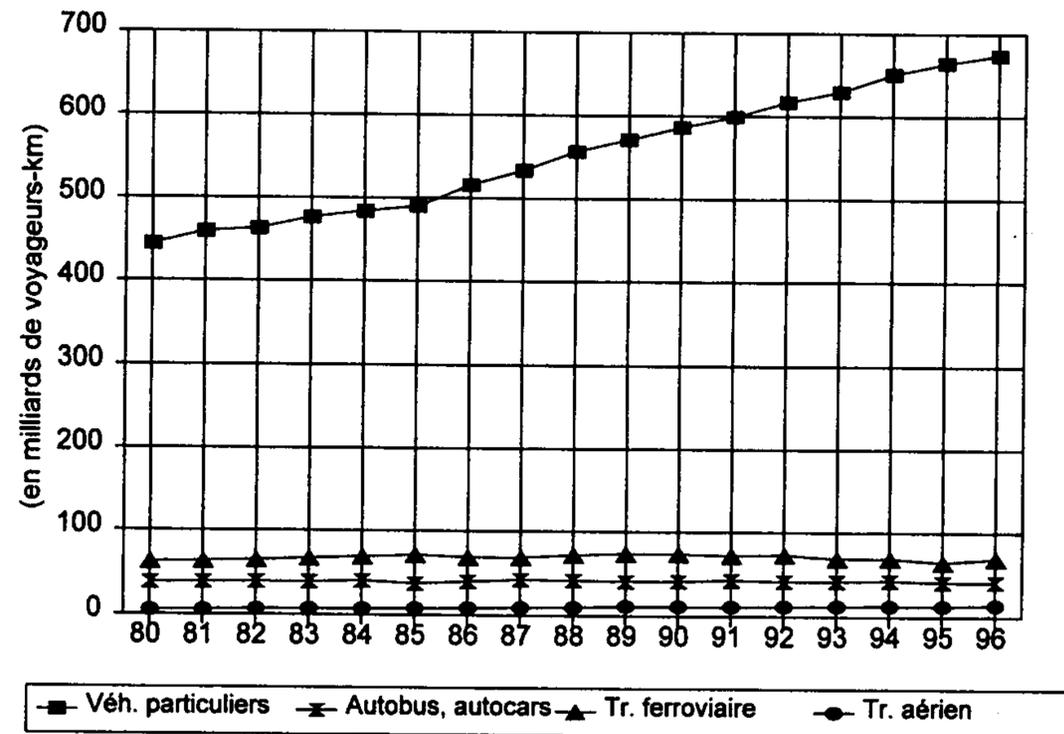
Les séries publiées par les comptes des transports de la Nation concernent les trafics intérieurs, c'est-à-dire dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire national. Il faut noter cependant l'existence d'une lacune : elles ne prennent pas en compte les trafics sur le territoire français des véhicules étrangers.

Les trafics sont présentés en distinguant quatre grandes catégories selon une distinction modale : le trafic des véhicules particuliers, celui des autobus et autocars, celui des transports en commun ferroviaires, intégrant les trafics du métro et du RER de la RATP ainsi que celui des métros de province, le trafic des transports aériens enfin. On notera que les transports maritimes (qui génèrent pourtant des trafics intérieurs) et les transports fluviaux ne sont pas pris en compte. La subdivision de ces grandes rubriques permet de distinguer plus précisément les trafics interurbains d'une part et les trafics urbains et périurbains d'autre part, et d'identifier leurs composantes.

5.2.2 Les trafics des principaux modes

Si l'on considère d'abord les grandes catégories précisées ci-dessus, on constate que l'ensemble des trafics intérieurs représente près de 800 milliards de voyageurs-kilomètres (799) en 1996, se répartissant entre 674 milliards pour les véhicules particuliers, 41 milliards pour les autobus et autocars, 69 milliards pour les transports en commun ferrés, et 14 milliards pour les transports aériens. Si l'on s'intéresse à l'évolution de ces chiffres, on peut, pour faire apparaître les grandes tendances, établir le graphique suivant.

1. On peut consulter, pour une vision plus complète des sources utilisées, Christine Paillard, *Répertoire des sources statistiques de transport*, OEST, 1993, 144 p.



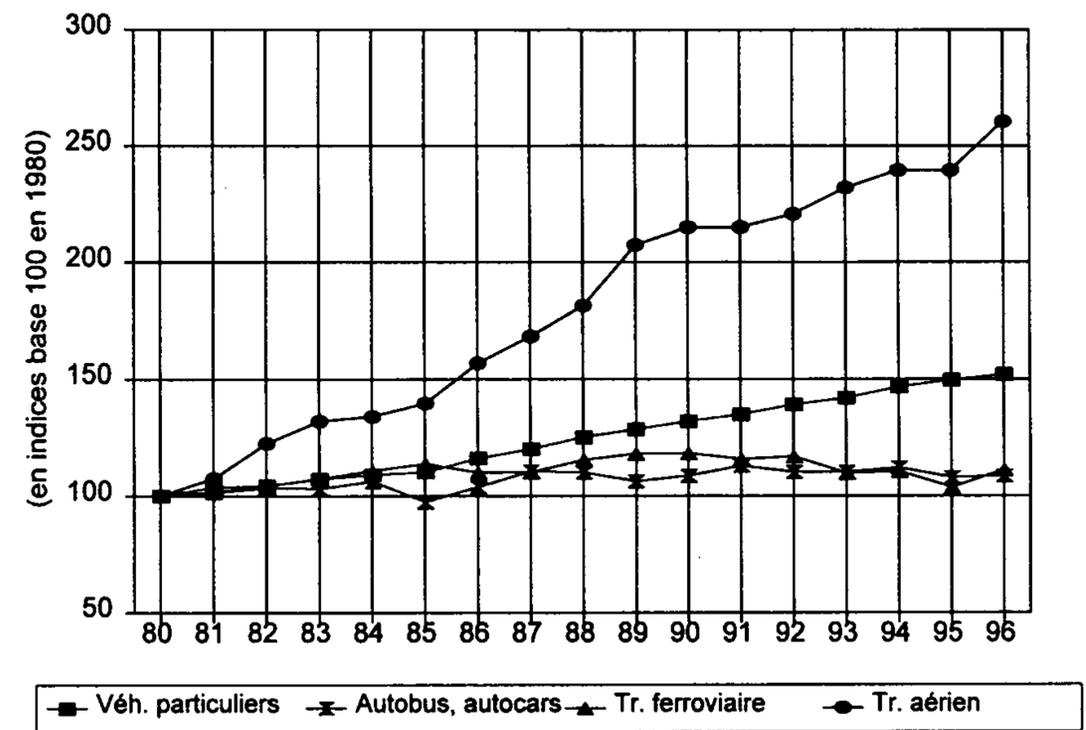
Graphique 43 – Évolution des trafics intérieurs de voyageurs de 1980 à 1996.

Le trafic intérieur total, somme de celui des quatre modes ici représentés, a augmenté depuis 1980 de 45 %, soit à un taux de croissance géométrique annuel de 2,5 %. Mais cette augmentation est très inégale selon les modes.

Le graphique met en lumière l'importance de la domination du trafic réalisé par les véhicules particuliers et la croissance forte et régulière, notamment depuis le milieu des années 80, de cette composante du trafic total. Depuis 1980, l'augmentation est de 52 %. Au contraire, le nombre de voyageurs-kilomètres transporté par les réseaux ferrés paraît stagnant, de même que celui des autobus et autocars. En revanche le trafic du mode aérien augmente.

Le tassement des courbes de ces trois derniers modes vers le bas de l'échelle permet difficilement d'être plus précis sur leurs évolutions. Il faut, pour avoir une lecture plus facile, mettre ces grandeurs en indices base 100 en 1980. On obtient alors le graphique 44.

On constate cette fois encore que la plus forte croissance est celle des transports aériens qui atteignent l'indice 260, malgré quelques accidents, en 1984, 1991 et 1995. La régularité de la croissance des trafics de véhicules particuliers est confirmée. On voit enfin clairement que l'évolution des trafics des transports ferroviaires et des transports par autobus et autocars est au contraire marquée par des mouvements assez prononcés.



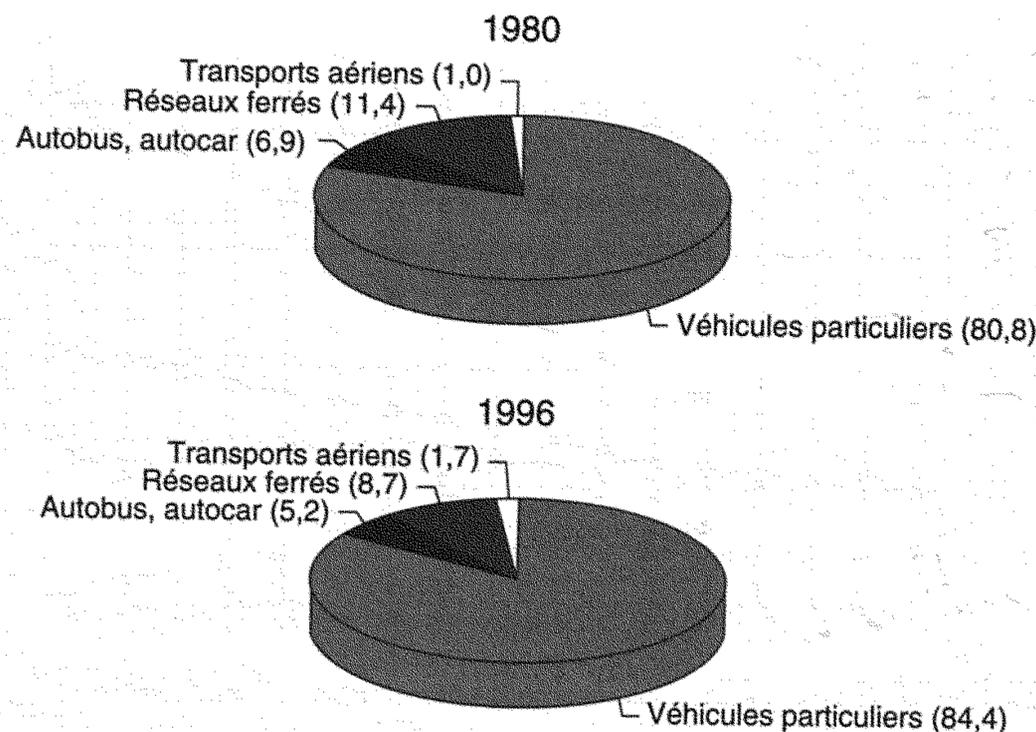
Graphique 44 – Évolution des trafics intérieurs de voyageurs de 1980 à 1996 en indices base 100 en 1980.

S'agissant des transports ferroviaires, l'augmentation régulière du trafic dans la première moitié des années 80 se poursuit, malgré les « mauvaises » années 1986¹ et 1987, jusqu'à la fin de la décennie. En 1990, l'indice du nombre de voyageurs-kilomètres dépasse le niveau 118. Le trafic s'oriente alors à la baisse jusqu'en 1995, avec une diminution particulièrement marquée en 1993 à mettre sans doute en relation avec la hausse des tarifs intervenus cette année-là et avec la mise en service difficile du nouveau système de réservation SOCRATE. 1996 enregistre une nette augmentation du trafic. Les évolutions sont moins claires pour le trafic par autobus et autocars qui oscille, depuis la fin des années 80, de part et d'autre de l'indice 110.

Les différences dans les taux de croissance se répercutent sur la part de chaque mode dans le total.

Dès 1980, l'automobile particulière atteignait presque 81 % du total du nombre des voyageurs-kilomètres produits par les différents modes ; sa part dépasse 84 % en 1996. Le transport ferroviaire a régressé, de 11,4 % à 8,7 % ; de même le transport par autobus et autocars est passé de 6,9 à 5,2. Si la part du transport aérien demeure modeste, elle a cependant augmenté de 70 %.

1. On peut rappeler que cette année-là, et en 1995 également la SNCF a connu en fin d'année une grève de plusieurs semaines.



Graphique 45 – Parts de marché des modes de transport intérieur de voyageurs en 1980 et 1996 (en pourcentages).

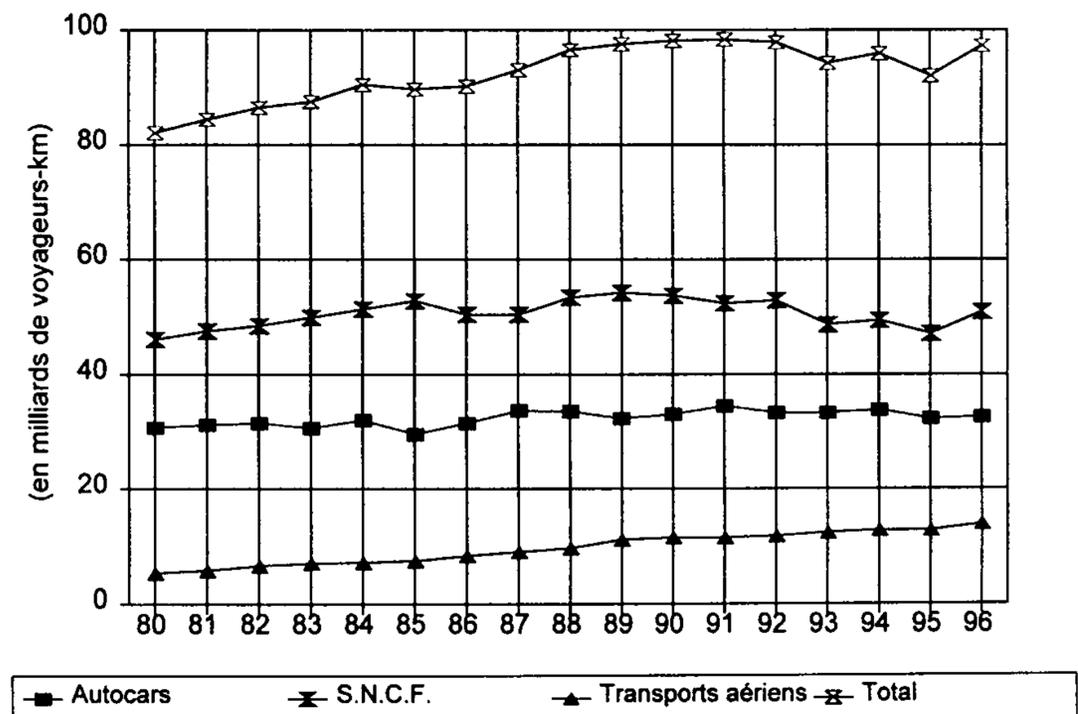
5.2.3 Les trafics interurbains

Les grandes rubriques modales que nous avons présentées dans le point précédent peuvent être ventilées en distinguant les transports interurbains d'une part, les transports urbains et périurbains d'autre part. Toutefois cette distinction ne peut être mise en œuvre pour les transports en voitures particulières. Jusqu'en 1990, l'OEST donnait des estimations séparées de ces trafics en zones urbaines et en dehors de ces zones. En 1990, il affectait aux transports urbains un peu moins du tiers des voyageurs-kilomètres produits par les voitures particulières et donc aux transports interurbains les deux tiers restants. Mais considérant que la fiabilité de ces estimations était insuffisante, il a renoncé à opérer cette ventilation. Nous ne pouvons donc intégrer l'automobile dans notre présentation, tout en sachant que la voiture particulière est dans les deux types de trafic largement dominante¹. Nous nous limiterons donc aux transports publics.

1. Si le nombre de voyageurs-kilomètres des véhicules particuliers était compté à raison d'un tiers dans les transports urbains et des deux tiers dans les transports interurbains, l'automobile représenterait 89 % du trafic des transports urbains, et 85 % des trafics interurbains ; globalement, tous modes confondus, les transports urbains représenteraient environ le tiers du nombre total de voyageurs-kilomètres produit par les transports intérieurs et les transports interurbains les deux tiers. Ces ordres de grandeur sont probablement corrects.

L'affectation des séries statistiques à ces deux catégories soulève toutefois quelques problèmes. S'il est évident qu'il faut classer le trafic du réseau principal de la SNCF (y compris le trafic des TER) dans les transports interurbains et celui de la banlieue parisienne dans les transports urbains, il est des cas où le choix est moins évident. Ainsi, pour le trafic par autobus et autocars, nous avons choisi de classer en transports urbains et périurbains celui des autobus de la RATP mais aussi, ce qui est plus discutable, les trafics des autobus de l'Ile-de-France qui, pour partie, relèvent sans doute des déplacements inter-urbains. De même nous avons classé les transports scolaires, de personnels et occasionnels par autocars dans les transports interurbains, alors que, en région parisienne, une partie de leurs trafics peut relever des transports périurbains...

Compte tenu des choix effectués, le nombre de voyageurs-kilomètres réalisé par les transports interurbains en 1996 est de 97,3 milliards, en croissance de 18,5 % par rapport à 1980. L'évolution des trafics sur cette période peut être visualisée de la façon suivante :

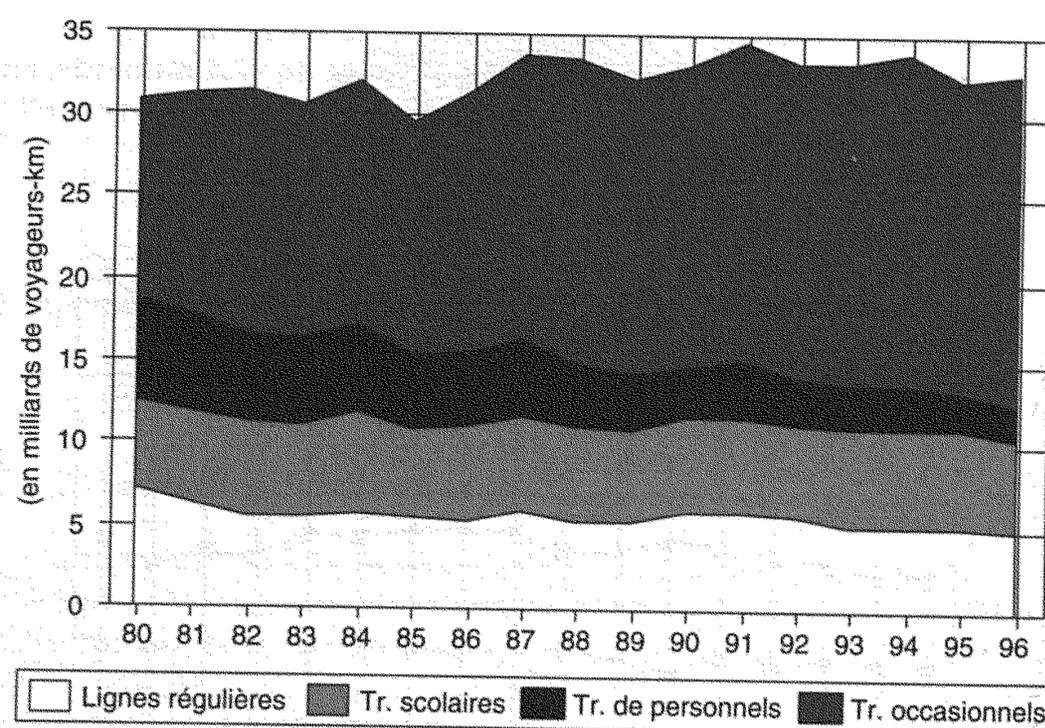


Graphique 46 – Évolution des trafics interurbains de voyageurs de 1980 à 1996.

La courbe du trafic total fait apparaître une nette rupture entre la décennie 80 et la décennie 90. Malgré un tassement du trafic en 1985 et 1986, on peut prétendre qu'au cours des années 80 le nombre de voyageurs-kilomètres est assez régulièrement croissant. Il n'en est plus de même dans les années 90 : le trafic stagne dans les premières années, puis décline très nettement, avant de se redresser en 1996.

Nous ne reviendrons pas sur la croissance du transport aérien (plus 160 %), mais soulignerons la relative stagnation des transports par autocars et le déclin du trafic de la SNCF de 1989 à 1995.

S'agissant des autocars, leur trafic fluctue autour de 32 milliards de voyageurs-kilomètres depuis 1987, mais les diverses composantes de ce trafic n'ont pas évolué de la même manière. Les séries disponibles permettent de distinguer les transports interurbains de lignes régulières, les transports scolaires, les transports de personnels¹ et les transports occasionnels, généralement à vocation touristique. Si l'ensemble de ces trafics a augmenté de 1980 à 1996 de 6 %, chaque composante a une évolution spécifique.



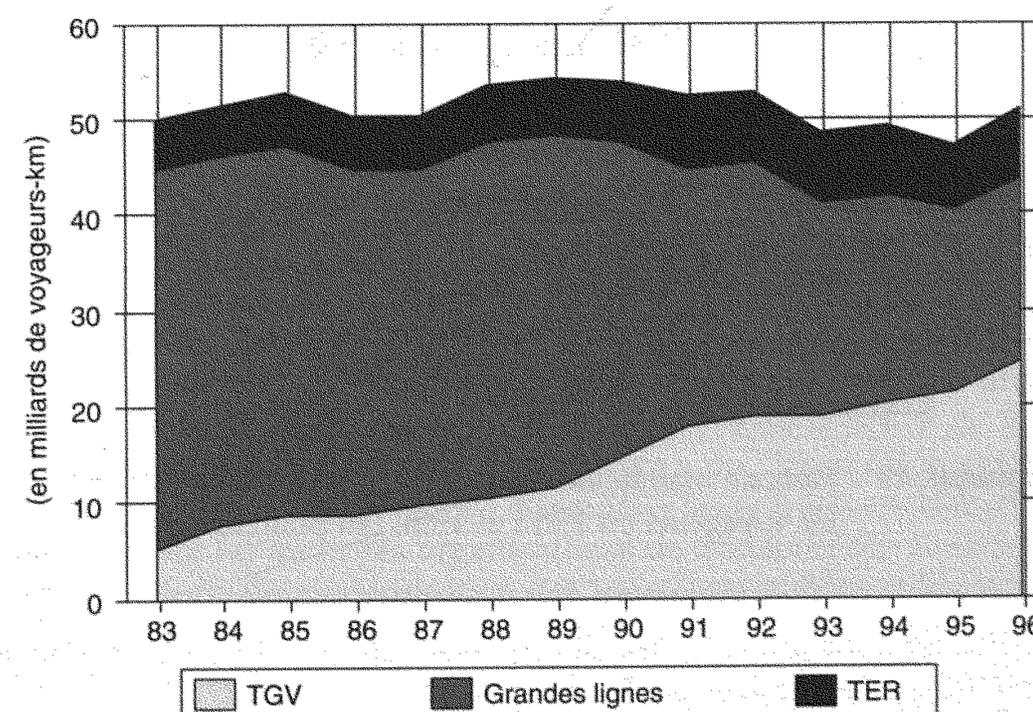
Graphique 47 – Évolution des trafics interurbains par autocars de 1980 à 1996.

Ainsi, les transports occasionnels sont les seuls responsables de la croissance globale. Leur trafic a augmenté de 67 %. En revanche, les transports scolaires sont, en 1996, au même niveau qu'en 1980 ; le trafic des lignes régulières a baissé de 31 % et celui des transports de personnels d'un peu moins des deux tiers. En poids relatif, les transports occasionnels qui représentaient 39 % des passagers-kilomètres en 1980 sont à 61 % en 1996. Ces évolutions ne sont pas surprenantes car le déclin de l'emploi industriel et l'augmentation de la mobilité individuelle ont conduit de nombreuses entreprises à ne plus organiser le ramassage de

1. Transports organisés par des entreprises qui assurent le « ramassage » de leurs personnels.

leurs personnels et la baisse des lignes régulières a la même cause fondamentale, à laquelle il faut ajouter la baisse des populations résidant en zones rurales.

S'agissant du trafic du réseau principal de la SNCF, il faut également regarder plus finement ce qui s'est passé. Ce trafic est la somme des trafics des TGV, des TER et du reste du trafic Grandes lignes, qui n'ont pas évolué de la même façon. Ce n'est que depuis 1983 qu'on dispose de ces trois séries¹. Or en base 100 en 1983, les niveaux atteints en 1996 sont de 468 pour les TGV (24,8 milliards de voyageurs-kilomètres), 136 pour les TER (7,1 milliards de voyageurs-kilomètres) et 48 pour le reste des trafics Grandes lignes (19 milliards de voyageurs-kilomètres). Ces chiffres sont éloquents : la croissance du trafic s'est largement faite, au cours des années 80, par transfert des lignes classiques vers les lignes TGV ; au cours des années 90, l'augmentation du trafic des TGV n'a pas suffi à compenser le déclin du trafic des Grandes lignes, qui, sur l'ensemble de la période, a été divisé par plus de 2. Plus précisément même, le bilan, qui est faiblement négatif ou nul selon les années dans la décennie 80, devient largement négatif à partir de 1991 : d'une part la croissance des trafics des TGV se ralentit, d'autre part le déclin de celui des Grandes lignes s'accélère, comme le montre le graphique ci-dessous.

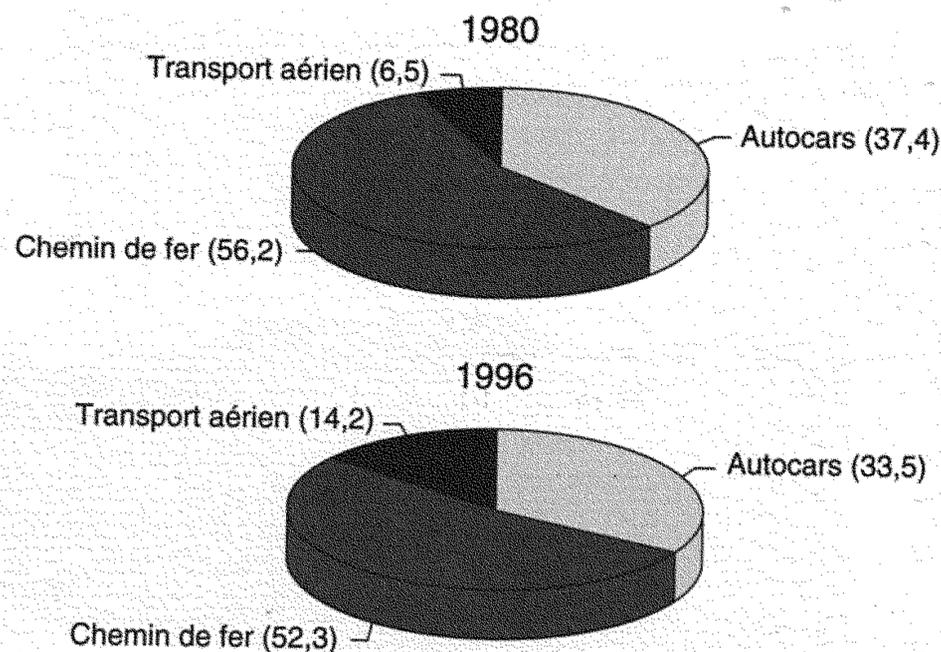


Graphique 48 – Évolution des trafics interurbains de la SNCF de 1980 à 1996.

1. Plus précisément le TGV sud-est ayant été mis en service en 1981, on dispose des chiffres du trafic TGV depuis cette année-là. Mais ce n'est qu'en 1983 que le trafic des TER a été distingué du reste du trafic des grandes lignes.

Les événements que nous avons déjà signalés (grèves prolongées de la SNCF en 1986 et 1995, difficultés de mise en œuvre de SOCRATE) ne suffisent pas à expliquer ces évolutions, qui marquent clairement le « désamour » des clients de la SNCF envers les trains classiques qui, à la différence des TER, n'ont pas fait l'objet d'une rénovation profonde de l'offre. Très probablement le nouveau comportement des clients potentiels a pour origine une modification des conditions de l'arbitrage « prix-temps » : les caractéristiques du transport sur les Grandes lignes hors TGV, et notamment les durées de déplacement, ne sont plus jugées acceptables. Paradoxalement l'amélioration considérable des temps de parcours permise par les TGV a contribué à détériorer l'appréciation portée sur les conditions de déplacement des trains classiques.

Compte tenu de l'importance des écarts dans les taux de croissance, les parts des différents modes ont été sensiblement modifiées.



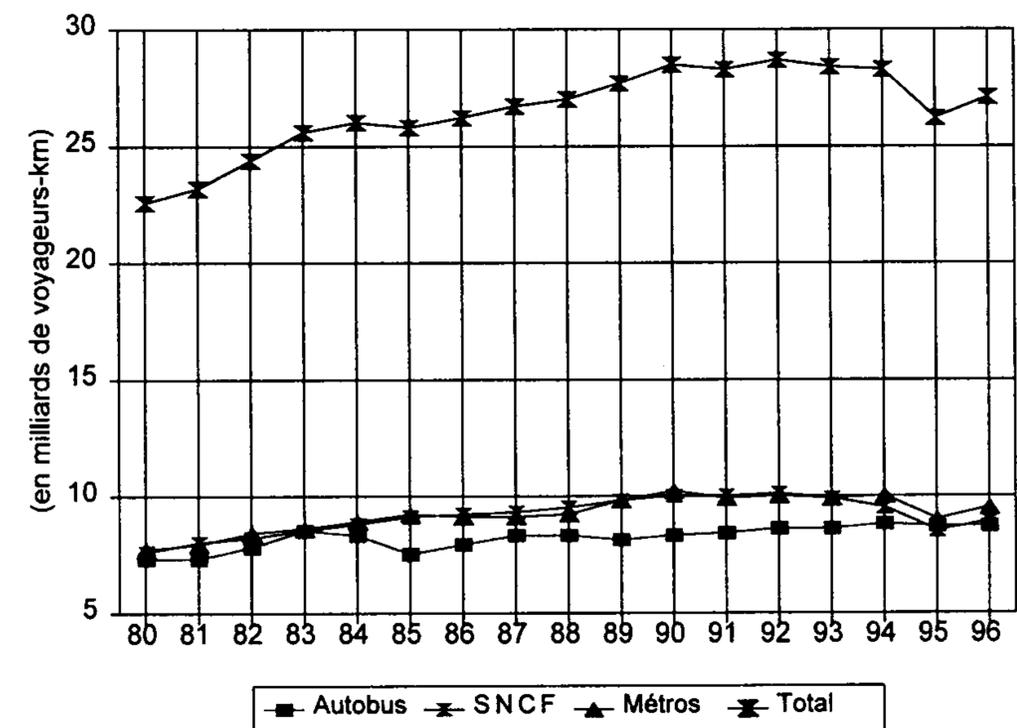
Graphique 49 – Parts de marché des modes de transport interurbain de voyageurs en 1980 et 1996 (en pourcentages).

Ainsi les autocars et les transports ferroviaires ont perdu chacun 4 points, qui ont été gagnés par le transport aérien.

5.2.4 Les trafics urbains et périurbains

Nous avons rangé sous cet intitulé les transports par autobus des villes de province, de la RATP et de l'Ile-de-France, les transports de banlieue de la SNCF et le trafic des métros de Paris et de province, ainsi que le trafic des RER.

En 1996, ces trafics s'élevaient à 27,1 milliards de voyageurs-kilomètres, en croissance par rapport à 1980 de 20 %. Mais cette croissance n'a pas été régulière comme en témoigne la représentation des séries qui les composent.



Graphique 50 – Évolution des trafics urbains et périurbains de voyageurs de 1980 à 1996.

La croissance des trafics est forte au début de la période, et se poursuit à un rythme ralenti dans la deuxième moitié des années 80, après une pause au milieu de la décennie. Mais le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par les modes de transport public en zone urbaine stagne, puis décroît à partir de 1990. La grève de la SNCF de 1995 a amplifié cette tendance, et le « rattrapage » de 1996 n'est que partiel. Cette évolution n'a pas manqué d'inquiéter les pouvoirs publics et plus précisément les autorités organisatrices de transport qui constataient que les efforts de modernisation des transports publics et les mesures dissuasives prises à l'encontre de l'automobile semblaient sans effet. La hausse relative du prix du ticket d'autobus ou de métro est sans doute en partie responsable de cette évolution¹. Mais d'autres facteurs peuvent être évoqués : la croissance du chômage, le vieillissement de la population, le développement de la péri-urbanisation peu favorable à l'usage des transports collectifs, des modifications dans les comportements de mobilité, etc.

1. Cf. les travaux cités dans l'encadré des pages 34 et 35 des comptes des transports pour 1996, rappelés dans la note 1, p. 85 du chapitre 4.

Les courbes représentatives des transports ferroviaires de la banlieue parisienne et des métros (le métro parisien et le RER comptant pour plus de 90 % du total) sont assez proches l'une de l'autre. La croissance des années 80 est forte (plus de 30 % en 1990 par rapport à 1980). L'infléchissement ultérieur n'en est que plus marqué puisque le trafic de banlieue de la région parisienne ne se situe plus qu'à l'indice 112 (effet de la grève de 1995), et celui des métros qu'à l'indice 117 en 1995. Mais la reprise de 1996 est forte, de sorte que l'augmentation finale est de 23 % pour le métro et de 17 % pour le trafic ferroviaire de la banlieue parisienne ; elle ne permet cependant pas de retrouver les niveaux de 1994.

Le nombre des voyageurs-kilomètres produits par les autobus augmente de 19 % sur l'ensemble de la période mais la courbe du trafic est plus « chahutée ». Il est vrai que les chiffres sont plus hétérogènes puisqu'ils additionnent le trafic des autobus de la RATP (environ le quart du total en 1996), de la région parisienne (16 %) et celui des réseaux de transport des villes de province, majoritaire (59 %). La courbe du trafic des autobus de la RATP est assez régulière et traduit une croissance faible ; celle des autobus d'Ile-de-France est plus fortement, mais plus irrégulièrement, croissante ; celle des transports collectifs de province enregistre en revanche d'assez fortes fluctuations au milieu des années 80. Globalement le transport par autobus ne semble pas connaître la tendance décroissante des modes ferrés qui affecte l'agglomération parisienne.

Il ressort de cette présentation que les rythmes de croissance des transports publics interurbains d'une part, urbains et périurbains d'autre part, sont assez proches, de l'ordre de 20 %. En transports urbains les divers modes ont des taux de croissance sur l'ensemble des seize années étudiées assez voisins, malgré des comportements différents au cours de la période. Au contraire, en transports interurbains, la hiérarchie des modes a été fortement bousculée, avec la croissance du transport aérien. De même les composantes du transport par autocar et du transport ferroviaire ont connu des évolutions très contrastées.

Mais il ne faut pas oublier que le transport privé par automobile est dans tous les types de déplacement très largement majoritaire.

La domination du mode routier est également une caractéristique essentielle de l'activité des transports de marchandises.

L'activité des transports de marchandises

Comme dans le chapitre précédent, nous commencerons par analyser l'activité des transports de marchandises par référence à leur production effective, avant de nous intéresser aux mesures physiques du trafic, c'est-à-dire au tonnage chargé et aux tonnes-kilométriques produites.

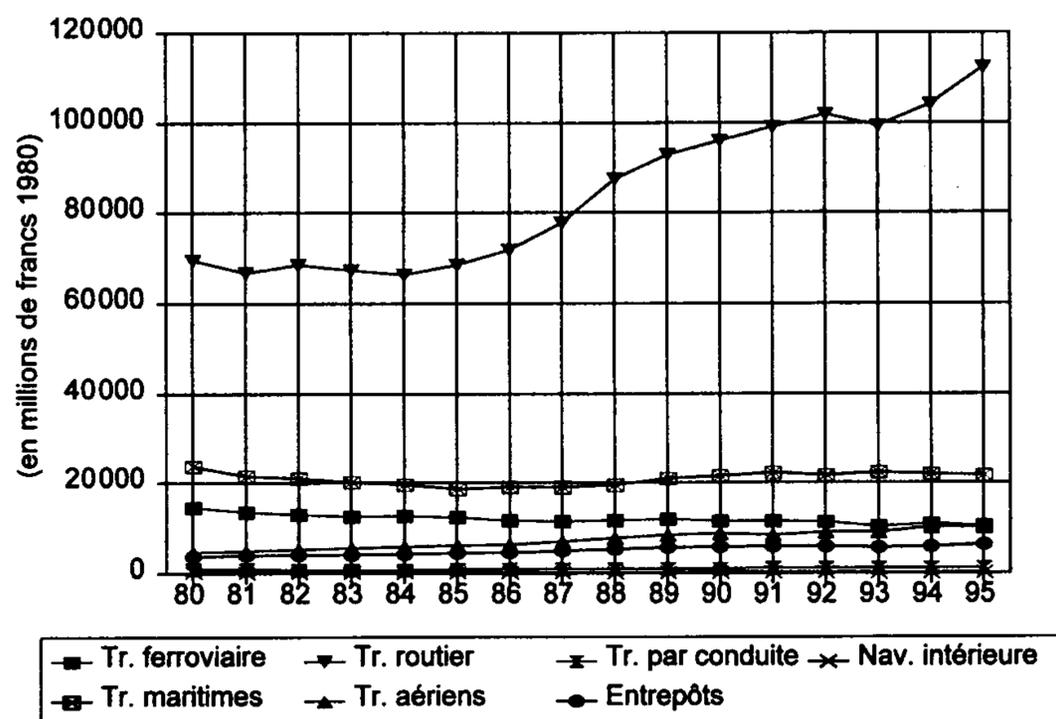
6.1 La production des sous-branches de transport de marchandises

Le calcul de la production effective des sous-branches de transport de marchandises repose sur l'hypothèse, présentée dans le chapitre 5, que la part de l'activité marchandises dans le total de la production des sous-branches « mixtes » (transport fluvial, transport maritime et transport aérien) est constante au cours de la période 1980-1992 et égale à celle que le compte satellite pour 1992 a établie. Selon ce document, le poids du transport de marchandises dans la production effective est de 55 % pour le transport fluvial, de 87 % pour le transport maritime et de 15 % pour le transport aérien.

Un problème particulier se pose s'agissant du traitement de l'activité des auxiliaires. L'activité des auxiliaires s'occupant de transport de marchandises est isolée dans les chiffres fournis par la comptabilité nationale et on dispose donc d'une série, ou plus précisément même de trois séries spécifiques. En effet, les auxiliaires sont classés en trois rubriques : auxiliaires des transports maritimes, auxiliaires des transports aériens et auxiliaires des transports terrestres, sachant que dans ce dernier cas leur activité concerne en fait, pour la quasi-totalité de leur production, les transports routiers. Il est donc possible de regrouper les activités des auxiliaires avec celles du mode principal avec lequel ils travaillent. C'est ce que suggère d'ailleurs la comptabilité nationale en remarquant que la classification des entreprises entre activité de transporteur et activité d'auxiliaire est souvent fragile.

Notons encore que nous avons regroupé sous l'intitulé « Transports routiers de marchandises » la sous-branche des transports routiers proprement dite (S691), avec les déménagements (R6924) et la location de véhicules industriels (R6925).

En définitive, on peut donc identifier sept sous-branches : les transports ferroviaires, les transports routiers, les transports par conduite, la navigation intérieure, les transports maritimes, les transports aériens et enfin les activités d'entreposage. Ces hypothèses de travail et les calculs qui en découlent conduisent aux graphiques suivants.



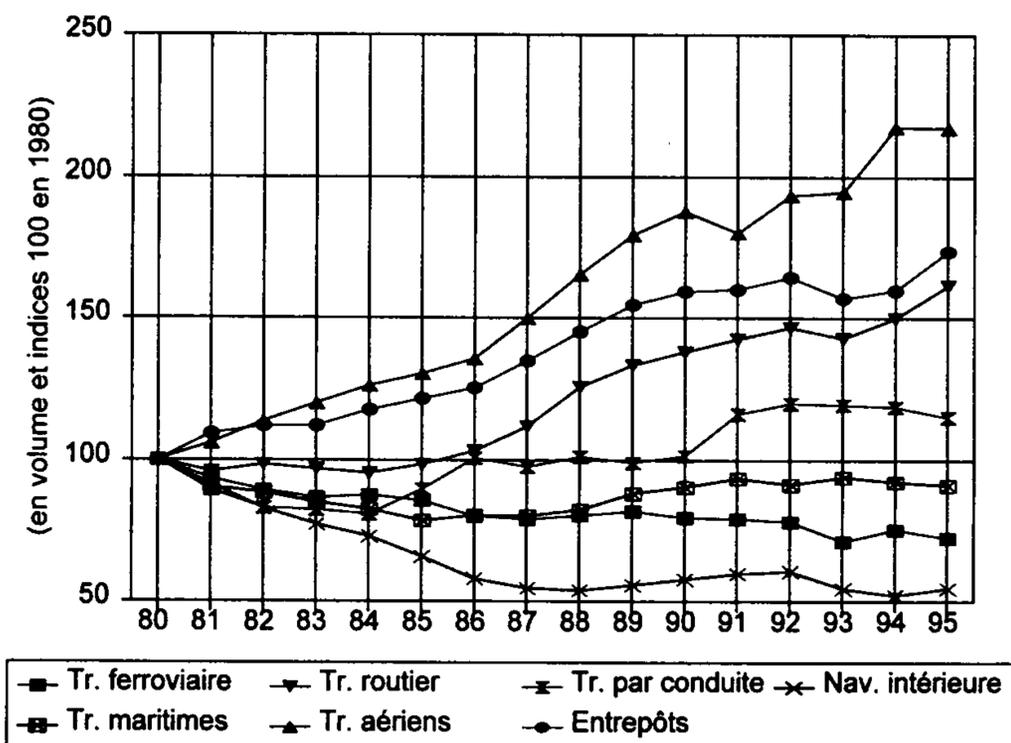
Graphique 51 – Évolution de la production effective des sous-branches marchandises de 1980 à 1995.

Ce graphique montre l'importance des écarts entre la valeur de la production des transports routiers¹ d'une part et celle de l'ensemble des autres modes dont la production (à l'exception de celle des transports

1. La décomposition de l'activité entre celle des transporteurs proprement dits et celles des auxiliaires que nous leur avons rattachés est la suivante (milliards de francs 1980) :

	En 1980		En 1995			
	Transport	Auxiliaires	Total	Transport	Auxiliaires	Total
Tr. routiers	59,9	9,6	69,5	96,5	15,8	112,3
Tr. maritimes	14,1	9,7	23,7	13,0	8,6	21,6
Tr. aériens	3,2	1,5	4,7	6,6	3,5	10,1

maritimes qui fluctue autour de 20 milliards de francs) se situe au-dessous de cette barre d'autre part. Stagnante dans la première moitié des années 80, la production des transports routiers croît fortement par la suite, avec un « accident » en 1993 à mettre en relation avec la très mauvaise conjoncture de cette année-là. L'échelle utilisée sur ce graphique est trop faible pour visualiser l'évolution de la production des autres modes, encore que le déclin de la production du transport ferroviaire soit évident. Il est cependant préférable, pour observer les variations, d'utiliser un graphique où les grandeurs soient présentées en indice base 100 en 1980.



Graphique 52 – Évolution de la production effective des sous-branches marchandises en indices base 100 en 1980, de 1980 à 1995.

On peut sans doute formuler des réserves sur les valeurs précises des grandeurs représentées. Mais l'ampleur des écarts de taux de variation entre les modes est à l'évidence supérieure aux incertitudes qui affectent ces valeurs et donc bien significative des différentiels de croissance (ou de décroissance) de la production des différents modes. Les valeurs des indices en 1995 sont comprises dans une fourchette qui va de 55 à 217, l'indice de l'ensemble des modes (ou plus exactement des sous-branches) ici pris en compte étant à 138,3.

On peut donc classer les sous-branches en trois groupes : celles qui ont subi un déclin absolu ; celles qui ont connu un déclin relatif (croissance, mais inférieure à la moyenne) ; celles qui ont bénéficié d'une croissance absolue et relative.

Dans le premier groupe et par ordre d'importance du déclin, on trouve d'abord la navigation intérieure. La valeur de sa production baisse très fortement entre 1980 et 1987 (indice 54,6) puis se redresse lentement jusqu'en 1992, avant de retomber à un niveau inférieur à 55. Ainsi le transport fluvial de marchandises a perdu 45 % de son chiffre d'affaires en 15 ans (en fait, en moins de 10 ans). Rappelons d'ailleurs qu'en supposant stable la part du transport de marchandises dans la sous-branche de la navigation intérieure, c'est-à-dire en supposant que la production effective du transport de voyageurs déclinait dans la même proportion, nous avons probablement atténué la mesure de la baisse de la production du transport de marchandises¹.

Au deuxième rang, dans ce tableau des déclin, on trouve le transport ferroviaire de marchandises avec l'indice 72,5. La baisse est quasi constante sur l'ensemble de la période.

Au-dessous du niveau 100, on trouve enfin les transports maritimes à l'indice 91. Leur évolution fait apparaître plusieurs phases : une baisse prononcée jusqu'en 1985 où l'indice atteint sa valeur minimum (78,6) puis une lente remontée suivie d'oscillations mineures au-dessus de l'indice 90 depuis 1990.

Le deuxième groupe, c'est-à-dire celui des sous-branches qui ont connu une croissance absolue mais un déclin relatif ne comporte que les transports par conduite qui terminent à l'indice 115,2. La faiblesse de la croissance s'explique par le ralentissement de la consommation de produits pétroliers en France. Son rythme tient compte de la politique suivie par les groupes pétroliers qui peuvent importer des produits bruts ou des produits raffinés, privilégier les raffineries proches des ports d'importation ou les raffineries de l'intérieur, de sorte que la nature des produits transportés et corrélativement leur volume changent.

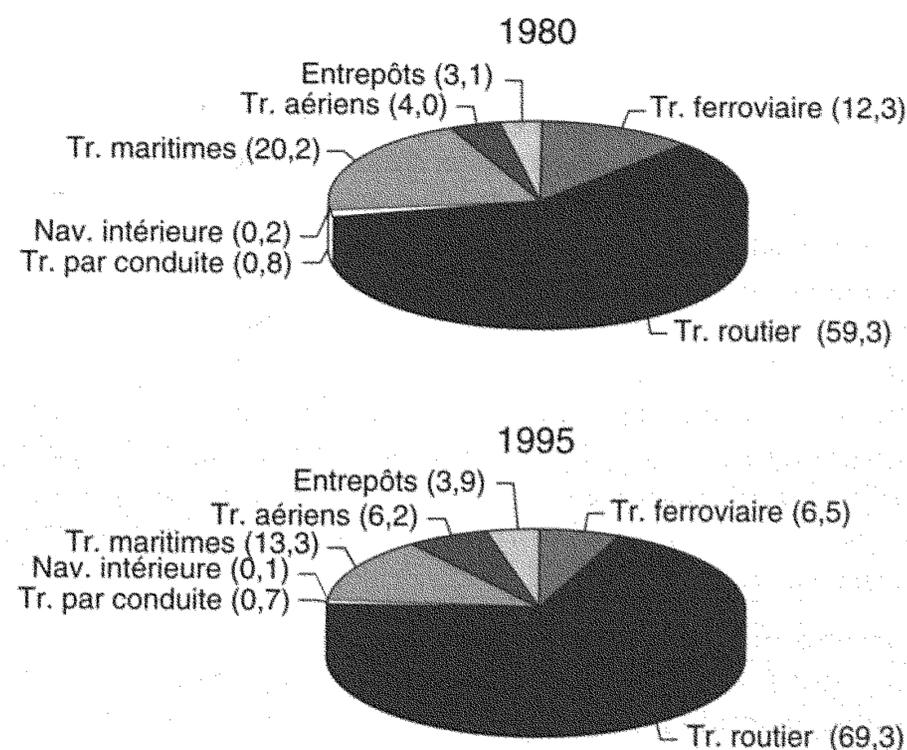
Restent enfin les sous-branches du troisième groupe qui ont connu une croissance plus élevée que l'ensemble des sous-branches mais à des rythmes très différents. Nous retrouvons les transports routiers avec un indice terminal de 161,5. En fait ses différentes composantes n'ont pas évolué de la même manière : la production effective du déménagement a baissé d'environ 13 %, celle de la location de véhicules industriels n'a augmenté que de 9 % et celle des auxiliaires des transports terrestres de 64 %. Les transports routiers proprement dits (transports de zone longue et de zone courte) ont une croissance un peu inférieure à 74 %.

1. Si nous supposons que la valeur de la production effective de la navigation intérieure en transport de voyageurs est restée stable pendant toute la période et égale au niveau constaté en 1992 (468 millions de francs 1980), c'est-à-dire si nous imputons la totalité de la baisse de la production effective au seul transport de marchandises, l'indice de cette production, valeur 100 en 1980, serait au niveau 38 en 1995.

Le mode de transport dont la croissance est la plus forte est le transport aérien, avec une augmentation de 117 %. Il est d'ailleurs possible que ce chiffre soit sous-estimé, car il se peut que la croissance du transport aérien de marchandises ait été plus forte que celle du transport de voyageurs, alors que nous avons fait l'hypothèse d'une évolution parallèle. Le fait que la croissance de la production effective des auxiliaires des transports aériens soit de 137 %, donc plus élevée que l'ensemble « transports aériens + auxiliaires », constitue un indice allant dans le sens de cette conclusion.

Restent les activités d'entreposage dont la croissance est également forte (74 %) et traduit la tendance bien connue à l'externalisation de cette prestation de la part des industriels et des commerçants qui, de plus en plus, confient la réalisation des opérations de gestion de leurs stocks à des prestataires extérieurs.

La très grande dispersion des taux de croissance explique que les parts des différentes sous-branches dans la production totale des sous-branches marchandises aient été fortement modifiées.



Graphique 53 – Répartition de la production des sous-branches marchandises en 1980 et 1996 (en pourcentages).

Les changements les plus apparents dans le sens de la décroissance sont ceux des transports maritimes et des transports ferroviaires, bien qu'ils ne soient pas les plus importants relativement ; quant aux augmentations constatées, celle des transports routiers est la plus évidente, même si elle n'est pas, elle non plus, la plus forte.

Notons encore que si l'on ne raisonne que sur les transports terrestres hors oléoducs, c'est-à-dire sur les trois modes routier, ferroviaire et fluvial, on constate les changements suivants¹ :

Tableau 15 – Part des modes terrestres dans la production effective de transport de marchandises en 1980 et 1995.

	Part en 1980	Part en 1995
Transport routier	82,6 %	91,4 %
Transport ferroviaire	17,1 %	8,5 %
Transport fluvial	0,3 %	0,1 %

Autrement dit, la part des transports routiers dépasse 90 % en 1995. Lorsque, à la fin du XIX^e siècle, on affirmait que le transport ferroviaire était en situation de quasi-monopole, sa part de marché était largement inférieure à ce seuil.

Il faut de plus rappeler que les chiffres sur lesquels nous travaillons ne concernent que les activités marchandes, c'est-à-dire le transport public. Or c'est dans le mode routier que le transport pour compte propre est le plus développé. Le compte satellite donne, pour l'année 1992, des estimations de la production du compte d'autrui mais aussi du compte propre. Il s'agit de la production effective, mesurée en prix courants, des activités du transport routier de zones longue et courte, du déménagement et de la location de véhicules industriels ; la définition est donc la même que celle que nous avons adoptée. Or sur une production totale de 320,4 milliards de francs, le compte d'autrui représenterait 145,7 milliards et le compte propre 174,7. Autrement dit, si l'on admet que l'importance du compte propre est sensiblement la même en 1995 qu'en 1992, il faut, pour obtenir la production du mode routier, multiplier le chiffre du compte d'autrui (hors auxiliaires des transports terrestres) par un coefficient de 2,2.

Si l'on effectue cette correction et qu'on calcule de nouveau la part du transport routier dans la production distribuée des modes terrestres, on obtient pour le mode routier 95,6 %, pour le transport ferroviaire 4,4 %, et pour le transport fluvial 0,1 %. Ces chiffres donnent une approximation convenable, bien qu'ils ne prennent pas en compte le transport pour compte propre effectué par voie fluviale, et bien qu'ils résultent d'un calcul en prix constants 1980, alors que les prix de la branche des transports routiers de marchandises ont légèrement baissé, relativement, depuis 1980, et que ceux des transports ferroviaires et fluviaux ont légèrement augmenté. Donc la part du transport routier mesurée en prix courants en

1. Rappelons qu'il s'agit de leur part dans la production effective mesurée aux prix de 1980.

1995 est légèrement inférieure au pourcentage indiqué sans que ces corrections puissent modifier l'ordre de grandeur. Disons qu'elle est de 95 %.

6.2 La production des transports de marchandises mesurée en unités physiques

Le choix d'exprimer l'activité des modes en unités physiques, c'est-à-dire en tonnes chargées ou en tonnes-kilomètres, oblige à restreindre le champ de l'analyse. D'une part il conduit à se limiter aux activités qui consistent à déplacer des marchandises et donc à renoncer à prendre en compte les activités des auxiliaires et les activités d'entreposage. D'autre part il contraint à ne considérer que les modes qui, par leurs caractéristiques techniques, sont relativement proches les uns des autres. Il n'y aurait en effet aucun sens à comparer des tonnes ou des tonnes-kilomètres produites dans des conditions très différentes. L'unité de chargement des navires est considérablement supérieure à celle des camions ou des wagons ; les distances de transport du transport maritime et du transport aérien ne sont pas du même ordre de grandeur que celles des transports terrestres. Aussi la comparaison ne peut porter que sur les modes terrestres. Nous laisserons en outre de côté le transport par conduite.

En revanche, la mesure de la production en unités physiques a l'avantage de permettre la prise en compte du transport pour compte propre.

6.2.1 Les sources disponibles

Les chiffres que nous utiliserons sont issus de la banque de données SITRAM¹ qui fournit des données de bonne qualité, bien que la comparabilité entre les modes ne soit pas parfaite, la signification et surtout la précision des grandeurs n'étant pas exactement les mêmes.

Les chiffres du transport ferroviaire, issus des statistiques de la SNCF expriment les quantités transportées sur le réseau national, qui se confondent avec ceux de l'activité de la SNCF, puisque, en l'état de la situation, les opérateurs ferroviaires étrangers ne peuvent réaliser du

1. SITRAM (Système d'Information sur le TRANsport de Marchandises) est une banque de données gérée par le SES (OEST, Observatoire Économique et Statistique des Transports, avant 1996) de la Direction des Affaires Économiques et Internationales du ministère chargé des Transports qui décrit les transports terrestres, nationaux et internationaux, et les transports maritimes et aériens internationaux. On y trouve des informations sur les origines et destinations, la nature des marchandises transportées, le mode de transport, etc. Ces données sont disponibles depuis 1974.

trafic sur le réseau de la SNCF. Les chiffres disponibles relatifs au transport intérieur concernent à la fois le trafic national, le trafic sur importation, le trafic sur exportation et enfin le transit¹.

Les chiffres du transport fluvial, qui sont recueillis par Voies Navigables de France, mesurent l'activité sur le réseau fluvial français, activité qui est pour partie réalisée par des bateaux battant pavillon d'autres pays européens. On connaît toutefois depuis 1982 le trafic national dans toutes ses composantes.

Quant aux chiffres du transport routier, ils résultent principalement de l'« enquête permanente sur l'utilisation des véhicules routiers » plus communément appelée « enquête TRM », organisée par le SES. Les conditions de réalisation de cette enquête définissent la signification et la qualité des chiffres disponibles.

L'enquête TRM est une enquête statistique dont la base de sondage est le fichier central des immatriculations. Cette base est expurgée des véhicules trop anciens (plus de 15 ans) qui, soit ont été détruits sans que leur carte grise ait été rendue et donc sans que le fichier ait été corrigé, soit sont des véhicules de réserve, qui roulent peu. Elle est également réduite aux véhicules dont la charge utile est supérieure à 3 tonnes. En effet, les véhicules utilitaires légers sont très nombreux (le parc immatriculé est constitué à près de 90 % de véhicules de moins de 3 tonnes de charge utile) et le coût d'une enquête qui les prendrait en compte serait exorbitant, alors qu'en termes de tonnes chargées ou de tonnes kilométriques réalisées ils ne représenteraient qu'une faible proportion du trafic total. Les propriétaires des véhicules désignés par le tirage au sort² reçoivent un questionnaire permettant de décrire l'utilisation qui en est faite au cours d'une semaine : nature des marchandises chargées et conditionnement, poids brut, lieux de chargement et de déchargement, distance en charge et distance parcourue par le véhicule dans la journée, prix du transport lorsqu'il s'agit d'un transport pour compte d'autrui.

Les statistiques de l'enquête TRM ne concernent donc que les véhicules de moins de 15 ans d'âge, de plus de trois tonnes de charge utile, immatriculés en France. En raison de son organisation, l'enquête TRM ne fournit aucune indication sur les trafics effectués sur le territoire fran-

1. Le transport intérieur est l'ensemble du transport réalisé sur le territoire français. Il se décompose en trafic national qui concerne les flux dont l'origine et la destination sont françaises, la partie française des trafics internationaux dont l'origine ou la destination est française et le transit constitué des flux dont l'origine et la destination sont étrangères, mais qui passent sur le territoire français.

2. Jusqu'à la fin de 1995, les véhicules enquêtés étaient les véhicules porteurs (camions, semi-remorques et remorques) ; depuis le 1^{er} janvier 1996, et en raison d'une directive européenne tendant à unifier les méthodes d'enquête dans les différents pays, les véhicules enquêtés sont les véhicules moteurs.

çais par des véhicules immatriculés à l'étranger. Mais inversement, ils fournissent les chiffres d'activité des véhicules français, qu'ils circulent sur le territoire français ou à l'étranger (trafic sur exportation, sur importation, cabotage). On peut cependant distinguer les trafics intérieurs des trafics internationaux et connaître la part de ces trafics internationaux réalisés sur le territoire français.

Par ailleurs les résultats de l'enquête TRM sont affectés d'une double imperfection : l'incertitude qui découle de toute procédure aléatoire, qui est cependant réduite par l'importance de l'échantillon¹ ; les biais qui peuvent être introduits par les personnes qui remplissent les questionnaires, soit qu'ils n'y consacrent pas assez d'attention, soit qu'ils fournissent délibérément des informations erronées. Certes les procédures de contrôle mises en œuvre par le SES permettent de limiter ces biais. Le SES a pris conscience que les résultats étaient assez fortement sous-estimés, et une correction est intervenue récemment conduisant à majorer les chiffres antérieurement publiés d'environ 20 %.

Les chiffres provenant de l'enquête TRM sont complétés par des enquêtes spécifiques qui visent la connaissance du trafic des véhicules de charge utile inférieure à 3 tonnes mais qui ne sont réalisées qu'avec une périodicité de quatre à cinq ans, et des enquêtes aux frontières auprès des véhicules étrangers qui visent à connaître l'importance du transit. Une lacune subsiste donc qui concerne le trafic national réalisé en cabotage par des véhicules étrangers. Il est pour l'instant sans doute très limité.

Au total, les séries disponibles dans la base SITRAM pour le transport routier ne portent que sur le transport national jusqu'en 1990. Ce n'est que depuis cette date qu'on dispose des chiffres du transport international sur territoire français, c'est-à-dire du transport sur importation, sur exportation et du transit.

Nous serons donc obligés, pour conserver l'homogénéité des grandeurs et une période d'analyse allant de 1980 à 1996, de raisonner, dans un premier temps, sur le trafic national. Nous compléterons ces chiffres, dans un second temps, par des indications concernant le trafic sur importation, sur exportation et de transit pour la période 1990-1996.

1. La proportion des véhicules tirés au sort est d'environ 1/5. Chaque véhicule retenu est enquêté pendant 1 semaine. Le taux de sondage est donc de $1/5 * 1/52 \approx 4 \text{ ‰}$. Mais le taux de sondage varie avec la carrosserie du véhicule, sa classe de charge utile (les « gros » véhicules ont un taux de sondage plus élevé que les « petits ») et la « profession » du propriétaire du véhicule en distinguant les transporteurs publics et les autres. Le taux de sondage varie entre $1/3 (* 1/52)$ et $1/21 (* 1/52)$.

Sur les données nationales, l'erreur d'échantillonnage, pour un intervalle de confiance de 95 %, est de + ou - 3 % pour les indications en tonnage chargé, et de + ou - 1 % pour les tonnages kilométriques.

Par ailleurs, on peut raisonner, pour mesurer l'activité des différents modes, en tonnes chargées ou en tonnes-kilomètres.

Le tonnage chargé mesure la masse prise en charge par les différents véhicules quelle que soit la distance sur laquelle cette masse est transportée. Cet indicateur a l'inconvénient de générer des doubles comptes. En effet, dès lors qu'il y a, dans la continuité d'une même chaîne de transport, une rupture de charge intra ou intermodale, la masse est comptée deux fois, comme tonnage chargé dans deux véhicules successifs. Cet inconvénient est toutefois limité par le fait que, si des ruptures de charge sont fréquentes, elles n'interviennent, sauf dans le cas du transport combiné, que lorsque le tonnage est limité (messagerie ou groupage). Mais dans ces cas le compte est généralement triple car ces chaînes de transport comportent le plus souvent deux ruptures de charge, donc trois véhicules successifs.

Le tonnage-kilométrique mesure le produit « tonnes chargées × distance de transport ». Il ne génère pas de doubles comptes.

6.2.2 Le tonnage chargé

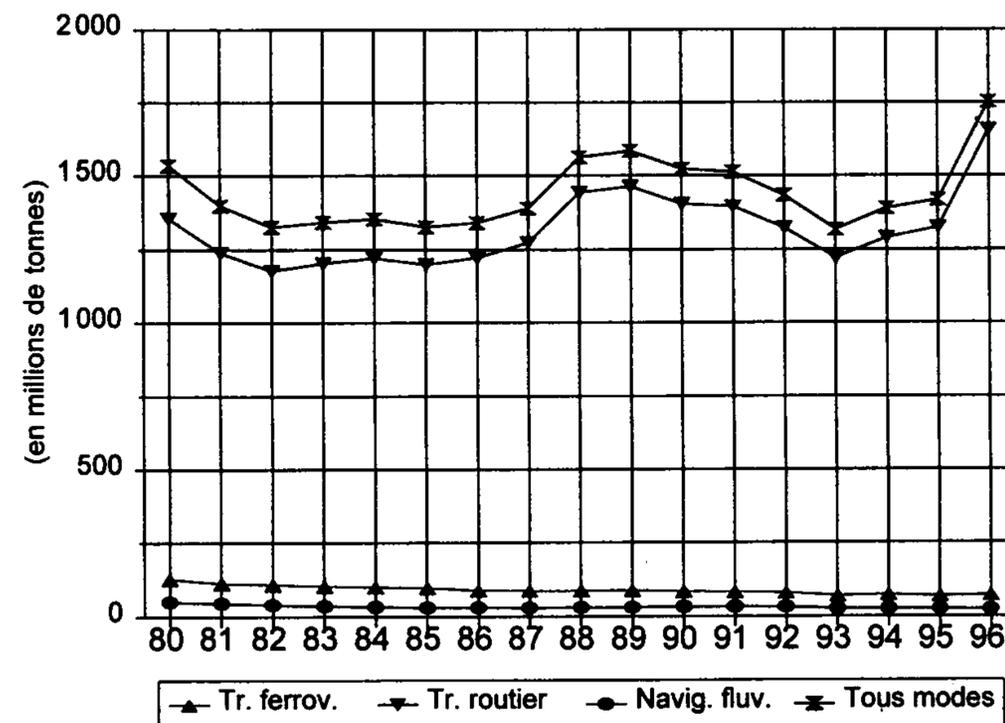
L'ensemble des modes de transport terrestre a chargé, en transport national et en 1996, 1 750,4 millions de tonnes se décomposant de la manière suivante :

- Transport ferroviaire : 72,6
- Transport routier : 1 654,9
- Transport fluvial : 22,9

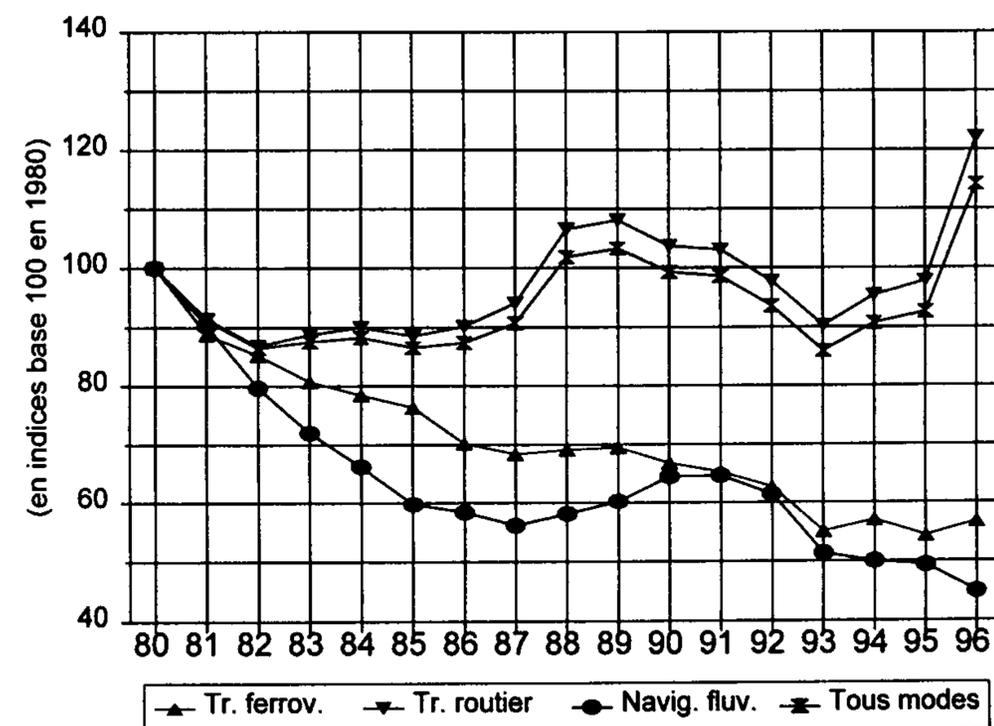
Ces niveaux de trafic sont le résultat d'une évolution dont les graphiques 54 et 55 rendent compte.

Le trafic chargé par l'ensemble des modes terrestres a donc fortement baissé au début des années 80, s'est redressé à partir de 1987, à une période où l'économie française enregistre une croissance assez forte, à contenu industriel important. Au début des années 90 la baisse du tonnage chargé est de nouveau prononcée, avant une forte reprise. Le résultat de l'année 1996 permet de dépasser de nouveau le seuil de 1,5 milliard de tonnes, mais l'augmentation de cette année, qui certes a été une « bonne » année du point de vue du mode principal, le transport routier, paraît cependant étonnante : on peut se demander si le changement de l'unité enquêtée (le véhicule moteur et non plus le véhicule porteur) n'explique pas, en partie, le niveau trouvé... Les évolutions du transport routier déterminent celles de la courbe représentative du trafic chargé par l'ensemble des modes, compte tenu de son poids dans le trafic total.

Quant au transport ferroviaire et au transport fluvial, on observe clairement, malgré le tassement des courbes vers le bas du graphique, que leurs évolutions sont négatives. Ce que confirme la mise en indice des grandeurs.



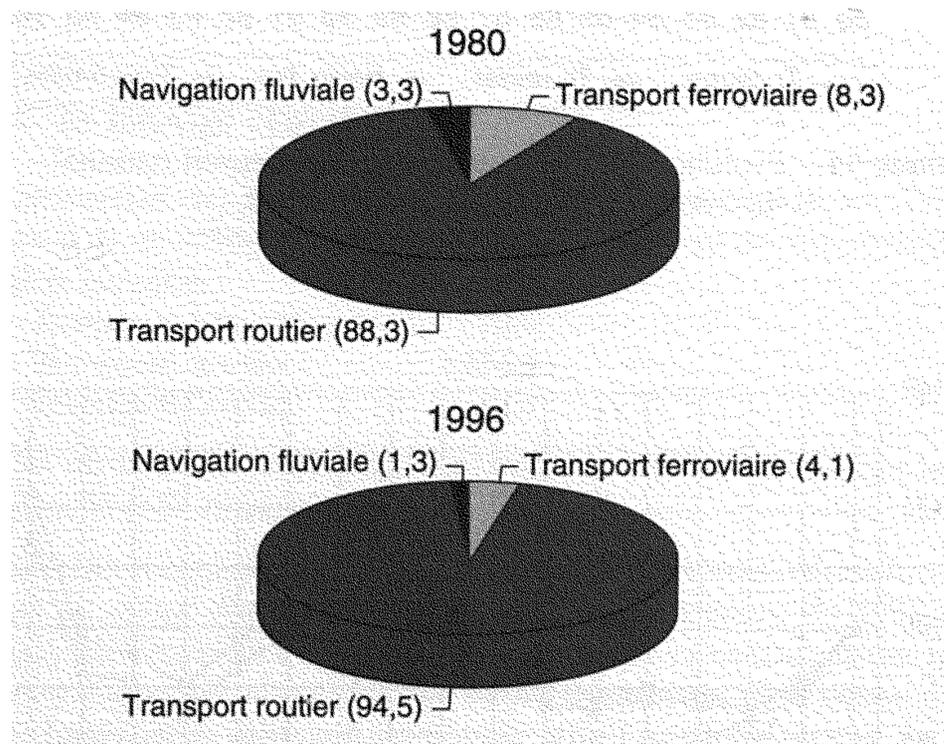
Graphique 54 – Évolution du tonnage chargé en transport national des modes terrestres de 1980 à 1996.



Graphique 55 – Évolution du tonnage chargé en transport national des modes terrestres en indices base 100 en 1980, de 1980 à 1996.

La croissance du tonnage chargé par l'ensemble des modes est de 14 %. La baisse du tonnage chargé par le mode ferroviaire est assez régulière et atteint - 45 % en 1993, les dernières années se traduisant par de faibles fluctuations autour du niveau 55 de l'indice. La baisse la plus prononcée est celle du transport fluvial qui, malgré une remontée sensible dans la deuxième moitié des années 90, enregistre une division par deux de son tonnage chargé dès 1993, et qui, en 1996 n'est plus qu'au niveau 45 de l'indice. Seul le transport routier voit donc son tonnage augmenter pour atteindre le niveau 122, mais ce résultat n'est dû qu'à la dernière année de la série : en 1995, le mode routier était encore très sensiblement au-dessous de son niveau de 1980 qu'il n'avait dépassé que faiblement, en 1988 et 1989.

En définitive, les parts de marché des trois modes ont profondément évolué sur la période.



Graphique 56 – Parts de marché, par rapport au tonnage chargé en transport national, des modes terrestres en 1980 et 1996 (en pourcentages).

Ce graphique met en lumière les transformations très profondes qui sont intervenues au cours d'une période relativement brève, d'un peu plus de 15 ans. Certes le mode routier était déjà très largement dominant en 1980. Mais la part du mode ferroviaire et celle du transport fluvial ont été divisées par un coefficient supérieur à 2 ce qui est considérable.

Le transport international (plus précisément la part du transport international réalisé sur le territoire national) fait cependant une part

plus large au transport fluvial, et surtout au transport ferroviaire. En 1996, les chiffres sont les suivants (millions de tonnes) :

Tableau 16 – Tonnage chargé (en millions de tonnes) par les modes terrestres en transport international en 1996.

	Import	Export	Transit	Total international	Total intérieur	Part de l'international
SNCF	17,8	20,5	12,8	51,2	123,7	41,4
TRM	34,1	37,3	1,4	72,8	1 727,7	4,2
Voie d'eau	16,7	10,3	10,3	37,3	60,1	62,0
Tous modes	68,6	68,1	24,4	161,2	1 911,6	8,4

Les chiffres de la colonne « Total international » montrent que la hiérarchie des modes est la même qu'en trafic national : le transport routier reste le plus important, suivi du transport ferroviaire et du transport fluvial. Mais les écarts sont très différents de ce qu'ils sont en transport national. En effet, si le mode routier est encore prédominant, son poids dans le total du trafic international n'est que de 40 %, soit moins de la moitié de son poids dans le trafic national. Mais comme l'international lui-même ne représente que 8,4 % du trafic intérieur, c'est-à-dire ne majore le trafic national que de 9,2 %, l'importance du transport routier dans le trafic intérieur total est encore supérieure à 90 %. La faiblesse (relative) du transport routier est principalement due au transit et s'exprime dans la part de l'international dans le trafic intérieur du mode qui n'est que de 4,2 %. Au contraire la part de l'international est majoritaire pour le mode fluvial (62 %) et de plus de 41 % pour le mode ferroviaire.

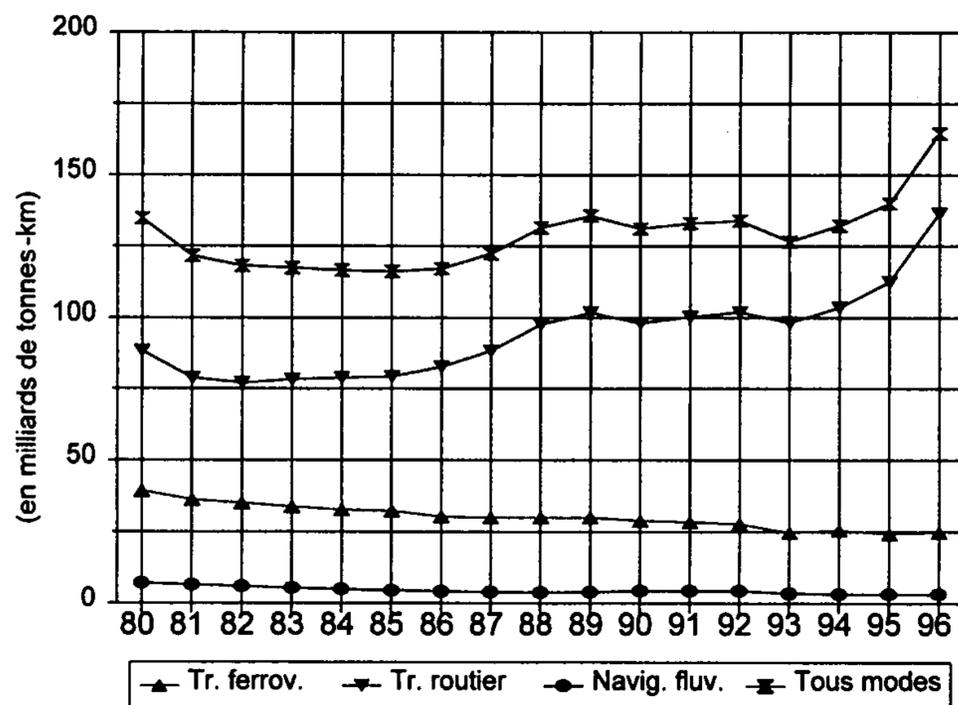
L'indisponibilité des chiffres sur l'ensemble de la période pour la route et pour la voie d'eau interdit de comparer la part du transport international dans le transport intérieur en 1980 et en 1996. En 1990, première année pour laquelle on dispose des données pour les trois modes, le transport international était de 140,5 millions de tonnes, c'est-à-dire que sa croissance a été de 14,8 % en 6 ans. Or, contrairement à ce que l'on pourrait croire, ce pourcentage n'est pas supérieur à celui du trafic national sur la même période. Mais cette croissance moyenne dissimule de très forts écarts selon les modes : l'augmentation est en effet de 34 % pour la route, de 12 % pour la voie d'eau ; elle est négative pour le fer qui a enregistré une baisse de 4 %.

Sur plus longue période, on note que le trafic international du mode ferroviaire a baissé de 34 % depuis 1980, et que celui du mode fluvial a augmenté de 4 % depuis 1982.

Pour intéressantes que soient ces informations, elles sont sans doute moins significatives que celles que l'on tire de l'analyse du tonnage kilométrique.

6.2.3 Le tonnage kilométrique

L'évolution du tonnage kilométrique ne peut évidemment que confirmer les changements observés sur la répartition du tonnage chargé. Les statistiques issues de la banque SITRAM donnent toutefois une image sensiblement différente de la situation.



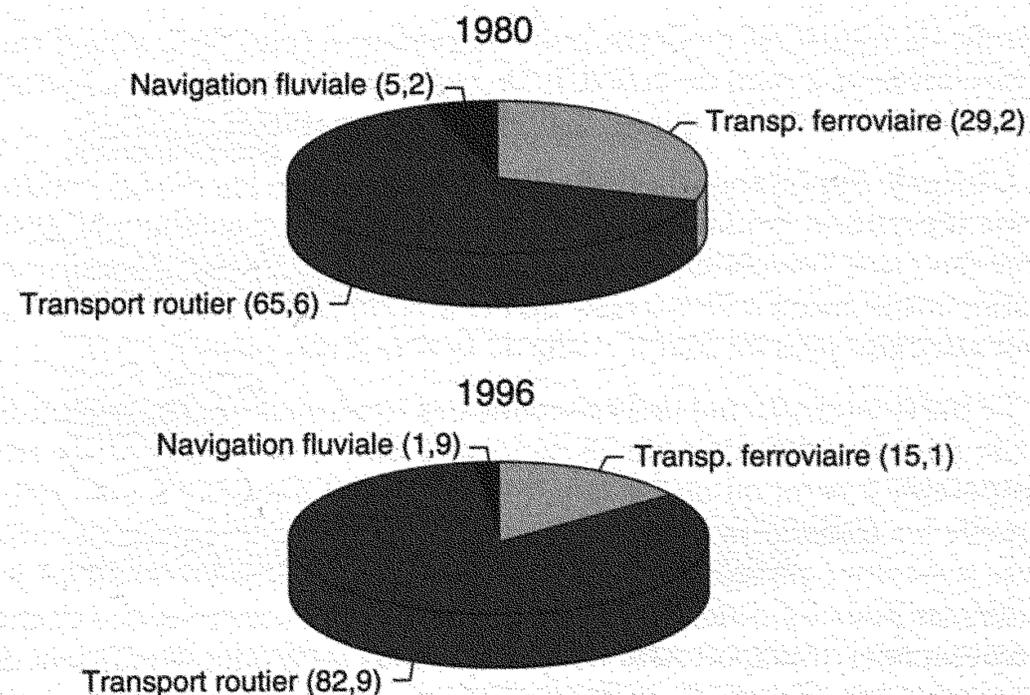
Graphique 57 – Évolution du tonnage kilométrique en transport national des modes terrestres de 1980 à 1996.

Ce graphique présente à la fois des ressemblances et des différences marquées avec le graphique 54 relatif aux mêmes trafics, mais mesurés en tonnes chargées.

Ressemblance dans la forme de la courbe représentative du trafic tous modes, qui baisse au début des années 80, se redresse en 1988 et 1989, stagne ou baisse au début des années 90 et se redresse depuis 1994. On notera cependant que les variations sont moins marquées que celles de la courbe exprimant les tonnes chargées et que sa croissance est plus forte (22 % au lieu de 14 %).

Ressemblance dans la forme des courbes du transport ferroviaire et du transport fluvial, l'une et l'autre déclinantes. En base 100 en 1980, le transport ferroviaire est à l'indice 63 en 1996, la voie d'eau à l'indice 45. Toutefois, si la baisse du transport fluvial est identique qu'elle soit mesurée en tonnes ou en tonnes-kilomètres, celle du transport ferroviaire est sensiblement plus limitée en tonnes-kilomètres qu'en tonnes. Symétriquement, la courbe du transport routier est croissante mais à un rythme plus élevé que celle du tonnage chargé (+ 54 % au lieu de + 22 %).

Ressemblance encore dans la hiérarchie des courbes et donc des modes. Mais c'est de ce point de vue que les deux graphiques donnent une image très sensiblement différente de la réalité. Alors que le graphique du tonnage chargé montrait une domination considérable du transport routier, les courbes du tonnage kilométrique sont beaucoup mieux « étagées » par rapport à l'axe des ordonnées, en 1980, mais également, bien que les écarts se soient creusés, en 1996. Ainsi les parts modales sont-elles très différentes selon l'unité de mesure utilisée.



Graphique 58 – Parts de marché, par rapport au tonnage kilométrique en transport national, des modes terrestres en 1980 et 1996 (en pourcentages).

La réduction de la part du transport routier, lorsqu'on passe de la mesure en tonnes à la mesure en tonnes-kilomètres, au bénéfice principalement du transport ferroviaire, ne peut s'expliquer que par des distances moyennes de transport très différentes. Ce que nous verrons dans le point suivant, mais après avoir analysé le trafic international.

Tableau 17 – Tonnage kilométrique (en milliards de tonnes kilomètres) des modes terrestres en transport international en 1996.

	Import	Export	Transit	Total international	Total intérieur	Part de l'international
SNCF	6,2	8,6	8,7	23,4	48,3	48,5
TRM	18,5	21,8	2,0	42,3	178,8	23,7
Voie d'eau	1,4	1,6	1,6	4,6	7,8	59,1
Tous modes	26,1	31,9	12,2	70,3	234,9	29,9

Le résultat le plus évident de ce tableau est l'importance de la part de l'international dans le trafic intérieur : près de 30 %, ce qui n'a rien à voir avec la même part, mesurée en tonnage chargé. Dès lors, dans tous les modes, le trafic international occupe une place importante : majoritaire dans le transport fluvial, presque égale à la moitié du tonnage kilométrique pour le chemin de fer, et à 24 % pour la route, alors qu'en tonnage chargé le pourcentage n'était que de 4.

On constate par ailleurs que le mode routier est très largement en tête en ce qui concerne les trafics sur importation et sur exportation, mais que le trafic de transit est modeste, guère supérieur à celui de la voie d'eau, et très inférieur à celui de la SNCF. De façon générale d'ailleurs, le trafic de transit ne représente que 17 % du trafic international.

L'inégale importance du trafic international selon les modes conduit à une répartition modale sur le transport intérieur sensiblement différente de ce que l'on obtient sur le transport national. La part du transport routier baisse jusqu'à 76 % ; celle du chemin de fer augmente nettement pour atteindre près de 20,6 % ; celle de la voie d'eau passe à 3,3 %.

Le trafic international de l'ensemble des modes est en augmentation, sur la période 1990-1996 de 23 %, c'est-à-dire d'un pourcentage très comparable à celui qu'on observait en transport national. L'idée selon laquelle les transports internationaux prennent une importance croissante n'est donc pas confirmée, du moins depuis 1990. En revanche les tendances pour les différents modes ne sont pas les mêmes que ce que l'on observe en transport national puisque tous les modes bénéficient de l'augmentation globale du trafic : + 13 % pour le transport ferroviaire¹, + 28 % pour le transport routier, + 39 % pour la voie d'eau.

Les différences constatées entre la mesure en tonnes et la mesure en tonnes kilomètres, dans le trafic national et plus encore dans le trafic international, s'expliquent par des distances moyennes de transport très inégales.

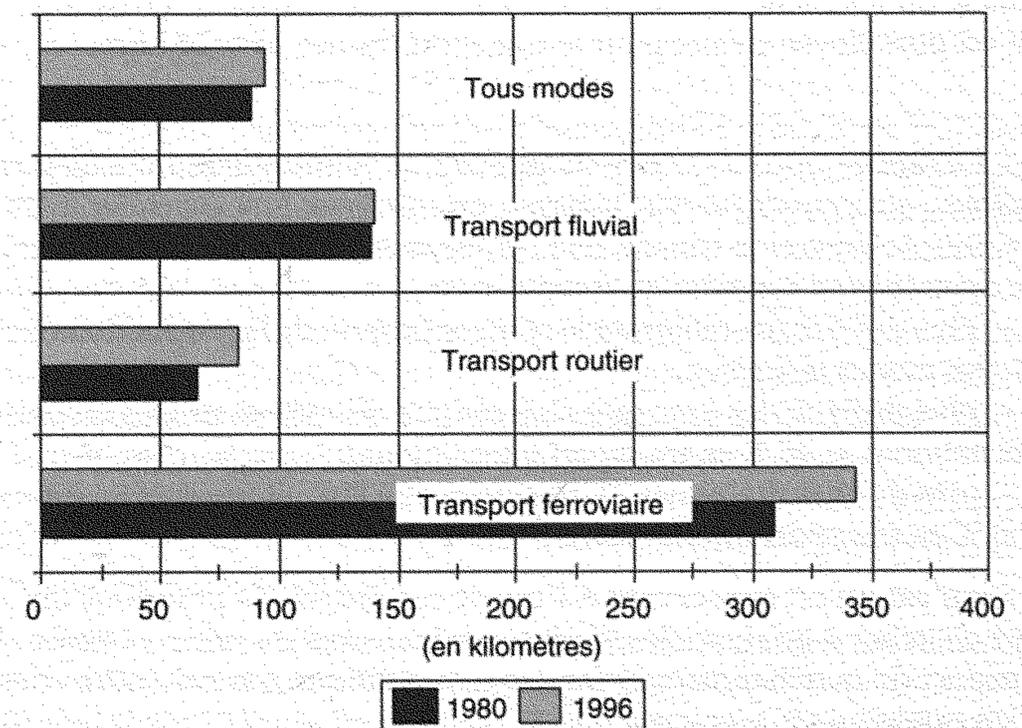
6.2.4 Les distances de transport

Que les distances moyennes ne soient pas les mêmes en transport national et en transport international ne surprendra personne. En revanche que les distances moyennes des différents modes en transport national soient aussi différentes sera sans doute une surprise pour beaucoup, pour les habitants de la vallée du Rhône par exemple qui tendent à surestimer l'importance du trafic de transit réalisé par des camions

1. En revanche, si l'on raisonne sur la période 1980-1996, le trafic international de la SNCF a baissé de 9,3 %, en raison d'une diminution importante au début des années 80, suivie d'une stagnation. Ce n'est qu'au cours des dernières années que les trafics se sont orientés franchement à la hausse.

belges, hollandais, espagnols et qui sont donc convaincus que, sinon l'essentiel, du moins une part importante du trafic routier, est réalisé en longue distance. Ce constat perturbera également ceux qui pensent que pour lutter contre le « tout route » il suffit de mettre les camions sur des trains... en oubliant que les camions et les trains n'assurent pas le même type de transport, ne serait-ce que (mais il y a d'autres raisons...) parce que leurs distances moyennes ne sont pas les mêmes.

Considérons d'abord les distances moyennes en transport national.



Graphique 59 – Distances moyennes des différents modes terrestres en transport national, en 1980 et 1996.

En 1996, la distance moyenne de transport en trafic national, tous modes confondus, est inférieure à 100 km ; elle est de 343 km en transport ferroviaire, de 140 en transport fluvial, mais de 82,5 seulement en transport routier. Il faut ajouter que, pour ce dernier mode, la distance moyenne est très différente selon qu'on a affaire à du transport public ou à du transport pour compte propre. Dans ce dernier cas, elle est inférieure à 50 km.

Par rapport à 1980, les distances moyennes ont toutes augmenté mais dans des proportions variées. La modification constatée pour le transport fluvial est négligeable et sans doute inférieure au degré de précision des données. En revanche l'augmentation est de 11 % pour le transport ferroviaire, et de 26 % pour le transport routier, les causes de ces variations étant sans doute différentes : pour le transport routier l'augmenta-

tion de la distance moyenne traduit la tendance du mode à assurer des déplacements de plus en plus lointains ; pour le transport ferroviaire cette augmentation traduit davantage le retrait du chemin de fer des déplacements à courte distance.

Évidemment les distances sont d'un ordre de grandeur très différent si l'on considère les transports internationaux¹. Pour l'ensemble des modes terrestres la distance moyenne est de 436 km. Elle n'est guère différente de la distance en transport national pour la voie d'eau (124 km) dont les trafics sont localisés essentiellement dans le nord-est de la France. En revanche elle est de 457 km pour le transport ferroviaire, et elle est plus élevée encore pour le transport routier, avec 581 km.

Ce chapitre nous a permis d'apporter de nombreuses informations chiffrées, qui peuvent servir de base à une analyse. En particulier il nous a permis de dresser le constat de la croissance du rôle du transport routier dont on peut rappeler qu'il représente :

- plus de 95 % (en intégrant le compte propre) de la production effective des modes terrestres,
- plus de 94 % des tonnages chargés par ces mêmes modes en transport national, et 45 % en transport international,
- près de 83 % du tonnage kilométrique réalisé en transport national, et 60 % en transport international.

Ce n'est qu'en conservant à l'esprit ces ordres de grandeur qu'on peut chercher à analyser les évolutions majeures de notre système de transport de marchandises et fonder une politique qui soit autre chose qu'un catalogue de vœux pieux.²

1. Dont il faut rappeler qu'ils ne comprennent, dans les statistiques utilisées ici, que la partie se déroulant sur le territoire national.

2. Notre objectif dans cet ouvrage n'étant que de dresser un constat, nous ne chercherons pas à expliquer pourquoi le transport routier a pris la place qui est la sienne. Le lecteur peut consulter l'introduction d'un autre ouvrage : Maurice Bernadet, *Le transport routier de marchandises, Fonctionnement et dysfonctionnements*, Economica, janvier 1997, 323 pages.

Conclusion

Les comptes des transports de la Nation font l'objet, dans leur publication annuelle, de commentaires principalement conjoncturels soulignant les variations au cours des derniers mois de telle ou telle grandeur. L'éclairage qu'apportent les comptes de ce point de vue est essentiel, en dépit de deux handicaps majeurs : le fait que malgré la célérité avec laquelle les comptes sont établis (ils sont publiés en général au cours du mois de juillet de l'année $n + 1$, mais sont connus en juin, et des résultats provisoires sont établis dès le mois de mars), ils sont décalés par rapport à la conjoncture immédiate ; le fait que les valeurs connues en l'année $n + 1$ sont des valeurs provisoires et donc révisables, dans des proportions qui, pour certains chiffres, sont du même ordre de grandeur que les variations qu'ils constatent.

Nous avons voulu montrer, dans ce petit ouvrage, que les comptes se prêtent également à des analyses structurelles, malgré la difficulté d'établir des séries longues homogènes. Et nous plaçant dans cette perspective nous n'avons exploité qu'une toute petite partie des informations que contiennent les comptes annuels.

Ce faisant, nous n'avons pas la prétention d'avoir apporté des informations qui révolutionnent les connaissances qu'ont les spécialistes du secteur. Les faits que nous avons mis en lumière sont parfaitement connus de ces spécialistes. Ils le sont moins, comme nous le remarquons dès l'avant-propos, de personnes cultivées qui prétendent prendre position sur les problèmes majeurs de la politique des transports en fonction de connaissances vagues, d'idées préconçues, voire de convictions qui ne sont absolument pas fondées. Aussi peut-il être utile de rappeler ici quelques-uns des faits essentiels que nous avons mis en lumière au fil des chapitres.

La branche des transports, qui produit les services de transport marchands, « pèse » environ 4 % du produit intérieur brut. Cette part tend à décliner, mais ce déclin est entièrement dû à la tendance marquée depuis le milieu des années 80 à la baisse relative des prix du transport. En prix constants au contraire, la place de la production marchande de services

de transport est croissante. Cette branche entretient des liens très étroits avec toutes les autres branches de l'économie nationale qui consomment du transport de personnes et de marchandises. La sensibilité de l'activité des transports à la conjoncture économique générale est très forte. Leur rôle dans les échanges extérieurs est important, bien que difficile à cerner.

Les transports ont, comparativement aux autres branches de l'économie, été fortement créateurs d'emploi depuis 15 ans. Mais ils sont aussi fortement consommateurs de capital, notamment en raison du coût des infrastructures. Le système de financement de ces infrastructures a beaucoup évolué : l'État a réduit sa participation et le relais a été pris d'abord des collectivités locales et plus récemment par la mise à contribution des gérants d'infrastructures et notamment les sociétés d'autoroutes à péage. Mais on perçoit que le système de financement est confronté à des problèmes de mobilisation des capitaux de plus en plus difficiles.

Lorsqu'on examine plus généralement le financement de l'activité des transports, on constate que la participation globale des ménages est importante puisqu'ils consacrent environ 15 % de leurs ressources à la fonction transport. Mais ce sont les dépenses liées à l'acquisition et à l'usage des automobiles qui, de très loin, sont les plus lourdes. L'achat de services de transports aux opérateurs de transport public ne représente qu'une faible part (environ 14 %) de leurs dépenses. Pourtant, les pouvoirs publics contribuent largement au financement des transports collectifs et en particulier à la couverture des coûts des transports ferroviaires et des transports collectifs urbains. S'agissant de la route, la question de savoir si, malgré les apparences, l'automobile et le camion ne sont pas fortement subventionnés est posée et renvoie aux procédures d'évaluation des effets externes.

Nous avons souligné enfin l'écrasante domination du mode routier tant dans les transports de personnes que dans les transports de marchandises et l'accroissement de cette domination au cours des quinze dernières années. C'est sans doute la transformation principale du système des transports de notre pays que les comptes des transports de la Nation révèlent. Elle pose, aux responsables de la politique des transports, de redoutables problèmes, dans la mesure où il est évident que les tendances constatées ne pourront durablement se prolonger. Mais en dépit des discours sur la nécessité de développer l'intermodalité ou sur la nécessité de faire payer aux usagers les « vrais » coûts, aucune solution techniquement et politiquement acceptable ne se dessine actuellement.

Table des graphiques

Graphique 1	Équilibre des emplois-ressources de la branche Transports en 1996	13
Graphique 2	Rapport de la consommation intermédiaire sur la production distribuée selon les sous-branches, en 1996.....	15
Graphique 3	Évolution des coefficients techniques en produits du transport de l'ensemble des branches marchandes, en volume, aux prix de 1980	20
Graphique 4	Évolution du coefficient d'intra-consommation de la branche Transport en volume, aux prix de 1980.....	21
Graphique 5	Évolution du rapport Valeur ajoutée de la branche Transports/PIB marchand mesurés en francs courants de 1980 à 1996	25
Graphique 6	Évolution des prix de la valeur ajoutée de la branche Transports et du PIB marchand, en indice 100 en 1980 ...	25
Graphique 7	Évolution de la valeur ajoutée de la branche Transports et du PIB marchand, mesurés en francs constants, en indice 100 en 1980.....	27
Graphique 8	Évolution de la production distribuée mesurée en francs courants des sous-branches	29
Graphique 9	Évolution de la production distribuée des sous-branches, en francs constants	32
Graphique 10	Part des différents modes dans les importations et les exportations en 1996	34
Graphiques 11	Part des différents modes dans les importations et les exportations en 1996 en provenance ou à destination de l'Union européenne et d'autres pays.....	36
Graphique 12	Évolution des parts des différents modes dans les importations et les exportations entre 1980 et 1992	37
Graphique 13	Part du pavillon français dans les importations et les exportations en tonnage et en valeur, en 1992 (pourcentages)	39
Graphique 14	Évolution du solde des échanges effectifs de services de transport de 1980 à 1996	43
Graphique 15	Évolution du solde des échanges effectifs de services de transport des différentes sous-branches, de 1980 à 1996 .	44

Graphique 16	Évolution des effectifs salariés du secteur des transports, de 1980 à 1996	48
Graphique 17	Évolution des effectifs employés par la branche Transports en indice base 100 en 1980, de 1980 à 1996	49
Graphique 18	Répartition des emplois par sous-branches, en 1996	50
Graphique 19	Évolution des effectifs employés par les sous-branches du transport de 1980 à 1996	51
Graphique 20	Évolution de la productivité horaire apparente du travail des sous-branches de 1980 à 1996	52
Graphique 21	Évolution de FBCF de la branche Transports et de l'ensemble des branches marchandes en valeur et en volume, de 1980 à 1996	55
Graphique 22	Évolution de la FBCF des acteurs institutionnels de la branche Transports de 1980 à 1996	56
Graphique 23	Évolution des dépenses d'infrastructures des transports, en francs courants et en francs 1980, et pourcentage de ces dépenses dans la FBCF de l'ensemble de l'économie de 1980 à 1996	58
Graphique 24	Répartition des dépenses d'infrastructures des transports selon les modes en 1980 et 1996	59
Graphique 25	Évolution des dépenses d'infrastructures des transports selon les modes entre 1980 et 1996.....	60
Graphique 26	Évolution de la part des modes dans les dépenses d'infrastructures des transports entre 1980 et 1996.....	61
Graphique 27	Répartition des dépenses d'infrastructures des transports selon les financeurs en 1980 et 1996.....	63
Graphique 28	Évolution des dépenses d'infrastructures des transports selon les financeurs en 1980 et 1996.....	64
Graphique 29	Évolution de la part des financeurs dans les dépenses d'infrastructures de transports entre 1980 et 1996.....	65
Graphique 30	Répartition par mode bénéficiaire et par financeur des dépenses publiques consacrées aux transports en 1996 ..	71
Graphique 31	Répartition des dépenses de l'État et des collectivités locales en transport selon le financeur en 1980 et 1996....	74
Graphique 32	Répartition des dépenses de l'État et des collectivités locales en transport selon les modes en 1980 et 1996.....	75
Graphique 33	Évolution de la part des dépenses en transport des ménages dans leur consommation finale de 1980 à 1996.....	78
Graphique 34	Évolution des différents postes de la dépense en transport des ménages de 1980 à 1996	79
Graphique 35	Part des différents postes de la dépense en transport des ménages en 1980 et 1996.....	80
Graphique 36	Évolution des différents postes de la dépense en transports collectifs de 1980 à 1996.....	80
Graphique 37	Évolution de la consommation des ménages et de leur consommation transport en prix et en volume de 1980 à 1996.....	82

Graphique 38	Évolution des composantes de la dépense en transport des ménages en prix et en volume de 1980 à 1996	83
Graphique 39	Évolution des composantes de la dépense en transports collectifs des ménages en prix et en volume de 1980 à 1996.....	84
Graphique 40	Évolution de la production effective des sous-branches voyageurs de 1980 à 1995.....	105
Graphique 41	Évolution de la production effective des sous-branches voyageurs de 1980 à 1995 en indices base 100 en 1980	106
Graphique 42	Répartition de la production des sous-branches voyageurs en 1980 et 1995	108
Graphique 43	Évolution des trafics intérieurs de voyageurs de 1980 à 1996.....	112
Graphique 44	Évolution des trafics intérieurs de voyageurs de 1980 à 1996 en indices base 100 en 1980.....	113
Graphique 45	Parts de marché des modes de transport intérieur de voyageurs en 1980 et 1996.....	114
Graphique 46	Évolution des trafics interurbains de voyageurs de 1980 à 1996.....	115
Graphique 47	Évolution des trafics interurbains par autocars de 1980 à 1996.....	116
Graphique 48	Évolution des trafics interurbains de la SNCF de 1980 à 1996.....	117
Graphique 49	Parts de marché des modes de transport interurbain de voyageurs en 1980 et 1996.....	118
Graphique 50	Évolution des trafics urbains et périurbains de voyageurs de 1980 à 1996	119
Graphique 51	Évolution de la production effective des sous-branches marchandises de 1980 à 1995	122
Graphique 52	Évolution de la production effective des sous-branches marchandises en indices base 100 en 1980, de 1980 à 1995	123
Graphique 53	Répartition de la production des sous-branches marchandises en 1980 et 1996	125
Graphique 54	Évolution du tonnage chargé en transport national des modes terrestres de 1980 à 1996	131
Graphique 55	Évolution du tonnage chargé en transport national des modes terrestres, en indices base 100 en 1980, de 1980 à 1996.....	131
Graphique 56	Parts de marché, par rapport au tonnage chargé en transport national, des modes terrestres en 1980 et 1996	132
Graphique 57	Évolution du tonnage kilométrique en transport national des modes terrestres de 1980 à 1996	134
Graphique 58	Parts de marché, par rapport au tonnage kilométrique en transport national, des modes terrestres en 1980 et 1996.	135
Graphique 59	Distances moyennes des différents modes terrestres en transport national, en 1980 et 1996	137

Table des tableaux

Tableau 1	Équilibre de la branche Transports en 1996.....	10
Tableau 2	Coefficients techniques de l'ensemble des branches marchandes en produits des sous-branches du transport en 1996	19
Tableau 3	Production distribuée des sous-branches, en 1996.....	28
Tableau 4	Valeur ajoutée des sous-branches, en 1996.....	28
Tableau 5	Évolution du poids des sous-branches dans la production distribuée entre 1980 et 1995.....	30
Tableau 6	Niveau de l'indice des prix de la production des différentes sous-branches du transport en 1996.....	31
Tableau 7	Échanges effectifs de services de transport en 1996.....	42
Tableau 8	La consommation finale des ménages en transport en 1996....	77
Tableau 9	Valeurs des coefficients budgétaires de la fonction transport en 1980 et 1996.....	81
Tableau 10	La dépense nationale en transport en 1992.....	88
Tableau 11	La dépense nationale en transport routier en 1992.....	91
Tableau 12	La fiscalité spécifique liée aux transports routiers en 1992.....	93
Tableau 13	La dépense intérieure en transport ferroviaire en 1992.....	95
Tableau 14	La dépense nationale en transports collectifs urbains en 1992	99
Tableau 15	Part des modes terrestres dans la production effective de transport de marchandises en 1980 et 1995.....	126
Tableau 16	Tonnage chargé par les modes terrestres en transport international en 1996.....	133
Tableau 17	Tonnage chargé (en millions de tonnes) par les modes terrestres en transport international en 1996.....	135

Table des matières

Avant propos	VII
Introduction	1
CHAPITRE 1 : Les ressources et les emplois en services de transport	3
1.1 Le secteur et la branche des transports.....	3
1.2 L'équilibre des emplois-ressources de la branche des transports....	10
1.2.1 La structure des ressources.....	13
1.2.2 La structure des emplois	15
1.3 Les relations entre la branche Transports et le reste de l'économie.	17
1.3.1 Les consommations intermédiaires.....	17
1.3.2 Les ventes intermédiaires	18
1.3.3 Les coefficients techniques.....	19
CHAPITRE 2 : La part des transports dans la production et les échanges internationaux	23
2.1 La part des transports dans le produit intérieur brut.....	23
2.1.1 La situation en 1996	23
2.1.2 L'évolution de la part des transports	24
2.2 La contribution des sous-branches à la production de transport	27
2.2.1 La situation en 1996	27
2.2.2 L'évolution du poids des différentes sous-branches.....	29
2.3 Le rôle des transports dans les échanges extérieurs	32
2.3.1 Les transports, support des importations et des exportations	32
2.3.2 Les importations et les exportations de services de transport	41
CHAPITRE 3 : La consommation des facteurs de production	47
3.1 La consommation du facteur travail.....	47
3.1.1 Les emplois	47
3.1.2 La productivité du travail.....	51

3.2 La consommation du facteur capital.....	53
3.2.1 La FBCF de la branche des transports.....	53
3.2.2 Les investissements d'infrastructures	57
CHAPITRE 4 : Le financement de l'activité des transports	69
4.1 Les dépenses publiques	69
4.1.1 Les dépenses de 1996.....	70
4.1.2 L'évolution depuis 1980	73
4.2 Les dépenses des ménages	76
4.2.1 Les dépenses de 1996.....	76
4.2.2 L'évolution depuis 1980	78
4.3 La structure d'ensemble du financement des transports.....	85
4.3.1 Les résultats globaux	87
4.3.2 Les dépenses de transport routier	90
4.3.3 Les dépenses de transport ferroviaire.....	94
4.3.4 Les dépenses des transports collectifs urbains	98
CHAPITRE 5 : L'activité des transports de voyageurs	103
5.1 La production des sous-branches de transport de voyageurs	103
5.2 L'activité des transports de voyageurs mesurée en unités physi- ques.....	109
5.2.1 Les sources utilisées.....	110
5.2.2 Les trafics des principaux modes.....	111
5.2.3 Les trafics interurbains	114
5.2.4 Les trafics urbains et périurbains.....	118
CHAPITRE 6 : L'activité des transports de marchandises	121
6.1 La production des sous-branches de transport de marchandises ...	121
6.2 La production des transports de marchandises mesurée en unités physiques	127
6.2.1 Les sources disponibles.....	127
6.2.2 Le tonnage chargé	130
6.2.3 Le tonnage kilométrique	134
6.2.4 Les distances de transport	136
Conclusion	139
Table des graphiques	141
Table des tableaux	145

Les comptes des transports de la Nation fournissent annuellement une synthèse, structurée par les concepts de la comptabilité nationale, de toutes les informations dont le service économique et statistique du ministère chargé des Transports dispose. Document très précieux, il procède à des analyses du fonctionnement des transports, mais en se plaçant principalement d'un point de vue conjoncturel.

Cet ouvrage, reposant sur les comptes relatifs aux années 1980-1996, met en lumière les indicateurs structurels et les évolutions de moyen et de long terme qu'a subi le système des transports au cours de ces années.

*
* *

Maurice BERNADET est professeur à l'Université Lumière-Lyon 2 et chercheur au Laboratoire d'économie des transports. Il dirige le DESS Transport et logistique industrielle et commerciale de cette université et enseigne également au département Gestion logistique et transport de l'IUT Lumière. Il est membre de la Commission des comptes des transports de la Nation. Il a publié en 1997 chez Economica un ouvrage consacré aux transports routiers (*Le transport routier de marchandises : fonctionnement et dysfonctionnements*).



ISBN 2-7178-3678-0

125 F