

39^{ème} rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

La commission des comptes des transports de la nation s'est réunie le 20 septembre 2002 sous la présidence de Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 2001.

Le rapport comprend 11 chapitres, un dossier et des annexes. Les thèmes abordés sont :

Chapitres :

- 1 - L'environnement économique*
- 2 - La branche "services de transport"*
- 3 - Les ménages et les transports*
- 4 - Les trafics et les transports*
- 5 - Les entreprises de transport*
- 6 - Les gestionnaires d'infrastructures*
- 7 - Les transferts de l'État et des collectivités locales*
- 8 - Les échanges extérieurs de biens et services de transport*
- 9 - Les données sociales*
- 10 - Les transports en Europe*
- 11 - Les nuisances générées par les transports*

Dossier :

Prix, coûts, investissements et conjoncture dans le secteur du transport routier de marchandises

La plupart des chapitres présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 2001) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Les estimations sont établies souvent à partir d'échantillons constants d'entreprises (année 2000 pour l'enquête annuelle d'entreprises) ou sur une partie du champ des transports (telles les statistiques UNEDIC qui ne concernent que les établissements de plus de dix salariés). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple des nombreuses créations d'entreprises).

Dans le rapport, les données sont généralement exprimées en milliards d'euros, de tonnes-kilomètres ou de voyageurs-kilomètres. Les évolutions sont exprimées en pourcentage à une décimale près. Compte-tenu des nombreuses incertitudes, cette précision est souvent artificielle. Dans les tableaux en annexe, les données des comptes nationaux sont exprimées en millions d'euros.

Le rapporteur de la commission des comptes des transports est Madame Sylvie Mabile.

Le secrétariat, assuré par Monsieur Pascal Squarcioni assisté de Mesdames Nathalie Augris, Agnès d'Autume, Nathalie Devillard et Jocelyne Hermilly et de Messieurs Philippe Huault et Bernard Korman, a coordonné les travaux et rédigé le rapport avec la collaboration de Monsieur Edouard Fabre, de l'Insee.

La réalisation du dossier a été assurée par Monsieur Alain Sauvart.

RÉSUMÉ

LES TRANSPORTS EN 2001

Dégradation de l'environnement économique

Le ralentissement de l'activité économique, amorcé en 2000 aux Etats Unis, s'est répercuté sur l'ensemble des pays industrialisés. En France, le PIB n'a progressé que de 1,8% en 2001 (en volume), ce qui marque un net ralentissement par rapport à l'an 2000 (+ 4,2%) mais reste légèrement supérieur à la moyenne des pays de l'OCDE, et de la zone euro en particulier (+1,5%). La croissance a été soutenue par la consommation des ménages, qui ont bénéficié d'une progression de leur pouvoir d'achat liée en partie à la baisse du prix du pétrole.

La production de la branche transport est restée stable

En 2001, la production de services de transport s'est stabilisée en volume (+ 0,2 %), rompant ainsi avec le rythme de croissance élevé des trois dernières années. Pour la première fois depuis 1993, sa croissance est inférieure à celle de l'ensemble des branches. Dans un contexte de contraction des échanges internationaux, on assiste à un fort recul des transports internationaux de marchandises et la demande de transport a été inégalement affectée selon les modes. On enregistre ainsi une baisse sensible des transports de marchandises ferroviaire, fluvial et aérien, et une progression limitée des transports routiers.

La création d'emplois s'est trouvée affectée par le ralentissement de l'activité. Le nombre de salariés des transports a progressé de 3% en moyenne sur l'année 2001 (plus de 4% en 2000, en équivalent temps plein) mais, entre décembre 2000 et décembre 2001, la progression n'est plus que de 2,3%. Néanmoins, la croissance de la valeur ajoutée de la branche transport dépasse 6 % en valeur, essentiellement imputable à la poursuite d'une sensible augmentation des prix en 2001.

Dépenses des ménages : forte progression des achats d'automobiles, et ralentissement des dépenses en transports collectifs. Au total, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages se maintient à un peu plus de 15%.

Après une pause en 2000, le marché de l'automobile paraît dynamique en 2001, avec une augmentation de 5,7% des immatriculations de voitures neuves (qui a profité surtout aux véhicules Diesel). Le volume de la consommation intérieure en transports a ainsi augmenté de 8,6 % en achats de véhicules mais de 1,2 % seulement en transport collectifs et en dépenses d'utilisation des véhicules. La croissance de ces dernières a été modérée par la baisse du prix des carburants, alors que la circulation automobile s'intensifiait. Le ralentissement des dépenses en services de transport collectif s'explique en partie par cette augmentation du trafic automobile. Les transports aériens constituent un cas particulier, avec un repli de 1,8 % dû au ralentissement économique, aux effets des attentats du 11 septembre et à la concurrence des nouvelles lignes de TGV.

Reprise de la circulation des voitures particulières

Le transport intérieur de voyageurs a été particulièrement dynamique en 2001, avec une croissance de 3,2 %. Les déplacements en voitures particulières ont progressé de 4 %, ce qui contraste avec la stabilité de l'année 2000. Cette progression accompagne le développement du parc automobile, notamment celui des véhicules Diesel, et la hausse du kilométrage moyen annuel par véhicule (+1,8 % pour les voitures particulières).

En contrepartie, l'activité des transports collectifs terrestres est plus modérée, voire en recul pour le transport aérien, avec une exception notable pour les transports par TGV (ouverture de la ligne Méditerranée en juin 2001).

Plus généralement, en Europe de l'Ouest, les premiers résultats disponibles indiquent en 2001 une tendance analogue au développement des transports en voitures particulières, avec un tassement des déplacements par voies ferrées et par autobus, et un net recul des transports aériens.

Quasi-stagnation des transports de marchandises

Le transport de marchandises est pratiquement stable en 2001, avec toutefois des évolutions différenciées selon les modes.

Mesurée en tonnes-kilomètres, la croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises s'est encore infléchie en 2001, passant de + 3,0 % en 2000 à + 0,6 %. Mais, contrairement à l'année précédente, cette inflexion concerne surtout le transport ferroviaire (- 9,0 %) et le transport fluvial (- 7,5 %). Le transport routier a en revanche progressé de 2,7 %,

malgré un repli prononcé du transport international. Enfin, le transport maritime est en repli, souffrant lui aussi du retournement conjoncturel international.

Les entreprises de transport routier améliorent leurs comptes

Les entreprises du transport routier de marchandises, qui avaient déjà répercuté en partie leurs augmentations de coûts sur leurs prix en 2000, ont poursuivi cette tendance à la hausse en 2001. Cependant, elles ont bénéficié en fin d'année d'un allègement de leurs consommations intermédiaires, grâce à la baisse des prix des carburants. Elles ont ainsi amélioré leur taux de marge de trois points, à 26 %. La production hors sous-traitance aurait augmenté de 6,5 %, la valeur ajoutée de 10 % (soit un peu plus que les frais de personnel : + 6 %), d'où la forte progression de l'excédent brut d'exploitation.

Les comptes de la SNCF font apparaître en 2001 un résultat net négatif de 134 millions d'euros, en très forte dégradation par rapport à l'exercice 2000. Les produits du trafic ont subi un fort ralentissement, malgré la mise en service du TGV Méditerranée au mois de juin. Ils ont souffert en particulier du conflit social du printemps. Les résultats sont aussi marqués par l'augmentation des consommations intermédiaires (péages d'infrastructures payés à RFF, charges externes,...). L'excédent brut d'exploitation a ainsi reculé de près de 40 %, à 664 millions d'euros.

Dans le secteur aérien, les compagnies résidentes ont souffert d'un contexte international difficile. La production a reculé de 1,5 % et l'excédent brut d'exploitation de 145 millions d'euros (à 340 millions d'euros). Le taux de marge passe ainsi de 11 % à moins de 8 %. Néanmoins, les performances d'Air France sont relativement favorables, comparativement à l'ensemble des autres compagnies.

Progression de l'emploi ralentie dans le secteur des transports

Le nombre de salariés des transports a progressé de 2,3 % en 2001, soit moins que l'année précédente (+ 4,9 %, de décembre à décembre). Il a, en particulier, fortement diminué dans les entreprises privées du transport aérien, et sa progression marque le pas en fin d'année dans l'ensemble des secteurs, sauf dans le transport routier de voyageurs et à la RATP. On assiste corrélativement à un retournement du marché du travail, avec un nombre de demandeurs d'emplois ayant déjà travaillé dans le secteur des transports en hausse de 11,7 %. Le taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté moins rapidement dans les transports que dans le reste de l'économie (3,5 % contre 4,1 %).

Situation contrastée des gestionnaires d'infrastructures.

L'activité de la plupart des gestionnaires d'infrastructure s'est maintenue en 2001, à l'exception de celle des aéroports parisiens, particulièrement affectée à la suite des événements du 11 septembre. Les investissements des ports maritimes et des aéroports parisiens continuent de croître, mais ceux des autres gestionnaires d'infrastructures diminuent dans l'ensemble, particulièrement pour le réseau ferré avec l'achèvement des travaux de la LGV Méditerranée.

Au total, l'endettement à moyen et long terme s'est accru, à des degrés divers, pour l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures.

Augmentation des dépenses des administrations consacrées aux transports, mais baisse des recettes

Les recettes des administrations publiques liées aux transports ont diminué pour la deuxième année consécutive (suppression de la vignette automobile en 2000, baisse de la TIPP en 2001), à 29,2 milliards d'euros, hors versement transport. Parallèlement, les administrations centrales ont consacré 15,1 milliards d'euros aux transports en 2001 (en augmentation de 3,8 %). Les collectivités locales avaient dépensé pour leur part 22,3 milliards d'euros pour les transports en 2000 (+ 7,4 %), presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.

Poursuite de la baisse des émissions de gaz polluants par les transports

La baisse tendancielle des émissions polluantes par les véhicules automobiles, due à la mise sur le marché de nouveaux types de carburants et à l'augmentation progressive de la part du parc équipé de pots catalytiques, s'est poursuivie en 2000.

Résultats mitigés pour la sécurité routière

Le nombre d'accidents a diminué de 3,7 % en 2001, malgré l'intensification de la circulation routière. En revanche, le nombre de tués est en augmentation de 1,0 % (7 720). Cette évolution défavorable du nombre des tués contraste avec l'amélioration observée depuis 1976.

Chapitre 1

L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

Le ralentissement de l'activité économique aux Etats-Unis, amorcé dès la mi-2000, s'est poursuivi en 2001, jusqu'à laisser place à un recul au troisième trimestre. Ce retournement conjoncturel s'est répercuté sur l'ensemble des pays industrialisés, qui ont plus ou moins résisté en fonction de leurs spécificités économiques. Le commerce mondial a connu une baisse d'une ampleur sans précédent au cours de ces vingt dernières années, affectant la demande extérieure et perturbant la demande intérieure des économies.

La zone euro n'a pas échappé à cette vague de repli des activités économiques et, à son tour, elle a connu une baisse de son activité au quatrième trimestre. La France, malgré une fin d'année médiocre (diminution de 0,4 % du PIB entre le troisième et le quatrième trimestre 2001) et une évolution contrastée des branches d'activité, a toutefois mieux résisté que l'ensemble de ses partenaires européens, principalement grâce à une forte croissance de la consommation des ménages, permise par un pouvoir d'achat en hausse.

2001 : UNE ANNEE DE RALENTISSEMENT POUR L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET LE COMMERCE MONDIAL

TABEAU 1.1
Croissance du PIB des principaux pays de
l'OCDE
(en %, moyennes trimestrielles et annuelles
en volume, aux prix 1995)

Aux Etats-Unis, les anticipations des profits des entreprises appartenant au secteur des nouvelles technologies ont été brusquement révisées à la baisse, à la fin de l'été 2000. Cela a eu pour conséquence, dans un premier temps, de réduire les sources de financement externe des entreprises concernées. Face à des profits en diminution et à une capacité d'autofinancement réduite, elles sont alors entrées dans une phase de réduction de leurs investissements. En réalité, ces événements n'ont été que le facteur déclenchant d'une crise, amplifiée par l'existence d'une suraccumulation du capital, perdurant depuis plusieurs années. Ainsi, cette réduction de la demande d'investissement, accompagnée d'un fort déstockage et d'une baisse de la croissance de l'emploi, a conduit à une diminution des importations américaines et, in fine, à un ralentissement de l'activité économique. Au troisième trimestre 2001, celle-ci a reculé de 0,3 % (- 1,2 % en rythme annualisé).

	2000	2001	T1	T2	T3	T4
OCDE*	3,6	1,1				
Etats-Unis	4,1	1,2	0,3	0,1	-0,3	0,4
Japon	2,2	-0,5	1,0	-1,2	-0,6	-1,2
Royaume Uni	3,0	2,2	0,6	0,5	0,4	0,0
Zone euro	3,5	1,5	0,5	0,0	0,1	-0,3
Allemagne	3,0	0,7	0,4	0,0	-0,2	-0,3
Espagne	4,1	2,8	0,8	0,4	0,9	0,2
France**	4,2	1,8	0,3	-0,1	0,4	-0,4
Italie	2,5	1,9	0,9	0,4	0,6	0,2
Pays Bas	3,5	0,9	0,2	0,4	0,3	0,1

Source : Insee, Note de conjoncture, Juin 2002
Direction de la prévision, Point de conjoncture
internationale, juin 2002

(*) : Etats-Unis, Canada, Japon et Union Européenne

(**) : source, Insee, Comptes trimestriels, juillet 2002

La diminution de la demande d'importations s'est répercutée sur les autres économies mondiales et particulièrement sur celles qui ont de forts échanges avec les Etats-Unis. Ainsi, les autres pays de l'Association de libre échange nord-américain (Canada et Mexique) ont été les premiers touchés, tout comme les petits pays ou les zones économiques d'Asie spécialisées dans les secteurs des nouvelles technologies de l'information (Taiwan, Hongkong et Singapour) et pour lesquelles le premier importateur sont les Etats-Unis.

Le Japon, qui se trouvait déjà dans une situation délicate depuis plusieurs années, a également été affecté par le ralentissement de l'activité américaine. Même s'il a connu un début d'année 2001 relativement satisfaisant, ses niveaux d'investissement et de consommation n'ont pas été suffisants pour l'empêcher de connaître une nouvelle dépression dès le deuxième trimestre avec un recul important du PIB en fin d'année (- 1,2 %, en moyenne trimestrielle, au quatrième trimestre).

Le repli des importations américaines a également eu des conséquences sur l'économie de la zone euro. Ainsi, pour la première fois depuis plus de vingt ans, la demande adressée à ces pays a reculé pendant quatre trimestres consécutifs, passant d'une croissance de plus de 15 % en glissement annuel à un recul de plus de 5 %. Les entreprises ont donc eu un comportement de déstockage massif et, dans un climat d'incertitude, ont stoppé ou reporté leurs projets d'investissement. Malgré un niveau de consommation des ménages contribuant pour environ un point à l'évolution du PIB, l'activité n'a progressé, en 2001, que de 1,5 %, en moyenne annuelle, contre 3,5% en 2000. Le rythme de croissance a diminué au cours de l'année 2001. Cependant, la baisse s'est accentuée au quatrième trimestre, puisque le taux de croissance est devenu négatif (- 0,3%). Ce recul de l'activité, en fin d'année, s'est manifesté dans la plupart des économies de la zone.

TABEAU 1.2
Evolution des principaux agrégats dans la zone euro

(en %, variations annuelles et trimestrielles en volume, aux prix 95)

	2000	2001	T1	T2	T3	T4
PIB	3,5	1,5	0,5	0,0	0,1	-0,3
Importations	10,9	0,8	-1,9	-0,3	-1,4	-1,3
Demande intérieure	3,0	0,8	-0,1	0,2	-0,2	-0,3
-Conso.des ménages	2,5	1,7	1,0	0,4	0,1	-0,1
-Consommation des APU	1,9	2,2	0,8	0,4	0,2	0,5
-FBCF totale	4,7	-0,5	-0,4	-0,7	-0,6	-0,5
Contributions des stocks	0,1	-5,0	-0,7	0,1	-0,2	-0,2
Exportations	12,2	2,5	-0,2	-0,8	-0,5	-1,3

Source : Direction de la Prévision ;
Point de conjoncture internationale, juin 2002

Parallèlement à cette dégradation, la zone euro a connu des tensions inflationnistes. En effet, à la suite d'une hausse exceptionnelle des prix alimentaires, due aux crises sanitaires et aux mauvaises conditions météorologiques, ainsi qu'à des hausses ponctuelles des prix du pétrole (notamment en mai), l'inflation a progressé en moyenne annuelle de 1,6 %, atteignant un maximum avec + 3,4 % en avril et mai 2001, en glissement annuel. Au deuxième semestre, elle s'est légèrement repliée, mais ces tensions inflationnistes ont tout de même, globalement sur l'ensemble de l'année, rogné le pouvoir d'achat des ménages. En réalité, si la consommation des ménages a pu résister, c'est qu'elle a été soutenue par des politiques d'allégements fiscaux dans la plupart des pays européens.

Toutefois, les pays de la zone euro ont été inégalement sensibles à la récession américaine. Ainsi, l'Allemagne, pays le plus engagé sur le plan commercial avec les Etats-Unis, est entrée en récession au second semestre 2001 (- 0,2 % au troisième trimestre et - 0,3 % au quatrième). Malgré une consommation des ménages stimulée par des allégements fiscaux, l'Allemagne a connu une remontée du chômage et une reprise de l'inflation.

Le Royaume-Uni a mieux résisté que la plupart des grands pays industrialisés : + 2,2 % de croissance en moyenne pour 2001. Malgré ses liens commerciaux importants avec les Etats-Unis, la récession d'outre-Atlantique a eu un impact limité sur la croissance britannique, grâce notamment au dynamisme de la consommation des ménages. De plus, la structure tertiaire de l'économie britannique explique également sa moindre sensibilité aux variations du secteur industriel. Cependant, l'économie britannique a stagné au quatrième trimestre, victime, entre autres, du niveau très élevé de sa monnaie, qui la pénalise dans ses échanges avec l'extérieur.

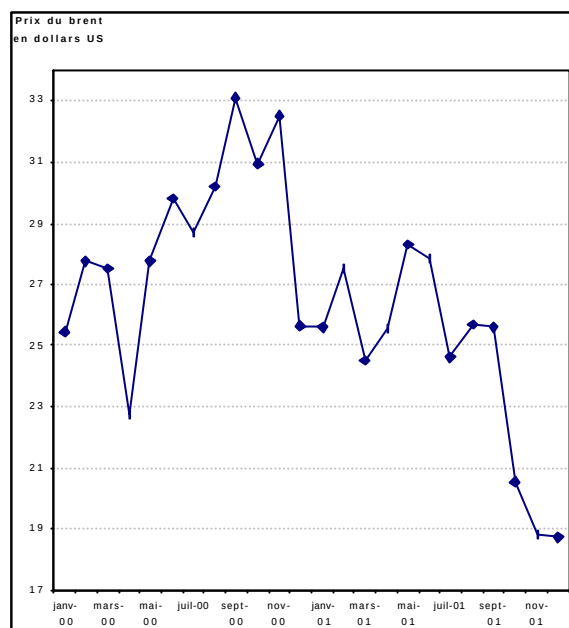
Enfin, certains pays, comme la Chine, l'Inde ou la Russie, ont été moins concernés par le repli de l'activité mondiale. Moins présents, en effet, dans le domaine des nouvelles technologies et moins ouverts en matière de commerce international, le repli des échanges mondiaux n'a eu que très peu d'impact sur leur économie. L'économie russe a pu résister, en outre, grâce au niveau élevé des cours du pétrole au premier semestre 2001, ce qui a permis une évolution favorable des termes de l'échange pour ce pays exportateur.

La fin de l'année 2001 a été marquée par une nouvelle dégradation de la confiance et des anticipations des agents économiques mondiaux.

Dans un environnement général de repli de la demande extérieure et des investissements, les événements du 11 septembre ont de nouveau dégradé les anticipations, et entraîné une baisse ponctuelle de la confiance des entreprises et des ménages américains. Les Etats-Unis ont poursuivi leur politique budgétaire de soutien à l'économie, de façon à essayer de limiter les effets négatifs de cette dégradation de climat de fin d'année. Les dépenses budgétaires américaines ont augmenté de 2,2 % au quatrième trimestre 2001. Parallèlement, on a assisté à un assouplissement monétaire, qui avait débuté dès le début de l'année mais qui s'est accéléré après les attentats. La banque fédérale américaine a ainsi baissé son taux directeur de 5,5 % à 1,75 % en l'espace d'un an. Les ménages américains ont pu ainsi augmenter leur niveau de consommation de +1,5 % au cours du dernier trimestre. Ces mesures ont permis aux Etats-Unis de renouer avec la croissance au dernier trimestre 2001 (+ 0,4 % en moyenne trimestrielle) et d'atteindre une croissance annuelle moyenne de + 1,2 % en 2001. Sans ces dépenses publiques, on estime que le PIB américain aurait de nouveau baissé de 0,1 %, au cours du dernier trimestre.

GRAPHIQUE 1.1

Evolution du prix du Brent entre janvier 2000 et décembre 2001 (en dollar US par baril)



Source : Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie, juillet 2002.

En outre, dans un contexte plutôt de baisse des prix depuis le début de l'année 2001, le marché pétrolier s'est retrouvé déstabilisé, surtout immédiatement après les attentats. Le prix du baril a alors chuté de près de 30 %.

Malgré les effets positifs, surtout à partir du second semestre, de la baisse du prix du pétrole sur la consommation des ménages et sur la production industrielle, le climat général d'inquiétude, qui s'est propagé à partir de la mi-septembre, a amplifié la décélération de l'activité économique du monde industrialisé et en particulier de la zone euro. Toutes ces incertitudes semblent avoir retardé la reprise américaine et par conséquent celle de la zone euro, sans toutefois les remettre en question.

L'ECONOMIE FRANCAISE

En 2001, l'économie française a globalement mieux résisté que le reste de la zone euro

En 2001, la croissance a été légèrement plus soutenue en France que dans le reste de la zone euro (+1,8 %, contre 1,5 % en moyenne annuelle). Ainsi, malgré une rupture dans son cycle de croissance, l'économie française a mieux résisté au retournement de la conjoncture internationale, essentiellement grâce au dynamisme de la consommation des ménages. Toutefois, le dernier trimestre 2001 s'est révélé décevant puisque le PIB a diminué de 0,4 % et que certains éléments de la demande ont connu un recul conséquent (- 2,6 % pour les exportations). La dégradation de l'environnement international a ainsi davantage pesé sur l'économie française au second semestre qu'au premier.

En moyenne annuelle, aux prix 1995, le rythme de croissance de la consommation des ménages français s'élève à 2,7 % en 2001, en volume, soit un niveau

proche de celui de l'année précédente. Dans l'ensemble des pays de la zone euro, le rythme de croissance de la consommation des ménages a sensiblement ralenti, s'établissant à 1,7 %, en retrait de 0,9 point par rapport à l'année 2000. La consommation finale demeure ainsi le principal moteur de la croissance française dans ce contexte général de ralentissement de l'activité mondiale. Elle a contribué pour environ un point à l'évolution du PIB.

Ce maintien de l'augmentation de la consommation des ménages a été permis par la forte progression de leur pouvoir d'achat (+ 3,5 % en moyenne annuelle). Certes, la dégradation du marché du travail, à partir du printemps, a eu pour conséquence le ralentissement de la masse salariale au deuxième semestre. Les revenus de la propriété ont également connu un infléchissement sur cette même période. A l'inverse, les prestations sociales ont davantage progressé sur la deuxième partie de l'année. En outre, les prélèvements obligatoires ont décéléré fortement, à partir de juillet 2001. Ces évolutions contrastées ont contribué à faire progresser le pouvoir d'achat des Français au même rythme annuel qu'en 2000. Cette hausse semblable masque pourtant des

TABLEAU 1.3

Equilibre Ressources Emplois en volume*

	2000	2001	2001				2000	2001
			T1	T2	T3	T4		
	en %, en moyenne annuelle, aux prix 95		en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 95 données cvs-cjo				en %, en moyenne annuelle, aux prix de l'année précédente	
PIB	4,2	1,8	0,3	-0,1	0,4	-0,4	3,8	1,8
Importations	15,0	0,7	-2,1	-1,6	-0,9	-3,3	14,3	0,1
Demande intérieure totale	4,3	1,6	-0,2	0,2	0,4	-0,6		
Dépenses de consommation des ménages	2,9	2,7	1,1	0,3	0,9	0,3	2,5	2,6
Dépenses de consommation des APU	2,9	2,4	0,3	0,4	0,9	0,3	2,7	2,5
FBCF Totale	8,3	2,6	-0,4	-0,1	0,3	0,3	7,7	2,3
FBCF des SNFet des EI	8,9	3,3	-1,3	0,4	0,1	0,5	8,2	2,9
FBCF des ménages (hors EI)	4,1	-0,8	0,2	-1,3	0,3	-0,1	4,1	-0,8
FBCF des APU	11,1	5,9	2,4	-0,4	1,3	0,1	10,2	5,3
Exportations	13,6	1,4	-0,3	-2,4	-0,8	-2,6	12,7	0,5
Contribution								
Demande intérieure hors stocks	3,8	2,6	0,6	0,3	0,8	0,3	3,5	2,5
Variations de stocks	0,4	-1,0	-0,8	0,0	-0,3	-0,9	0,4	-0,8
Commerce extérieur	-0,1	0,2	0,5	-0,3	0,0	0,2	-0,1	0,1

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, juillet 2002
Insee, Comptes de la Nation 2001

* Les comptes annuels et les comptes trimestriels sont évalués à prix courants et en volume. L'évaluation en volume se fait aux prix 95 pour les comptes trimestriels, aux prix de l'année précédente pour les comptes annuels. Les comptes trimestriels sont corrigés de la saisonnalité et des jours ouvrables. Le corps de ce rapport, à partir du chapitre 2, se place dans le cadre des comptes annuels, avec un contenu de la branche « transport » adapté au champ d'investigation de la CCTN (non prise en compte en particulier des agences de voyages).

TABLEAU 1.4
Evolution des revenus des ménages et de leur pouvoir d'achat

	2000	2001	2001				2000	2001
			T 1	T 2	T 3	T 4		
	en %, en moyenne annuelle, aux prix 95		en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 95, données cjo -cvs				en %, en moyenne annuelle, aux prix de l'année précédente	
Revenus primaires								
- Salaires bruts	5,4	5,4	1,4	1,2	1,0	1,1	3,8	3,7
- EBE des EI	4,6	3,9	1,1	0,6	0,7	0,8	2,9	2,3
- Rev de la propriété	7,1	5,3	1,7	1,0	0,5	-0,1	n.d	n.d
Prestations sociales	2,2	3,6	0,9	1,2	1,2	0,8	0,6	1,9
P relèvements sociaux et fiscaux	5,4	3,5	7,4	2,6	-3,0	-0,9	n.d	n.d
Revenu disponible brut	4,3	4,9	-0,2	0,7	2,0	1,3	2,8	3,3
Prix de la consommation	1,2	1,4	0,0	0,9	0,3	0,0	1,5	1,6
Pouvoir d'achat	3,1	3,5	-0,2	-0,2	1,7	1,3	2,8	3,3

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, juillet 2002
Insee, Comptes de la Nation 2001

profils infra-annuels distincts (+ 3,3% en glissement annuel en 2001, après 2,8 % en 2000). En 2001, le pouvoir d'achat a donc progressé plus rapidement en fin d'année. Le ralentissement de l'inflation au second semestre a renforcé ce profil infra-annuel. La confiance des ménages s'est altérée à la suite de la dégradation du climat économique général et du choc lié aux événements du 11 septembre. La très faible augmentation de la consommation finale pour le dernier trimestre 2001 reflète ainsi les inquiétudes qu'ont eues les agents économiques en cette fin d'année, et ce, bien que leur pouvoir d'achat ait été en progression. La consommation des ménages reste, malgré cela, la seule composante de la demande à avoir progressé presque aussi fortement en 2001 qu'en 2000.

En 2001, en revanche, l'investissement a connu un réel ralentissement, qui a pesé sur la croissance française. En effet, après deux années consécutives de forte hausse (+ 8,3 % en 1999 et en 2000), la progression de la formation brute de capital fixe (FBCF) n'a atteint que 2,6 % en 2001, avec une diminution de l'achat de logements par les ménages (- 0,8 %). La FBCF des entreprises s'est accrue de 3,3 % par rapport à l'année précédente, mais ce taux reste faible comparé à ceux de 1999 et 2000 (respectivement, + 8,7 % et + 8,9 %). Malgré des politiques monétaires favorables au financement externe, les entrepreneurs français ont préféré réduire ou différer leurs investissements dans ce contexte mondial déprimé. De plus, le repli de la demande extérieure et le regain d'inquiétudes, à la suite des événements du 11 septembre, n'ont pas encouragé

les dépenses d'investissement. Les entrepreneurs ont aussi préféré déstocker, et ce, dès le début de l'année 2001.

En moyenne, le déstockage a contribué négativement, pour un point, à la croissance annuelle du PIB, et a pesé à la fois sur la production et sur une partie des importations de la France. A la fin de l'année 2001, les stocks des entreprises étaient au plus bas, ce qui laissait espérer que leur reconstitution soutiendrait une reprise à venir.

Les évolutions des échanges extérieurs de la France ont été en phase avec les mouvements enregistrés dans le reste de la zone euro et dans le reste du monde. Après une croissance exceptionnelle en 2000, les échanges extérieurs français se sont très fortement contractés. Ainsi, aux prix 1995, les importations n'ont augmenté que de 0,7 % en volume (contre une hausse de 15,0 % en moyenne sur 2000) et les exportations de 1,4 % (contre 13,6 % en 2000). Le quatrième trimestre a été particulièrement médiocre, reflétant ainsi les conséquences négatives du contexte international sur les échanges : recul d'une part de 3,3 % des importations en volume et, d'autre part, de 2,6 % des exportations françaises. Toutefois, malgré ces évolutions, la situation reste favorable à la France et le commerce extérieur a contribué positivement à l'évolution de son PIB, pour 0,2 point. Dans le même temps, l'ensemble de la zone euro connaissait les mêmes mouvements de recul : l'arrêt brutal, en 2001, de la croissance des importations et des exportations a lourdement pesé sur les transports internationaux.

LES ACTIVITES SECTORIELLES

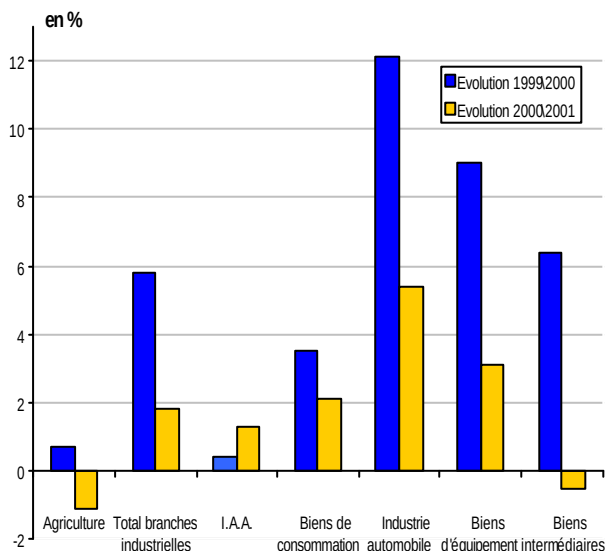
Un ralentissement général, mais inégal, de l'activité des différentes branches

En 2001, la plupart des activités françaises ont connu un ralentissement. Comme l'année précédente, les activités de production de biens, qui sont celles qui génèrent le plus de transport, ont eu une progression plus faible que celle des activités axées sur la prestation de services. Ainsi, la production des branches industrielles n'a progressé que de 1,8 % en moyenne annuelle, contre 2,3 % pour la production de services. En outre, le repli est davantage marqué pour la production de biens (le rythme de progression a diminué de 4 points en moyenne sur l'année) que pour la production de services (recul de 2,2 points). Enfin, à l'image de l'évolution de l'économie française, le quatrième trimestre a été particulièrement décevant, notamment pour les branches industrielles, qui ont vu globalement leur production diminuer de 1,4 % par rapport au troisième trimestre.

GRAPHIQUE 1.2

Evolution annuelle moyenne de la production de biens

en volume, aux prix 1995, données cjo-cvs, en %



Source : Insee, Comptes trimestriels, juillet 2002

Ce ralentissement de la production de biens concerne principalement les branches manufacturières, qui accusent le plus fort repli : le rythme de progression a reculé de plus de cinq points entre 2000 et 2001 et la production a diminué de 1,9 % au dernier trimestre 2001.

Cette situation est, en particulier, imputable au très fort recul de l'activité de la branche des biens intermédiaires. Après une progression de 6,4 % en 2000, elle a diminué de 0,5 % en moyenne sur 2001, avec une dégradation de la situation de la branche des composants électriques et électroniques, liée au retournement de la conjoncture internationale. Les produits de l'industrie textile ont également pesé dans cette évolution défavorable. La branche des biens intermédiaires a enregistré son plus fort recul au quatrième trimestre (- 3,2 % en moyenne par rapport au troisième trimestre).

Parallèlement, la production de biens d'équipement n'a augmenté que de 3,1 %, contre 9,0 % en 2000, en moyenne annuelle. La fin de l'année s'est révélée assez médiocre (- 0,4 % en moyenne trimestrielle), à l'image de la situation de l'économie française. La production des biens de consommation n'a pas échappé à un ralentissement en 2001, toutefois dans une proportion moindre que pour l'ensemble des activités manufacturières. La branche automobile, quant à elle, est restée particulièrement dynamique. Sa production, malgré un ralentissement en fin d'année, a augmenté de 5,4 % en moyenne sur l'année. Ces évolutions sont dues au dynamisme de la consommation des ménages et aux gains à l'exportation.

La production de l'industrie agro-alimentaire a, en revanche, connu une légère reprise (+ 1,3 % d'augmentation en 2001, contre +0,4 % en 2000). Les conséquences de la « crise de la vache folle » ont été moins prononcées en 2001 qu'en 2000, du fait des contrôles systématiques mis en place, ce qui a permis de redonner confiance au consommateur. Après une année difficile pour l'industrie agro-alimentaire, l'activité semble donc se redresser.

L'activité de construction, grande consommatrice de transport, a décéléré. Ce repli de la croissance s'explique à la fois par l'atténuation des conséquences des événements exceptionnels passés (réparations des dégâts des tempêtes de décembre 1999, impact de l'entrée en vigueur de la baisse du taux de TVA sur les travaux d'entretien et d'amélioration du logement...) et aussi par une diminution de l'investissement locatif des ménages (fin des effets du dispositif PériSSol). D'autre part, la formation brute de capital fixe en construction a fortement ralenti, voire régressé certains trimestres, ce qui a pesé négativement sur les activités liées à la construction.

Ainsi, le ralentissement des activités fortes consommatrices de services de transports a eu également des répercussions sur la production de cette branche : en 2001 elle a pratiquement stagné

en volume (+ 0,2 %) après avoir connu durant trois années consécutives des rythmes de croissance particulièrement soutenus, en moyenne annuelle de l'ordre de 5 %.

L'année 2001 se caractérise également par une inflexion générale du rythme de croissance de la valeur ajoutée créée. La plupart des branches, y compris les plus dynamiques, n'ont pas été épargnées par le phénomène. Certaines toutefois, comme l'automobile, « tirent leur épingle du jeu » : la progression de la valeur ajoutée dégagée s'y est accrue de 6,6%, augmentation certes inférieure à celle de l'année précédente (+ 9,8 %), mais tout de même confortable.

D'autres branches, en revanche, ont vu leur valeur ajoutée en volume reculer : ainsi, après une progression de 5,4 % en 2000, la richesse dégagée

par la production de biens intermédiaires a diminué de 0,1% et celle de l'agriculture de 0,7 %. La valeur ajoutée dégagée par les activités de transport en 2001 a augmenté en valeur de plus de 6 %. Toutefois, cette hausse s'explique uniquement par l'augmentation des prix, car la valeur ajoutée créée a stagné en volume.

Ainsi les branches non industrielles ont-elles connu un ralentissement dans la progression de leur valeur ajoutée, mais moins marqué que dans l'industrie (+1,9 % de croissance de valeur ajoutée créée, contre 1,6 % par les activités industrielles).

Cette inflexion en matière de création de richesses n'a donc pas favorisé la formation brute de capital fixe des entreprises, dans un contexte économique déjà peu enclin à l'investissement, principalement par manque d'anticipations positives de la demande future.

TABLEAU 1.5
Evolution de la valeur ajoutée en volume, en %

	2000	2001	2000	2001
	en %, en moyenne annuelle, aux prix 1995		en %, en moyenne annuelle, aux prix de l'année précédente	
Branches				
Agriculture	-0,7	-0,7	-0,8	-0,6
I.A.A.	2,4	0,0	1,4	0,0
Branches manufacturières :	6,0	1,7	5,1	2,0
Biens de consommation	3,2	1,8	3,1	2,2
Industrie automobile	9,8	6,6	8,3	7,4
Biens d'équipement	8,0	2,8	5,7	3,6
Biens intermédiaires	5,4	-0,1	4,9	-0,2
Energie	0,4	2,5	-0,1	2,4
Total branches industrielles	4,9	1,6	3,9	1,8
Construction	6,9	0,6	6,8	0,7
Commerce	4,3	2,5	3,6	2,6
Transport	4,0	-0,1	3,7	-0,2
Activités financières	9,4	-1,0	9,0	-0,5
Activités immobilières	2,2	1,9	2,2	1,9
Services aux entreprises	6,2	3,2	5,6	3,0
Services aux particuliers	3,3	0,6	3,4	0,8
Education, santé	2,5	2,8	2,3	3,0
Administration	1,6	2,0	1,6	2,0
Total branches non industrielles	3,9	1,9	3,8	2,0
Total	4,1	1,8	3,7	1,9

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, juillet 2002
Insee, Comptes de la Nation 2001

L'ACTIVITE TOURISTIQUE

En matière de tourisme, l'année 2001 est relativement différente des années précédentes. En effet, secteur particulièrement sensible au contexte économique national mais également international, l'activité touristique a été confrontée d'une part à la récession économique mondiale et, d'autre part, à la montée d'un climat d'insécurité suite aux attentats aux Etats Unis à la fin de l'année. Certes, la France a continué de dégager un solde commercial largement excédentaire pour le secteur touristique, le nombre d'étrangers venant visiter la France a augmenté et le nombre de séjours effectués par les touristes français a progressé. Néanmoins, la situation du tourisme a été à l'image de l'économie mondiale et française.

En 2001, la progression du nombre de visiteurs étrangers en France a ainsi fortement ralenti, puisque, avec 76,5 millions de personnes concernées, l'accroissement n'a été que de 1,2 %, contre + 3,5 % en 2000 et + 4,3 % en 1999.

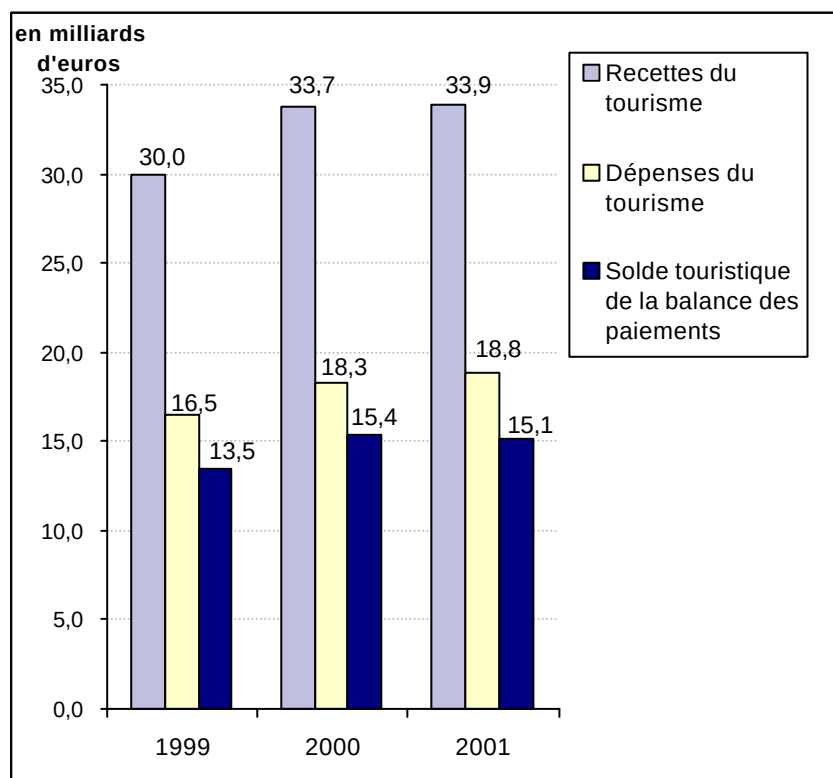
Le recul le plus spectaculaire concerne les touristes américains, dont le nombre a baissé de plus de 8 % en 2001, contrastant avec les fortes progressions de ces dernières années (+13,7 % en 2000). Plusieurs éléments sont à l'origine de cette défection. Le

ralentissement de l'activité économique aux Etats-Unis n'a pas été favorable au tourisme hors des frontières du territoire américain. En outre, l'apparition, au cours de l'année, d'une baisse de confiance dans le dollar s'est traduite par une appréciation de l'euro vis à vis de la monnaie américaine, rendant ainsi les destinations européennes financièrement moins attractives. Enfin, les attentats du 11 septembre ont amplifié la réticence à se déplacer loin et, de surcroît, en utilisant le transport aérien.

Les touristes japonais sont également venus moins nombreux visiter la France cette année (- 2,7 % en 2001 par rapport à 2000), principalement pour les mêmes raisons que celles évoquées pour les touristes américains.

La fréquentation touristique de la France par les Européens a, elle aussi, connu un ralentissement. Cependant, on constate des comportements très variables d'une nationalité à l'autre. Ainsi, les touristes originaires d'Europe du Nord ont privilégié la France en 2001 (+ 11 % de touristes finlandais, + 9,5 % de Danois), tout comme les Grecs (+ 9,7%) ou les Autrichiens (+ 9,3%). En revanche, certains pays ont « boudé » la destination française : les diminutions du nombre de touristes allemands ou italiens ont atteint respectivement - 0,7 % et - 2,3 % par rapport à l'année précédente.

GRAPHIQUE 1.3
Balance des paiements et tourisme



Source : calculs de la direction du tourisme, sur données Banque de France, avril 2002

Ainsi, globalement, la croissance du nombre de visiteurs étrangers est en repli. Parallèlement, la quantité de nuitées passées en France par ces mêmes touristes a reculé de presque 2 %. Toutefois, la France continue de dégager des excédents grâce à l'activité touristique. Malgré un très léger recul en 2001, le solde budgétaire affiche un excédent de plus de 15 milliards d'euros.

Les Français ont quant à eux effectué, en 2001, à l'occasion de déplacements comprenant au moins une nuitée en dehors du domicile, davantage de séjours qu'en 2000, avec une augmentation de + 1,9 %. Assez inattendue dans un contexte de ralentissement économique, cette augmentation du nombre de séjours est, entre autres, imputable à la hausse du nombre de voyages de courte durée (+ 2,3% contre 1,4 % pour les séjours de longue durée). Spécifique à la France, l'allongement de la durée du temps libre, depuis la mise en place progressive de l'aménagement et de la réduction du temps de travail, a manifestement incité les Français à partir plus souvent, mais moins loin et moins longtemps. Le nombre de nuitées touristiques passées en France par la population française, qui avait baissé de 8,2 % en 1999, puis de 1,1 % en 2000, connaît une très légère hausse cette année: + 0,6 %. Ces évolutions sont liées au contexte économique et politique précédemment cité mais elles s'expliquent également par des raisons techniques, comme la mise en circulation de nouvelles lignes à grande vitesse (TGV Méditerranée), qui favorise non seulement les déplacements dans la journée (non retracés ici) mais aussi les courts séjours.

Concernant le mode de transport utilisé, la voiture reste toujours le mode de déplacement privilégié pour effectuer un voyage, quels que soient les motifs du séjour (professionnel ou personnel) et sa durée, avec une part modale de 75,1 % pour les voyages personnels. Le train n'est choisi que dans 12,5% des cas.

Si l'on s'en tient aux voyages à plus de cent kilomètres du domicile, avec au moins une nuitée hors de celui-ci, les Français ont effectué en 2001 davantage de voyages qu'en 2000 (+ 0,9 %). Toutefois, le kilométrage parcouru au cours de ceux-ci a diminué globalement de 2,3 %. Le recul du kilométrage parcouru est plus net pour les voyages dont le motif est professionnel (- 11,6 %) que pour ceux dont le motif est personnel (-1,6 %).

On retrouve, concernant les voyages à longue distance, la tendance observée pour l'ensemble des voyages, mais de façon plus marquée : une recrudescence de l'utilisation de la voiture et du train (respectivement + 2,4 % et + 6,5 % en nombre de kilomètres parcourus) et un recul du nombre de voyages ainsi que des kilomètres parcourus en avion.

La diminution globale du nombre de kilomètres parcourus par les Français, lors de leurs voyages avec nuitées hors du domicile, reflète l'émergence de nouveaux comportements en matière de tourisme et d'utilisation des moyens de transport, mais aussi le développement des voyages à longue distance, effectués en une journée sans nuitée passée à l'extérieur du domicile, grâce à des moyens de transport rapides (en particulier des TGV).

TABLEAU 1.6 Evolution et répartition modale du nombre de voyages à longue distance et des kilomètres parcourus par les Français en 2001

	Evolution du nombre de voyages selon le mode de transport principal entre 2000 et 2001	Répartition modale du nombre de voyages, tous motifs confondus, en 2001	Evolution du nombre de kms parcourus selon le mode de transport principal entre 2000 et 2001	Répartition modale des kms parcourus lors de voyages, tous motifs confondus
Voiture	1,5%	70,4%	2,4%	45,6%
Train	6,7%	15,1%	6,5%	9,9%
Avion	-8,0%	8,9%	-8,1%	38,0%
Autocar	-10,0%	3,0%	-9,5%	3,7%
Autres	0,2%	2,6%	-10,6%	2,8%
Total	0,9%	100,0%	-2,3%	100,0%

Source : calculs de la direction du tourisme, sur données Banque de France, avril 2002

En matière de tourisme, un **voyage** est défini comme la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile, comprenant au moins une nuit passée hors du domicile. Les voyages à **longue distance** sont définis, par l'office statistique des communautés européennes, comme étant les déplacements aller-retour d'une personne, de plus de 100 kilomètres à vol d'oiseau de son domicile. La **durée** des voyages (et des séjours qu'ils comportent) est déterminée par le nombre de nuitées passées hors du domicile. Un **séjour** est défini comme le temps passé en un lieu fixe ou au cours d'un circuit comprenant au moins une nuit. Un séjour est dit « **court** » s'il est inférieur à quatre nuitées ; il est qualifié de « **long** » dans le cas contraire.

Chapitre 2

LA BRANCHE TRANSPORTS

En 2001, la production de la branche transport est restée stable (+ 0,2 % en volume). Les échanges extérieurs (importations plus exportations) ayant chuté de 4,1 %, cette stabilisation de la production est entièrement engendrée par le maintien de la demande intérieure (+ 0,3 %, soit : - 1,1 % pour les consommations intermédiaires, + 0,6 % pour les marges de transport¹ et + 1,3 % pour les consommations finales). Les emplois salariés ont progressé de 3,0% sur l'année (en équivalent temps-plein), soit un peu moins qu'au cours des trois années précédentes.

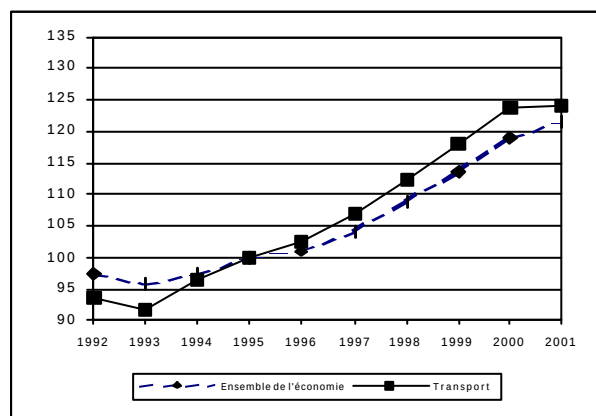
Quelques modes de transport ont connu une baisse sensible de leur activité : c'est le cas du transport ferroviaire de marchandises (- 8,2 %), du transport fluvial (- 6,6 %), du transport aérien de voyageurs (- 5,7 %), très marqué par les attentats du 11 septembre, et de la messagerie (- 5,4 %). La hausse du prix moyen des transports se poursuit en 2001 à un rythme très proche de celui qu'elle avait atteint en 2000 (+ 3,4 % après + 3,2 %).

L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

La production de services de transport

En 2001, la production de la branche transports a augmenté de 3,6 % en valeur (tableau 2.1), mais elle a pratiquement stagné en volume avec une progression de 0,2 %, rompant ainsi avec le rythme de croissance élevé des trois dernières années (+ 4,9 % en 2000, + 5,1 % en 1999 et + 5,0 % en 1998, l'année 1997 étant une année particulière du fait de l'impact

GRAPHIQUE 2.1
Production des branches aux prix de base
(en volume, aux prix 1995)



Source : Insee - DAEI/SES

La production de l'année 1997 a été révisée pour le graphique 2.1 (évolution hors effet de création de RFF)

1) Les marges de transport (voir annexe) représentent ici la demande intérieure des branches de l'économie en services de transport de marchandises (hors sous-traitance). Elles ne concernent pas les services de déménagement, de transport spatial, de manutention, d'entreposage et de gestion d'infrastructure. Elles correspondent à la consommation de services de transport pour compte d'autrui pour acheminer un produit du lieu de production au lieu de consommation.

TABEAU 2.1

Partage volume-prix de la production au prix de base (*) des branches du transport en 2000
(niveaux en millions d'euros)

	2000 niveau	évolution volume	évolution prix	évolution valeur	2001 niveau	2001 structure
Transport ferroviaire de voyageurs	5 864	2,5%	1,8%	4,4%	6 122	5,0%
Transport ferroviaire de marchandises	2 496	-8,2%	2,1%	-6,3%	2 339	1,9%
Transport urbain de voyageurs	6 901	1,8%	2,3%	4,2%	7 189	5,9%
Transport routier de voyageurs	3 404	1,9%	1,9%	3,9%	3 536	2,9%
Autres transports terrestres de voyageurs (**)	2 285	3,0%	3,4%	6,5%	2 434	2,0%
Transport routier de marchandises	30 817	1,5%	4,0%	5,6%	32 531	26,6%
Autres transports terrestres de marchandises (***)	1 494	0,0%	4,4%	4,4%	1 560	1,3%
Transport fluvial	409	-6,6%	11,3%	3,9%	425	0,3%
Transport maritime	5 209	7,5%	-1,5%	5,9%	5 516	4,5%
Transport aérien de voyageurs	12 436	-5,7%	5,4%	-0,6%	12 359	10,1%
Transport aérien de marchandises	1 638	-2,6%	1,9%	-0,7%	1 626	1,3%
Manutention	1 869	-0,5%	-5,6%	-6,1%	1 755	1,4%
Entreposage	5 020	1,0%	0,5%	1,5%	5 094	4,2%
Gestion d'infrastructure	17 457	2,4%	1,5%	3,9%	18 145	14,8%
Messagerie, fret express	7 949	-5,4%	9,1%	3,1%	8 197	6,7%
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	12 677	-0,3%	5,8%	5,5%	13 377	10,9%
Ensemble transports, dont :	117 925	0,2%	3,4%	3,6%	122 205	100,0%
Transport de voyageurs	31 321	-1,0%	3,5%	2,4%	32 088	26,3%
Transport de marchandises	41 632	1,4%	3,2%	4,6%	43 549	35,6%
Autres (****)	44 972	0,0%	3,6%	3,5%	46 568	38,1%

Source : Insee

(*) : Le prix de base est le prix perçu par le producteur (prix de vente - taxes sur la production + subventions sur la production)

(**) : Les autres transports terrestres de voyageurs représentent les transports de voyageurs par taxis ainsi que les téléphériques et remontées mécaniques.

(***) : Les autres transports terrestres de marchandises représentent le déménagement et le transport par conduites.

(****) : le poste "Autres" inclut la manutention, l'entreposage, la gestion d'infrastructure, la messagerie et les organisateurs de transport, ainsi que le transport spatial.

de la création de RFF sur la mesure de la production : tableau 2.2). Entre 1992 et 2001, la production de l'ensemble des branches a augmenté de 24,8 %, alors que celle de la branche transport a progressé de 39,3 %¹, hors effet de la création de Réseau ferré de France. Régulièrement supérieure, de 1,6 point en moyenne annuelle, sur la période de 1992 à 2000, la croissance des transports en 2001 est, pour la première fois depuis 1993, inférieure à celle de l'ensemble des branches (+ 2,2 % en volume), soit un écart de - 2 points (graphique 2.1).

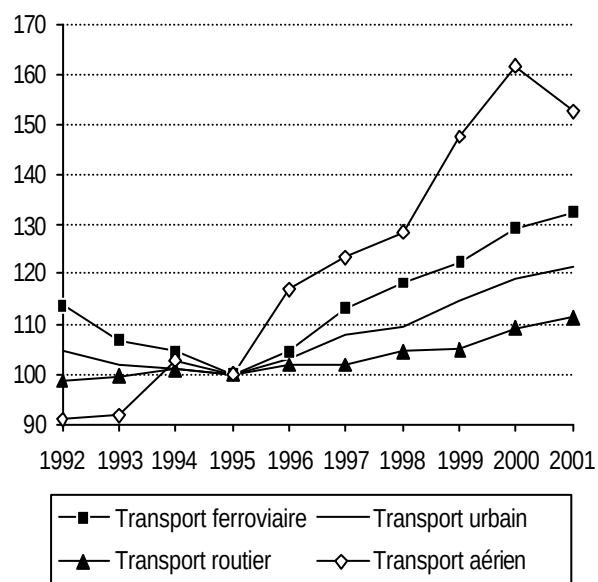
La production en 2001 se caractérise par deux faits essentiels : à l'exception de la gestion d'infrastructures, les activités de transport ont connu une croissance plus faible qu'en 2000, et les évolutions par mode sont très contrastées, avec de fortes et nombreuses baisses du volume d'activité (transport aérien, fluvial et transport ferroviaire de marchandises...).

Dans un contexte économique peu favorable, avec une aggravation de la conjoncture suite aux attentats survenus le 11 septembre aux États-Unis, une mauvaise année touristique (le solde touristique décroît de 2 %) et une baisse des prix des carburants incitant à une fréquentation moindre des transports collectifs, le transport de voyageurs dans son en-

GRAPHIQUE 2.2

Evolution des principaux modes de transports de voyageurs

(Production aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

(1) La création de RFF en 1997 explique la très forte croissance (+10,4 %) enregistrée dans les transports, créant ainsi une rupture de série. A structure comparable, l'augmentation de la production aurait été de 4,3 % en 1997.

semble a, pour la première fois depuis 1996, enregistré une baisse en volume (- 1 %, contre + 6% en 2000). Outre le repli inhabituel du transport aérien, presque toutes les activités ont connu une progression inférieure à celle de 2000.

Le transport ferroviaire de voyageurs a progressé de 2,5 %, ce qui correspond à la plus faible augmentation depuis 1996, alors que la croissance en 2000 était élevée (+ 5,7 %). Les conflits sociaux du printemps, à la SNCF, viennent s'ajouter au contexte défavorable qui explique ce ralentissement de la croissance. Le succès de la mise en service en juin du TGV Méditerranée a atténué cette tendance et

TABEAU 2.2

Evolution de la production par modes (%)

(Production aux prix de base, aux prix n-1)

	1997	1998	1999	2000	2001
Transport ferroviaire de voyageurs	8,2%	4,5%	3,3%	5,7%	2,5%
Transport ferroviaire de fret	-5,8%	-1,1%	9,8%	3,4%	-8,2%
Transport urbain de voyageurs	4,6%	1,6%	4,5%	4,3%	1,8%
Transport routier de voyageurs	-0,1%	2,5%	0,7%	3,9%	1,9%
Autres transports terrestres de voyageurs	3,4%	4,1%	5,2%	0,6%	3,0%
Transport routier de fret	4,0%	7,1%	2,4%	2,9%	1,5%
Autres transports terrestres de fret	4,2%	4,7%	5,9%	4,5%	0,0%
Transport fluvial	-2,1%	8,7%	6,9%	3,4%	-6,6%
Transport maritime	7,9%	2,1%	6,4%	20,6%	7,5%
Transport aérien de voyageurs	5,5%	4,1%	15,0%	9,7%	-5,7%
Transport aérien de fret	2,8%	0,5%	6,5%	9,3%	-2,6%
Autres	22,3%	5,6%	4,7%	3,6%	0,0%
dont Manutention	1,4%	5,1%	0,5%	6,3%	-0,5%
Entreposage	8,6%	5,8%	6,8%	6,5%	1,0%
Gestion d'infrastructure	61,5%	4,0%	5,6%	1,9%	2,4%
Messagerie fret express	0,8%	5,6%	3,5%	4,9%	-5,4%
Affrètement, organisation de transports internationaux et	7,8%	8,0%	4,1%	3,5%	-0,3%
Ensemble transports	10,4%	5,0%	5,1%	4,9%	0,2%
Ensemble de l'économie	3,0%	4,3%	4,5%	4,6%	2,2%

Source : Insee - DAEI/SES

(*) L'augmentation de 10,4 % de la production en 1997 retrace les modifications institutionnelles issues de la création de Réseau Ferré de France (RFF).

permis au réseau TGV de maintenir le rythme de croissance de l'année 2000.

Après deux années de hausse élevée (+ 4,3 % en 2000 et + 4,5 % en 1999), le transport urbain de voyageurs a progressé de 1,8 % en 2001, retrouvant un taux de croissance comparable à celui de 1998. Les mouvements sociaux, au sujet de l'âge de départ à la retraite ou de la sécurité, qui ont perduré toute l'année (surtout en province), et la baisse des prix des carburants qui a encouragé la reprise des déplacements en voiture particulière expliquent ce ralentissement. En outre, l'année 2001 n'a pas bénéficié de nouvelles offres tarifaires (telles que l'abonnement

Imagine'R et la carte intégrale), dont l'introduction avait dynamisé la fréquentation des transports urbains en 1999 et 2000.

Le transport routier de voyageurs a augmenté de 1,9 % en 2001, après une année de croissance élevée (+ 3,9 %).

Après deux années de très forte augmentation (+ 9,7 % en 2000 et + 15 % en 1999), la production du transport aérien de voyageurs a chuté de 5,7 % en 2001 : c'est le premier recul enregistré depuis 1991. Au niveau international, une mauvaise année touristique et les événements du 11 septembre, qui ont entraîné au cours du dernier trimestre de l'année un repli du trafic des passagers internationaux, expliquent cette forte inflexion de la croissance, qui s'était cependant légèrement amorcée au premier semestre 2001. Au plan national, deux phénomènes se sont ajoutés aux difficultés des compagnies aériennes. D'une part, les problèmes structurels d'Air Lib et les conflits sociaux qui les ont accompagnés ont engendré une contraction de l'offre. D'autre part, les compagnies aériennes ont dû faire face à la concur-

Le transport routier français de marchandises a progressé de 1,5 % en 2001.

La production de services de transport ferroviaire de marchandises a fortement diminué en 2001 (- 8,2 %) : les grèves du mois d'avril ont aggravé la situation comme pour le transport de voyageurs.

Après quelques années très favorables, de 1998 à 2000, la production du transport fluvial a reculé de 6,6 % en 2001, retournant à une situation plus tendancielle. Cette baisse s'explique principalement par celle de l'approvisionnement en combustibles des centrales thermiques (charbon et pétrole), particulièrement marquée en 2001. En effet, ces produits représentent une part importante du transport fluvial de marchandises. La baisse du transport des produits agricoles, suite à une mauvaise campagne céréalière, et celle des matériaux de construction ont également contribué à ce phénomène.

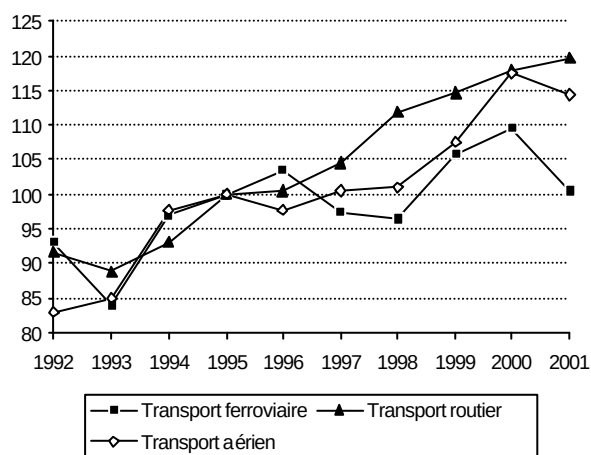
La production du transport maritime a progressé de 7,5 %, tirée par l'international (les prix ont baissé en 2001).

La production du transport aérien de marchandises a

GRAPHIQUE 2.3

Evolution des principaux modes de transports de marchandises

(Production aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

rence du ferroviaire avec l'ouverture de nouvelles lignes. Les sociétés du groupe d'Air France sont celles qui affichent les meilleurs résultats face à cette crise, y compris des hausses d'activité pour 2001.

La production de services de transport de marchandises a progressé de 1,4 % en 2001 (5,3% en 2000), année de fléchissement et d'incertitudes économiques, avec un net ralentissement des échanges internationaux. Les évolutions par mode sont contrastées.

TABEAU 2.3

Equilibre ressources-emplois des services de transports

(Evolution en volume aux prix n-1)

	1998	1999	2000	2001	2001 valeur
Production de la branche au prix de base	5,0%	5,1%	4,9%	0,2%	122 205
dont sous-traitance	3,0%	5,7%	4,3%	-0,2%	22 530
Produits fatals & Ventes résiduelles	2,1%	7,6%	8,6%	6,4%	284
Importation totale	11,6%	1,0%	17,3%	-3,8%	10 698
dont ajustement CAF/FAB	22,1%	-0,3%	25,2%	0,9%	-5 294
Impôts sur les produits	4,2%	5,3%	7,7%	1,2%	1 007
Subventions sur les produits	2,7%	5,6%	3,8%	2,4%	-6 370
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	6,3%	7,9%	4,8%	-1,1%	23 519
Marge de transport (y c. marge transitant par le commerce)	5,6%	3,6%	4,1%	0,6%	41 320
Consommation finale	4,0%	5,0%	4,7%	1,3%	23 069
Exportation totale	7,4%	2,0%	13,0%	-4,3%	12 092

Source : Insee - DAEI/SES

L'équilibre comptable se calcule à l'aide de la formule suivante :

Production de la branche au prix de base - sous-traitance + produits fatals et ventes résiduelles + importations - ajustement CAF/FAB + impôts sur les produits - subventions sur les produits = consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge) + marge de transport (y c. marge transitant par le commerce) + consommation finale + exportations.

La consommation intermédiaire est composée des déplacements professionnels ainsi que de certains services de transport de marchandises utilisés par les autres branches de l'économie (manutention, entreposage, gestion d'infrastructure, déménagement et transport spatial).

TABLEAU 2.4**Les taux de marge de transport par produits**
(en valeur, en %)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	2,7%	2,7%	2,8%	3,0%	3,3%	3,3%
Produits agroalimentaires	5,0%	5,1%	5,4%	5,6%	6,0%	6,3%
Biens de consommation	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	3,4%	3,5%
Biens automobiles	1,9%	1,9%	1,8%	1,6%	1,6%	1,5%
Biens d'équipement	2,2%	2,1%	2,0%	2,0%	2,0%	1,9%
Biens intermédiaires	3,8%	3,7%	3,7%	3,8%	3,7%	3,9%
dont : Produits minéraux	8,9%	9,0%	9,1%	9,2%	9,5%	9,6%
Produits textiles	2,4%	2,4%	2,4%	2,6%	2,7%	3,0%
Produits du bois et du papier	5,0%	5,0%	5,1%	5,2%	5,0%	5,5%
Produits chimiques - caoutchouc - matières plastiques	2,7%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Métallurgie-Transformation des métaux	3,5%	3,5%	3,4%	3,7%	3,6%	3,6%
Composants électriques et électroniques	2,6%	2,5%	2,5%	2,4%	2,2%	2,5%
Produits énergétiques	3,8%	3,8%	4,6%	4,2%	2,9%	3,0%

Source : Insee - DAEI/SES

Le taux de marge est égal au ratio marge de transport / ressources aux prix de base. Les ressources aux prix de base comprennent la production et les importations.

Lecture : en 2001, la valeur des dépenses de services de transport utilisés pour le transport de produits textiles équivalait à 3,0 % de la valeur des ressources en produits textiles.

baissé de 2,6 % en 2001, après deux années en forte hausse (+ 9,3 % en 2000, et + 6,5 % en 1999).

La production de services auxiliaires de transport a stagné en 2001, alors qu'elle était en hausse depuis 1994. La manutention a enregistré une faible baisse (- 0,5 %), l'entreposage a légèrement augmenté (+ 1 %), mais la messagerie et le fret express ont diminué pour la première fois depuis 1991, de 5,4 %. La gestion d'infrastructures a progressé de 2,4 %, rythme supérieur à celui de 2000 (+ 1,9 %). L'évolution est contrastée entre les services de péages autoroutiers, les services portuaires, dont les productions ont augmenté respectivement de 3,5 % et 3,0 %, et les services aéroportuaires, qui sont en

TABLEAU 2.5**Structure des marges par modes en 2001**
(en valeur, en %)

	Fer	TRM y.c. location	Conduites	Mer	Fluvial	Air	Aux.	Total
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	5,9	81,2	0,0	6,7	0,8	0,7	4,7	100
Produits agroalimentaires	5,4	74,2	0,0	1,9	0,0	0,5	17,9	100
Biens de consommation	5,1	69,4	0,0	1,0	0,0	1,1	23,5	100
Biens automobiles	5,1	70,4	0,0	2,5	0,0	2,4	19,6	100
Biens d'équipement	4,8	66,2	0,0	1,9	0,0	1,8	25,2	100
Biens intermédiaires	5,3	72,9	0,0	4,5	0,7	1,6	15,0	100
Produits énergétiques	4,6	62,6	15,8	13,5	1,8	0,1	1,8	100
Total	5,2	71,6	0,9	3,5	0,4	1,2	17,2	100

Source : Insee - DAEI/SES

Lecture : le transport par conduite représente 15,8 % des dépenses de services de transport de produits énergétiques.

repli de 2,9 %.

La demande en transport

En 2001, le volume de la demande en transport baisse de 0,3 %, alors que, l'année précédente, sa croissance était élevée (+ 5,4 %). Tous les postes de la demande de transport ont connu une croissance en volume inférieure à celle de 2000 (tableau 2.3). Les marges de transport de marchandises et la consommation finale des administrations publiques ont progressé de 0,6 % (contre 4,0 % en 2000), ce qui représente la plus petite augmentation depuis 1997.

La consommation finale des ménages a augmenté de 1,3 % (contre 4,7 % en 2000), soit la plus faible progression depuis 1996.

La consommation intermédiaire a chuté de 1,1 % en 2001, alors que le rythme de croissance était très soutenu depuis 1994, toujours supérieur à 4,5 %.

La demande extérieure, après une année 2000 en très forte hausse (+ 13 %), s'est repliée en 2001 (-4,3 %), ce qui correspond au plus mauvais résultat depuis 1993 : depuis cette date, les exportations de marchandises avaient toujours augmenté.

Les taux de marge de transport en valeur sont restés stables, à 3,4 %, en 2001 (tableau 2.4). On retrouve cette stabilité pour chacune des familles de produits. Les taux de marge les plus élevés concernent les produits agro-alimentaires (6,3 %), les produits du bois et du papier (5,5 %) et les minéraux (9,6 %). Les plus faibles correspondent aux biens d'équipement (1,9 %) et aux automobiles (1,5 %).

La structure des marges de transport par mode reflète, comme chaque année, le poids considérable du transport routier de marchandises, qui regroupe 71,6 % du total des marges. Les auxiliaires de transport, en deuxième position, représentent 17,2 % des marges, soit un point de plus qu'en 2000 (tableau 2.5).

D'une manière générale, le recours aux différents modes de transport diffère selon les produits :

- la filière automobile et celles des biens d'équipement et de consommation recourent relativement plus fréquemment aux auxiliaires de transport, et de manière moindre au transport routier.

- les transports de la branche «énergie» utilisent plus souvent les modes maritime, fluvial et par conduites, et relativement moins le transport routier et les auxiliaires.

- les transports de produits agricoles se font plus fréquemment par la route et par voie maritime. Ils utilisent en revanche moins les auxiliaires.

- les produits agro-alimentaires recourent plus souvent à la route.

TABLEAU 2.6
Valeur ajoutée par mode
(volume au prix n-1)

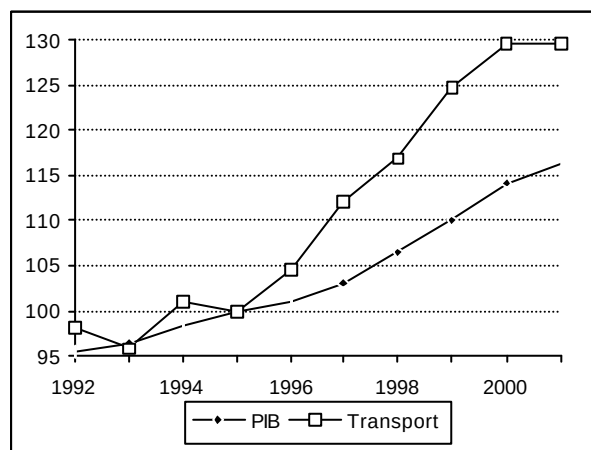
	1998	1999	2000	2001 estim	2000 Mln euros	2000 (%)
Ferroviaire	1,8%	4,0%	5,7%	-1,4%	5 798	11,2%
Transport terrestre de voyageurs	5,8%	3,2%	3,3%	1,3%	8 384	16,2%
Transport terrestre de marchandises	2,6%	0,9%	1,7%	0,7%	13 317	25,8%
Transport par eau	32,4%	13,2%	23,9%	5,7%	1 206	2,3%
Transport aérien	12,0%	11,1%	5,9%	-6,0%	4 887	9,5%
Autres postes de transport	1,8%	13,4%	3,2%	0,3%	18 079	35,0%
Total transport	4,3%	6,8%	3,8%	0,0%	51 671	100,0%

Source : Insee - DAEI/SES

LA VALEUR AJOUTEE DU TRANSPORT

La valeur ajoutée de la branche transport est estimée en 2001 à 55 milliards d'euros, soit une augmenta-

GRAPHIQUE 2.4
Valeur ajoutée de la branche et PIB
(Production aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

tion de plus de 6% en valeur, essentiellement imputable aux augmentations de prix. En effet, en volume, aux prix de l'année précédente, elle serait restée stable (tableau 2.6). Cette stagnation globale de la valeur ajoutée est due, pour une part, à un phénomène général de ralentissement qui touche tous les modes de transport.

Mais elle résulte également d'évolutions contrastées selon les modes : le transport ferroviaire et le transport aérien ont marqué une baisse sensible (respectivement - 1,4 % et - 6,0 %), alors que le transport terrestre de voyageurs et le transport par eau ont enregistré une hausse de leur valeur ajoutée (respectivement + 1,3 % et + 5,7 %).

Entre 1995 et 2000, la valeur ajoutée du transport a

TABLEAU 2.7
Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des consommations intermédiaires de la branche transport

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transport						
Consommation intermédiaire	2,6%	1,1%	0,5%	3,2%	8,0%	0,9%
Valeur ajoutée	-3,0%	1,0%	1,3%	-0,3%	-2,4%	6,6%
Production au prix de base	-0,2%	1,0%	0,9%	1,6%	3,2%	3,4%
Energie						
Production au prix de base	4,1%	2,8%	-7,4%	3,8%	21,5%	-2,0%
Ensemble						
Production au prix de base	0,9%	1,0%	-0,1%	0,5%	2,8%	1,3%

Source : Insee

connu une évolution plus rapide que celle de l'ensemble de l'économie (respectivement + 5,3 % et + 2,7 % en moyenne annuelle sur la période), mais l'écart entre les deux rythmes de croissance a eu tendance à se réduire progressivement (graphique 2.4). Les taux de croissance sont devenus équivalents en 2000 (+ 3,8 %) et, pour la première fois depuis 1995, l'augmentation de la valeur ajoutée de l'ensemble de l'économie (+ 1,8 %) a été plus élevée en 2001 que celle du transport.

Le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée / production) de la branche transport décroît de manière structurelle, passant de 52 % en 1992 à 45 % en 2001. Ce phénomène accompagne l'accroissement relatif des consommations intermédiaires du transport auprès des autres branches de l'économie. Les principaux produits utilisés par la branche transport sont les produits de l'énergie (plus de 15 % des consommations intermédiaires) et les services aux entreprises (10 %).

LES PRIX DES TRANSPORTS

La hausse élevée du prix moyen de production des transports (tableau 2.7) en 2000 s'est confirmée en 2001 (respectivement + 3,2 % et + 3,4 %). Pour la quatrième année consécutive, la progression des prix a été plus forte dans les transports que pour l'ensemble de l'économie (+ 1,3 %, soit + 2,1 points d'écart, contre 0,4 point en 2000).

La hausse des prix des consommations intermédiaires est très modérée en 2001 (+ 0,9 %) du fait de la baisse des prix des carburants (- 2,0 %), au contraire de ce qui s'était passé en 2000. La hausse des prix de production est forte, comme celle du prix de la valeur ajoutée de la branche (+ 6,6 %, après deux années de baisse : - 2,4 % en 2000 et - 0,3 % en 1999), la croissance des prix des consommations

intermédiaires étant restée faible.

Les plus fortes hausses de prix correspondent aux branches dont l'évolution de l'activité en 2001 a été la moins favorable, à l'exception du transport ferroviaire de marchandises (+ 2,1 %) : le transport fluvial (+ 11,3 % ²⁾, la messagerie (+ 9,1 %) et le transport aérien de voyageurs (+ 5,4 %). Les prix des transports terrestres de marchandises ont progressé de plus de 4 % et les prix de l'affrètement, de l'organisation de transports et du transport spatial ont augmenté de 5,8 %.

La progression des prix serait modérée pour l'entreposage (+ 0,5 %), la gestion d'infrastructures (+ 1,5 %), le transport ferroviaire de voyageurs (+ 1,8 %), le transport routier de voyageurs (+ 1,9 %) et le transport aérien de marchandises (+ 1,9 %). Deux activités auraient connu une baisse de prix en 2001: il s'agit de la manutention (- 5,6 %) et du transport maritime (- 1,5 %).

LES EFFECTIFS DE LA BRANCHE

En 2001, la branche transport (tableau 2.8) compte 960 580 emplois salariés en équivalent temps plein, soit une progression de + 3,0 % par rapport à 2000. Cette croissance est plus faible que celles des trois années précédentes (+ 3,6 % en 1998, + 3,8 % en 1999 et + 4,1 % en 2000), mais elle reste très élevée par rapport à la progression annuelle moyenne sur la période de 1990 à 1997 (+ 0,2 %).

TABLEAU 2.8

Effectifs salariés par branche

(équivalent temps plein, en milliers et pourcentage)

	1997	1998	1999	2000	2001	2001 %
Ferroviaire	118	127	131	137	nd	nd
Transport terrestre de voyageurs	181	189	195	203	nd	nd
Transport terrestre de marchandises	265	277	287	300	nd	nd
Transport par eau	26	27	28	28	nd	nd
Transport aérien	51	52	55	58	nd	nd
Manutention, entreposage, gestion d'infrastructure	105	108	112	116	nd	nd
Autres postes de transport	88	84	88	92	nd	nd
Total transport	833	863	896	933	961	3,0%

(nouvelles séries, tenant compte du recensement de 1999)

(2) l'augmentation du prix de la production du transport fluvial s'explique pour moitié au moins par une très forte hausse des subventions en 2001.

LE CHAMP DU CHAPITRE 2

Le chapitre sur la branche "services de transport" traite uniquement du transport réalisé par les entreprises pour compte d'autrui (transport marchand).

Les autres opérations de transport, non prises en compte ici, sont de deux natures :

- l'utilisation des véhicules par les ménages n'apparaît pas, dans les comptes nationaux, comme une activité économique. Les dépenses afférentes sont retracées, produit par produit (carburant, achat et entretien des véhicules, péages, etc.), dans la consommation finale des ménages. L'utilisation des véhicules par les ménages est traitée dans le chapitre 3 du rapport «Les ménages et les transports».

- le transport de marchandises et de voyageurs pour compte propre n'est pas isolé des activités auxquelles il contribue (agricoles, industrielles, commerciales, etc.) ; les opérations de transport pour compte propre sont considérées par la comptabilité nationale comme indissociables de l'activité à laquelle elles se rapportent (elles sont qualifiées d' "auxiliaires"). Dans le chapitre 4 «Les trafics et les transports», l'analyse porte sur l'ensemble du transport, qu'il soit effectué pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Chapitre 3

LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

Après le ralentissement de l'année 2000, la consommation des ménages au titre de la fonction transport a augmenté de 3,2 % en 2001. Cette croissance est essentiellement le fait des achats de véhicules, dont la progression est particulièrement forte (+8,6 %). En même temps, on assiste à une reprise de la circulation (+3,7 %). Par ailleurs, l'année 2001 est marquée par un net ralentissement des dépenses en transports collectifs (+1,2 % contre 5,6 % en 2000) et par une croissance des dépenses d'utilisation de véhicules (+1,2 %) voisine de celle enregistrée en 2000. Au total, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages se maintient à un peu plus de 15 %.

LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

En 2001, dans un contexte marqué par un rythme modéré de la croissance de la consommation (+2,6%), le poste des dépenses des ménages au titre de la fonction transport ⁽¹⁾ a augmenté, à prix constants, à un rythme légèrement supérieur (+3,2 %), après un ralentissement en 2000 (+1,7 %).

TABEAU 3.1
Évolution de la consommation intérieure pour les transports en volume

	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	Milliards d'Euros
Achats de véhicules	13,5	12,1	0,6	8,6	33,9
Dépenses d'utilisation	3,6	2,8	1,2	1,2	69,9
Transports collectifs	4,3	5,2	5,6	1,2	18,6
Transport	6,1	5,6	1,7	3,2	122,5
Dépenses réelles de consommation des ménages	3,4	3,2	2,5	2,6	796,2

Source : Insee

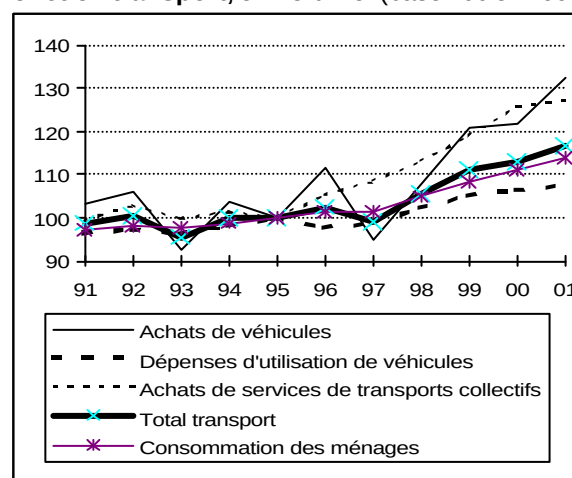
Notes : L'analyse de la consommation des ménages par fonction retient la finalité des opérations effectuées. Ainsi les dépenses des ménages au titre de la fonction transport, hors assurances, incluent les achats d'automobiles en plus des dépenses d'utilisation des véhicules et de services de transports collectifs.

L'évolution en volume est mesurée aux prix de l'année précédente (N-1). Le niveau est aux prix courants.

Cependant, on ne retrouve pas le rythme de forte croissance des années 1998 et 1999. Le taux de croissance est tiré en 2001 par les achats de véhicules (8,6 % contre 0,6 % en 2000), dont l'augmentation est toutefois moins élevée qu'en 1998 et 1999. Les dépenses d'utilisation de véhicules (+1,2 % en 2001) évoluent au même rythme que l'année précédente. Par contre, les dépenses en transports collectifs se sont tassées et affichent un taux de croissance de seulement 1,2 %.

Les prix relatifs des transports par rapport à l'ensem-

GRAPHIQUE 3. 1
Évolution des principales composantes de la fonction transport, en volume (base 100 en 1995)

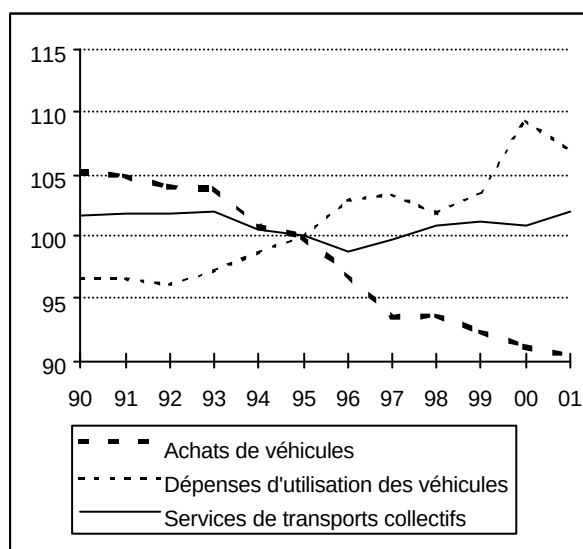


Source : Insee

ble de la consommation ont évolué différemment selon les postes. L'année 2001 est marquée par une rupture dans la croissance des prix relatifs des dépenses d'utilisation des véhicules (-2,2 %, en liaison avec la baisse des prix des carburants). Cette baisse des prix relatifs contraste avec la forte croissance enregistrée l'année précédente (+5,6 %). Les prix relatifs des achats de véhicules continuent de baisser (-0,8 %) et ceux des transports collectifs subissent une légère hausse (+1,2 %).

GRAPHIQUE 3.2

Evolution des prix relatifs * par rapport à l'ensemble de la consommation (base 100 en 1995)



Source : Insee

(*) Le prix relatif d'un poste de dépense est le rapport du prix de ce poste à celui de l'ensemble de la consommation des ménages.

Le marché de l'automobile en 2001

Le marché de l'automobile de 2001 paraît dynamique, en particulier après la quasi stabilité de 2000. Les immatriculations de voitures neuves atteignent leur meilleur niveau depuis dix ans (2 255 000 voitures neuves en 2001). Elles sont en hausse de 5,7 %. La très forte progression des achats de voitures neuves Diesel (+21,1 %) a compensé le recul de 9,2 % des ventes de voitures à essence et l'écart se creuse entre les deux types de motorisation. Enfin, la hausse des immatriculations profite davantage aux voitures françaises (+ 8 %) qu'aux voitures étrangères (+ 2,3 %). Il en résulte un rattrapage de la part de marché des marques françaises, qui se situe actuellement à 60,4 %, soit à un niveau proche de celui des débuts des années quatre-vingt-dix.

TABLEAU 3.2

Immatriculations de voitures particulières neuves (en milliers)

	1990	1998	1999	2000	2001
marques françaises	1 405	1 112	1 228	1 262	1 362
évolution (%)	-0,2%	16,1%	10,4%	2,7%	8,0%
part (%)	60,8%	57,2%	57,2%	59,1%	60,4%
marques étrangères	904	831	920	872	893
évolution (%)	4,3%	10,0%	10,7%	-5,2%	2,3%
part (%)	39,2%	42,8%	42,8%	40,9%	39,6%
Total	2 309	1 944	2 148	2 134	2 255
évolution (%)	1,5%	13,5%	10,5%	-0,7%	5,7%

Source : Fichier central des automobiles

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Les dépenses d'utilisation des véhicules ne progressent, en volume, que de 1,2 % en 2001, comme en 2000, bien que la circulation ait retrouvé un taux de croissance soutenu de 3,8 %. Cette faible augmentation des dépenses d'utilisation, en volume, s'explique, d'une part, par la décroissance du poste "entretien, réparations" (- 2,3 %) et, d'autre part, par une très faible augmentation (+ 0,7 %) du poste "carburant".

Par contre, les deux autres postes affichent des taux de croissance élevés : + 3,9 % pour le poste "pièces détachées, accessoires" et + 3,8 % pour le poste "autres services". Les péages représentent la moitié des dépenses de ce poste et leur hausse traduit celle de la circulation sur les autoroutes concédées (+ 5,3 %).

TABLEAU 3.3

Évolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume

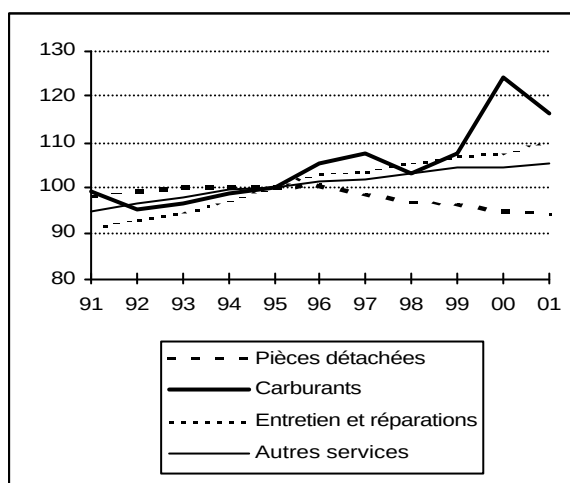
	1998	1999	2000	2001	2001 Millions d'euros
	%	%	%	%	
Pièces détachées, accessoires	5,9	2,6	3,8	3,9	20 206
Carburants	2,0	1,6	-1,7	0,7	27 403
Entretiens, réparations	3,1	3,9	2,1	-2,3	15 289
Autres (péages, auto-écoles...)	4,3	5,5	2,2	3,8	7 009
Ensemble	3,6	2,8	1,2	1,2	69 907

Source : Insee

Note : L'évolution en volume est mesurée aux prix de l'année précédente (N-1). Le niveau est aux prix courants.

GRAPHIQUE 3.3

Évolution des prix relatifs (*) des dépenses d'utilisation des véhicules (base 100 en 1995)

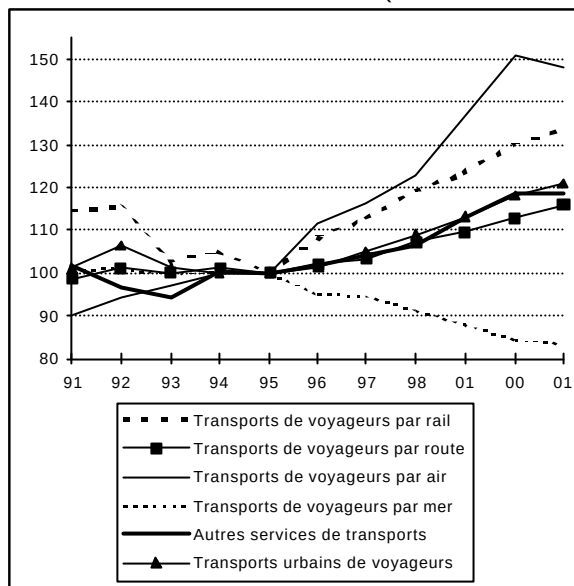


Source : Insee

(*) Le prix relatif d'un poste de dépense est le rapport du prix de ce poste à celui de l'ensemble de la consommation des ménages.

GRAPHIQUE 3.4

Évolution de la consommation de transports collectifs en volume (base 100 en 1995)



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1995

Les dépenses de transports collectifs

La croissance des dépenses des ménages en transports collectifs a subi un fort ralentissement (+1,2 % en 2001 en volume contre + 5,6 % en 2000). Pour la même période, la hausse des prix des transports collectifs est de 2,9 %. Ce ralentissement de la croissance de la fréquentation est en partie la conséquence des événements du 11 septembre et d'une certaine aversion pour les transports qu'ils ont entraînée. Mais elle est également à mettre en rapport avec la reprise de la circulation automobile, en liaison avec la baisse des prix des carburants.

TABLEAU 3.4

Évolution de la consommation de transport collectif en volume

	1998	1999	2000	2001	2001 Millions d'euros
	%	%	%	%	
Tr. ferroviaire	5,5	3,6	5,6	2,4	3 316
Tr. routier	3,7	2,1	2,9	2,9	4 794
Tr. aérien	5,7	11,6	10,0	-1,8	5 171
Tr. mer, voies d'eau	-3,5	-3,5	-4,0	-1,1	304
Tr. urbains	3,7	3,8	4,5	2,5	4 475
Autres	2,5	5,9	5,1	0,1	578
Ensemble	4,3	5,2	5,6	1,2	18 638

Source : Insee

Notes : Volumes aux prix N-1, niveau en millions d'euros courants.

La consommation des services ferroviaires, qui a connu une progression continue depuis 1995, enregistre en 2001 un ralentissement de son rythme de croissance (+2,4 % en volume contre +5,6 % en 2000). Ce ralentissement s'est accompagné d'une hausse des tarifs (+2,5 %), avec de nouvelles politiques tarifaires.

Pour la première fois depuis 1991, le transport aérien régresse, de 1,8 %, en volume. Ce repli est bien sûr attribuable, en partie, aux événements du 11 septembre mais une amorce du repli du transport aérien était perceptible depuis le deuxième trimestre 2001. Il s'accompagne d'une hausse des prix de 5,1 %.

La progression du transport collectif urbain (Ile de France et province), amorcée en 1995, a perdu de son dynamisme et connaît un ralentissement en 2001. En volume, la hausse est de 2,5 % (après + 4,5 % l'année précédente) tandis que les prix n'ont augmenté que de 0,9 %.

Les coefficients budgétaires

En 2001, la part du budget des ménages allouée aux transports est légèrement supérieure à 15,4 % ; elle a peu évolué depuis 1990. A elle seule, la voiture particulière (achats des véhicules et dépenses d'utilisation) représente 13,1 % des dépenses des ménages.

TABLEAU 3.5

Évolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, "en valeur" (en %)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Achats de véhicules	5,1	4,1	4,3	3,6	3,9	4,2	4,1	4,3
Dépenses d'utilisation								
des véhicules	8,4	8,7	8,6	8,8	8,6	8,8	9,1	8,8
Pièces détachées	2,0	2,6	2,5	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5
Carburants, lubrifiants	3,4	3,3	3,4	3,5	3,3	3,4	3,7	3,4
Entretien, réparations	2,0	2,1	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	1,9
Autres services	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
Service de transports	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3
Transports par rail	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Transports par route	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Transports par air	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6
Transports par mer, voies d'eau	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres transports	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports urbains de voyageurs	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Ensemble	15,7	14,8	15,1	14,5	14,8	15,2	15,5	15,4

Note : les coefficients budgétaires sont désormais rapportés aux dépenses réelles de consommation et non pas à la demande effective. Calculée par rapport à la demande effective, comme dans les exercices précédents, la part de la consommation effective allouée au transport serait, en 2001, de 12,1 %.

Source : Insee, comptes nationaux

Dépenses réelles des ménages et consommation effective

En plus de leurs dépenses réelles de consommation, les ménages bénéficient de transferts sociaux, versés pour l'essentiel par les administrations publiques (par exemple, les réductions SNCF : familles nombreuses...). La consommation effective des ménages comprend donc les dépenses réelles de consommation et les dépenses prises en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages.

Le chapitre 3 ne prend en compte que les dépenses réelles de consommation. Le détail des dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques figure en annexe.

Chapitre 4

LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

Les transports intérieurs de voyageurs et de marchandises ont connu en 2001 des évolutions contrastées. Le ralentissement de l'activité économique a particulièrement pesé sur le transport de marchandises, qui ne progresse que de 0,6 %, avec cependant une reprise du transport routier, qui a bénéficié de la baisse de prix des carburants.

Le transport intérieur de voyageurs, essentiellement effectué en voitures particulières, s'est redressé (+ 3,2 %), après le fort ralentissement de l'année précédente. Le transport ferroviaire a connu une croissance ralentie, sauf pour les transports par TGV, qui ont bénéficié d'une nouvelle offre de services (ligne TGV Méditerranée).

Pour les transports aériens, l'année 2001 se solde par une diminution de 2,2 % du nombre de passagers transportés (et de - 7,4 % sur les seuls vols intérieurs). Cette année a été marquée par les événements du 11 septembre, mais l'amorce de repli était déjà perceptible dès le deuxième trimestre.

Evolution globale

En 2001, les transports de voyageurs et les transports de marchandises ont progressé respectivement de + 3,2 % et + 0,6 %.

Le ralentissement de l'activité économique a affecté le transport de marchandises. On avait déjà observé un repli de la croissance l'année précédente (+ 3,0 % en 2000, contre + 4,2 % en 1999). En 2001, on observe une quasi-stagnation du transport de marchandises (+ 0,6 %), alors que le PIB connaît une faible

TABEAU 4.1
Évolution globale des transports intérieurs

	2000	2001
Voyageurs (voyageurs-kilomètres)	0,8	3,2
Marchandises (tonnes-kilomètres)	3,0	0,6
PIB*	4,2	1,8
Importations*	15,0	0,7
Consommation des ménages*	2,9	2,7
Exportations*	13,6	1,4
IPI**	4,1	0,5

Source : DAEI/SES

(*) au prix de 1995.

(**) Indice de la production industrielle (hors énergie et industries agro-alimentaires).

Sources : DAEI/SES, Insee

Note : voir tableaux 4.3 et 4.6 pour le champ retenu pour les transports de marchandises et de voyageurs

Terminologie des transports :
quelques définitions.

Afin d'harmoniser les termes utilisés dans le domaine des transports, ce rapport adopte la terminologie définie au niveau international par le groupe de travail CE-CEMT-CEE-ONU :

- le transport désigne un flux de marchandises ou de voyageurs, déplacés sur une distance donnée. Dans le cas de marchandises, il se mesure, par exemple, en tonnes-kilomètres (t-km). Le transport de voyageurs peut, par exemple, s'exprimer en voyageurs-kilomètres (voy-km).

- le trafic désigne la circulation des véhicules, qui peut se mesurer en véhicules-kilomètres (véh-km), quelle que soit la finalité du transport.

Dans la plus grande partie de ce chapitre, les transports sont mesurés uniquement sur le territoire français. Il s'agit alors du transport intérieur.

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

Le transit est constitué de la partie effectuée en France des transports dont l'origine et la destination sont situées à l'étranger.

La différence entre le transport intérieur et le transport national est donc la partie française des transports internationaux, ainsi que le transit.

croissance (+ 1,8 % en 2001 contre + 4,2 % en 2000). Les importations et les exportations se sont fortement rétractées, ce qui pèse fortement sur le transport international de marchandises.

En revanche, le transport de voyageurs, qui est moins lié au niveau de l'activité économique qu'au revenu des ménages, continue de croître, tiré par la reprise de la croissance de la circulation en voiture particu-

lière. La consommation des ménages a d'ailleurs augmenté de 2,7 %, en 2001 ; mais, le transport de voyageurs étant largement dominé par l'usage de la voiture particulière, la question du prix relatif des déplacements en véhicules particuliers joue également, d'où l'importance du prix des carburants, qui a connu une baisse sensible en 2001, après une forte hausse en 2000.

Les transports de marchandises

Les transports intérieurs de marchandises

Globalement, le transport terrestre de marchandises (compte d'autrui et compte propre), mesuré en tonnes-kilomètres sur le territoire français, stagne en 2001 (+ 0,6 % en 2001, + 3,0 % de croissance en 2000). Par mode, la situation est presque inversée par rapport à l'année précédente : en 2000, la croissance du transport routier avait été relativement faible (+ 2,4 % et + 1,0 % pour le seul pavillon français) alors que les autres modes avaient connu une croissance de l'ordre de 6 % ; en 2001, le transport routier a crû (+ 2,7 %) et les autres modes ont baissé (- 9 % pour le ferroviaire, - 7,5 % pour les voies navigables).

TABLEAU 4.2
Transports terrestres intérieurs nationaux et internationaux
(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	%	%	niveau
Ensemble	1,7	3,8	2,6	4,2	3,0	0,6	353,0
<i>national</i>	0,6	2,0	2,4	4,7	2,8	1,7	239,2
<i>international hors tr.</i>	3,0	6,6	5,7	3,2	3,1	-4,0	66,5
<i>transit</i>	6,1	8,9	-0,9	2,8	4,1	2,2	47,4
dont :							
Fer	3,8	8,9	0,1	-1,0	6,2	-9,0	50,3
<i>national</i>	1,1	6,0	-1,3	0,1	5,5	-8,7	25,1
<i>international hors tr.</i>	2,1	8,8	6,6	-1,4	9,8	-8,1	17,0
<i>transit</i>	15,4	17,7	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	8,2
Route	1,7	3,1	3,5	5,6	2,4	2,7	273,7
<i>national</i>	0,8	1,6	3,5	5,9	2,5	3,5	188,1
<i>international hors tr.</i>	4,0	6,3	5,2	5,2	0,0	-2,6	46,4
<i>pav. Français</i>	1,7	4,5	3,6	5,4	-9,0	-3,9	19,9
<i>pav. Étranger</i>	6,3	8,0	6,6	5,0	8,3	-1,7	26,5
<i>transit</i>	3,8	6,5	1,0	4,6	4,8	5,8	39,2
<i>pav. Français</i>	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,5
<i>pav. Étranger</i>	5,0	6,7	2,0	4,4	6,0	6,0	38,7

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- On a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de trois tonnes de charge utile sont, dans leur intégralité, des transports nationaux.
- Pour les transports internationaux (entrées, sorties et transit), est prise en compte la partie de ces transports réalisée sur le territoire national.

Ces données sont mesurées en tonnes-kilomètres.

De ces évolutions contrastées entre modes de transport, il résulte que la part modale du fer décroît, passant de 15,1 % en 2000 à 13,8 % en 2001 (cf. tableau A 4.7 en annexe).

Tous modes et tous pavillons confondus, ce ralentissement est largement imputable au transport international hors transit (- 4,0 % en 2001 après + 3,1 % en 2000).

Légère progression du transport routier

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport routier sous pavillon français se redresse quelque peu en 2001, avec un taux de croissance de 2,7 %. L'année 2000 avait été médiocre (+ 1,0 % de taux de croissance) et elle contrastait singulièrement avec une année 1999 brillante (+ 5,9 %).

Bien que la partie internationale de ce transport sous pavillon français ne représente qu'environ 10 % du

TABLEAU 4.3
Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises par mode
(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1997	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	%	niveau
Tr. ferroviaire	8,9	0,1	-1,0	6,2	-9,0	50,3
<i>dont transit</i>	17,7	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	8,2
Transport routier	3,1	3,5	5,6	2,4	2,7	273,7
- pavillon français	1,9	3,4	5,9	1,0	2,7	208,5
<i>c. d'autrui (CU>3t.)</i>	4,0	7,2	7,7	2,7	1,9	157,5
<i>c. propre (CU>3t.)</i>	-5,3	-9,8	-0,7	-6,6	6,2	31,0
<i>tr. CU<3t.</i>	2,4	3,0	2,8	1,7	3,7	19,5
<i>transit</i>	ns	ns	ns	ns	ns	0,5
- pavillon étranger	7,2	3,8	4,6	7,0	2,7	65,2
<i>transit</i>	6,7	2,0	4,4	6,0	6,0	38,7
<i>autres</i>	8,0	6,6	5,0	8,3	-1,7	26,5
Navig. intérieure	-1,1	9,2	10,0	6,3	-7,5	6,7
Oléoducs	0,9	-2,3	-1,4	1,9	2,7	22,3
Ens. modes terrestres	3,8	2,6	4,2	3,0	0,6	353,0

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- Les transports intérieurs sont définis comme les transports effectués sur le territoire français. Le transit rhénan n'est pas pris en compte dans la navigation intérieure.
- Le cabotage national réalisé par l'armement français est estimé par la DTMPL à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres pour 1997. Ce chiffre n'a pas pu être actualisé.

total, c'est son évolution qui tire le chiffre vers le bas. En 2000, le transport international avait connu un recul marqué de - 9 %. En 2001, même si c'est de façon moins spectaculaire, il continue à baisser (- 3,9 %). Sur les années plus anciennes, il n'y avait pas de différences aussi flagrantes entre l'évolution du transport national et du transport international. Mais la baisse du transport international sous pavillon français est peut-être surestimée par le fait que, en cas de relais d'attelage à la frontière, ce qui s'analysait antérieurement comme un transport international sous pavillon français se décompose alors en un transport national, sous pavillon français, suivi d'une autre opération de transport dans le pays partenaire.

Alors que, de façon traditionnelle, les transports pour compte d'autrui croissent plus vite que les transports pour compte propre, traduisant en cela un recentrage de chaque entreprise sur son cœur de métier, l'année 2001 voit s'inverser le phénomène : le « compte propre » progresse de 6,2 % et le « compte d'autrui » de 1,9 % seulement. Sur la dernière décennie, les tonnes-kilomètres pour « compte propre » décroissaient d'année en année, alors que l'ensemble du transport routier sous pavillon français, sauf en 1993, croissait régulièrement : ainsi, la croissance du compte propre en 2001, qui "efface" presque complètement la décroissance de 6,6 % en 2000, est remarquable.

Elle s'explique en partie par des évolutions très variables suivant les produits. Le transport pour compte propre se concentre sur deux familles de produits : les produits agricoles et les matériaux de construction représentent 70 % du total. Or, on note une forte progression du transport de matériaux de construction (+ 14,2 % en 2001 pour le « compte propre »), en lien avec la bonne tenue des activités de chantier, qui a ainsi profité au transport routier pour « compte propre ». En revanche, c'est le transport de produits manufacturés qui représente la part la plus importante du transport pour compte d'autrui (34 % des tonnes-kilomètres) et il stagne (+ 0,8 % de croissance en 2001) après trois années de très vive progression. Par ailleurs, cette différence d'évolution est sans doute à rapprocher du ralentissement général de l'économie : la croissance du transport pour compte d'autrui est liée à une plus grande division des tâches et à une spécialisation progressive au sein de l'économie, processus enrayé lorsque l'économie est atone.

Les transports sous pavillon étranger représentent toujours le quart du total des transports routiers sur le territoire français ; ils ont augmenté de + 2,7 %. L'année 2001 contraste ainsi avec l'année 2000 où le pavillon étranger avait connu une vive croissance

de + 7 %. Le transit sous pavillon étranger continue de croître rapidement (+ 6 % de croissance en 2001, comme en 2000). En revanche, après cinq années de croissance rapide, l'acheminement des importations et exportations sous pavillon étranger baisse (- 1,7 % selon Eurostat), quoique de façon moins importante que sous pavillon français (- 3,9 %). Au total, à l'international, il y a conjugaison d'une baisse des tonnages et d'une perte de compétitivité du pavillon français. Mais il ne faut pas exagérer l'importance de cette dernière sur l'année 2001 : la part du transport sous pavillon étranger dans l'ensemble du transport international routier (hors transit) reste à peu près stable, aux alentours de 57 %. Cela constitue toutefois une confirmation du recul de la part du pavillon français en transport international routier, puisque, en 1999, la part du pavillon étranger n'était que de 52 %.

Le fret ferroviaire régresse ...

Le fret ferroviaire, qui s'était redressé l'année précédente (+ 6,2 % en 2000, contre - 1,0 % en 1999), connaît un fort recul en 2001 (- 9 %), tant sur les parcours nationaux (- 8,7 %) qu'à l'international (hors transit : - 8,1 %). Le transit ferroviaire baisse de façon importante (- 12,0 %) alors qu'il s'était stabilisé après deux années de forte régression (+ 1,6 % en 2000 après - 3,5 % en 1999 et - 6,9 % en 1998).

Par groupe de produits, toutes les évolutions sont mauvaises, à l'exception des « matériels de transport » (+ 3,9 % de croissance), mais ceux-ci pèsent peu dans le fret ferroviaire (4,4 % du total). Si l'on s'en tient aux quatre plus importants groupes de produits (« produits manufacturés », « produits agro-alimentaires », « sidérurgie », « matériaux de construction »), qui à eux seuls représentent plus de 70 % du total du fret ferroviaire, les taux de décroissance en 2001 sont relativement proches de l'évolution globale et beaucoup moins contrastés qu'en 2000.

Les grèves de mars-avril à la SNCF pèsent dans ces mauvais résultats : leur impact est de l'ordre de quatre points.

TABLEAU 4.4
Évolution des transports ferroviaires de marchandises selon les produits

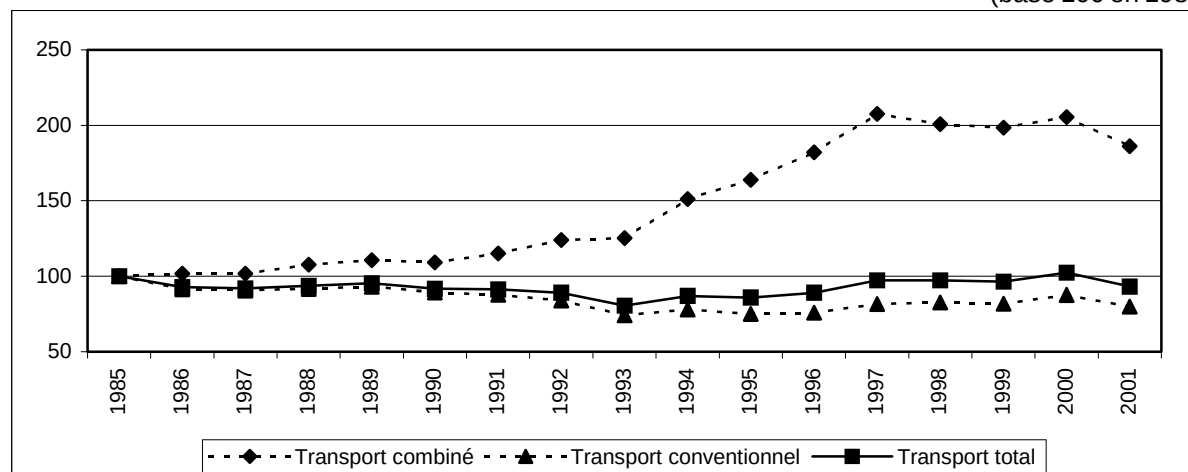
(en %)

	2000 %	2001 %
Produits agro-alimentaires	9,6	-8,9
Sidérurgie	12,6	-12,3
Matériaux de construction	0,2	-11,2
Produits manufacturés	6,3	-8,1
Ensemble	6,2	-8,9

Source : SNCF

GRAPHIQUE 4.1**Évolution des différents transports ferroviaires de marchandises**

(base 100 en 1985)



Source : SNCF

De 1985 à 1997, les taux de croissance du transport « combiné » sont toujours supérieurs aux taux de croissance du transport « conventionnel » (avec, sur certaines années, en particulier de 1992 à 1995, des écarts entre les croissances très importants). De 1998 à 2001, c'est l'inverse que l'on observe. Sur les quatre dernières années, l'évolution du transport combiné, comparé à l'ensemble du fret ferroviaire, est donc moins bonne ; mais il reste que, sur une longue période de seize ans, le transport combiné a presque doublé (indice base 100 en 1985, indice 186 en 2001), alors que le transport conventionnel a baissé de 20 %. Au cours de cette période en effet, à partir de 1992-1993, c'est pour l'essentiel le transport combiné en transit qui a tiré la croissance (liée au marché unique, au tunnel trans-Manche) ; en 2001, les difficultés auxquelles a été confronté le transit international (conjoncture économique et problème des clandestins sur le trafic trans-Manche) s'ajoutent aux grèves du printemps pour expliquer la baisse du trafic.

... Tout comme le transport fluvial

Le transport fluvial régresse aussi (- 7,5 %), après trois années de forte croissance. C'est essentiellement le transport national (- 13,2 % en 2001) qui tire le chiffre vers le bas. De son côté, le transport international stagne (+ 0,1 % pour l'ensemble importations plus exportations), alors qu'il avait été le moteur de la croissance en 2000 (+ 14,6 %). Même si l'évolution est un peu chaotique, il apparaît que, sur une période longue de plus de quinze ans, la part du marché que s'octroie le transport national baisse ; elle s'établit aujourd'hui à 54 % du total.

Pour apprécier les évolutions par groupe de produits, il faut prendre en compte deux éléments :

- les matériaux de construction et les produits agro-alimentaires représentent ensemble plus de 60 % du fret fluvial. Le transport des matériaux de construction stagne (+ 0,8 % de croissance en 2001, contre + 5,1 % en 2000 et + 8,8 % en 1999). Le transport de produits agricoles avait contribué à la croissance des deux dernières années (+ 7,9 % en 2000 et + 12,1 % en 1999) ; en 2001, les silos sont pleins de céréales dont la qualité n'est pas au standard habituel et le transport de ces produits diminue (- 11,2 %).
- le phénomène le plus important est la baisse des approvisionnements en combustibles des centrales thermiques (charbon et pétrole). Bien que les « combustibles minéraux solides » et les « produits pétroliers » ne représentent à eux deux que 17 % du fret fluvial, la brutalité avec laquelle ces transports se sont rétractés (- 36,4 % pour les combustibles minéraux solides) a pour résultat que la baisse du fret fluvial (en tonnes-kilomètres) est due pour près des deux tiers à ces deux seules familles de produits. Ces transports avaient été exceptionnellement élevés en 1999 et en 2000, en raison de l'arrêt temporaire de plusieurs centrales nucléaires.

En contrepoint, les « matériels de transport », les « produits manufacturés » et les « minerais » connaissent une très belle progression en 2001 (respectivement + 43,1 %, + 26,5 % et + 20 % de taux de croissance), mais leur poids est si faible dans le fret fluvial (7,5 % du total) que cela ne modifie pas la tendance de fond. Si elle n'est pas aussi spectaculaire qu'en 2000 (+ 58,1%), la croissance du transport des produits manufacturés confirme l'effet heureux des investissements réalisés en faveur des transports par conteneur.

Les ports et le transport maritime

Recul des tonnages portuaires de vracs, progression des marchandises diverses

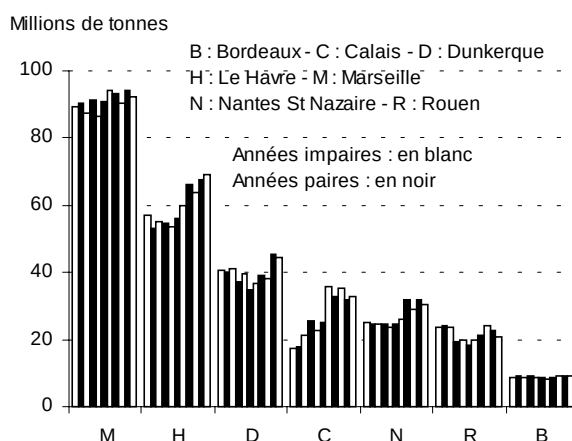
Le tonnage traité par les vingt et un principaux ports métropolitains ou d'outremer (98 % du tonnage total traité par les ports français et presque 100 % des vracs liquides) a reculé de cinq millions de tonnes en 2001, soit 1,5 %.

Le retournement de la conjoncture mondiale explique ce recul, qui pèse surtout sur les échanges en vracs solides au sein de l'Europe, et avec la France en particulier. Les tonnages métropolitains de vracs solides en entrée sont en baisse de 9,6 % (11 % pour les ports autonomes), avec notamment le fort ralentissement des importations de charbon. En effet, à la suite d'un hiver doux et de la bonne disponibilité des centrales nucléaires, la demande des centrales thermiques a été moins forte. Les sorties diminuent de 8,3 %, (- 8,7 % pour les ports autonomes), avec notamment une campagne céréalière encore plus décevante que la précédente. Les tonnages de vracs liquides, qui représentent plus de la moitié des tonnages totaux, ont baissé de 1,0 % (- 1,2 % pour les ports autonomes). La baisse des produits pétroliers est de 0,3 % ; celle des autres vracs liquides atteint 8,9 %.

En revanche, les tonnages de marchandises diver-

GRAPHIQUE 4.2

Évolution de l'activité des ports de 1991 à 2001 (total marchandises)



Source : DT MPL

ses ont progressé de 5 %, soit + 3,7 % en entrée et + 6,1 % en sortie. Pour les ports autonomes, ces tonnages sont respectivement de 9,4 %, 10,4 % et 8,7 %). Les tonnages conteneurisés progressent plus vite en entrée (+ 4,4 %) qu'en sortie (+ 3 %).

En 2000, le tonnage traité avait augmenté dans la plupart des ports autonomes ; la croissance s'établissait au total à 6,5 %. En 2001, ce tonnage diminue de 1,8 % et seul le port du Havre progresse (+ 2,2 %). Le tonnage traité par les ports d'intérêt national reste globalement stable en 2001.

Après une hausse de 4,3 % en 2000, le tonnage

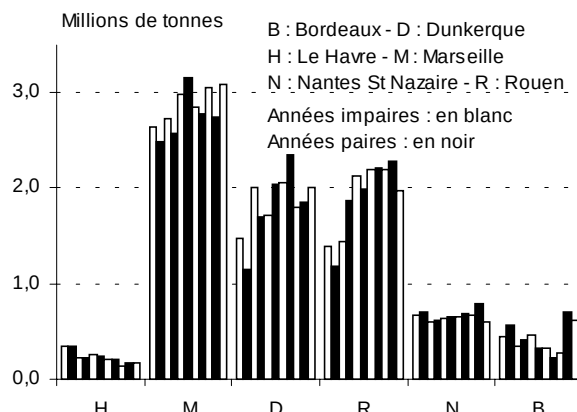
TABLEAU 4.5

Activité des principaux ports (ports autonomes de métropole, ports d'intérêt national et ports d'outre-mer)

	2000			2001			Variations 2001/2000 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes (6 ports)									
TOTAL	202,7	68,1	270,8	197,3	68,5	265,8	-2,7%	0,6%	-1,8%
VRACS LIQUIDES	134,0	25,4	159,4	132,4	25,0	157,4	-1,2%	-1,4%	-1,2%
Pétrole brut	97,9	0,8	98,7	97,9	0,7	98,6	0,0%	-15,9%	-0,1%
Produits raffinés	20,0	18,8	38,8	19,0	19,1	38,1	-5,1%	1,6%	-1,9%
Autres	16,1	5,8	21,9	15,5	5,3	20,8	-3,7%	-9,0%	-5,1%
VRACS SOLIDES	51,4	17,1	68,4	45,7	15,6	61,3	-11,0%	-8,7%	-10,4%
Céréales	0,1	12,4	12,4	0,1	10,3	10,4	ns	-17,0%	-16,6%
Charbon	18,2	0,9	19,1	14,3	1,2	15,6	-21,2%	37,3%	-18,4%
Minerais	22,4	0,1	22,5	19,8	0,2	19,9	-11,8%	ns	-11,3%
Autres	10,7	3,8	14,4	11,5	3,9	15,4	8,0%	4,3%	7,0%
MARCH. DIVERSES	17,4	25,6	43,0	19,2	27,9	47,1	10,4%	8,7%	9,4%
Conteneurs	10,4	14,8	25,2	10,9	15,1	26,0	4,8%	2,3%	3,3%
"Roll-on/Roll-off" (véhicules embarqués)	3,8	5,5	9,3	5,2	7,4	12,6	38,0%	33,7%	35,5%
Autres	3,2	5,3	8,5	3,1	5,3	8,4	-3,8%	0,5%	-1,1%
Calais*	14,3	17,6	31,9	14,3	18,5	32,7	-0,2%	5,1%	2,7%
Autres P.I.N. (12 ports)	24,1	12,5	36,6	23,9	11,8	35,7	-0,7%	-5,6%	-2,3%
Métropole (19 ports)	241,1	98,1	339,3	235,6	98,7	334,3	-2,3%	0,6%	-1,5%
Outre-mer (3 ports)	7,4	1,8	9,2	7,4	1,7	9,1	0,0%	-4,8%	-0,9%
Total (21 ports)	248,5	99,9	348,5	242,9	100,4	343,4	-2,2%	0,5%	-1,5%

(*) L'activité de transport à destination ou au départ du port de Calais est surtout du "Roll-on/Roll-off".

Source : DT MPL

GRAPHIQUE 4.3**Évolution de l'activité des ports de 1991 à 2001 (marchandises diverses conventionnelles).**

Source : DT MPL

Le tonnage traité par le port autonome de Marseille baisse de 1,8 %, soit une diminution de 1,7 million de tonnes. La baisse est de 1,4 million de tonnes pour le pétrole (plus particulièrement les produits pétroliers en transit vers la Suisse et l'Allemagne ; l'arrêt technique d'unités de la raffinerie de Lavera a également joué) et de 0,6 million de tonnes pour les vrac solides (difficultés techniques au terminal minéralier). Si les tonnages de marchandises diverses progressent globalement de 3,7 %, les tonnages conteneurisés n'augmentent que de 0,8 % (contre 9,2 % en 2000), partiellement en raison du conflit social qu'a connu ce port.

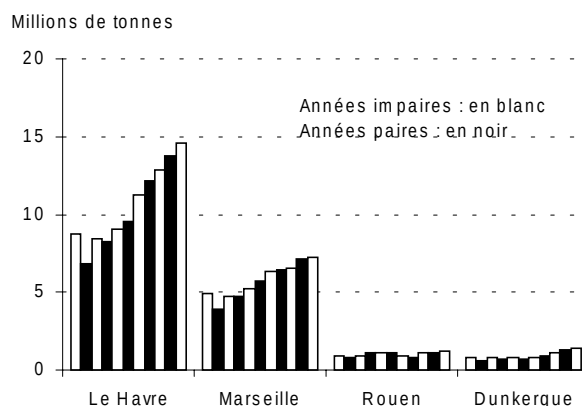
Le tonnage du Havre est en hausse de 2,2 %, avec une augmentation des vrac liquides (+ 4,4 %) et du fret conteneurisé (+ 5,7 %), en dépit d'une forte chute des vrac solides, qui, il est vrai, ne représentent qu'une faible part de l'activité de ce port.

L'activité de Dunkerque recule de 1,8 %, avec une baisse sensible, d'environ 10 %, des vrac liquides comme des vrac solides. La forte hausse des marchandises diverses (+ 70 %) résulte de l'ouverture d'une seconde ligne de transbordeurs vers l'Angleterre.

Le tonnage de Nantes-Saint-Nazaire baisse de 4,9 %. Vrac solides et marchandises diverses y reculent également d'environ 12 %.

A Rouen, le recul est très net (- 9 % au total). Il s'observe sur chacune des trois grandes catégories de fret et plus particulièrement sur les vrac solides (- 13,8 %) et donc sur les céréales qui constituent une spécialité de ce port.

Les tonnages traités à Bordeaux reculent eux aussi de 3,5 % avec le repli des vrac liquides (- 4,5 %) et

GRAPHIQUE 4.4**Évolution de l'activité des ports de 1991 à 2001 (marchandises conteneurisées).**

Source : DT MPL

des marchandises diverses (- 7,9 %).

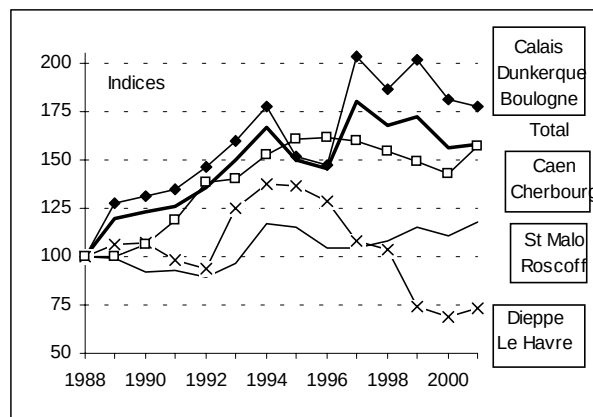
Dans les ports d'intérêt national, Calais joue un rôle particulier par l'importance des tonnages de marchandises diverses transportées par les ferries sur la Grande-Bretagne. Le tonnage de ce port augmente de 2,7 %, soit la moitié de la croissance du nombre de camions des navettes fret d'Eurotunnel.

Les tonnages des douze autres ports d'intérêt national baissent de 2,3 %. La plus forte baisse est celle de Boulogne (- 36,9 %) avec la fermeture d'une ligne.

Le tonnage fret des ports des départements d'outre-mer diminue de 0,9 % (avec une baisse de 6,4 % des produits pétroliers), après une hausse de 2,4 % en 2000.

Le fret trans-Manche

Globalement le tonnage de fret trans-Manche passant par la France augmente de 6,7 % mais les évo-

GRAPHIQUE 4.5**Évolution du fret maritime trans-Manche**

Source : DT MPL

TABLEAU 4.6**Le fret trans-Manche passant par la France**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	01/00
Fret rail tunnel (milliers tonnes)**	-	-	-	-	187	1 350	2 361	2 923	3 141	2 865	2 947	2 447	-17,0%
"roll on roll off" ou "roro" (9 ports)	31 029	31 806	34 245	37 883	42 057	37 790	36 637	45 540	42 313	43 593	41 112	44 757	8,9%
- dont contenu des camions*	9 802	9 975	10 286	11 541	13 570	11 909	12 687	17 838	16 347	17 330	18 215	19 887	9,2%
Contenu des camions (navettes) *	-	-	-	-	573	3 513	5 067	2 585	6 520	7 841	10 686	11 233	5,1%
Total	31 029	31 806	34 245	37 883	42 817	42 653	44 065	51 048	51 974	54 299	54 746	58 437	6,7%
Milliers de "camions" * (ferries)	1 106	1 121	1 207	1 335	1 533	1 315	1 294	1 765	1 691	1 777	1 775	1 938	9,2%
dont part française (%)	32,4%	19,3%	22,5%	21,8%	26,5%	29,0%	26,2%	34,3%	40,2%	36,5%	35,3%	33,4%	-1,9pts
Milliers de camions (navettes fret)	-	-	-	-	65	388	517	256	674	804	1 096	1 152	5,1%
Total camions	1 106	1 121	1 207	1 335	1 598	1 704	1 811	2 021	2 366	2 582	2 871	3 090	7,6%

Source : DTMPL, Eurotunnel, SNCF

* Estimation DAEI/SES

** Les tonnages SNCF sont les tonnages taxés et comprennent la tare des conteneurs même vides.

lutions apparaissent très contrastées selon les modes. Le fret maritime augmente fortement (+ 9,2 %) ainsi que le fret des navettes (5,1 %), alors que le fret ferroviaire empruntant le tunnel sous la Manche (hors navettes poids lourds) a connu en 2001 une forte baisse de 17 %, après une progression sensible en 2000. Ces derniers tonnages sont devenus à peine supérieurs à ce qu'ils étaient en 1996. Ce sont essentiellement les difficultés liées au contrôle des nombreux émigrants clandestins vers le Royaume-Uni qui expliquent cette forte baisse (ces problèmes auront surtout affecté le fret, plus que le transport de voyageurs).

La part des armements français sur le trans-Manche recule de près de deux points.

Transport maritime : une activité mondiale en fort repli après une année 2000 exceptionnelle

L'année 2000 avait été exceptionnelle en raison d'une forte demande de transport maritime, qui avait entraîné une montée tout aussi exceptionnelle des taux de fret presque jusqu'à la fin 2000. La forte montée des prix pétroliers avait entraîné, en 2000, un déstockage important de ces produits jusqu'au moment, dans la seconde partie de l'année, où il a bien fallu réapprovisionner les stocks épuisés. En 2001, le ralentissement de l'activité mondiale a entraîné un retournement complet de la situation et un retour des taux de fret à des niveaux proches de ceux de 1998.

L'activité de transport de pétrole brut s'est fortement réduite alors que les capacités restent stables, avec un important carnet de commande de navires neufs. Les taux d'affrètement à temps en dollar par jour ont chuté de 50 % à 80 % en glissement annuel, selon la taille des navires (plus fortement pour les grandes tailles que pour les petites).

Le segment des vrac secs, après la hausse de 2000, est retombé à un niveau inférieur à celui de 1999 ; les attentats du 11 septembre ont amplifié une tendance qui s'était déjà largement dessinée. Les capacités de la flotte mondiale se sont accrues, les livraisons de navires neufs ayant été supérieures aux mises à la ferraille. Dans ces conditions, les taux de fret ont également baissé de 30 % à 45 % en glissement annuel.

Les lignes régulières de conteneurs, après plusieurs années de forte croissance, accusent une certaine stagnation, avec un commerce mondial qui s'est ralenti. Les volumes échangés sont fortement déséquilibrés selon le sens des lignes tant en Est-Ouest que pour le Nord-Sud. Les flux entre l'Europe et l'Asie ont moins bien résisté que ceux entre les USA et l'Asie. A cela s'ajoute un problème de surcapacité, avec l'arrivée de navires neufs (dont des porte-conteneurs intégraux de plus de 5000 « équivalents vingt pieds », "EVP") qui affecte notamment les flux Est-Ouest. Le phénomène risque d'ailleurs de s'accroître dans la mesure où les carnets de commande de navires neufs sont encore pleins. Il en a résulté une forte baisse des taux d'affrètement à temps des porte-conteneurs, notamment au second semestre sur les plus gros d'entre eux, après il est vrai une bonne année 2000. Mais les évolutions restent très inégales selon les relations.

Le marché du transport de gaz est resté relativement stable avec des flux qui se diversifient. La flotte n'est qu'en légère croissance mais les taux d'affrètement ont néanmoins subi de fortes baisses.

Le transport de produits chimiques connaît une situation plus favorable que les autres secteurs. La flotte se modernise et les taux de fret ont évolué plutôt à la hausse.

Les transports de voyageurs

Les transports intérieurs de voyageurs

Le transport de voyageurs a retrouvé en 2001 un rythme de croissance soutenu, légèrement supérieur à celui des années 1998 et 1999 : + 3,2 % (exprimé en voyageurs-kilomètres). Sur les dix dernières années, l'augmentation atteint 21 %, soit un rythme annuel de 1,9 % en moyenne.

Les déplacements en voitures particulières contribuent en grande partie à cette croissance : ils représentent en effet près de 84 % de l'ensemble des déplacements de voyageurs en 2001. Après la stagnation de l'an 2000, l'augmentation de ce type de transports est particulièrement forte en 2001 : + 4 %, soit près du double du taux annuel moyen enregistré au cours des dix dernières années (2,1 %). L'augmentation du parc de voitures particulières contribue pour plus de moitié à cette croissance (+ 2,2 %), celle du parcours moyen expliquant le reste (+ 1,8 %).

Les autres modes de transport de voyageurs ont connu des évolutions contrastées, avec des substitutions entre les transports aériens et ferroviaires.

Alors que le transport intérieur aérien reculait de 7,4 % (en nombre de voyageurs), accentuant le ralentissement de l'année précédente, le transport ferroviaire augmentait de 2,3 % en 2001. Cette augmentation est en grande partie imputable à celle du trafic TGV : + 7,6 %, avec l'ouverture en juin de la ligne Méditerranée. Avec cette ouverture, le TGV est venu concurrencer le transport aérien sur les lignes de Paris vers le sud-est de la France, pesant sur l'évolution générale des transports aériens, déjà affectée par un repli dès le deuxième trimestre, et dont

TABLEAU 4.7

Évolution des transports intérieurs de voyageurs
(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1997	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	%	niveau
Voit. particulières	1,6	2,9	3,1	0,0	4,0	727,6
Autobus, cars	-0,9	1,8	0,5	5,5	-3,3	43,8
dont RATP	5,0	2,8	3,0	5,3	1,0	2,6
Tr. ferrés	3,1	4,3	3,3	5,4	2,3	82,6
dont SNCF	3,3	4,3	3,3	5,5	2,4	71,6
TGV	11,3	11,0	7,4	7,4	7,6	37,4
dont RATP	1,7	3,8	3,5	4,9	1,8	10,3
Tr. aériens	-0,1	5,2	7,0	1,1	-7,4	14,5
Ensemble	1,6	3,0	3,0	0,8	3,2	868,5

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

la baisse d'activité s'est trouvée amplifiée par les attentats du 11 septembre 2001.

Enfin, les transports par autocars et autobus sont en repli (- 3,3 %), après une forte progression l'année précédente (+ 5,5 % en 2000). Cette baisse concerne particulièrement les transports occasionnels (- 6,1 %) et les transports hors Ile de France.

Le transport ferroviaire

Les transports ferroviaires de voyageurs ont enregistré un ralentissement en 2001, après la forte croissance de 2000 (respectivement 2,4 % et 5,5 %, hors RATP). Contrairement à l'année précédente, la conjoncture économique était moins porteuse, et le prix des carburants à la baisse, notamment en fin d'année, a favorisé les déplacements en voitures particulières. Les mouvements sociaux d'avril ont également pesé sur l'activité ferroviaire de l'année 2001. Cependant, la politique d'offre de la SNCF a joué en sens inverse.

L'ensemble du trafic ferroviaire n'a en effet pas été affecté par le ralentissement : pour les TGV, le rythme de progression est resté élevé (+ 7,6 % en 2001, après 7,4 % en 2000). Cette croissance a été stimulée par la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001. Ainsi, sur dix ans (de 1991 à 2001), le volume de transport de voyageurs par TGV a doublé, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 7,7 %. Les attentats du 11 septembre aux Etats Unis ont eu peu de conséquences sur la plupart des grandes lignes, à l'exception de la fréquentation de l' Eurostar.

L'augmentation du trafic TER est plus limitée (3,3 %). Si les régions PACA, Languedoc Roussillon et Rhône-Alpes ont bénéficié des effets de la mise en service du TGV Méditerranée, la plupart des autres régions ont souffert des conséquences des grèves et, au second semestre, de la baisse des prix des carburants.

TABLEAU 4.8

Régularité de la circulation des trains de voyageurs

% des trains arrivés au terminus avec un retard d		1997	1998	1999	2000	2001
-Grandes Lignes	15mn et +	4,7	4,8	5,0	6,2	7,9
dont TGV, sur réseau :						
Atlantique	15mn et +	4,0	3,8	3,7	4,3	5,1
Sud-Est	15mn et +	6,3	6,4	7,0	7,1	9,7
Nord (yc Eurostar et Thalys)	15mn et +	2,7	2,4	2,4	4,1	8,3
-Services Régionaux d'Ile de France						
journée complète	+ de 5 mn	5,1	5,5	5,3	6,4	7,8
heure de pointe	+ de 5 mn	6,3	6,9	6,8	8,3	9,5
-Transport Express Régional	+ de 5 mn	7,4	7,0	7,2	8,4	9,7

Sources : SNCF

Note : les retards imputables à des mouvements sociaux ne sont pas comptabilisés.

Les indicateurs de régularité de la circulation publiés par la SNCF traduisent une nouvelle dégradation en 2001. Sur le réseau grandes lignes, le pourcentage des trains arrivés au terminus avec un retard supérieur ou égal à 15 minutes est ainsi passé de 6,2 % à 7,9 % (soit une dégradation de 1,7 point, hors grèves). Tous les réseaux de transports de voyageurs sont touchés ; la dégradation atteint 4,2 points pour les TGV du réseau Nord du fait notamment des intempéries et des fontis. En Ile de France, le pourcentage de trains régionaux dont le retard est supérieur ou égal à 5 minutes a augmenté de 1,2 point en heure de pointe, à 9,5 %. En province, l'indicateur de régularité est du même ordre sur les TER, soit 9,7 % en 2001, en augmentation de 1,3 point.

Les transports collectifs urbains

Le ralentissement de la conjoncture économique générale a limité la croissance de la fréquentation des transports publics urbains, malgré la poursuite du développement de l'offre.

Sur le réseau ferré de la RATP, le nombre de voyageurs-kilomètres a progressé de 1,8 % en 2001, après une augmentation de 4,9 % en 2000, avec en particulier + 1,2 % pour le métro (+ 4,8 % en 2000) et + 2,7 % pour le RER (+ 5,1 % en 2000). En ce qui concerne le réseau de surface, on enregistre une faible croissance de 1,0 %, après la forte augmentation de 2000 : + 2,1 % pour les bus de banlieue (+ 6,1 % en 2000), et - 1,6 % pour les bus de Paris intra-muros (+ 2,5 % en 2000). Sur les lignes de tramway en revanche, la progression est encore sensible, avec + 3,8 % de croissance en 2001. On n'atteint plus cependant les rythmes très élevés de la période de montée en régime (+ 14,9 % en 2000, après + 21,9 % en 1999 et + 33,7 % en 1998).

L'extension des déplacements liés aux loisirs et la poursuite du succès des mesures tarifaires (abonnements "Imagine'R", formule "Carte Intégrale") ont contribué à la vitalité des réseaux, malgré une conjoncture moins favorable qu'en 2000.

A la SNCF, le transport de voyageurs en Ile-de-France bénéficie des mêmes effets que la RATP, ce qui se traduit par une poursuite de la croissance, mais moins rapide que par le passé (2,1 % en 2001, après + 6,6 % en 2000).

En province, le nombre de kilomètres produits par les 124 réseaux dont les données sont disponibles, est en légère progression : + 0,6 %. Mais le volume du trafic, mesuré en nombre de voyages, a baissé de 0,9 %. Ce constat globalement négatif cache une

grande variété de situations locales. En 2001, 50 % des réseaux ont enregistré un maintien ou une hausse du nombre de voyages par habitant. Plus fortement touchés par les mouvements sociaux d'ampleur nationale répétés ou par de longs conflits sociaux locaux, seulement 30 % des grandes agglomérations affichent une croissance de leur fréquentation, dont Montpellier et Orléans en première année d'exploitation de leur ligne de tramway.

Le transport aérien :

Une activité marquée par les événements du 11 septembre, l'ouverture du TGV Méditerranée et les difficultés du groupe Swissair.

TABLEAU 4.9
Évolution de demande de transport aérien

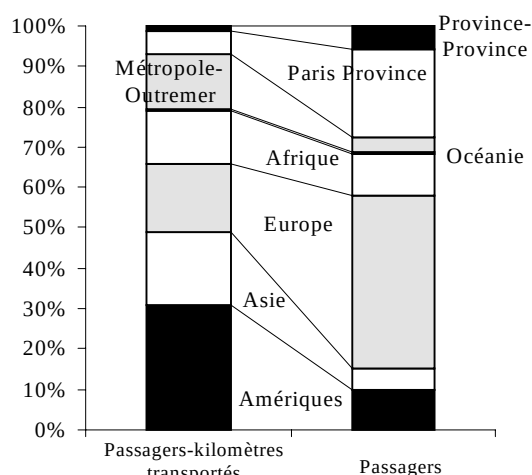
Niveaux en milliers Croissances en %	Passagers			Mouvements		
	00/99	01/00	Niv. 2001	00/99	01/00	Niv. 2001
Paris - Province	0,1%	-9,4%	19 180,6	-0,8%	-5,9%	231,7
Province - Province	5,0%	-0,4%	5 828,5	0,7%	-5,0%	204,3
Métropole - Outre-mer	6,4%	-7,7%	3 754,0	5,4%	-10,9%	10,1
Intérieur - Outre-mer	3,9%	-3,1%	2 062,7	-5,8%	-11,6%	113,2
Sous total	1,9%	-7,2%	30 825,8	-1,1%	-6,9%	559,3
France* international	10,7%	0,1%	68 963,9	7,0%	-1,2%	965,9
Total	7,7%	-2,2%	99 414,3	3,8%	-3,4%	1 525,2

Source : DGAC

* y compris outremer.

Structure du transport aérien de passagers avec la métropole

Compte tenu de distances moyennes très différentes selon la relation, le nombre de passagers et les distances parcourues par les passagers présentent des structures différentes, comme l'illustre le graphique ci-dessous pour l'année 2000.



Source : DGAC

Après les croissances de 8,9 % en 1999 et de 7,7 % en 2000, le nombre de passagers du transport aérien régresse de 2,2 % en 2001 et la baisse est encore plus prononcée sur les seuls vols intérieurs (- 7,4 %). C'est le premier recul enregistré depuis la guerre du Golfe de 1991.

Outre le ralentissement général de l'économie, deux facteurs ont joué principalement : les événements tragiques du 11 septembre mais aussi, en transports intérieurs, l'ouverture du TGV Méditerranée.

Le nombre de passagers internationaux des aéroports métropolitains n'augmente que de 0,3 %, après deux années de croissance remarquable à 10 %. Il diminue même de 0,9 % à Paris.

Ce repli résulte des attentats du 11 septembre. Ainsi, de janvier à août 2001, le nombre de passagers internationaux des principaux aéroports métropolitains avait augmenté de 5,4 % par rapport à la même période de 2000. Les données mensuelles corrigées des variations saisonnières relatives à ces principaux aéroports métropolitains éclairent l'ampleur de l'effet du 11 septembre, notamment à l'international : en glissement annuel, d'octobre à octobre, le nombre de passagers internationaux d'Aéroports de Paris a diminué de 16,2 % ; cette baisse est de 12,3 %

GRAPHIQUE 4.10

Les principales radiales métropolitaines (milliers de passagers)

Paire de villes (2 sens)	1998	1999	2000	2001	01/00 (%)
Paris Nice	3 118	3 256	3 396	3 002	-11,6%
Paris Toulouse	2 749	2 955	2 977	2 857	-4,0%
Paris Marseille	2 721	2 928	2 977	2 482	-16,6%
Paris Bordeaux	1 509	1 603	1 614	1 535	-4,9%
Paris Montpellier	1 209	1 290	1 378	1 208	-12,4%
Paris Strasbourg	1 225	1 284	1 183	1 150	-2,8%
Paris Lyon Satolas	705	761	732	699	-4,4%
Paris Bâle-Mulhouse	652	678	688	642	-6,7%
Paris Biarritz	579	634	608	586	-3,6%
Paris Pau	480	519	515	515	0,0%
Paris Toulon-Hyères	628	665	653	508	-22,1%
Paris Brest	470	513	514	482	-6,1%
Paris Ajaccio	385	431	456	460	0,9%
Paris Bastia	270	287	307	324	5,4%
Paris Perpignan	448	476	467	320	-31,4%
Paris Nantes	314	342	301	305	1,3%
Paris Clermont Fd	299	305	306	289	-5,7%
Paris Lorient	178	195	191	190	-0,6%
Paris Nîmes	245	278	225	159	-29,4%
Ensemble	18 184	19 400	19 487	17 713	-9,1%

Source : DGAC

pour les passagers internationaux des six grands aéroports provinciaux. Globalement, sur l'année, le nombre de passagers internationaux des mêmes aéroports de province, qui avait progressé de 12,4 % en 2000, a augmenté tout de même de 3,2 % en 2001.

Par ailleurs, le profil infra annuel du nombre de passagers intérieurs fait apparaître la forte incidence de l'ouverture courant juin 2001 du TGV Méditerranée. En glissement annuel, de décembre à décembre, le nombre des passagers intérieurs d'Aéroports de Paris a diminué de 19 %, et celui des principaux aéroports de province de presque 15 % (évidemment, les passagers des vols Paris-province, à l'exception de ceux des liaisons transversales, contribuent aux deux statistiques). Au total, le nombre des passagers Paris-province, qui était resté stable en 2000, a diminué de 8,8 % en 2001. L'activité entre aéroports provinciaux n'a que légèrement diminué (baisse de 0,4 %). Désormais, la part des passagers intérieurs (y compris métropole-outremer) n'est plus que de 31 % du total.

TABLEAU 4.11

Évolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole

(niveaux en milliers)

	1998	1999	2000	2001	01/00 (%)
Bastia Marseille	247,6	251,2	257,4	264,0	2,6%
Ajaccio Marseille	245,9	247,2	255,0	260,7	2,2%
Bordeaux Lyon	215,3	235,3	248,2	256,9	3,5%
Lyon Toulouse	223,9	234,3	247,2	236,1	-4,5%
Lyon Nantes	201,2	210,6	212,4	221,7	4,3%
Lyon Nice	214,4	217,5	229,2	205,7	-10,2%
Lille Lyon	156,9	149,0	153,6	147,8	-3,7%
Bordeaux Marseille	127,5	123,1	127,0	145,6	14,7%
Ajaccio Nice	142,8	148,6	143,0	136,2	-4,7%
Marseille Nantes	70,0	113,7	145,3	135,1	-7,0%
Lyon Strasbourg	123,4	125,5	120,7	130,7	8,2%
Bastia Nice	131,0	134,4	132,5	125,8	-5,1%
Nice Toulouse	125,4	130,3	143,2	125,0	-12,7%
Lille Nice	136,4	143,5	131,6	124,7	-5,2%
Nice Strasbourg	109,0	126,6	118,4	115,7	-2,3%
Lille Marseille	68,4	82,5	102,1	113,8	11,5%
Nice Bordeaux	92,7	111,0	122,3	110,6	-9,6%
Nice Nantes	94,4	109,3	109,6	108,1	-1,4%
Ensemble	2 726	2 893	2 999	2 964	-1,1%

Source : DGAC

TABLEAU 4.12

Évolution de l'activité internationale

(niveaux en milliers)

	1999/98	2000/99	2001/00	Niveau 2001
Métropole	10,2%	10,8%	0,3%	67 423,2
Paris	9,7%	10,2%	-0,9%	48 562,2
Province	11,7%	12,4%	3,2%	18 861,0
Nice	11,8%	15,2%	3,2%	470,2
Lyon	-1,3%	14,4%	3,1%	337,1
Outremer	4,6%	6,8%	-4,8%	1 819,5
Total	10,2%	10,8%	0,1%	69 242,7

Source : DGAC

TABLEAU 4.13
Résultats des aéroports en 2001

	Passagers 2001/2000	Niv. 2001 (milliers)	Mouvements 2001/00 (%)
Paris	-3,5%	70 951	-2,2%
dont international	-0,9%	48 562	nd
intérieur	-8,8%	22 388	nd
Nice	-4,2%	8 972	-6,0%
Lyon	2,1%	6 059	2,0%
Marseille	-7,9%	5 842	-7,1%
Toulouse	-1,2%	5 187	-1,6%
Bâle-Mulhouse	-5,4%	3 502	-4,8%
Bordeaux	1,1%	3 039	6,3%
Sous total (hors Paris)	-3,0%	32 602	-3,0%
Total des 20 suivants	-2,8%	15 007	-1,5%
Autres province	-5,3%	2 059	-11,0%
Total Province	-3,0%	49 668	-3,5%
Total métropole	-3,3%	120 618	-3,0%
Outre mer	-5,0%	9 291	-11,6%
Total	-3,4%	129 910	-4,1%

Source : DGAC

L'impact de l'ouverture du TGV Méditerranée se fait sentir sur le nombre de passagers de toutes les radiales correspondantes: Paris-Marseille (- 16,6 %), Paris-Montpellier (- 12,4 %) et Paris-Nice (baisse de 11,6 %), mais aussi Paris - Nîmes, Paris - Avignon ou Paris - Toulon. S'il est vrai qu'aucune des sept autres principales radiales ne voit son activité croître, le recul est toujours beaucoup moins marqué que pour les liaisons touchées par la concurrence du TGV Méditerranée. Ainsi, la part du transport aérien captée par le TGV Méditerranée peut-

TABLEAU 4.14
Évolution de l'activité des principales compagnies françaises

Compagnies	Passagers		PKT	
	Niv.2001 (milliers)	01/00 %	Niv.2001 (millions)	01/00 %
Associées à Air France	42 406	2,1%	97 543	2,8%
Air France	40 099	-0,1%	96 341	2,3%
Régional	1 018	64,7%	514	70,0%
Brit'Air	1 175	28,2%	627	33,8%
Proteus	115	-72,2%	62	-73,0%
ex. associées à Swissair	5 684	-38,3%	10 887	-34,7%
AOM-Air Liberté / Air Lib	4 421	-43,2%	10 199	-35,5%
Air Littoral	1 263	-21,3%	688	-22,7%
Groupe Nouv. Frontières	2 478	6,4%	12 279	4,9%
Corsair	2 119	0,7%	10 990	2,1%
Aérolion	359	39,9%	1 289	28,8%
Star Airlines	742	-3,8%	1 636	-0,1%
Euralair	746	23,9%	1 589	25,1%
Aéris	415	0,8%	605	4,6%
Cie Corse Médit.	879	3,8%	298	9,9%
Sous total	53 348	-4,3%	124 837	-1,7%
Total toutes cies	55 249	-4,8%	126 208	-2,1%

Source : DGAC et compagnies

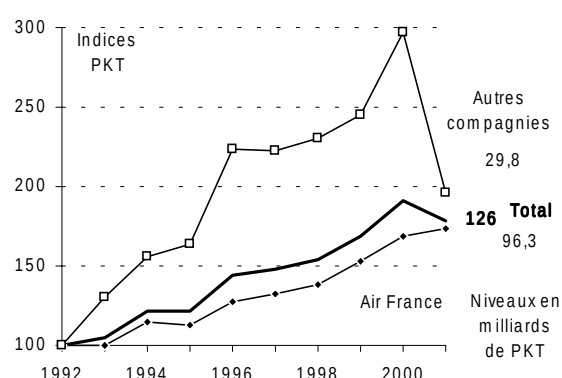
elle être estimée à environ dix points pour chacune des liaisons concernées. Pour toutes ces liaisons, le recul de la fréquentation équivaut à près de 20 % du résultat brut en année pleine (la nouvelle ligne n'a fonctionné qu'à partir de juin). Seule la liaison Paris - Bastia, avec 324 000 passagers, connaît une hausse de 5,4 %. Le ralentissement de la croissance économique, la contraction de l'offre de l'ancien groupe Air Liberté/AOM, qui touche Orly, et l'effet indirect sur les correspondances de la baisse du trafic international à Charles de Gaulle, entrent aussi en ligne de compte.

Ponctualité et retards dans le transport aérien

Avec la baisse du nombre de mouvements sur les aéroports métropolitains en 2001, la part des vols commerciaux ayant subi un retard supérieur ou égal à 15 minutes au départ (voir encadré), sur l'ensemble des quatorze principaux aéroports métropolitains, a continué à diminuer (31,5 % contre 35,2 % en 2000 et 39,3 % en 1999).

Les causes de retard sont dues principalement à l'enchaînement des rotations (un retard induit par un autre retard antérieur), soit 35 % en 2000 et 2001 ; suivent les causes imputables aux compagnies (25 % en 2001). La part des retards dus aux services de la navigation aérienne est tombée à 20 % en 2001 : au-delà de l'effet de la diminution du trafic aérien, ce résultat témoigne des efforts menés pour moderniser les équipements et mieux organiser l'espace aérien, notamment. En revanche, le renforcement des dispositions de sûreté lié aux attentats du 11 septembre aux Etats-Unis a contribué nettement à augmenter la part des retards passagers dus aux gestionnaires d'aéroports et aux services de sûreté : 10,5 %.

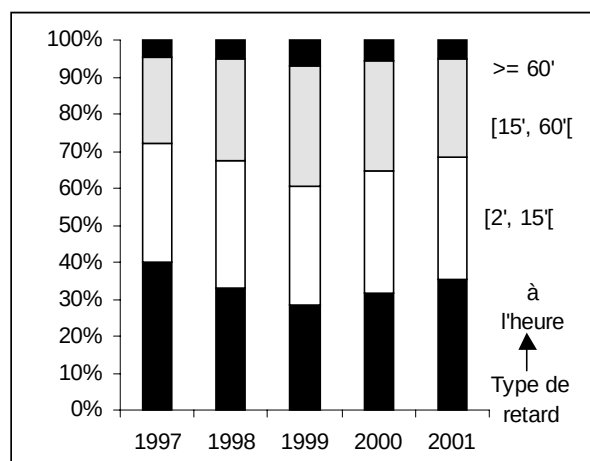
GRAPHIQUE 4.6
Évolution de l'activité de l'ensemble des compagnies résidentes métropolitaines



Source : DGAC

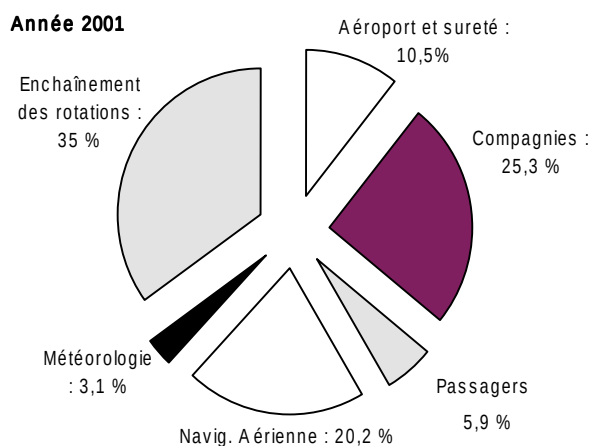
PKT : passagers-kilomètres transportés ou voyageurs-kilomètres.

GRAPHIQUE 4.7
Evolution de la ponctualité au départ



Source : DGAC Comuta

GRAPHIQUE 4.8
Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon la cause, en 2001



Source : DGAC Comuta

Les retards dans le transport aérien

Créé en 1995 sous l'égide du Ministère des transports, le Comité des usagers du transport aérien (COMUTA) étudie la qualité des services offerts aux passagers. Il comprend des représentants des passagers et des professionnels du transport aérien. Il a mis en place un Observatoire des retards analysant la ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée sur 14 aéroports ayant plus d'un million de passagers ou plus de 30 000 mouvements commerciaux par an. Ces 14 aéroports représentaient 93% du total du trafic des passagers métropolitains en 2001.

Le retard au départ (ou à l'arrivée) est la différence entre l'heure de départ (d'arrivée) affichée commercialement sur le billet et l'heure à laquelle l'avion quitte (arrive à) son poste de stationnement.

Les retards sont appréciés à partir de la 15^{ème} minute incluse, critère adopté au niveau international (Europe et Etats-Unis).

Les causes des retards sont réparties selon une nomenclature internationale que le COMUTA a regroupé en six grandes catégories :

- gestionnaire d'aéroport et services de sûreté,
- compagnies aériennes,
- services de la navigation aérienne
- conditions météorologiques,
- enchaînement des rotations
- passagers.

L'activité passagers des ports maritimes

Poursuite du recul sur le trans-Manche et forte hausse en Méditerranée

Si, globalement, le nombre de passagers maritimes à partir des ports métropolitains reste stable (+ 0,3 %), on observe une baisse de 3,1 % sur les ports de la Manche et de la Mer du Nord (- 4,6 % à Calais) et une hausse de 11,6 % pour les ports méditerranéens.

TABLEAU 4.15

Activité passagers des principaux ports métropolitains (en milliers)

	2000	2001	Évolution
Dunkerque	96	331	245%
Calais	15 066	14 370	-4,6%
Boulogne-sur-Mer	440	5,5	-98,7%
Dieppe	301	327	8,8%
Le Havre	863	931	7,9%
Caen-Ouistreham	907	891	-1,8%
Cherbourg	1 390	1 577	13,5%
Saint-Malo	1 088	1 095	0,6%
Roscoff - Bloscon	602	590	-2,0%
Manche - Mer du Nord	20 753	20 118	-3,1%
Marseille	1 657	1 831	10,5%
Toulon	191	462	141,3%
Nice - Villefranche	1 104	1 234	11,7%
Bastia	1 916	1 967	2,7%
L'île Rousse	182	173	-4,5%
Ajaccio	774	884	14,2%
Bonifacio	292	276	-5,6%
Total Méditerranée	6 116	6 827	11,6%
Total	26 869	26 945	0,3%

Source : DTMPL

TABLEAU 4.16

Les passagers trans-Manche passant par la France

(en milliers)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	01/00
Passagers Eurostar	-	-	-	-	152	2 920	4 867	5 969	6 271	6 593	7 130	6 947	-2,6%
Passagers aériens Paris-Londres	3 555	3 425	3 637	3 666	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2 694	-7,6%
Passagers ferries (9 ports)	20 769	21 725	23 514	25 341	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	19 961	-3,3%
dont Calais	10 682	11 546	13 863	16 032	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	-4,6%
Part française (9 ports)	27,1%	24,4%	23,2%	25,5%	25,2%	21,1%	16,4%	23,4%	25,8%	26,2%	24,3%	26,2%	+ 1,9 pt
Navettes tourisme (passagers)*	-	-	-	-	40	4 394	8 045	8 858	12 238	11 469	10 163	9 346	-8,0%
Navettes fret : (passagers camions)	-	-	-	-	74	444	594	290	797	942	1 133	1 198	5,7%
Total (hors ports belges)	24 324	25 150	27 151	29 007	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	41 989	40 147	-4,4%
Total précédent moins Paris Londres									43 904	42 126	39 074	37 452	-4,1%
Navettes tourisme, véhicules	-	-	-	-	14	1 216	2 077	2 319	3 351	3 260	2 784	2 530	-9,1%
Navettes tourisme, cars	-	-	-	-	-	23	58	65	96	82	79	75	-5,1%
Maritime, voitures particulières	3 324	3 704	3 916	4 499	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	3 704	-0,2%
Maritime, autocars	144	143	169	168	184	184	175	178	166	168	158	145	-8,3%

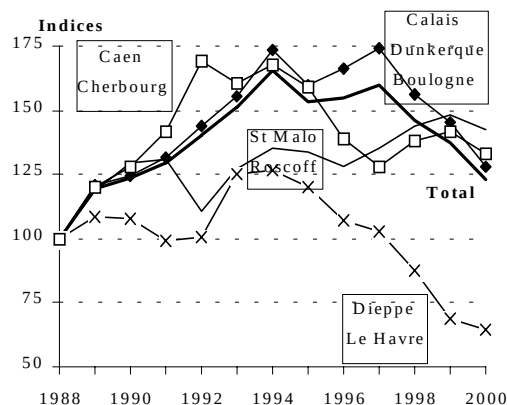
Source : DTMPL, Eurotunnel, SNCF

(*) Estimation DAEI/SES

GRAPHIQUE 4.9

Activité passagers des ports trans-Manche regroupés

base 100 en 1988



Source : DTMPL

En raison de la fermeture d'une ligne Boulogne - Angleterre au profit d'une ligne Calais - Angleterre, l'activité passagers de Boulogne est devenue quasiment nulle. L'ouverture d'une nouvelle ligne à Dunkerque multiplie par 3,4 le nombre de passagers de ce port. L'ouverture de lignes rapides vers l'Angleterre, à partir de Cherbourg, a entraîné une hausse de 13,5 % du nombre de passagers dans ce port, résultat qu'il convient de relativiser puisque ce port avait été bloqué en août 2000 par des transporteurs routiers.

A Nice, on observe une hausse de 11,7 % du nombre de passagers, en dépit d'avaries sur un navire rapide. A Marseille, l'activité passagers est globalement en hausse de presque 11 % et de 13 % avec l'Algérie. L'activité croisière y est en plein essor avec le triplement de l'activité tête de ligne (75 000 passagers). L'ouverture d'une nouvelle ligne rapide sur la Corse explique la forte croissance des passagers de Toulon.

L'activité passagers des ports des départements d'outremer a diminué globalement de 9,4 %, avec notamment la forte réduction des croisières à Fort de France (baisse de 20,3 %).

Diminution de l'activité passagers du tunnel sous la Manche

Pour la première fois, le nombre de passagers des trains Eurostar recule de 2,6 %. Le ralentissement de l'activité touristique après les attentats du 11 septembre a sa part dans ce recul. La ligne aérienne Paris-Londres connaît une baisse de 7,6 % du nombre de ses passagers. Sur une longue période, l'impact du tunnel sur le nombre de passagers aériens est donc important. Rappelons qu'à la veille de l'ouverture du tunnel, cette ligne avait atteint les 4 millions de passagers contre 2,7 millions en 2001. L'ensemble des relations trans-Manche passant par la France (cf. tableau 4.15) connaît globalement une chute de 4,4 % du nombre des passagers.

Le nombre de véhicules des navettes tourisme (hors autocars) est en baisse de 9,1 %. Le nombre d'autocars diminue de 5,1 %. Le nombre de passagers empruntant les navettes du Shuttle tourisme est ainsi en baisse d'environ 8 %. Le nombre de passagers des neuf ports trans-Manche diminuent de 3,3 %, en relation avec une forte baisse du nombre d'autocars (- 8,3 %), mais la part de l'armement français augmente de presque deux points.

Activité passagers des armements sur les relations avec la métropole

Sur les lignes trans-Manche, l'armement français gagne des parts de marchés pour les passagers (+ 1,9 point).

Dans le secteur des croisières, en pleine expansion (l'offre croît de 7 % à 8 % par an), où se profilaient des restructurations, les événements du 11 septembre ont induit une forte réduction de la demande et donc aussi une accentuation de la baisse des prix qui existait déjà en raison de la forte hausse de l'offre. Les quatre premiers groupes mondiaux, où les Américains sont fortement présents, prennent les trois quarts du marché.

Bilan de la circulation (*)

Contrairement à l'année 2000, marquée par une forte hausse du prix des carburants (+ 17,3 %), l'année 2001 se caractérise par une baisse du prix des carburants, d'ampleur toutefois plus limitée (- 4,4 %). Dans ce contexte, la circulation routière des voitures particulières connaît une nette reprise (+ 4 %), en ligne avec les évolutions précédentes, mais qui contraste avec la stabilité observée en 2000. La reprise de la croissance concerne toutes les catégories de véhicules. Elle se traduit par une croissance du trafic plus forte sur les autoroutes (+ 4,5 %) que sur le réseau national dans son ensemble (+ 3,3 %). Le parc de véhicules continue sa progression en 2001 (+ 2,3 %), au même rythme qu'en 2000. Les livraisons de carburants ont augmenté de 2,3 %, alors qu'elles avaient baissé de 0,5 % l'année précédente.

Maintien de la croissance du parc de véhicules

En 2001, selon le comité des constructeurs français d'automobiles, le parc de véhicules continue à progresser sur un rythme modéré (+ 2,3 %). Cette évolution s'inscrit dans un rythme de croissance quasi-constant depuis 1997. Elle s'observe pour tous les types de véhicules sauf les cars et les bus dont le taux de croissance n'est que de 1 %. Toutefois, elle recouvre d'assez fortes disparités selon le type de carburant : le parc des voitures Diesel continue d'augmenter fortement (+ 8,5 %) alors que celui des voitures à essence baisse (- 1,1 %). Le taux de diésélisation du parc des voitures particulières continue à progresser : il est ainsi passé de 33,3 % en 2000 à 36,8 % en 2001. En effet, les immatriculations de véhicules Diesel neufs ont dépassé en 2001 les immatriculations de véhicules à essence, augmentant au taux record de 21,2 % (contre une forte baisse pour les véhicules à essence : - 9,2 %), si bien que plus de 56 % des immatriculations de voitures particulières neuves concernait des véhicules Diesel.

Selon l'enquête permanente de l'INSEE sur les conditions de vie des ménages, la proportion des ménages multimotorisés reste stable en 2001, à 30 %, ainsi que celle des ménages possédant au moins une voiture, à 79 %.

() Le bilan de la circulation routière ne présente pas directement des données d'observation, mais constitue une synthèse des informations disponibles, reposant sur une approche en termes d'équilibre global (cf. encadré ci après). Il privilégie la cohérence d'ensemble entre les différentes données statistiques, afin de tenir compte des limites et du caractère parfois contradictoire de certaines sources.*

En moyenne annuelle, le parc a progressé de 2,2 % pour les voitures particulières, de 2,7 % pour les véhicules utilitaires légers et de 1,2 % pour les poids lourds, le parc de bus et cars restant stable.

Hausse du kilométrage unitaire d'ensemble

En 2001, la hausse du kilométrage moyen annuel par véhicule a atteint 1,5 %. Elle intervient après la baisse de l'année précédente. On peut y voir un phénomène de rattrapage, mais surtout une conséquence de la baisse du prix des carburants en 2001 (- 4,4 %). La distance moyenne parcourue par les voitures particulières Diesel augmente de façon plus modérée qu'on ne pourrait le penser : l'achat des voitures Diesel, en effet, se banalise, et n'est plus seulement le fait des plus gros rouleurs. Cet effet de structure induit une faible hausse du kilométrage moyen des voitures Diesel (+ 1,6 %), après une baisse de 4 %. Pour les voitures à essence, le kilométrage unitaire moyen continue lui aussi à baisser (- 0,5 %), à un rythme toutefois moindre que celui des années précédentes. La substitution du parc des véhicules à essence au profit du Diesel joue également à la baisse sur le kilométrage unitaire de ce type de véhicules, le transfert concernant relativement moins les "petits" rouleurs au volant des véhicules à essence. Enfin, les poids lourds enregistrent une quasi-stabilisation de leur kilométrage (+ 0,1 %).

Vive reprise de la circulation

La conjonction d'une croissance du parc et du parcours moyen s'accompagne d'un taux de croissance soutenu de la circulation routière : 3,8 % en 2001 pour les véhicules immatriculés en France. Cette situation contraste avec la quasi stabilité enregistrée en 2000, mais se rapproche de la croissance de la fin des années quatre-vingt-dix.

La circulation de l'ensemble des voitures particulières a augmenté de 4 % en 2001. Mais en raison des fortes différences d'évolutions entre les deux types de motorisation, tant en ce qui concerne le parc que les kilomètres unitaires, les évolutions de la circulation sont très différenciées entre les véhicules Diesel et essence : la circulation des voitures Diesel augmente au rythme très élevé de 10,2 %, alors que celle des voitures à essence baisse de 1,6 %. Pour les poids lourds, le taux de croissance est modéré (+ 1,3 %), et pour les véhicules utilitaires légers, il est de 3,7 % (+ 5,2 % pour le Diesel et - 5,5 % pour l'essence). Enfin, la circulation des véhicules étrangers est en croissance modérée (+ 2,6 %). Celle des poids lourds étrangers est nettement moindre qu'en 2000 : 3 % en 2001 contre 7 % en 2000.

Chiffrage du bilan de la circulation routière

Le bilan de la circulation routière en France réalise la synthèse des nombreuses données disponibles. Les méthodes, les résultats et les arbitrages ont fait l'objet de perfectionnements successifs. Un rebaselement du bilan a été réalisé fin 1999-début 2000. Les principales caractéristiques de ce bilan sont les suivantes :

- le parc de véhicules calculé par le CCFA est la référence ;
- les estimations de consommations unitaires annuelles retenues pour les voitures particulières sont celles du panel Secodip ;
- l'évaluation des consommations de carburants est faite à partir des livraisons et non plus des ventes, l'estimation des premières étant plus fiable que celle des secondes ;
- la circulation des poids lourds étrangers est calée sur les résultats du sondage de circulation de 1996 réalisé par le Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra) ;

Le bilan de la circulation part de données globales relatives aux parcs de véhicules et aux livraisons de carburants. Ces données sont confrontées à des kilométrages annuels moyens et des consommations unitaires estimés à partir d'enquêtes réalisées par la Sofres et Secodip.

Le bilan "parc-circulation-énergie" est ainsi équilibré par étapes successives pour les voitures particulières, les véhicules utilitaires légers et les poids lourds, en distinguant les véhicules selon qu'ils sont à moteur à essence ou Diesel, et cela selon la double formule :

Pour les véhicules immatriculés en France :

$$\text{Parc (F)} \times \text{Kilométrage annuel moyen (en France)} = \text{Circulation (F)}$$

Pour l'ensemble des véhicules roulant en France :

$$\text{Circulation (F+ véh. étrangers)} \times \text{Consommation unitaire} = \text{Livraisons de carburant (en France) + achats aux frontières et ajustement statistique}$$

TABLEAU 4.17

Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en évolution

	Parc moyen (%)		Parcours moyen (%)		Circulation (%)		Conso unitaire		Conso totale 01/00
	01/00	00/99	01/00	00/99	01/00	00/99	01/00	00/99	
Voitures particulières	2,2%	2,3%	1,8%	-2,2%	4,0%	0,0%	-1,3%	-1,5%	2,7%
essence	-1,1%	-0,3%	-0,5%	-2,5%	-1,6%	-2,8%	-0,5%	-2,2%	-2,1%
Diesel	8,5%	7,7%	1,6%	-4,0%	10,2%	3,4%	-1,0%	0,3%	9,1%
Véhicules utilitaires légers	2,7%	2,5%	1,0%	-0,7%	3,7%	1,7%	-0,4%	-0,1%	3,3%
essence	-4,5%	-4,2%	-1,0%	-1,0%	-5,5%	-5,1%	0,0%	-1,0%	-5,5%
Diesel	5,2%	5,0%	0,0%	-2,0%	5,2%	2,9%	-0,5%	0,0%	4,7%
Véhicules lourds	1,0%	0,9%	0,1%	-0,2%	1,1%	0,7%	-0,4%	-0,2%	0,7%
poids lourds	1,2%	1,2%	0,1%	-0,9%	1,3%	0,3%	-0,5%	0,0%	0,8%
bus et cars	0,0%	-1,2%	-1,0%	6,3%	-1,0%	5,0%	0,0%	-2,0%	-1,0%
TOTAL VEHICULES	2,3%	2,3%	1,5%	-1,9%	3,8%	0,3%	-1,4%	-0,8%	2,3%
Véhicules étrangers					2,6%	3,4%	-0,5%	-0,4%	2,1%
Véhicules divers									4,4%
TOTAL GENERAL					3,7%	0,5%		-0,8%	2,4%
Achats aux frontières et ajustement statistique									3,2%
Livraisons totales (cpdp)									2,3%

Reprise plus forte sur autoroutes que sur les routes nationales

Les comptages sur le réseau national (routes nationales et autoroutes) font état d'une reprise de la circulation (+ 3,3 % après + 2,4 % en 2000). Celle-ci s'explique essentiellement par un taux de croissance soutenu de la circulation sur les autoroutes (+ 4,5 %)

avec cependant des évolutions différentes pour les autoroutes concédées (+ 5,3 %) et pour les non concédées (+ 3,3 %). La circulation sur les routes départementales et le réseau local augmente à un rythme moindre (+ 4,0 %) que sur les autoroutes. La circulation en zone agglomérée de l'Île-de-France hors Paris affiche un taux de croissance de 1,0 %.

TABLEAU 4.18

Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en 2001.

2001	Parc moyen 1 000 véh.	Parcours moyen km/véh.	Circulation / territoire Md véh.-km	Conso unitaire l/100km	Conso totale 1 000 m3	Livraisons de carburants 1 000 m3
Voitures particulières	28 380	14 031	398,2	7,31	29 115	
essence	17 946	11 020	197,8	8,03	15 879	
Diesel	10 435	19 210	200,5	6,60	13 236	
Véhicules utilitaires légers	5 191	16 012	83,1	9,65	8 019	
essence	1 240	8 372	10,4	9,51	987	
Diesel	3 951	18 410	72,7	9,67	7 032	
Véhicules lourds	634	46 043	29,2	37,10	10 823	
poids lourds	554	48 455	26,8	37,50	10 057	
bus et cars	80	29 360	2,3	32,60	766	
TOTAL VEHICULES	34 205	14 925	510,5	9,39	47 957	
Véhicules étrangers			27,5	15,38	4 228	
Véhicules divers					2 121	
TOTAL GENERAL			545,4	9,96	54 306	
Essence			232,3	Essence	18 957	17 937
Gazole			313,2	Gazole*	35 349	33 859
TOTAL GENERAL			545,4	TOTAL CPDP	54 306	51 796
Achats aux frontières et ajustement statistique						-2 510

(*) Ce solde inclut la consommation des poids lourds étrangers en France, avec du carburant acheté à l'étranger.

TABLEAU 4.19
Circulation par catégorie de réseau

	2000	2001	00/99	01/00
	Milliards de véh-km			
Autoroutes concédées	65,6	69,11	3,0%	5,3%
Autres autoroutes	41,3	42,71	5,7%	3,3%
Total autoroutes	107,0	111,8	4,0%	4,5%
Routes nationales	90,8	92,4	0,6%	1,8%
Réseau national	197,8	204,2	2,4%	3,3%
Autres routes (routes départementales et réseau local)	328,0	341,2	-0,6%	4,0%
TOTAL	525,8	545,4	0,5%	3,7%

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

Poursuite de la baisse des consommations unitaires

La consommation unitaire de l'ensemble des véhicules a diminué de 1,4 % en 2001. Cette évolution est légèrement plus marquée pour les voitures Diesel (- 1,0 %) que pour les voitures à essence (- 0,5 %). Elle s'explique, pour les voitures à essence, par le renouvellement du parc. On observe, en effet, un accroissement de la proportion de véhicules dotés de meilleures performances techniques mais aussi de celui des véhicules de faibles cylindrées.

Pour les voitures Diesel, deux phénomènes agissent en sens contraire : d'une part l'introduction des nouvelles normes de carburants (moindre densité), au pouvoir calorifique moindre, entraîne une consommation plus forte et, d'autre part, le progrès technique des nouveaux véhicules se traduit par une baisse de la consommation.

Au total, la diminution de la consommation unitaire des véhicules est accentuée par la diésélisation du parc. Par ailleurs, la hausse de la longévité des modèles produits au début de la décennie fait que l'âge moyen du parc continue de croître : 7,7 ans en 2001 contre 7,6 en 2000, d'après le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA). La consommation moyenne unitaire des véhicules diminue grâce à la diésélisation du parc.

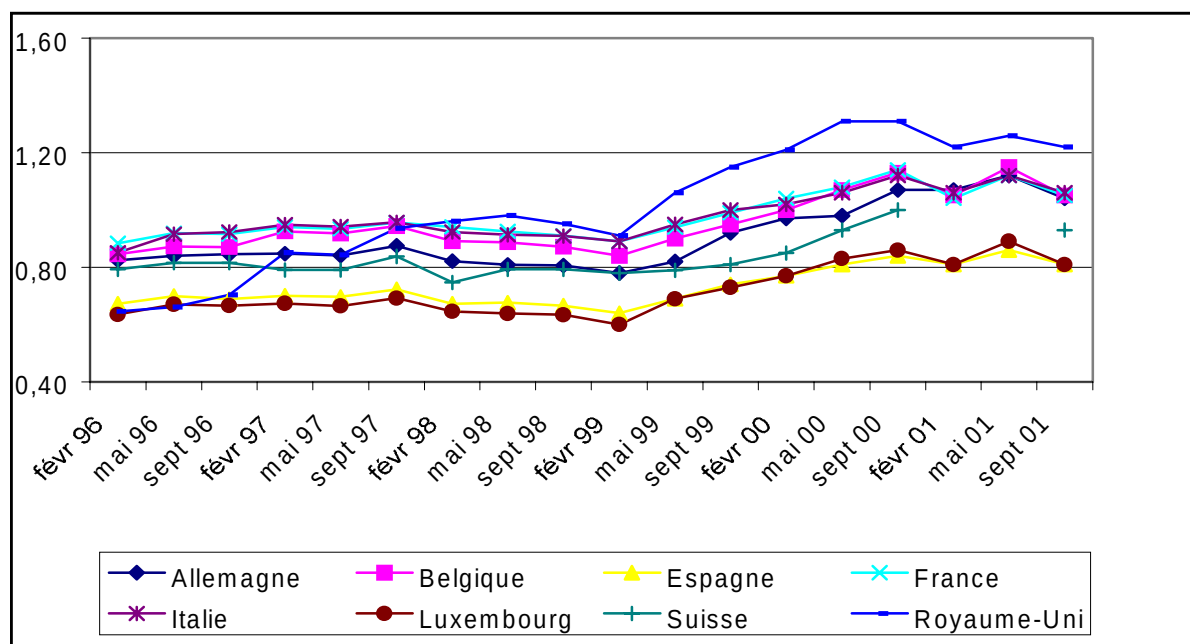
Reprise des livraisons de carburants

En 2001, la consommation de carburants sur le territoire national a augmenté de 2,3 %. Cette évolution est le résultat de deux effets qui agissent en sens contraire : d'une part la reprise de la circulation (+ 3,7 %) et d'autre part la baisse de la consommation unitaire moyenne (- 1,4 %). Le taux de croissance des livraisons de carburant est légèrement supérieur à celui enregistré par le Comité professionnel du pétrole (CPDP) pour les livraisons des carburants (+ 2,3 %). L'écart peut s'expliquer par les achats de carburants à l'étranger. Enfin, cette évolution recouvre des évolutions opposées des livraisons d'essence (- 1,8 %) et de gazole (+ 4,8 %).

Le solde "achats aux frontières et ajustement statistique" est d'environ 2,5 millions de mètres cubes, ce qui représente 4,8 % de la consommation totale des carburants. Il augmente de 3,2 % par rapport à l'année 2000.

GRAPHIQUE 4.9

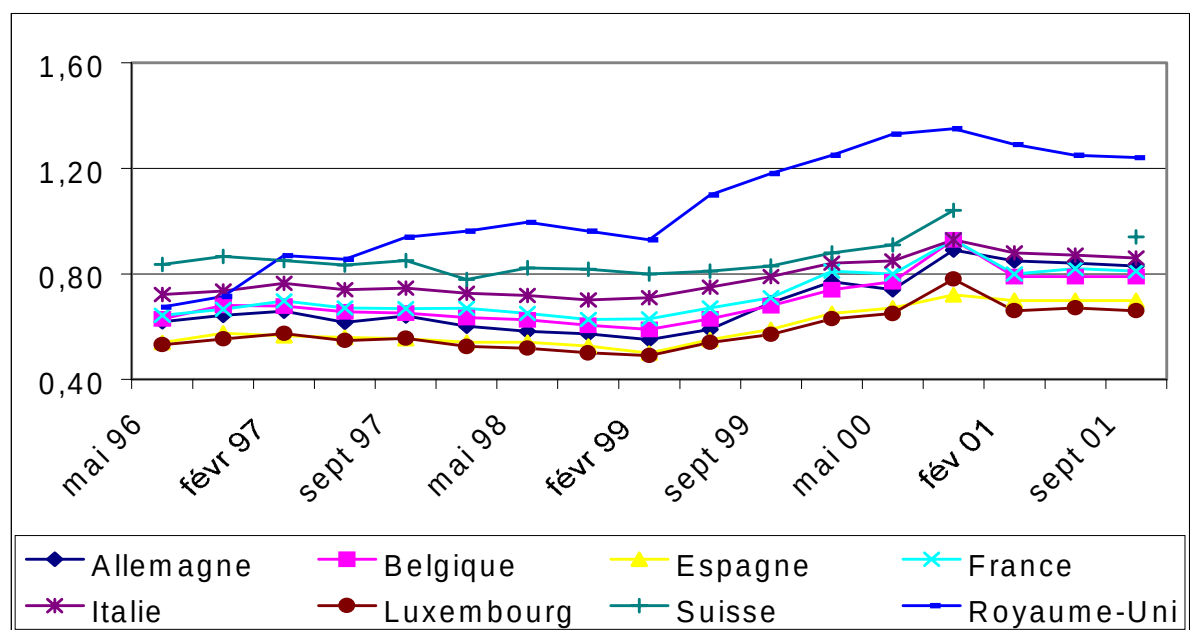
Prix de l'eurosuper sans plomb en Europe (en euros, aux taux de change courants)



Source : CPDP

GRAPHIQUE 4.10

Prix du gazole en Europe (en euros, aux taux de change courants)



Source : CPDP

Évolution du kilométrage moyen : évolution des comportements et effets de structure

Au delà de variations conjoncturelles, le kilométrage réalisé, en moyenne, par les voitures particulières est très stable d'une année sur l'autre. Si l'on considère les douze dernières années (cf. graphique), il n'a augmenté que de 0,2 % par an. Pourtant, dans le même temps, le kilométrage moyen annuel réalisé par les voitures particulières à moteur à essence a diminué (de l'ordre de 1 % par an), de même que celui des voitures particulières à moteur Diesel (- 1,1 %). D'où vient cette contradiction apparente ?

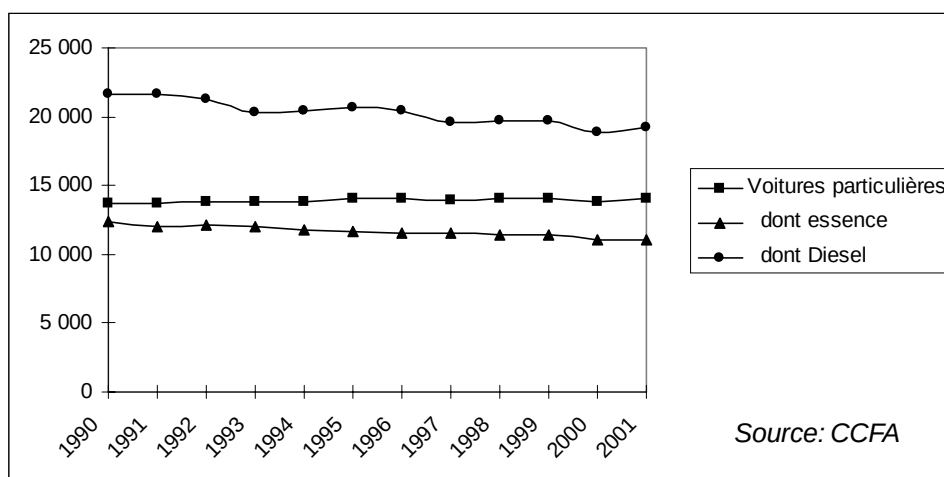
Supposons que le kilométrage moyen annuel de chaque catégorie de véhicule reste stable. On note k_e et p_e le kilométrage moyen annuel et la part dans le parc des voitures à essence, k_d le kilométrage moyen annuel et p_d la part des voitures à moteur Diesel, k_c et p_c les quantités équivalentes pour les véhicules à essence remplacés par des voitures Diesel. Le kilométrage moyen de l'ensemble du parc s'écrit :

$$k = k_e * \pi_e + k_c * \pi_c + k_d * \pi_d.$$

Si l'on suppose que les conducteurs qui remplacent

Evolution du parcours moyen par type de véhicules particuliers

km/véhicule



Pour une part, cela est probablement dû à des différences de comportement entre nouveaux conducteurs (ceux qui ne disposaient pas d'une voiture auparavant) et les anciens conducteurs (ceux qui n'en disposent plus) : les premiers, souvent jeunes et assez mobiles, se déplacent probablement plus que leurs aînés. Mais ce phénomène ne peut tout expliquer à lui seul. Par contre, le remplacement de véhicules à essence par des véhicules Diesel peut expliquer la diminution du kilométrage moyen des véhicules à essence et des véhicules Diesel, notwithstanding une stabilité – voire même une augmentation – de ce kilométrage moyen annuel pour l'ensemble des véhicules. Considérons, en effet, un ensemble de véhicules constitué de trois parties qui, pendant une année, évoluent de la façon suivante :

- des voitures à essence que l'on ne change pas ou que l'on remplace par d'autres voitures à essence ;
- des voitures à moteur Diesel que l'on ne change pas ou que l'on remplace par d'autres voitures à moteur Diesel ;
- des voitures à essence que l'on remplace par des voitures à moteur Diesel.

leur voiture à essence par un modèle Diesel sont des conducteurs qui réalisent un kilométrage moyen annuel à la fois supérieur à la moyenne des possesseurs de voitures à essence et inférieur aux propriétaires de voitures Diesel ($k_e < k_c < k_d$), le passage de ces conducteurs au comportement intermédiaire du sous-ensemble des conducteurs qui roulent peu au groupe de ceux qui parcourent un grand nombre de kilomètres fait baisser les deux moyennes. On peut s'en convaincre en calculant les variations de kilométrages moyens dues au remplacement des véhicules à essence par des voitures Diesel. Le kilométrage moyen des voitures à essence, avant tout

remplacement, s'écrit : $\frac{k_e * \pi_e + k_c * \pi_c}{\pi_e + \pi_c}$ et celui

des voitures Diesel, après remplacement :

$$\frac{k_d * \pi_d + k_c * \pi_c}{\pi_d + \pi_c}.$$

Si l'on compare ces valeurs à, respectivement k_e

et k_d , on obtient :

$$\Delta k_e = k_e - \frac{k_e * \pi_e + k_c * \pi_c}{\pi_e + \pi_c} = \frac{\pi_c * (k_e - k_c)}{\pi_e + \pi_c}$$

et celui des voitures Diesel, après remplacement :

$$\Delta k_d = \frac{k_d * \pi_d + k_c * \pi_c}{\pi_d + \pi_c} - k_d = \frac{\pi_c * (k_c - k_d)}{\pi_d + \pi_c}.$$

Les parts (π) étant évidemment positives et les valeurs $(k_e - k_c)$ et $(k_c - k_d)$ négatives, l'effet du remplacement de véhicules à essence par des voitures Diesel sur les kilométrages moyens de ces deux catégories de véhicules est donc négatif, compte tenu des hypothèses retenues.

Inversement, si l'on connaît les variations de kilométrage moyen réalisé par les véhicules des deux catégories, on peut calculer la valeur k_c qui « expliquerait » la totalité du différentiel entre la variation de l'ensemble du parc et celles de chacune des catégories de véhicules. Ainsi, entre 2000 et 2001,

le kilométrage moyen baisse de 0,5 % pour les voitures à essence (à 11 020 kilomètres) et augmente de 1,6 % (à 19 210 kilomètres) pour les voitures Diesel. Compte tenu de l'augmentation de 2,1 points de la part du parc Diesel (au détriment des voitures à essence), l'augmentation du kilométrage moyen de 1,8 % de l'ensemble du parc est compatible avec un comportement homogène d'augmentation de la circulation de 1,8% et un kilométrage moyen de la part du parc de voitures à essence remplacés par des modèles Diesel de l'ordre de 18 400 kilomètres par an.

Ce calcul est malheureusement assez instable d'une année sur l'autre (pour une moyenne de l'ordre de 16 500 kilomètres), ce qui montre que, outre les imprécisions statistiques qui fragilisent ces résultats, le remplacement des véhicules à essence par des véhicules Diesel n'explique pas à lui seul le phénomène observé.

Chapitre 5

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

En 2001, les résultats des entreprises du transport routier de marchandises ont progressé plus qu'en 2000, avec la poursuite de la hausse des prix de vente et la baisse du prix du gazole. Le résultat net de la SNCF, qui était positif en 2000 avec 68 millions d'euros, redevient négatif avec une perte de 134 millions d'euros. L'excédent brut d'exploitation du secteur aérien, en décroissance de 145 millions d'euros à 340 millions d'euros, est cependant assez bon, dans la conjoncture difficile de la fin d'année, grâce aux résultats d'Air France. Les comptes du transport maritime ont vraisemblablement bénéficié assez largement des niveaux élevés des taux de fret consécutifs aux très fortes hausses de l'année précédente, malgré leur recul tout au long de l'année.

Après une année 2000 déjà peu dynamique, le nombre de créations d'entreprises continue à baisser

Le nombre de créations d'entreprises dans le secteur des transports est de 6 766 en 2001, contre 7 068 en 2000, en diminution donc de 4,3 %. Mais l'année 2000 avait été elle-même peu dynamique : dans la décennie précédente, on enregistrait des résultats de l'ordre de 10 000 créations par an. De son côté, le nombre de défaillances d'entreprises a diminué de 4,5 %.

TABLEAU 5.1
Démographie des entreprises de transport

	1997	1998	1999	2000	2001
Créations	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766
évolution (%)	4,5%	-4,2%	-7,8%	-20,6%	-4,3%
Nombre (*)	92 091	92 724	92 415	91 987	91 350
évolution (%)	0,4%	0,7%	-0,3%	-0,5%	-0,7%
Défaillances	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748
évolution (%)	11,9%	-16,0%	-3,9%	6,3%	-4,5%

Source : Insee, Bodacc

(*) Stock en fin d'année.

Le ralentissement de la croissance économique a contribué à ce recul du nombre de créations d'entreprises. D'un autre côté, l'impact des exigences réglementaires visant à assurer que les entreprises ont une capacité financière suffisante a probablement pesé également sur les créations.

Les entreprises de transport routier de marchandises représentent près de la moitié du nombre des entreprises de transport (45 %), et sont dans l'ensemble de plus petites entreprises. Or, 71 % des défaillances ont concerné le TRM, soit un taux de

défaillance (nombre de défaillances rapporté au nombre d'entreprises du secteur en début d'année) de 3,0 %, contre 1,9 % pour le reste du secteur. Côté créations, le ralentissement est légèrement moins prononcé que pour l'ensemble des entreprises de transport (- 3,8 %, contre - 4,3 %) : le TRM a ainsi contribué à un peu plus de la moitié des créations d'entreprises de transport en 2001.

L'augmentation des défaillances d'entreprises du TRM (1 244 défaillances en 2001, contre 1 303 en 2000) concerne en particulier les transports interurbains de marchandises (432 défaillances en 2001, contre 496 en 2000).

Parmi les créations, 32 % appartiennent au secteur des autres transports terrestres, dont 25 % pour les entreprises de taxis ; 15 % sont des auxiliaires de transport, dont 6 % pour les agences de voyage et 4 % pour la messagerie.

Méthodologie

Les données d'activités présentées ici portent sur les entreprises dont l'activité principale relève des transports (divisions 60 à 63 de la nomenclature d'activité française, la NAF).

Le stock d'entreprises en fin d'année est calculé à partir du répertoire Sirène géré par l'Insee.

Les créations d'entreprises comprennent les créations pures, les reprises (changement de propriétaire) et les réactivations.

Les défaillances sont mesurées par le nombre de redressements judiciaires publiés au bulletin officiel des annonces civiles et commerciales (Bodacc) à la date du jugement. La mise en redressement judiciaire de l'entreprise peut avoir diverses issues pour l'entreprise : la liquidation, la poursuite de l'activité suite à un plan de continuation, la reprise suite à un plan de cession.

Le concept de défaillance est donc différent de celui de cessation : la défaillance n'entraîne pas automatiquement la cessation de l'entreprise et les cessations se produisent le plus souvent sans qu'il y ait eu défaillance de l'entreprise.

TABEAU 5.2**Démographie des entreprises du transport routier de marchandises**

	1997	1998	1999	2000	2001
Créations	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413
évolution (%)	4,0%	-4,1%	-11,7%	-32,0%	-3,8%
Nombre (*)	41 903	42 358	41 844	41 075	40 682
évolution (%)	1,0%	1,1%	-1,2%	-1,8%	-1,0%
Défaillances	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244
évolution (%)	16,3%	-17,1%	-3,7%	9,2%	-4,5%

Source : Insee, Bodacc

(*) Stock en fin d'année.

Les entreprises de transport routier de marchandises

Les comptes des entreprises de transport routier de marchandises se sont améliorés en 2001 plus sensiblement qu'en 2000. La production (hors sous-traitance, dont le taux devrait avoir légèrement baissé) a progressé d'environ 6,5 %. Si ce taux de progression est assez habituel - l'année 2000 était atypique, avec à la fois une progression moyenne en volume et surtout de fortes revalorisations des prix -, il convient de souligner qu'il doit beaucoup à la poursuite, en moyenne annuelle, de la hausse des prix entamée l'année précédente.

La baisse des prix des carburants a contribué à la modération de la hausse des consommations intermédiaires, qui n'ont progressé que de 3 %, ce qui contribue à une hausse de la valeur ajoutée (VA) de 10,9 %. Le taux de valeur ajoutée devrait avoir ainsi augmenté de plus d'un point et demi pour approcher 40 %.

TABEAU 5.5**Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises**

	Niveau 2001 Mds euros	Evolution annuelle en %			
		98/97	99/98	00/99	01/00
Production	31,16	6,3	5,0	8,9	6,0
Prod. (hors sous-trait.)	27,16	6,7	4,3	8,7	6,5
CI (hors sous-traitance)	14,67	5,7	4,1	10,1	3,0
dont carburants	4,22	1,6	16,3	17,5	-3,7
Valeur ajoutée	12,49	7,9	4,6	7,0	10,9
Frais de personnel	9,09	7,2	7,2	8,3	6,0
Impôts - subventions	0,77	6,5	6,3	4,9	5,0
EBE	2,63	10,9	-5,5	2,5	34,4

Sources : Insee SIE pour les années 1998 et 1999
DAEI / SES, pour les années 2000 et 2001.

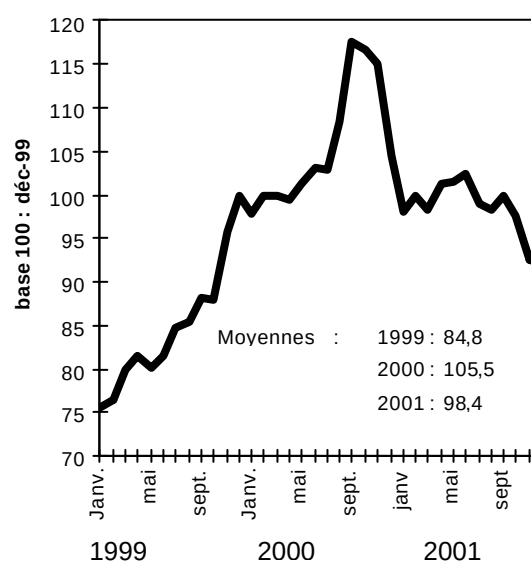
TABEAU 5.3**Prix des transports routiers de marchandises**
(évolution en moyenne annuelle)

	1999	2000	2001
Prix à la tonne-kilomètre			
National longue distance	1,4%	5,6%	4,7%
International longue distance	-2,4%	6,3%	3,4%
National courte distance	1,1%	6,5%	5,4%
Ensemble	0,5%	6,0%	4,6%
Prix au véhicule-kilomètre			
National longue distance	1,0%	5,3%	4,0%
International longue distance	-0,2%	7,6%	4,3%
National courte distance	3,2%	5,7%	5,9%
Ensemble	1,3%	5,9%	4,6%

Source : SES - enquête TRM

Les rémunérations progresseraient de 6 %, après la forte hausse de 2000 (+ 8,3 %). Aussi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait progresser d'un tiers après les bas niveaux de 1999 et 2000. Le taux de marge (EBE/VA) augmenterait de trois points et demi pour s'établir à 21 %.

En 2001, les prix du transport routier de marchandises progressent de 4,6 % à la tonne-kilomètre comme au véhicule-kilomètre. En 2000, ils avaient déjà augmenté de 6 %. La progression des prix du transport routier, entamée à la fin de l'année 1999, s'est poursuivie durant l'année 2001, avec toutefois une stabilisation voire une légère baisse au quatrième trimestre 2001. C'est pour le transport international que le ralentissement est le plus marqué par rapport aux augmentations de 2000, avec respectivement des variations de prix au véhicule-kilomètre et à la tonne-kilomètre de + 4,3 %, après + 7,6 %, et de + 3,4 %, après + 6,3 %. A l'inverse, la progression des prix

GRAPHIQUE 5.1**Prix du gazole à la citerne de 1999 à 2001**

Source : CNR

France métropolitaine hors récupération partielle de la TIPP

TABLEAU 5.4
Coûts des transports routiers de marchandises
 (évolution en moyenne annuelle)

	1999/1998	2000/1999	2001/2000
Carburant (cuve-pompe après récup. partielle de la TIPP).	9,7%	16,4%	-4,5%
Maintenance(*) (entretien-réparations, pneus)	1,6%	2,0%	3,9%
Utilisation infrastructures(**) (péages-taxe essieu)	2,3%	2,3%	1,5%
Détention du matériel(***) (prix véh.-finant.-assur.)	0,0%	1,3%	0,2%
Personnel de conduite (rénumérations-charges)	4,6%	6,9%	4,1%
Frais de déplacement (repas-nuitée)	1,0%	1,0%	2,7%
Coûts de structure(****) (personnel-autres charges)	1,1%	3,0%	2,0%
Ensemble	3,1%	5,8%	1,0%

Source : CNR

Note. De nouveaux indices ont été élaborés en 2001 et recalculés pour 2000. Les éléments avec étoiles sont nouveaux et plus synthétiques :

* entretien-réparation avant 2000 ; ** : péages avant 2000 ; *** : renouvellement tracteur avant 2000 ; **** : frais généraux avant 2000.

pour le transport national de courte distance reste soutenue en 2001, d'une ampleur comparable à 2000 pour les prix au véhicule-kilomètre. La bonne tenue de l'activité du transport de courte distance en 2001 et la poursuite du recul du transport international sont sans doute à rapprocher de l'évolution des prix du transport routier de marchandises.

En 2001, selon le Comité national routier (CNR), les coûts du transport routier de longue distance ont progressé en moyenne annuelle de 1 %, après une hausse de 5,8 % en 2000. La baisse du prix du gazole (- 4,5 %) a permis de compenser les augmentations relatives aux rémunérations et charges du personnel de conduite (+ 4,1 %). A l'origine de ces augmentations concentrées sur les mois de janvier, avril et novembre, il faut noter la hausse des barè-

mes d'heures supplémentaires en janvier 2001 et la majoration des salaires conventionnels des conducteurs de 1 % en novembre 2001.

Les transports en commun urbains de province

Entre 1998 et 2000, les dépenses globales de TCU de province ont fortement augmenté, de 30 % : les dépenses de fonctionnement ont augmenté de 9 %, mais surtout, les dépenses d'investissement ont plus que doublé (+ 115 %). Cela est directement lié au développement des transports collectifs en site propre dans plusieurs agglomérations en 1999 et 2000 (Montpellier, Orléans, Nancy, etc.).

TABLEAU 5.7
Financement des TCU de province

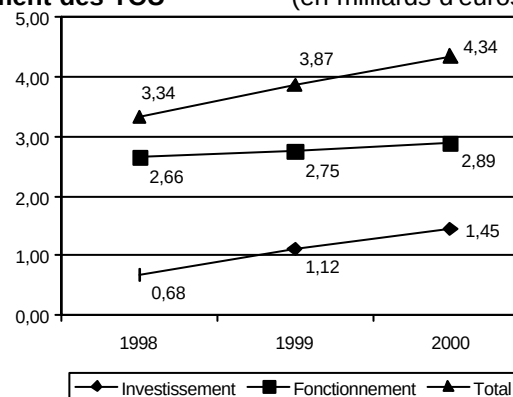
Financement des TCU (en milliards d'euros)	1998	1999	2000
Recettes tarifaires et autres recettes commerciales dont recettes tarifaires (financement ménages)	n.d. 0,79	0,91 0,80	0,92 0,80
Dotation générale de décentralisation - Etat	n.d.	0,06	0,06
Contribution des départements	n.d.	0,03	0,07
Participations des autres collectivités locales	n.d.	0,60	0,52
Versement transport	1,53	1,62	1,68
Autres produits d'exploitation	n.d.	0,13	0,19
Total des recettes (1)	3,10	3,34	3,44
autres ressources dont emprunts nets	0,24 -0,02	0,53 0,29	0,91 0,47
Total des financements	3,34	3,87	4,34
dont imputés au fonctionnement	2,66	2,75	2,89
dont imputés à l'investissement	0,68	1,12	1,45

Source : Compte national du transport de voyageurs CERTU, Systra, GART, DTT

Champ : Echantillon de 185 réseaux en 2000

(1) Recettes inscrites en section de fonctionnement des comptes administratifs des "Autorités Organisatrices" ou aux comptes d'exploitation des réseaux urbains de province, hors transferts entre autorités organisatrices et exploitants

GRAPHIQUE 5.2
Dépenses de fonctionnement et d'investissement des TCU
 (en milliards d'euros)



Source : Compte national du transport de voyageurs CERTU, Systra, GART, DTT

Méthodologie

Les comptes du secteur du transport routier de marchandises présentés ici concernent uniquement les entreprises des transports routiers de marchandises de proximité (NAF 602L), des transports de marchandises interurbains (602M), du déménagement (602N) et de la location de camions avec conducteurs (602P).

Pour l'année 1999, ces comptes sont extraits du système intermédiaire d'entreprises (SIE) de l'INSEE. La définition de certains postes comptables peut parfois différer de celle retenue dans le plan comptable des entreprises et dans l'EAE.

Le compte de l'année 2000 a été élaboré en appliquant à celui de l'année 1999 les évolutions données par l'EAE. Pour l'année 2001, des estimations provisoires ont été faites à partir d'autres sources externes (DAEI/SES, CNR, etc.).

Le versement transport reste la source de financement la plus importante des TCU de province (39 % du total), même si cette part relative a diminué (elle était de 46 % en 1998) ; c'est la part des « autres ressources », c'est à dire avant tout l'emprunt net, qui a fortement augmenté passant de 7 % du financement en 1998 à 14 % en 1999 et à 21 % en 2000. L'Etat a doublé sa participation en deux ans, mais représente une faible part des ressources de financement. Le financement par les ménages (recettes tarifaires) reste stable en euros courants (0,80 milliard d'euros), sa part relative décroissant (24 % en 1998, 21 % en 1999, 18 % en 2000) : les autorités organisatrices ont eu des politiques tarifaires attractives, ce qui explique cette situation.

Les investissements ont donc fortement augmenté en deux ans et ils ont été largement financés par le recours à l'emprunt. La part du financement à la charge des ménages est maintenant inférieure au cinquième du total.

Les comptes de la SNCF

La SNCF n'a pas connu, en 2001, de transformation structurelle importante, contrairement à l'année 2000, où le Sernam était devenu une filiale de la SNCF à 100 % (en mars).

TABLEAU 5.8
Les recettes du trafic de la SNCF

	Produit du trafic*	Variation 00/01	Trafic	Variation 00/01	Produit moyen du trafic*	Variation 00/01
	en milliards d'euros	en %	en milliards de vk	en %	en centimes d'euros par vk	en %
Voyageurs	4,11	5,0 %	52,84	2,3 %	7,79	2,7 %
Grandes Lignes						
Voyageurs TER	0,56	5,5 %	8,81	3 %	6,3	2,2 %
Voyageurs Ile-de-France	1,48	1,7 %	9,88	2,1 %	14,94	-0,4 %
Fret	1,84	-7,2 %	50,4	-9,0 %	3,65	2,0 %

Source : Comptabilité de la SNCF.

* Ces valeurs sont calculées sur la base des produits propres à l'exercice, c'est dire retraitées des régularisations des exercices antérieurs et des contrats autos trains.

L'année 2001 a toutefois connu des modifications en matière de durée d'amortissement de certains matériels roulants. La durée de vie a, en effet, été l'objet d'une nouvelle estimation pour les TGV Réseau, Eurostar et Thalys : elle passe de 15 à 30 ans. Cette nouvelle estimation améliore le résultat publié de l'exercice 2001 de 43 millions d'euros au total, dont 29 millions de baisse sur les dotations

nettes aux amortissements, le solde étant dû à la baisse des dotations nettes aux provisions d'exploitation.

L'événement majeur de l'année 2001 reste le lancement du TGV Méditerranée en juin 2001. Cette mise en service a stimulé la croissance du trafic grandes lignes. Ainsi, malgré des mois de mars et avril médiocres, en raison des grèves, le trafic TGV a crû de 7,9 % (y compris Eurostar et Thalys), par rapport à 2000.

Globalement, la production des activités de la SNCF a diminué de 0,5 % en 2001. La filialisation de Sernam a pesé pour 0,3 % dans ce recul. Trois postes principaux contribuent à la production de la SNCF : les produits du trafic, les compensations tarifaires et contributions de service, et les versements de RFF au titre de la rémunération de la convention de gestion et de la réalisation de travaux.

TABLEAU 5.9
Comptes de la SNCF (HTVA)

en milliards d'euros	1997	1998	1999	2000*	2001	Variation 2000/2001 en %
Production	12,65	13,05	13,42	14,90	14,83	-0,5
Produits du trafic (1)	6,65	6,96	7,12	7,93	8,00	0,9
Produits annexes au trafic	0,26	0,29	0,26	0,29	0,28	-2,0
Produits hors trafic	0,53	0,54	0,54	0,71	0,64	-9,5
Compensations tarifaires	1,11	1,16	1,16	1,64	1,67	2,3
Rémun. du gestion. d'infra.	2,56	2,53	2,62	2,62	2,65	1,3
Travaux pour RFF	0,76	0,84	0,93	0,93	0,72	-22,5
Autres travaux pour tiers	0,24	0,26	0,27	0,23	0,26	8,6
Production immobilisée	0,53	0,46	0,52	0,55	0,60	9,2
CI	5,32	5,39	6,06	6,03	6,17	2,2
achats de matières	1,40	1,35	1,41	1,43	1,37	-4,6
achats de prestations	0,71	0,75	0,72	0,41	0,37	-7,9
achats de travaux	0,25	0,22	0,26	0,28	0,31	12,4
charges externes	2,03	2,13	2,18	2,34	2,42	3,2
redevance infrastructure	0,92	0,95	1,52	1,56	1,69	8,2
Valeur ajoutée	7,33	7,66	7,36	8,87	8,67	-2,3
subventions	1,07	1,14	1,44	0,23	0,13	-43,0
impôts	0,59	0,61	0,61	0,64	0,64	-0,6
rémunérations	6,82	6,91	7,01	7,36	7,49	1,8
EBE	1,00	1,27	1,17	1,09	0,66	-39,3
Résultat d'exploitation	0,16	0,30	0,25	0,26	-0,07	
Résultat financier	-0,26	-0,23	-0,16	-0,15	-0,11	
Résultat courant	-0,91	0,08	0,09	0,10	-0,18	
Résultat exceptionnel	-0,05	0,17	-0,17	-0,08	0,01	
Résultat net	-0,15	-0,10	-0,09	0,07	-0,13	

Source : Comptabilité de la SNCF.

* Chiffres comprenant l'activité de Sernam jusqu'à sa filialisation en mars 2000. A périmètre constant, c'est-à-dire après extraction des produits de Sernam sur l'exercice 2000, les produits du trafic en 2000 auraient été de 7,89 milliards d'euros et la variation annuelle 2000/2001 de 1,4 %.

(1) dont versements du STIF : 0,73 Milliard d'euros en 2000 et 0,75 Milliard d'euros en 2001.

En 2001, les produits du trafic se sont élevés à 8 milliards d'euros, en progression de 1,4 % par rapport à l'exercice 2000, si l'on exclut les produits de Sernam sur l'exercice 2000. Ce ralentissement, qui fait suite à une période de croissance particulièrement élevée (11,4 % entre 1999 et 2000), est principalement imputable au recul du produit du fret (- 7,2 %), ainsi qu'au très fort ralentissement du produit du trafic de voyageurs en Ile-de-France (+ 1,7 % contre l'augmentation précédente de 10 %). En effet, l'exercice 2001 a été marqué par le conflit social qui s'est déroulé au printemps. En outre, le contexte de ralentissement économique, doublé d'une diminution des prix des carburants, a contribué au recul de l'activité du fret. Selon la SNCF, en l'absence des grèves de mars-avril, l'ensemble des produits aurait progressé de + 3 %. De même, la baisse des travaux pour RFF, avec l'achèvement de la ligne LGV Méditerranée, contribue à ce ralentissement des produits.

Les compensations tarifaires et contributions de service se montaient à 1,67 milliard d'euros, en progression de 2,3 % par rapport à 2000. Toutefois, au sein de ce poste, on note des évolutions contrastées. Ainsi, les compensations tarifaires du réseau principal sont en baisse de 1,3 %, en raison surtout de la poursuite de la chute du transport de militaires. En revanche, les contributions TER ainsi que celle versée par le STIF, sont en progression, respectivement de 3,0 % et de 5,6 %.

Il convient de noter que ces compensations tarifaires (de leur côté, les subventions d'exploitation stricto sensu ne représentent qu'un montant modeste de 0,13 Md d'euros) ne rendent que très imparfaitement compte de l'ampleur des concours publics en faveur du ferroviaire. En particulier, la création de RFF a déchargé la SNCF d'une partie substantielle de sa dette (en assurant le service et le remboursement d'une dette qui s'élève encore en 2001 à 20,5 milliards d'euros) ; or, de son côté, RFF a reçu, en 2001, de la part de l'Etat une contribution aux charges d'infrastructure d'un montant de 1,60 milliard d'euros, et une dotation en capital qui s'élève à 1,83 milliard d'euros, soit un montant voisin des dotations en capital versées chaque année par le passé.

Parallèlement, la rémunération du gestionnaire d'infrastructure par RFF (entretien et exploitation du réseau) s'élève à 2,652 milliards d'euros contre 2,617 milliards d'euros en 2000, soit une augmentation de 1,3 %. Cette progression s'explique en partie par la mise en place du TGV Méditerranée (+ 15 millions d'euros). De son côté, le poste "travaux pour RFF" est en nette diminution (- 22,6 %) à la suite de la réduction des travaux du même TGV

Méditerranée.

Concernant les charges, les consommations intermédiaires (y compris les péages payés à RFF) ont augmenté de 2,2 % au cours de l'année 2001. Cette variation résulte d'évolutions contrastées des différents éléments qui constituent les consommations intermédiaires. Ainsi, la consommation de matières premières a diminué de 5 %, à la suite de l'achèvement des chantiers du TGV Méditerranée et de la baisse du cours du Brent au cours de l'année 2001. En revanche, le poste « achat de travaux » a progressé de 12,4 %, hausse principalement imputable aux investissements liés à la rénovation ou à la construction de gares sur les lignes du TGV Méditerranée. En outre, les charges de la SNCF ont augmenté en 2001, en raison de la croissance du nombre de projets informatiques et de gestion qui sont sous-traités, de la progression des frais d'entretien et de réparation. De plus, les péages d'infrastructures versés à RFF se sont accrus de 129 millions d'euros, résultant d'un effet volume lié à la mise en service du TGV Méditerranée et d'un effet d'augmentation du prix moyen (+ 2 %).

Enfin, les frais de personnel ont progressé de 1,8 %.

Ainsi, compte tenu de ces recettes et de ces charges, la valeur ajoutée dégagée pour l'exercice 2001 a diminué de 2,3 %. Le résultat d'exploitation est négatif (- 71 millions d'euros), contre 256 millions d'euros l'année précédente, soit une dégradation de 327 millions d'euros. L'excédent brut d'exploitation se monte à 664 millions d'euros, soit une diminution de 430 millions d'euros par rapport à 2000. Les dotations nettes aux amortissements sont de 654 millions d'euros (en diminution de plus de 8 %), résultat, entre autres, de l'allongement de l'estimation de la durée de vie des TGV. Les dotations nettes aux provisions d'exploitation sont en recul de 15 millions d'euros.

Au total, les comptes de la SNCF en 2001 font apparaître un résultat net négatif de 134 millions d'euros, en dégradation par rapport à l'exercice 2000. Il traduit un recul des résultats de l'entreprise confrontée aux grèves de mars-avril.

Les comptes de la RATP

Les comptes 2001 de la RATP et leur évolution depuis 1999 sont à apprécier en tenant compte des nouvelles modalités de contractualisation avec le STIF. L'indemnité compensatrice, auparavant versée par les départements d'Ile-de-France et par l'Etat, est joutée au versement transport : les deux montants sont maintenant versés par le STIF à la RATP, et ils représentent un concours public de 1,74 milliard d'euros, se décomposant en :

- une contribution forfaitaire de 680 millions d'euros,
- une compensation tarifaire, qui s'élève à 966 millions d'euros en 2001, après prise en compte de la "bande passante" (1),
- une rémunération de la vente, de 89 millions d'euros en 2001,
- un bonus-malus sur la qualité de service, de 8,6 millions d'euros en 2001.

Les recettes directes du trafic ont augmenté de 3,6 % en 2001, à un rythme proche de celui de l'année précédente. Mais alors que, en 2000, ces recettes avaient cru moins vite que le nombre de voyages, en 2001, on constate l'inverse : l'effet du développement des formules économiques tend à s'estomper, même si elles continuent de connaître un grand succès commercial (+ 15 % de cartes Imagin'R vendues).

TABLEAU 5.10
Recettes en 2001 de la RATP par titre

2001	Recettes directes	Compensations tarifaires	Nombre de titres	évolution 2000/2001
	en millions d'euros	en millions d'euros	en milliers	du nombre de titres
Billets	506,35	112,01	563 513	-4,5%
Cartes Oranges	772,24	726,50	28 263	1,1%
Cartes Imagin'R	107,27	206,59	6 823	14,7%
Autres titres	103,73	39,59		
Total	1 489,59	1 084,69		

(1) La contractualisation avec le STIF prévoit une compensation tarifaire, par catégorie de titre, représentant l'écart entre le prix public perçu des voyageurs et le prix de référence contractualisé. Les recettes totales de trafic sont comparées à l'objectif du contrat RATP/STIF, à l'intérieur d'une fourchette (dite bande passante) de +/- 2 % de l'objectif. Les gains ou les pertes sont partagés selon la clé suivante : 60 % STIF et 40 % RATP. Au-delà de cette bande passante les gains ou pertes sont partagés selon la clé suivante : 90 % STIF et 10 % RATP. Cette somme (« bande passante ») s'élève à 118,8 millions d'euros en 2001.

Les consommations intermédiaires progressent de 1,6 %, bien que les consommations d'énergie électrique diminuent de 12,6 % et celles de carburants de 2,7 %.

La valeur ajoutée croît de 1,9 % en 2001. De son côté, la masse salariale progresse de 3,3 %.

Les charges financières (nettes), soit 217 millions d'euros, diminuent nettement (- 11,4 %) ; le niveau de la dette financière s'établit à environ 4,7 milliards d'euros.

Parmi les autres charges de l'entreprise publique, le déficit des régimes sociaux (le régime d'assurance vieillesse représente environ 95 % du total) s'élève à 414 millions d'euros.

Au total, la RATP dégage un résultat net légèrement positif (22,1 millions d'euros), stable par rapport à l'année dernière.

Les investissements se sont élevés à 593 millions d'euros financés, pour 86 % du total, par autofinancement et par des subventions d'équipement, pour la quasi-totalité du reste.

TABLEAU 5.11
Comptes de la RATP

(milliards d'euro, HTVA)

	1998	1999	2000	2001	Evolution 2000/2001
	en milliards d'euros				en %
Production	2,07	2,21	2,77	2,81	1,6%
Recettes du trafic	1,84	1,96	2,41	2,46	2,0%
dt Recettes directes du trafic	1,35	1,41	1,44	1,49	3,6%
Compensations tarifaires	0,49	0,55	0,97	0,97	-0,5%
Rémunération de la vente			0,09	0,09	3,5%
Autres recettes transport (1)	0,03	0,03	0,05	0,04	-8,9%
Recettes hors transport (2)	0,10	0,08	0,10	0,10	5,1%
Consommations intermédiaires	0,52	0,53	0,55	0,56	1,6%
Valeur ajoutée	1,61	1,69	2,26	2,30	1,9%
Impôts	0,17	0,18	0,18	0,19	1,1%
Subventions	1,16	1,16	0,68	0,68	-0,1%
Salaires et charges sociales	1,50	1,56	1,65	1,71	3,3%
Déficit régimes sociaux	0,39	0,40	0,40	0,41	2,5%
EBE	0,68	0,68	0,70	0,68	-3,7%
Amortissements	0,40	0,44	0,45	0,46	2,2%
Frais financiers	0,26	0,25	0,25	0,22	-11,4%
Autres charges (3)			0,01	0,02	75,2%
Résultat	0,01	0,00	0,02	0,02	n.s.
Ensemble concours publics à l'exploitation	1,65	1,70	1,75	1,74	-0,2%

(1) Publicité,...

(2) Prestations à la SNCF,...

(3) Provisions, charges exceptionnelles, transferts

Source : Comptes de la RATP

Le secteur aérien

Exceptionnellement, la production du secteur aérien a reculé de 1,5 % en 2001 après deux années de forte croissance (8,8 % en 1999 et 13,5 % en 2000), avec le ralentissement de l'économie mondiale, les conséquences des attentats du 11 septembre sur la demande de transport aérien et les difficultés des compagnies résidentes, excepté Air France. Néanmoins, le retour du prix du kérosène à des niveaux moins élevés a permis d'éviter un dérapage des consommations intermédiaires alors que le coefficient d'occupation baissait. Le taux de valeur ajoutée reste constant à 29 %. Comme les rémunérations s'accroissent d'un peu plus de 3 %, l'excédent brut recule d'environ 145 millions d'euros

TABLEAU 5.12
Comptes du secteur aérien
(milliards d'euros, HTVA)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Production (prix producteur)	10,74	11,66	12,16	13,23	15,02	14,79
Consq intermédiaires	7,01	7,60	7,87	8,68	10,62	10,45
dont : sous traitance	1,14	1,37	1,51	1,56	1,77	
carburants	1,13	1,21	1,10	1,31	2,05	1,72
Valeur Ajoutée	3,73	4,06	4,29	4,55	4,40	4,34
Rémunérations	3,07	3,13	3,38	3,56	3,80	3,92
Impôts, taxes	0,33	0,26	0,23	0,26	0,23	0,23
Subv. d'exploitation	0,05	0,05	0,04	0,13	0,12	0,15
Excédent brut d'exploitation	0,39	0,71	0,73	0,87	0,48	0,34

Sources : Insee (SIE, voir annexe), Air France, DAEI/SES

pour s'établir autour de 340 millions d'euros. Le taux de marge (EBE/VA) passe ainsi de 11 % à moins de 8 %. Ces résultats doivent beaucoup à la bonne tenue des comptes de la compagnie Air France, dans un contexte difficile pour bien des compagnies internationales.

Le secteur maritime

En 2000, en raison d'une demande mondiale forte, les taux de fret ont connu une hausse exceptionnelle.

La production a donc progressé de plus de 25 %, le taux de sous traitance s'est accru de 4 points pour atteindre 14,5 %. Les consommations intermédiaires ont progressé un peu plus vite que la production, mais la valeur ajoutée augmente de presque 16 %. Comme la hausse des rémunérations a été assez faible, l'excédent brut d'exploitation augmente de près de 100 millions d'euros, à 185 millions d'euros.

En 2001, les taux de fret ont connu une baisse importante tout au long de l'année dans un contexte mondial totalement modifié mais, en moyenne annuelle, la baisse apparaît limitée (voir tableau 5.14). En revanche, en 2002, (toujours en moyenne annuelle) la baisse devrait être beaucoup plus importante.

TABLEAU 5.13
Comptes du secteur maritime (Sociétés et quasi-sociétés)
(milliards d'euros, HTVA)

	1996	1997	1998	1999	2000
Production (prix producteur)	3,96	4,19	4,03	4,08	5,17
dont sous-traitance	0,48	0,49	0,32	0,42	0,75
Conso, intermédiaires	3,54	3,67	3,49	3,51	4,50
Valeur Ajoutée	0,413	0,525	0,543	0,577	0,669
Rémunérations	0,516	0,554	0,541	0,529	0,556
Impôts, taxes	0,044	0,047	0,047	0,069	0,071
Subv. d'exploitation	0,111	0,111	0,111	0,121	0,143
Excédent brut d'exploitation	-0,036	0,035	0,067	0,099	0,185

Sources : Insee, (SIE), DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise.

TABLEAU 5.14
Prix du transport maritime
(indices, sauf Worldscale)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Lignes régulières						
Ensemble (1995=100)	97	99	90	86	117	114
Pétrole brut (navires de 70 000 à 150 000 tonnes)						
Worldscale	109	111	96	85	153	140
Vracs secs						
Affrètement au voyage**	81	79	73	77	86	85
Affrètement à temps*	73	84	60	66	108	90
Prix des navires neufs (1991=100)						
Pétroliers (250 000 TPL)	89	86	78	69	75	76
Vraquiers (150 000 TPL)	88	85	79	72	81	74
Porte-conteneurs (2500 EVP)	90	91	76	62	62	61

Source : ISL (Institute of shipping economics and logistics), Lloyd shipping economist.

* L'indice d'affrètement à temps mesure un volume d'engagement à temps et non des prix, la base 100 est l'année 1971.

** L'indice 100 est la période juillet 1995 à juin 1966.

Le secteur fluvial

En 2000, la production et les consommations intermédiaires affichent des croissances de plus de 15 %, en trompe l'oeil car dues à une forte augmentation de la sous-traitance (+ 50 %). Hors sous-traitance, la production augmente de 7,5 % et les consommations intermédiaires de 3,5 %. La hausse de la valeur ajoutée (14,5 %) reste supérieure à celle des

TABLEAU 5.15

Comptes du secteur fluvial (Sociétés et quasi sociétés)
(milliards d'euros, HTVA)

	1996	1997	1998	1999	2000
Production (prix producteur)	0,246	0,258	0,275	0,302	0,352
dont sous-traitance	0,082	0,077	0,058	0,064	0,096
Consq intermédiaires	0,168	0,174	0,185	0,211	0,248
Valeur Ajoutée	0,078	0,084	0,089	0,091	0,104
Rémunérations	0,051	0,056	0,059	0,062	0,067
Impôts, taxes	0,005	0,006	0,006	0,006	0,006
Subv. d'exploitation	0,004	0,004	0,002	0,003	0,002
Excédent brut d'exploitation	0,026	0,026	0,027	0,025	0,033

Sources : Insee (SIE), DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise.

Résultats provisoires à champ constant pour 2000.

dépenses salariales. Cela entraîne une hausse de l'excédent brut d'exploitation de 40 % mais cette hausse ne représente que 10 millions d'euros.

La messagerie fret express

La production, en 2000, augmente de 13,8 %, mais la sous-traitance (plus de la moitié du chiffre d'affaires) s'accroît encore plus vivement (16,8 %). La production hors sous-traitance n'augmente donc que de 11 %. Les consommations intermédiaires hors

TABLEAU 5.16

Comptes du secteur de la messagerie et du fret express (Sociétés et quasi sociétés)
(milliards d'euros, HTVA)

	1996	1997	1998	1999	2000
Production (prix producteur)	7,52	7,80	8,56	8,96	10,20
dont sous-traitance	3,64	3,81	4,30	4,54	5,28
Conso. intermédiaires (hors sous-traitance)	1,75	1,81	1,82	1,97	2,24
Valeur Ajoutée	2,13	2,18	2,44	2,46	2,68
Rémunérations	1,78	1,79	1,97	2,05	2,23
Impôts, taxes	0,19	0,20	0,21	0,21	0,18
Subv. d'exploitation	0,004	0,004	0,002	0,003	0,003
Excédent brut d'exploitation	0,16	0,20	0,25	0,20	0,27

Sources : DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise. Ne concernent ici que les entreprises de plus de 5 salariés ; résultats provisoires à champ constant pour 2000.

sous-traitance sont en hausse de 15,6 %. La valeur ajoutée progresse cependant de 9 %. Les rémunérations augmentent à un rythme voisin, mais l'excédent brut d'exploitation progresse plus sensiblement (+ 73 millions d'euros), pour s'établir à 270 millions d'euros, en raison d'un tassement des impôts et taxes liées à la production).

Le secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux

Toujours en 2000, la production augmente de 13,9 % et la sous-traitance reste très légèrement en deçà.

La croissance des consommations intermédiaires s'élève à 14,4 %, ce qui limite à 12 % celle de la valeur ajoutée, qui s'établit à 2,5 milliards d'euros.

Les rémunérations, en hausse de 11,6 %, induisent une hausse de 74 millions de l'excédent brut d'exploitation, qui s'établit à 440 millions d'euros

TABLEAU 5.17

Comptes de l'affrètement et du transport international de fret (Sociétés et quasi sociétés)
(milliards d'euros, HTVA)

	1996	1997	1998	1999	2000
Production (prix producteur)	8,88	9,83	11,19	11,79	13,43
dont sous-traitance	5,67	6,38	7,10	7,70	8,75
Conso. intermédiaires	7,11	7,96	9,06	9,56	10,93
Valeur Ajoutée	1,77	1,87	2,13	2,23	2,50
Rémunérations	1,42	1,47	1,61	1,71	1,91
Impôts, taxes	0,13	0,14	0,15	0,16	0,15
Subv. d'exploitation	0,003	0,005	0,006	0,006	0,006
Excédent brut d'exploitation	0,22	0,27	0,38	0,37	0,44

Sources : Insee, (SIE), DAEI/SES ; Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires à champ constant pour 2000.

Chapitre 6

LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Dans un contexte économique marqué par l'affaiblissement de la croissance, l'activité de la plupart des gestionnaires d'infrastructures s'est bien maintenue en 2001, à l'exception de celle des aéroports, particulièrement affectée à la suite des événements du 11 septembre.

Par ailleurs, les investissements en infrastructure diminuent pour la majorité des gestionnaires, ceux des ports maritimes, des aéroports et du réseau routier non concédé faisant exception. Cette baisse est particulièrement marquée pour les gestionnaires du réseau ferré, du réseau routier concédé, et des voies navigables et ports fluviaux.

Le réseau routier

Les sociétés d'autoroute

Pour les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la comparaison des exercices 2000 et 2001 est rendue difficile par les modifications comptables intervenues en 2001, et par le passage au régime de TVA de droit commun à compter du 1^{er} janvier 2001.

Parmi les principaux changements comptables, il faut relever d'une part que la redevance domaniale a été classée en consommation intermédiaire (137 millions d'euros), diminuant le niveau de l'excédent brut d'exploitation. Le tableau 6.1 donne des taux d'accroissement de 2001 sur 2000 tenant compte de cette modification.

L'année 2001 est marquée par une faible augmentation du chiffre d'affaires (+ 1,4 %), essentiellement en raison du passage des sociétés concessionnaires au régime commun de la TVA. L'impact de cette

mesure est évalué entre 3 et 4 % du chiffre d'affaires. Il est compensé par des hausses de trafic sur le réseau concédé (+ 4,9 % sur réseau stable), qui ont été plus fortes que les prévisions.

Après trois années de forte diminution du rythme de croissance de la valeur ajoutée, celui-ci est pratiquement nul pour 2001 (+ 0,5 %), sous l'effet d'une baisse de la croissance du chiffre d'affaires et d'une augmentation des consommations intermédiaires.

Le repli de l'excédent brut d'exploitation est plus prononcé, avec un recul sensible de 4,2 % en 2001, contre une croissance de 3,7 % en 2000.

Par ailleurs, la baisse des investissements s'est poursuivie, mais dans une moindre proportion que les années précédentes (- 4,8 % en 2001, après - 8,9 % en 2000 et - 15,7 % en 1999). La capacité d'autofinancement s'amenuise pour la deuxième année consécutive (- 0,5 %), après avoir connu des taux de croissance élevés au cours des années précédentes (+ 18,2 % en 1999 et + 15,2 % en 1998).

TABLEAU 6.1

Les comptes des sociétés d'autoroutes
(en % et en milliards d'euros courants)

	1999	2000	2001(1)	2001
	%	%	%	Milliards d'Euros
Chiffre d'affaires H.T.	9,1	3,7	1,4	5,12
Cons. intermédiaire	5,8	4,8	7,0	0,73
Valeur ajoutée	9,6	4,8	0,5	4,39
Frais de personnel	5,0	5,6	5,6	0,64
Impôts et taxes	23,4	9,0	4,6	0,63
EBE	10,8	3,7	-4,2	3,08
Frais financiers	3,9	2,4	-1,1	1,60
Capacité d'autofin.	18,2	-1,9	-0,5	1,55
Investissements TTC	-15,7	-8,9	-4,8	1,70
Dette à moyen et long terme au 31.12	2,5	5,7	6,8	24,63

Note (1) : changements comptables à partir de 2001

Source : Direction des routes

TABLEAU 6.2

Ratios financiers des sociétés d'autoroutes (1)

	1998	1999	2000	2001
			nulle base	
Taux de valeur ajoutée	89%	89%	87%	86%
Taux de marge	74%	74%	74%	70%
Taux d'épargne	35%	38%	36%	35%
Taux d'investissement	60%	46%	41%	39%
Taux d'autofinancement	58%	81%	87%	91%

Source : Direction des routes

(1) Principaux ratios financiers :

Taux de valeur ajoutée = valeur ajoutée/chiffre d'affaires

Taux de marge = excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée

Taux d'épargne = autofinancement/valeur ajoutée

Taux d'investissement = investissement/valeur ajoutée

Taux d'autofinancement = autofinancement/investissement

On relève enfin que l'endettement à moyen et long terme s'est accru de 6,8 % pour atteindre 24,6 milliards d'euros au 31 décembre 2001.

En ce qui concerne les principaux ratios financiers, on note, par rapport à l'année 2000, une tendance à la baisse du taux de valeur ajoutée (86 % contre 89 % en 1998) et du taux de marge (70 % contre 74 % en 1998). Le taux d'investissement (39 %) baisse de deux points en 2001 et s'inscrit ainsi dans une perspective de forte baisse depuis 1996 où il atteignait 92 %. Corrélativement, le taux d'autofinancement continue d'augmenter (91 % en 2001), alors qu'il n'était que de 58 % en 1998.

Les administrations publiques

Les administrations publiques centrales (APUC : ici essentiellement l'Etat) assurent la gestion du réseau routier national non concédé.

Les données disponibles proviennent de la direction des routes. Elles concernent les moyens de paiement consacrés au réseau routier hors dépenses en personnel et droits à prestations. Ces dépenses comprennent, d'une part les investissements et, d'autre part l'entretien et la réhabilitation du réseau routier non concédé.

TABLEAU 6.3

Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier national non concédé

(en % et en milliards d'euros TTC)

	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	Milliards d'euros
Investissement	-4,8%	-3,9%	3,1%	1,54
dt budget général	-8,4%	-5,5%	25,4%	1,54
FARIF (1)	19,6%	-	-	-
FITTVN (2)	19,6%	38,2%	-	-
Entretien et réhabilitation	11,0%	6,6%	5,7%	0,60
TOTAL	-1,2%	-1,2%	3,8%	2,14

Source : DR

(1) FARIF : fonds d'aménagement de la région Ile de France était de 64,6 millions d'euros en 1999 et a été supprimé le 31/12/1999

(2) FITTVN : fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables était de 265,4 millions d'euros en 2000 et a été supprimé le 31/12/2000

En 2001, l'ensemble de ces dépenses atteint 2,14 milliards d'euros, soit 3,8 % d'augmentation par rapport à l'année précédente. En ce qui concerne le montant des investissements, il s'élève à 1,54 milliard d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 3,1 %. Si l'on considère l'évolution depuis 1992, on constate que les sommes investies ont diminué de 17 %. En revanche, les dépenses consacrées à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier non concédé s'élèvent à 0,6 milliard d'euros pour l'année

LA REFORME DU SYSTEME AUTOROUTIER

D'importantes décisions qui réforment en profondeur le système autoroutier ont été prises ces dernières années. Il paraît utile d'en présenter ici les principales dispositions.

1) Une première réforme met fin au système qui consistait, d'une part, à adosser les nouvelles concessions sur de plus anciennes et, d'autre part, à équilibrer financièrement les nouvelles sections d'autoroutes par l'allongement de la durée de perception du péage sur les anciennes. Rendue obligatoire par l'évolution du droit français et européen, cette réforme vise à améliorer la transparence des choix d'investissements publics et à renforcer la concurrence pour l'attribution de nouvelles concessions puisqu'il ne sera plus nécessaire d'être déjà concessionnaire d'un réseau pour se voir confier une nouvelle section.

2) L'abandon de l'adossement s'accompagne d'une "banalisation" du régime des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes (SEMCA), visant à les mettre sur un pied d'égalité avec les sociétés privées (Cofiroute notamment). Les durées des concessions de ces sociétés sont allongées de 12 à 15 ans, soit un niveau équivalent à celui demandé par les sociétés privées pour des projets comparables. En contrepartie de cet allongement, qui permet d'amortir sur une plus longue période les charges financières des ouvrages, les SEMCA perdent certains des avantages dont elles bénéficiaient :

- suppression du régime dit "des charges différées" les autorisant à différer dans le temps la prise en compte des charges liées à la construction de nouvelles infrastructures afin de limiter les effets de l'important décalage existant entre les dépenses engagées et le franchissement du seuil de rentabilité de ces équipements,
- suppression de la garantie de reprise du passif par l'Etat en fin de concession, qui diminue la garantie des créanciers de ces sociétés puisque l'Etat ne sera plus formellement engagé à assumer leurs obligations financières en cas de défaillance.

3) Une troisième série de mesures prises en 2000 résulte d'une décision de la Cour de justice européenne obligeant la France à appliquer le régime de droit commun de la TVA : assujettissement des recettes de péage au régime normal de TVA, récupération de la TVA sur les travaux. Ainsi, à compter du 1er janvier 2001 :

- Les poids lourds voient les péages augmenter de la TVA (19,6%) qu'ils peuvent ensuite récupérer,
- Les tarifs TTC applicables aux véhicules légers demeurent inchangés. En revanche, les sociétés d'autoroutes ont désormais la possibilité de récupérer la TVA sur les travaux de construction.

2001, soit une augmentation de 5,7 % par rapport à 2000, et depuis 1992 une augmentation de 48 %. Ces résultats mettent en évidence une légère baisse des crédits consacrés au niveau routier et une réorientation de ceux-ci vers l'entretien et la réhabilitation.

Le fonds d'aménagement de la région d'Ile de France (FARIF) et le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) ont suc-

cessivement été supprimés en 2000 et en 2001. En 1999, le FARIF représentait 5 % du budget général et le FITTVN 15 %. Les taxes et les crédits qui les finançaient ont été budgétisés dans le budget des transports (cf. tableau 6.3).

La gestion des voiries départementales et locales est assurée par des administrations publiques locales (APUL) : les départements, les communes et les groupements de communes. Les régions, qui appartiennent elles aussi à la catégorie des APUL, contribuent au financement de ces réseaux mais ne participent pas à leur gestion. Les informations les plus récentes actuellement disponibles concernant ces dépenses portent sur 2000. Cette année-là, les dépenses "routières" des APUL se sont élevées à 13,21 milliards d'euros (dont 55 % à la charge des départements), représentant 59 % de l'ensemble de leurs dépenses liées aux transports, les fonctions "transport" représentant, pour leur part, 19 % du montant total des dépenses des collectivités locales (gestion et investissements confondus).

Sur un plan plus général, on retiendra que l'année 2001 est marquée par un ralentissement du rythme de croissance des investissements des collectivités locales (+ 3,5 %, après + 8,5 % en 2000). Toutefois, la bonne tenue de l'investissement local s'explique à la fois par la progression des investissements départementaux (+ 9,8 %) et les reports de l'année 2000. D'après le Crédit local de France, cette accélération résulte des effets conjugués de divers facteurs. Les collectivités locales ont pu, en premier lieu, s'appuyer sur des capacités d'autofinancement importantes et une utilisation active de la trésorerie.

Enfin, les dotations du Fonds de compensation pour la TVA se sont sensiblement accrues en 2001 (+ 7,7 % par rapport à 2000). On sait que ce fonds représente le principal transfert de l'Etat affecté à l'investissement des collectivités locales : il atteint, pour l'année 2001, la somme de 3,6 milliards d'euros.

Réseau ferré de France

Pour Réseau ferré de France (RFF), les résultats de l'exercice 2001 sont caractérisés par :

- une légère amélioration du résultat net de l'entreprise, toujours négatif,
- un repli des investissements,
- une légère aggravation de la dette.

En 2001, le résultat d'exploitation s'améliore, ou plus exactement le déficit d'exploitation se réduit fortement puisque l'on passe d'un déficit de 207,9 millions d'euros à 80 millions d'euros, soit une hausse

de 127 millions d'euros. Ce résultat, acquis malgré l'augmentation des charges d'exploitation, est dû à la forte croissance des produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation bénéficient d'une croissance soutenue, soit 5,9 % après une baisse de 4,5 % en 2000. Ils s'élèvent alors à 3,8 milliards d'euros. Cette forte croissance s'explique essentiellement par l'augmentation des redevances d'infrastructures (+ 8,8 %) qui est, elle-même, liée à une augmentation des péages, provenant pour l'essentiel de la mise en service de la ligne à grande vitesse Méditerranée, et à la croissance du trafic, bien que moindre qu'en 2000. En effet, l'autre poste des produits d'exploitation, constitué par la contribution de l'Etat aux charges, a subi une diminution de 1,6 %.

Les charges d'exploitation augmentent de façon modérée, soit 3,9 %, alors qu'elles avaient diminué les deux années précédentes. Elles s'élèvent à 3 847 millions d'euros. Cette évolution s'explique essentiellement par la forte croissance des dotations aux amortissements (+ 9,8 % en 2001) du réseau ferré, bien que ces dotations représentent moins du quart des charges. L'autre poste, constitué par la rémunération du gestionnaire d'infrastructures (soit 68 % des charges), reste quasiment stable d'un exercice à l'autre (+ 0,6 %).

Les charges financières augmentent de 6 % et atteignent 2 502 millions d'euros. Mais les produits financiers augmentent de 19 %. En conséquence, le résultat financier total est du même ordre qu'en 2000 et se situe à - 1 647 millions d'euros.

TABEAU 6.4
Les comptes de Réseau ferré de France
(en % et en millions d'euros courants HTVA)

	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %	2001
Produits d'exploitation	0,9%	13,8%	-4,5%	7,8%	3 766,2
dont					
Redevances d'infrastructure	3,3%	56,5%	2,9%	8,8%	1 630,2
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure	0,0%	-8,6%	-0,9%	-1,6%	1 606,1
Charges d'exploitation	0,7%	-0,4%	-3,6%	3,9%	3 846,8
dont :					
- Rémunération versée au gestionnaire d'infra. délégué	-1,2%	3,6%	-0,2%	0,6%	2 632,0
- Dotation aux amortissements du réseau ferré	3,0%	-13,8%	4,6%	9,8%	860,4
Résultat d'exploitation	ns	ns	ns	ns	-80,4
Charges financières	4,7%	15,9%	26,6%	6,0%	2 502,2
Résultat net de l'exercice	ns	ns	ns	ns	-1 646,5
Capacité d'autofinancement	ns	ns	ns	ns	-783,9
Investissements (1)	-8,5%	-14,5%	-5,9%	-12,4%	1 307,0
Dette LT nette au 31-12	8,2%	2,3%	-0,4%	3,7%	23 615,2

Source : RFF

(1) immobilisations en cours

Le résultat net de l'exercice toujours négatif progresse de 54 millions d'euros avec l'augmentation du résultat d'exploitation précédemment mentionné. De même, la capacité d'autofinancement enregistre une amélioration sous le double effet du résultat d'exploitation et de la dotation aux amortissements.

En matière d'investissements, l'année 2001 connaît un repli : le montant des investissements s'élève à 1 307 millions d'euros, contre 1 492 millions d'euros, soit une diminution de 12 %. Ces dépenses sont destinées pour 60 % à assurer le maintien à niveau du transport ferroviaire et pour 37 % à permettre son développement.

Dans les 785 millions d'euros affectés au maintien du réseau, 86 % sont consacrés aux opérations de renouvellement, 6 % aux programmes de sécurité et 2 % à l'amélioration de la qualité du service offert à la clientèle.

Parmi les 482 millions d'euros affectés au développement du réseau de RFF, 45 % sont utilisés pour la mise en service de la ligne LGV Méditerranée, 37 % pour le développement du réseau classique et 1,5 % à la ligne à grande vitesse LGV Est européenne.

En ce qui concerne la dette, l'année 2001 se caractérise de nouveau par une légère aggravation, alors qu'elle se stabilisait en 2000, mais aussi par une stabilité du coût de la dette. La dette à court terme augmente pour une raison particulière, le non-paiement partiel par l'Etat de la dotation en capital au cours de l'année 2001. En effet, la dotation en capital budgétée pour 2001 se montait à 1 829 millions d'euros, mais seuls 1 067 ont été versés en 2001 à RFF. La dette à long terme augmente de 836 millions d'euros (soit + 3,7 %) mais il faut tenir compte du fait que 316 millions apparaissent au titre de l'année 2000. En conséquence, seulement 521 millions d'euros sont imputables aux opérations de 2001.

Les aéroports et la navigation intérieure

Les aéroports

On considère ici les comptes d'Aéroports de Paris (ADP) et des principaux aéroports de province : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier et Lille. Les données commentées concernent l'ensemble de ces aéroports. Aéroports de Paris pèse lourdement dans les résultats totaux, puisqu'en 2001 il représente 77 % du chiffre d'affaires total, 80 % de la valeur ajoutée totale, 78 % de l'excédent brut d'exploitation, 75 % des investis-

TABLEAU 6.5

Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)

(en % et en millions d'euros courants HTVA)

	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	millions €
Chiffre d'affaires	8,0%	9,2%	6,6%	-1,1%	1 746
Cons. intermédiaire	4,7%	11,6%	12,7%	5,6%	569
Valeur ajoutée	9,4%	8,2%	4,2%	-4,0%	1 177
Frais de personnel	6,3%	5,8%	0,4%	2,8%	509
Impôts et taxes	1,4%	5,4%	86,5%	-29,9%	104
EBE	13,8%	10,4%	6,4%	-12,2%	566
dont concours à l'exploit.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6
Frais financiers	-7,5%	3,9%	29,3%	22,3%	204
Capacité d'autofin.	13,2%	11,1%	13,6%	-4,3%	418
Investissements	19,2%	-14,3%	30,7%	9,1%	653
Dette MLT au 31.12	4,3%	-0,4%	17,5%	22,9%	2 116

sements et 79 % de la dette à moyen et long terme.

Le recul du trafic, du à la contraction de l'offre du groupe AOM-Air-Liberté, à la mise en service du TGV Sud-Est et aux attentats du 11 septembre, entraîne une baisse du chiffre d'affaires de 1,1 %. Les consommations intermédiaires augmentent de 5,6 %, à la suite de la prise en charge par les gestionnaires de nouvelles mesures de sûreté généralement sous-traitées ; la baisse de la valeur ajoutée est de 4 % et celle de l'EBE de 12,2 %.

Après le recul de 19 % de l'investissement en 1999, celui-ci est reparti avec une forte hausse en 2000 (+ 31 %) et se poursuit en 2001 (+ 9,1 %, dont + 64 % à Paris et - 5 % en province) pour atteindre 653 millions d'euros. La capacité d'autofinancement ne diminue que de 4,3 %. La dette, qui avait progressé de 17,5 % en 2000, connaît une hausse de près de 23 % en 2001 du fait d'Aéroports de Paris (+ 27 %). Cependant, les frais financiers, qui avaient augmenté de 29 % en 2000, ne progressent que de 22 % en 2001.

Compte tenu de ces évolutions, le taux d'investissement s'établit à 55 % (+ 6 points) et le taux d'autofinancement, qui avait déjà perdu 11 points en 2000, diminue encore de 9 points pour s'établir à 64 %, niveau comparable à celui de 1998. Les variations

TABLEAU 6.6

Ratios financiers des principaux aéroports

	1998	1999	2000	2001
Taux de valeur ajoutée	72%	71%	70%	67%
Taux de marge	51%	52%	53%	48%
Taux déparagne	32%	33%	36%	35%
Taux d'investissement	49%	39%	49%	55%
Taux d'autofinancement	65%	84%	73%	64%

Source: DGAC

des autres ratios financiers des aéroports ont été de moindre ampleur, qu'il s'agisse du taux de valeur ajoutée (soit - 3 points par rapport à 2000, à 67 %), du taux d'épargne (- 1 point, à 35 %), à l'exception du taux de marge qui recule de 5 points, à 48 %.

La navigation aérienne

Le budget de la navigation aérienne représente les deux tiers du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) : 0,9 milliard d'euros sur un total de 1,37 milliard en 2001.

Le BAAC retrace l'intégralité des interventions de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), à l'exception de la gestion des crédits de construction aéronautique civile, qui figurent au budget du ministère des transports, et des interventions dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, qui relèvent du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA). L'essentiel de ses ressources provient des prestations de services rendues aux compagnies aériennes : redevance de route, qui rémunère les services de la circulation aérienne et représente environ 56 % du total des ressources (emprunts y compris), redevance pour les services terminaux, qui rémunère les services liés à la sécurité de la circulation aérienne (environ 13 % du total), taxe de l'aviation civile, acquittée par les passagers, qui finance notamment les missions relatives à la sécurité, comme le contrôle technique, la certification, les interventions de l'Etat dans le domaine des infrastructures aéroportuaires (environ 16 % des ressources). La taxe de péréquation (ex-taxe Pasqua) a été intégrée dans la taxe d'aviation civile. Outre ces taxes et redevances, le BAAC est alimenté par des subventions de l'Etat (0,3 % du total), ainsi que par diverses autres ressources d'exploitation (15 %).

En ce qui concerne plus spécialement la navigation aérienne, on observe en 2001 un ralentissement de la croissance des dépenses de fonctionnement, qui avaient beaucoup progressé en 2000. Il en est de même pour les dépenses d'investissements, qui ont quasi stagné en 2001 (+ 0,6 %).

TABLEAU 6.7

Les dépenses de navigation aérienne

(crédits mandatés dans l'année, en % et en millions d'euros courants HTVA)

	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	millions €
Dép. de fonctionnement	-3,1%	0,7%	13,1%	3,5%	87,8
Dép. d'investissements	0,8%	-13,8%	8,9%	0,6%	185,5
Total	-0,3%	-9,8%	10,2%	1,5%	273,3

Source : DGAC

Les ports maritimes métropolitains

Six ports autonomes sont implantés sur le territoire métropolitain : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen. Ils sont gérés et administrés par des établissements publics dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Les ports d'intérêt national sont administrés par l'Etat, leurs installations de superstructure étant généralement concédées aux chambres de commerce et d'industrie (2). Les données commentées ci-après concernent l'ensemble des ports autonomes métropolitains et des ports d'intérêt national.

En 2001, les ports autonomes ont représenté près des trois quarts du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée et 78 % des investissements de l'ensemble des ports. La part de ces ports dans le total est en revanche sensiblement plus réduite en ce qui concerne les autres indicateurs retenus : 57 % pour l'excédent brut d'exploitation et la capacité d'autofinancement, 63 % pour les frais financiers et 56 % pour l'endettement à moyen et long terme.

TABLEAU 6.8

Les comptes des ports maritimes

(en % et en millions d'euros HTVA)

	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	Millions d'euros
Chiffre d'affaires	5,6%	-1,3%	0,9%	1,5%	698,5
Consommation intermédiaire	21,8%	-1,8%	5,3%	-8,0%	127,8
Valeur ajoutée	2,3%	-1,2%	-0,2%	3,9%	570,6
Frais de personnel	3,0%	1,7%	0,5%	2,6%	338,4
Impôts et taxes	7,9%	19,0%	-7,1%	-1,9%	9,7
Excédent brut d'exploitation	5,7%	-3,3%	-0,1%	-0,8%	226,5
dont concours à l'exploitation	10,6%	1,2%	10,0%		
Frais financiers	-7,4%	-8,9%	-10,6%	5,3%	19,0
Capacité d'autofinancement	8,4%	-0,7%	4,4%	-14,9%	164,7
Investissements	5,2%	-2,0%	6,0%	53,5%	296,1
Dette MLT au 31-12	-15,3%	-13,2%	-15,5%	0,5%	188,4

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL)

Les résultats de l'exploitation de l'ensemble des ports maritimes mettent en évidence une très légère amélioration du chiffre d'affaires (+ 1,5 %) et une hausse de la valeur ajoutée (+ 3,9 %), mais une faible diminution du résultat brut d'exploitation (- 0,8 %).

(2) Ports d'intérêt national métropolitains : Ajaccio, Bastia, Bayonne, Boulogne, Brest, Caen, Calais, Cherbourg, Dieppe, La Rochelle, Lorient, Nice, Port-La-Nouvelle, Saint-Malo, Sète, Toulon.

Le présent compte étant consacré aux transports, on ne reprendra ici que l'activité "port de commerce", à l'exclusion de l'activité "port de pêche".

TABLEAU 6.9
Ratios financiers des ports maritimes

	1997	1998	1999	2000	2001
Taux de valeur ajoutée	83%	81%	81%	80%	82%
Taux de marge	41%	42%	41%	42%	40%
Taux d'épargne	32%	34%	34%	35%	29%
Taux d'investissement	32%	33%	33%	35%	52%
Taux d'autofinancement	98%	101%	102%	100%	56%

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral (DTMPL)

La principale caractéristique des comptes des ports maritimes en 2001 est la très forte augmentation des investissements (+ 53,5 %). Dans le même temps, la capacité d'autofinancement a baissé de 14,9 % et la dette à long et moyen terme s'est stabilisée (+ 0,5 %). En revanche, les frais financiers augmentent de 5,3 %.

On relève, au niveau de l'ensemble des ports, une grande stabilité des taux de valeur ajoutée et de marge entre 2000 et 2001 : taux de valeur ajoutée (82 % en 2001 contre 80 % en 2000), taux de marge (40 % après 42 % en 2000). Les changements concernent les taux impactés par la très forte hausse des investissements : taux d'investissement (52 % après 35 %), taux d'autofinancement (56 % en 2001 après 100 % en 2000) et taux d'épargne (29 % contre 35 %).

Voies navigables de France

Voies navigables de France (VNF) assure l'exploitation, l'entretien et l'amélioration de la majeure partie du domaine public fluvial navigable (6 800 kilomètres sur un total de 8 500) en s'appuyant sur les services de l'Etat mis à sa disposition. Les 1 700 kilomètres restants sont soit directement gérés par l'Etat (700 kilomètres), soit transférés aux différentes régions concernées (1 000 kilomètres).

Le chiffre d'affaires de VNF est constitué, pour l'essentiel, du produit de la taxe hydraulique payée par les titulaires d'ouvrages de prise ou de rejet d'eau (EDF, industriels, agriculteurs), de redevances domaniales et très secondairement du produit des péages liés au trafic fluvial, qui ne représente que 10 % environ du produit total.

Les résultats d'exploitation de 2001 mettent en évidence une faible variation des indicateurs. En effet, le chiffre d'affaires s'est élevé à 105,3 millions d'euros, soit un montant à peine supérieur à celui atteint en 2000 (+ 1 %). Du fait notamment des achats liés à l'entretien du réseau, les consommations intermédiaires représentent plus de 44 % du chiffre d'affaires. Or, ces consommations intermédiaires se sont

TABLEAU 6.10
Les comptes de Voies navigables de France
(en % et en millions d'euros courants HTVA)

	1999	2000	2001	2001 Millions d'Euros
	%	%	%	
Chiffre d'affaires	8,5%	0,5%	1,0%	105,3
Cons. intermédiaire	11,0%	6,8%	1,3%	46,7
Valeur ajoutée	6,8%	-4,0%	0,7%	58,6
Frais de personnel	9,0%	10,5%	4,6%	14,3
Impôts et taxes	3,7%	9,6%	-1,6%	1,2
EBE	8,9%	-7,8%	0,9%	46,1
dont concours à l'explo	25,0%	-1,9%	26,1%	3,0
Frais financiers	0,0%	0,0%	...	0,0
Capacité d'autofin.	-20,8%	19,6%	-0,9%	26,7
Investissements	25,0%	28,5%	0,2%	116,5
Dette MLT au 31.12	-16,1%	-14,8%	13,3%	3,8

Source : VNF

accrues à un rythme beaucoup plus faible que celui des années précédentes (1,3 % en 2001 contre 6,8 % en 2000) mais voisin de celui du chiffre d'affaires des VNF. La valeur ajoutée est quasiment stable et s'élève à 58,6 millions d'euros. Par ailleurs, la croissance des frais de personnel s'est ralentie (+ 4,6 % contre 10,5 % en 2000), l'excédent brut d'exploitation enregistre une faible hausse (+ 0,9 %) à 46 millions d'euros. La capacité d'autofinancement baisse légèrement (- 0,9 %) après avoir connu successivement une forte baisse en 1999 puis une forte hausse en 2000.

TABLEAU 6.11
Ratios financiers de Voies navigables de France

	1998	1999	2000	2001
Taux de valeur ajoutée	59%	58%	56%	56%
Taux de marge	80%	82%	79%	79%
Taux d'épargne	50%	37%	46%	46%
Taux d'investissement	127%	149%	162%	199%
Taux d'autofinancement	39%	25%	18%	23%

Source : VNF

En matière d'investissement, le rythme de progression est quasiment nul en 2001 (+ 0,2 %) alors qu'il était élevé les deux années précédentes (25,0 % en 1999 et 28,5 % en 2000). Toutefois, du fait du financement des investissements de VNF, pour l'essentiel, par l'Etat à travers le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) et par divers cofinancements (collectivités locales, Union européenne, pays étrangers voisins), cette évolution a entraîné avec retard un relèvement de la dette de 13,3 % après deux années de forte baisse de l'ordre de 15 %. Rappelons, par ailleurs, qu'un millier d'agents de l'Etat sont mis à disposition de VNF.

Dans ces conditions, les taux de valeur ajoutée, de marge et d'épargne se sont maintenus respectivement à 56 %, 79 % et 46 %. Le taux d'investissement reste élevé et atteint quasiment 200 % après cinq années de croissance. En revanche, le taux d'autofinancement évolue moins fortement (23 % en 2001).

Les investissements en infrastructures (3)

En 2001, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport a atteint un montant global de 11,8 milliards d'euros, en hausse de 0,8 % par rapport à 2000.

Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, représentent 71 % des investissements en infrastructure. Ce pourcentage augmente régulièrement. Il est ainsi passé en dix ans de 64 % à

TABLEAU 6.12

Investissements en infrastructures de transport
(en pourcentage et en milliards d'euros HTVA déductible)

	1999/1998	2000/1999	2001/2000	2001 milliards d'euros
	%	%	%	
Réseau routier	-4,9	0,1	1,7	8,4
réseau non concédé	-0,9	2,9	3,5	6,7
dont réseau départ. et local	0,4	5,1	3,6	5,1
dont réseau national	-4,7	-4,0	3,1	1,5
réseau concédé	-15,7	-8,9	-4,8	1,7
Réseau ferré	-14,6	-5,9	-12,4	1,3
Réseau principal	-3,7	-22,4	-8,1	1,1
Réseau île de France	-21,2	36,9	-21,7	0,2
Autres transports collectifs urbains	-7,4	4,3	-0,9	0,8
Autres infrastructures de transport	-7,8	18,1	13,1	1,3
Ports maritimes	-2,0	6,0	53,5	0,3
Aéroports et navigation aérienne	-14,2	24,5	7,1	0,8
Voies navigables et ports fluviaux	23,0	5,6	-6,9	0,1
Ensemble	-6,7	1,0	0,8	11,8

Sources : ADP, DGAC, DGCP, DR, DTMLP, Insee, RFF, SES, VNF

(3) La série des investissements en infrastructures a été révisée pour tenir compte, notamment, des changements intervenus dans le transport ferroviaire.

(4) Le montant des investissements sur le réseau national non concédé (1,70 milliard d'euros en 2001) est supérieur à celui repris dans le tableau 6.3 (1,64 milliard d'euros TTC). Cet écart tient à la différence des sources utilisées : Direction des routes pour le tableau ci-dessus, Direction générale de la comptabilité publique pour le tableau 6.3.

71 %. Les investissements routiers ont augmenté de 1,7 % par rapport à 2000, qui avait été une année de stabilité. Cette croissance provient en grande partie des réseaux locaux (+ 3,6 %), qui pèsent de plus de 60 % dans le total routier. La baisse des investissements réalisés sur le réseau concédé s'est ralentie (- 4,8 % après - 8,9 %).

Le montant global des investissements de Réseau ferré de France (réseau principal et réseau Île-de-France) a atteint 1,3 milliard d'euros, en baisse de 12,4 % par rapport à 2000. Sous l'hypothèse que le réseau Ile-de-France représente 13,5 % du total en 2001 et avec la fin de la ligne à grande vitesse Méditerranée, les investissements sur le réseau principal hors Ile de France ont diminué de près de 8 %. En 2001, les investissements en infrastructures du réseau ferré ne représentent que 11 % de l'ensemble des investissements, contre 17 % en 1998.

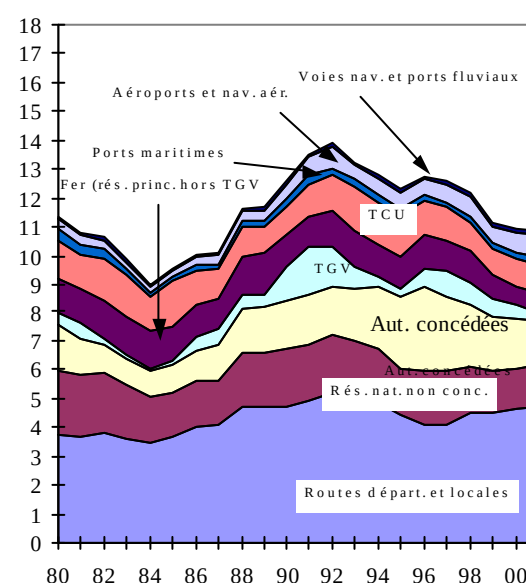
Les investissements des autres réseaux de transports collectifs urbains (RATP, province) ont légèrement baissé (- 0,9 %). Ils représentent 7 % de l'ensemble des investissements en infrastructures.

Les dépenses consacrées aux autres infrastructures de transport sont en hausse de 13,1 % avec des écarts importants selon les modes : + 7,1 % pour les aéroports et la navigation aérienne, + 53,5 % pour les ports maritimes et - 6,9 % pour les voies navigables.

GRAPHIQUE 6.1

Evolution des investissements en infrastructures de transport

(en milliards d'euros déflatés par l'indice des prix de la consommation des ménages)



Sources : ADP, DGAC, DGCP, DR, DTMLP, Insee, RFF, SES, VNF

Chapitre 7

LES TRANSFERTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

En 2001, et pour la deuxième année consécutive, les recettes des administrations publiques liées aux activités de transport ont diminué. Elles ont atteint 29,2 milliards d'euros, hors versement transport, contre 30,2 milliards en 2000, soit une baisse de 3,3 %. Cette évolution fait suite à une diminution de 4,9 % l'année précédente, en rupture avec une longue série de hausses. Toutefois, ces deux baisses consécutives des recettes des administrations n'ont pas les mêmes causes. En 2000, le principal facteur explicatif était la suppression de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur (vignette automobile) pour les particuliers. En 2001, la diminution des rentrées fiscales liées aux transports est principalement imputable au fort recul des recettes perçues au titre de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) et, marginalement, de celles provenant de l'aviation civile. Parallèlement, les administrations centrales ont consacré 15,1 milliards d'euros aux transports, soit une hausse de 3,8 % par rapport à l'année précédente. Pour leur part, les collectivités locales avaient dépensé pour les transports 22,3 milliards d'euros en 2000, en augmentation de 7,4 % par rapport à 1999, presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.

Recettes des administrations liées à l'activité des transports, en 2001

Les activités de transport sont à l'origine de recettes fiscales conséquentes pour les budgets des administrations centrales et locales. En 2001, elles ont atteint 29,2 milliards d'euros, hors versement transport, contre 30,2 milliards d'euros en 2000, soit une baisse de 3,3 %. Les recettes liées à l'utilisation de véhicules pour usage personnel ou professionnel, TIPP⁽¹⁾ comprise, se montaient à 28,0 milliards d'euros, soit pratiquement 96 % de l'ensemble des recettes. Les taxes sur la navigation inté-

rieure, stables par rapport à l'année précédente, représentaient moins de 0,4 %, les recettes liées à la circulation aérienne 3,8 %.

Première source de fiscalité liée à la route, hors TIPP, jusqu'en 1999, la taxe différentielle sur les véhicules à moteur (vignette automobile) n'est plus, depuis sa suppression pour les véhicules particuliers en 2000, que la quatrième. La première ressource liée à la route provient désormais des certificats d'immatriculation (1,4 milliard d'euros en 2001).

Les carburants sont soumis pour l'essentiel à deux taxes : la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP), spécifique aux produits pétroliers et la taxe sur la valeur ajoutée, qui s'applique à l'ensemble de la consommation. La TIPP est fixée en fonction des quantités, et est donc totalement indépendante des prix. La TVA (19,6 % du prix hors taxes) est proportionnelle au prix. Ainsi, à consommation égale, lorsque le prix des carburants s'accroît, le produit de la TIPP ne varie pas alors que celui de la TVA augmente. Dans ce chapitre, les recettes de la TVA ne seront pas prises en compte puisqu'elle n'est pas un impôt spécifique aux transports.

En France, la TIPP sur les carburants représente plus des trois quarts des recettes liées aux transports, hors versement transport, et constitue ainsi, pour les administrations publiques, la première source de revenu fiscal lié aux transports. L'évolution de ces recettes est donc, sauf cas exceptionnel comme en 2000 avec la suppression de la vignette, très corrélée à celle de la TIPP, elle-même

TABLEAU 7.1

**Évolution des recettes des administrations
publiques liées à l'activité transport**
(en millions d'euros HTVAD)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Route	5 717	5 271	5 484	5 792	4 487	4 630
Voie navigable	92	92	92	99	104	105
Aviation civile	954	992	1 101	1 169	1 160	1 134
TIPP	22 639	23 006	24 069	24 735	24 470	23 354
Total (hors versement transport)	29 402	29 361	30 747	31 795	30 221	29 223
Versement Transport*	3 108	3 268	3 487	3 640	3 843	4 057
Ensemble	32 510	32 629	34 233	35 435	34 064	33 280

Sources : Insee, CPDP, DR, CERTU, DGAC, STIF.

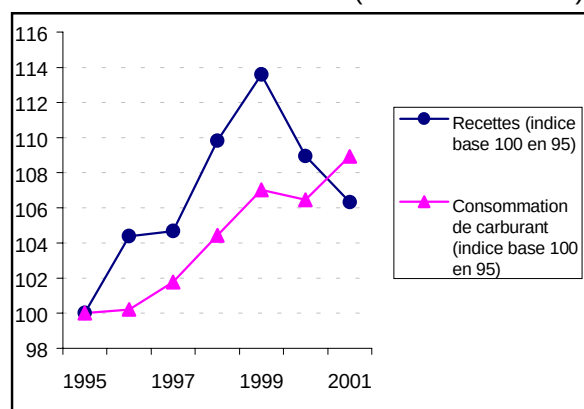
*Estimations pour 2001

(1) Ces recettes sont nettes des divers remboursements, notamment pour les taxis, pour les entreprises de transports routiers de marchandises, mais aussi d'autres dégrèvements en faveur des biocarburants.

dépendante du niveau de la consommation de carburant. Ainsi, les recettes des administrations liées aux transports et la consommation de carburant évoluaient globalement dans le même sens. Or, ce parallélisme s'est interrompu en 2001 : les recettes ont diminué, tandis que la consommation de carburant augmentait par rapport à l'année précédente. Ce paradoxe apparent a plusieurs explications.

GRAPHIQUE 7.1

Évolution des recettes des administrations publiques liées aux transports et de la consommation totale de carburant (base 100 en 1995)



Sources : Insee, DAEI/SES

En 2001, la circulation a recommencé à croître : le nombre de kilomètres parcourus a progressé de 3,7% par rapport à 2000. Toutefois, les niveaux de consommation unitaire par type de véhicule ont diminué. Ainsi, la progression du nombre de kilomètres parcourus s'est traduite par un accroissement proportionnellement moins fort que celui de la consommation de carburant. En outre, la structure du parc a changé : le nombre de véhicules Diesel a augmenté de 7,3 %, alors que celui des véhicules essence a diminué de 1,4 %. La consommation de gazole s'est donc accrue de 5,0 %, celle de supercarburants a reculé de 2,3 %, l'ensemble de la consommation de carburants augmentant ainsi de 2,3 % (cf. tableau 7.2). Même si les taux de taxe intérieure sur les produits pétroliers n'avaient pas été modifiés entre 2000 et 2001, cette augmentation de la

consommation n'aurait pas généré une variation proportionnelle de la TIPP. En effet, les différences de taux sont importantes d'un type de carburant à l'autre (cf. graphique 7.2), avec un prélèvement sur le gazole sensiblement moins élevé que sur les supercarburants. Compte tenu des parts respectives des différentes catégories de carburants et du poids des taxes, l'évolution de la consommation de carburant entre 2000 et 2001 a contribué pour + 1,5 % à l'évolution de la TIPP sur les carburants.

Afin de ne pas amplifier la hausse du prix de vente des produits pétroliers, qui résultait de la forte augmentation des prix du pétrole brut et du dollar tout au long de l'année 2000, le gouvernement a pris des mesures d'allègement de la fiscalité. Ainsi, depuis octobre 2000, les montants de la TIPP sur les carburants peuvent varier en fonction des cours du pétrole brut (TIPP dite « flottante »). Entre 2000 et 2001, le montant des taxes prélevées par litre de carburant a diminué en moyenne de 2,7 %, la plus forte baisse intervenant pour le gazole, ce qui a accentué davantage encore le manque à gagner fiscal. Ainsi, les effets combinés de l'évolution de la consommation de carburants et des modifications de fiscalité conduisent à une baisse de la TIPP sur les carburants de l'ordre de 1,2 %.

De plus, le remboursement partiel de la TIPP en faveur des transporteurs routiers de marchandises, mis en œuvre en 1999, a été prolongé jusqu'en 2001 et les montants de remboursement ont été temporairement augmentés. Selon la direction des transports terrestres, les montants remboursés pour 2001 sont estimés à 203 millions d'euros, contre 275 millions d'euros au titre de l'année précédente. Mais, ces mesures n'étant intervenues qu'à l'automne 2000, elle n'ont pu être mises complètement en œuvre sur l'année civile 2000 et une part importante des remboursements au titre de l'année 2000 n'est intervenue qu'en 2001. Ce décalage temporel accentue la diminution des recettes de TIPP de l'année 2001 et conduit à une baisse de la TIPP qui s'établit, comptablement, à - 4,6 %.

TABLEAU 7.2

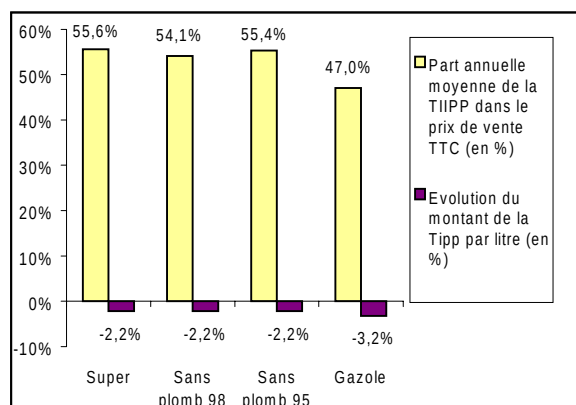
Circulation et consommation de carburant en 2001

	Parc moyen en 2001 en milliers de véh.	Variation 2000/2001 en %	Parcours moyen en 2001 en km/véh.	Variation 2000/2001 en %	Nombre de km parcourus en 2001 en milliards	Variation 2000/2001 en %	Consom. unitaire de carburant en 2001 aux 100 kms	Variation 2000/2001 en %	Consom. totale de carburant en 2001 en milliards de litres	Variation 2000/2001 en %
Véhicules essence	19 186	-1,4%	10 848	-0,5%	208,1	-1,8%	8,10	-0,5%	16,87	-2,3%
Véhicules Diesel	15 019	7,3%	20 132	0,7%	302,4	8,0%	10,28	-2,8%	31,09	5,0%
Total	34 205	2,3%	14 925	1,5%	510,5	3,7%	9,39	-1,4%	47,96	2,3%

Source : Comité des constructeurs français d'automobiles

GRAPHIQUE 7.2

Part annuelle moyenne de la TIPP dans le prix de vente TTC des carburants et évolution du montant de la TIPP par litre en 2001 (en %)



Source : Direction des ressources énergétiques et minérales.

La diminution des recettes fiscales liées à la route est toutefois moins forte lorsque l'on prend en compte le produit du versement transport. Ressource destinée au financement des projets de transport collectif, le versement transport peut être instauré par les autorités organisatrices de transport (collectivités territoriales et leurs groupements) dont le périmètre correspond à une population excédant 10 000 habitants. Il s'agit d'une taxe assise sur la masse salariale des entreprises d'au moins dix salariés qui sont situées dans le périmètre de ces autorités organisatrices. Son produit, dont le taux varie en fonction de l'importance de la population concernée, tend à augmenter avec les zones de peuplement périphérique et le développement des transports collectifs urbains, en Ile-de-France comme en province. En 2001, le produit de cette taxe est estimé à 4,1 milliards d'euros (soit + 5,5 % par rapport à 2000), dont 1,9 milliard d'euros en province (+ 6,3 %) et 2,2 milliards d'euros en Ile-de-France (+ 4,9 %).

Marginalement, un second facteur explicatif du recul des recettes fiscales liées aux transports réside dans la baisse des ressources provenant du secteur aérien. Elles ont diminué de 2,3 % entre 2000 et 2001 et, bien qu'elles ne constituent que la troisième source de revenus des administrations, après la TIPP et les taxes liées à la route, leur repli a pesé sur l'ensemble des recettes. Sensible à la conjoncture économique et politique spécifique de l'année 2001, l'activité aérienne dans son ensemble a accusé un repli. En 2001, le nombre de passagers embarqués a reculé de 3,4 % et le nombre de mouvements de 4,1 %, entraînant par-là même une baisse des ressources fiscales.

Dépenses des administrations consacrées aux transports

Les dépenses des administrations centrales en 2001

En 2001, les administrations centrales⁽²⁾ ont consacré 15,1 milliards d'euros aux transports. Cette somme est en augmentation de 0,6 milliard d'euros par rapport à l'année précédente, soit une hausse de 3,8 %.

Le fer et la route bénéficient, à eux seuls, de près de 70 % du total des dépenses en 2001 : 48,2 % pour le fer (53,8 % en 2000) et 21,3 % pour la route (21,4 % en 2000).

TABLEAU 7.3

Les dépenses de transport des administrations centrales

(en millions d'euros courants HTVAD)

	1997	1998	1999	2000	2001*
Fonctionnement	10 397	10 443	10 458	10 976	11 603
route	1 479	1 494	1 570	1 753	1 582
dont CARCEPT + FONGECFA (1)	6	15	26	32	42
fer	5 656	5 763	5 808	6 144	6 167
dont charges de retraites	2 119	2 134	2 104	2 134	2 223
TCU	854	854	854	854	1 276
autres	2 409	2 332	2 226	2 226	2 577
Capital	3 476	3 506	3 857	3 583	3 506
route	1 738	1 555	1 448	1 296	1 635
fer (2)	1 220	1 524	1 906	1 829	1 108
TCU	122	152	137	61	22
autres	396	274	366	396	741
Total	13 873	13 949	14 315	14 559	15 108

Sources : DGCP, DAEI/SES

(1) Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance des transports et Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité.

(2) hors subventions d'investissement

*Changement de nomenclature budgétaire en 2001 (voir annexe)

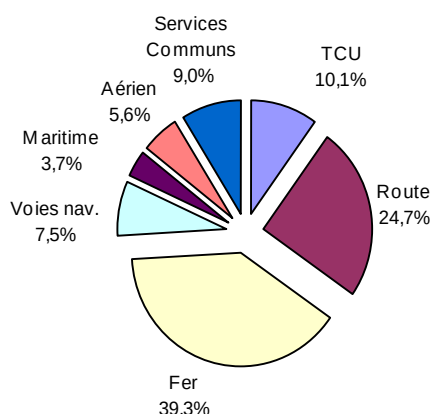
Hors contributions aux charges de retraites de la SNCF (qui atteignent 2,2 milliards d'euros en 2001) et régimes spécifiques, le fer représente 39,3 % des dépenses, alors que celles consacrées à la route représentent plus de 24,7 % du total versé par les administrations centrales. La part consacrée à la route est restée stable ces deux dernières années, avec un peu moins de 25,0 %. Le solde de l'ensemble des dépenses (hors contributions aux charges

(2) i.e. État et organismes divers d'administration centrale (ODAC) : chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), institut du transport aérien (ITA), institut de recherche sur les transports (IRT), société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et voies navigables de France (VNF)

de retraite SNCF et hors régimes spécifiques) se répartit entre transports collectifs urbains (10,1 % en 2001, contre 7,6 % en 2000), transport aérien, transport maritime (respectivement 5,6 % et 3,7 %, parts stables par rapport à 2000), voies navigables (7,5 % en 2001 contre 8,7 % l'année précédente) et «services communs», qui représente un pourcentage de dépenses en augmentation (9,0 % contre 4,0 %).

GRAPHIQUE 7.3

Répartition par fonction des dépenses en transport des administrations centrales, en 2001



Sources : DGCP, DAEI/SES

Plus des trois quarts des dépenses des administrations centrales sont constituées par des dépenses de fonctionnement. Celles-ci atteignent près de 11,6 milliards d'euros en 2001, soit un montant en progression de 5,7 % par rapport à l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement des administrations centrales destinées au transport ferroviaire, SNCF et chemins de fer privés représentent 53,2 % de l'ensemble des dépenses des administrations centrales destinées au fonctionnement, soit 6,2 milliards d'euros, contributions aux charges de retraites de la SNCF comprises. Ce montant est comparable à celui de l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement consacrées à la route s'élèvent à 1,6 milliard d'euros. Elles ont diminué de 9,8 % par rapport à 2000.

Les dépenses de fonctionnement destinées aux transports collectifs urbains ont, en revanche, fortement progressé (+ 49,4 %). Cette hausse s'explique par un effet mécanique. En effet, au 31 décembre 1999, a été supprimé le fonds d'aménagement de la région Ile-de-France, compte spécial du Trésor qui finançait de nombreux projets franciliens. Les taxes qui l'alimentaient ont été maintenues et les crédits ont été, à partir de 2000, budgétisés dans le budget des transports.

Enfin, les dépenses de fonctionnement se rapportant aux autres modes et aux « services communs » se sont accrues de 15,8 %

L'ensemble des montants versés par les administrations centrales pour des dépenses en capital se montait en 2001 à 3,5 milliards d'euros, soit une somme légèrement inférieure à celles des trois précédentes années.

Les dépenses en capital des APUC destinées à la route se chiffraient à 1,6 milliard d'euros en 2001. Elles représentaient 46,6 % de l'ensemble des dépenses en capital réalisées par l'Etat, en augmentation par rapport à l'année précédente. Les fonds de concours des collectivités locales se montaient à près de 800 millions d'euros en 2001 (+1% par rapport à 2000), couvrant ainsi pratiquement la moitié des frais engagés par l'Etat pour l'investissement sur le réseau routier national non concédé.

Les dépenses en capital à destination du transport ferroviaire ont atteint 1,1 milliard d'euros, constituées par la dotation en capital à Réseau ferré de France et d'aides à l'investissement versées par l'Etat. Elles représentaient à elles seules 31,6 % de l'ensemble des dépenses en capital. Toutefois, cette répartition est en rupture avec un poids du transport ferroviaire dans les dépenses en capital oscillant habituellement entre 45 et 50 %. Le montant des dépenses en capital des administrations centrales pour le transport ferroviaire a en effet diminué de 39 % entre 2000 et 2001.

Les opérations en capital des administrations centrales, en faveur des transports collectifs urbains, majoritairement constituées par des aides à l'investissement se sont élevées à 21,5 millions d'euros en 2001.

Les dépenses des collectivités locales en 2000

Les collectivités locales ont consacré 22,3 milliards d'euros aux transports en 2000. Ce montant est en forte hausse (+ 7,4 %) par rapport à 1999 où il s'élevait à 20,8 milliards d'euros.

Les dépenses des collectivités locales en transports concernent, pour la quasi-totalité, la route (voirie, réseaux urbains et interurbains) et les transports collectifs urbains. Ces fonctions représentaient respectivement 60 % et 37 % de l'ensemble des dépenses des collectivités locales, en 2000 comme en 1999.

Près des deux tiers du montant total sont consacrés aux dépenses de fonctionnement, soit un peu moins de 14,2 milliards d'euros. Les dépenses concernant la route ont particulièrement progressé par rapport à 1999 (+ 9,9 %), pourtant ce sont celles se rapportant aux transports collectifs urbains qui ont enregistré la plus forte croissance, avec + 16,4 %. Ainsi, les montants destinés aux dépenses de fonctionnement des transports collectifs, région Ile-de-France comprise, se montaient en 2000 à 6,6 milliards d'euros. Cette forte progression s'explique par le lancement en 2000 de la réforme des transports publics en Ile-de-France. En effet, le 12 juillet 2000, le syndicat des transports parisiens (devenu en décembre 2000 le STIF, syndicat des transports d'Ile-de-France), la RATP et la SNCF se sont engagés dans un système de contrats pluriannuels. Les financements transitent, dès lors, par le STIF qui les reverse principalement sous forme de compensations tarifaires, sous réserve de la réalisation des objectifs prévus dans le cadre de la

TABLEAU 7.4

Dépenses de transports des collectivités locales par fonction, en 2000

(en millions d'euros courants HTVAD)

	1997	1998	1999	2000
Fonctionnement	12 923	12 699	13 017	14 189
route	6 833	6 794	6 703	7 363
fer (1)	409	91	459	38
TCU (2)	5 460	5 606	5 644	6 570
autres	220	207	211	217
Capital	7 064	7 624	7 746	8 100
route	4 953	5 522	5 546	5 844
TCU (2)	1 694	1 694	1 736	1 718
autres	45	44	46	48
Total	19 986	20 323	20 763	22 288

Sources : DGCP, DAEI/SES

(1) Hors Ile-de-France

(2) Y compris Ile-de-France

contractualisation. Ces derniers concernent, entre autres, la qualité des prestations assurées par ces entreprises. Les versements du STIF se sont ainsi accrus de 22 % en 2000, sous l'effet de la mise en place de cette réforme.

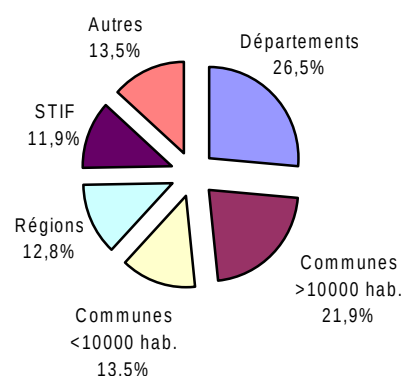
Les dépenses en capital des collectivités locales représentaient, en 2000, 8,1 milliards d'euros, soit un montant en hausse de 5,4 % par rapport à l'année précédente. Route et transports collectifs urbains apparaissent comme les destinataires presque exclusifs de cette somme puisqu'ils absorbent

respectivement 72,2 % pour la route et 21,2 % pour les transports collectifs urbains des sommes dépensées en capital par les collectivités locales.

L'année 2000 a été marquée par une progression relativement rapide des dépenses d'investissement des collectivités locales (+ 4,6 %) après une année 1999 en demi-teinte. L'investissement communal a particulièrement progressé (+ 6,3 % pour les communes de plus de 10 000 habitants et + 7,6 % pour les communes de moins de 10 000 habitants). L'augmentation des dépenses d'investissement afin d'achever les projets est un phénomène classique de période pré-électorale. De plus, dans un contexte économique relativement favorable à l'investissement, les communes ont pu, grâce à des capacités d'auto-financement élevées, commencer à mettre en chantier des projets répondant à des besoins importants en matière de transports en commun, de voirie et d'amélioration du cadre de vie.

GRAPHIQUE 7.4

Répartition des dépenses des administrations locales en transport par type de collectivité, en 2000



Sources : DGCP, DAEI/SES

Les départements ont également connu une progression conséquente de leurs investissements en 2000, notamment en matière de voirie. En revanche, l'investissement des régions a été moins dynamique que celui de l'ensemble des administrations publiques. L'année 2000 a en effet été consacrée, en grande partie, à l'élaboration de nouveaux contrats de plan visant aux financements des projets d'investissement des années futures.

Comme les années précédentes, les investissements de 2000 pour la voirie urbaine sont essentiellement réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux. Les transports collectifs urbains constituent le deuxième domaine des transports dans lequel les collectivités locales investissent, après la route (voirie et transports routiers). Elles sont, en effet, de plus en plus

solicitées pour répondre à une demande de déplacements urbains, en constante progression, aussi bien dans les grandes villes que dans les agglomérations de taille moyenne. Enfin, bien qu'elles ne représentent encore que 6 % des dépenses en capital des collectivités locales, les dépenses concernant le transport ferroviaire ont considérablement augmenté depuis 1996. Cela s'explique par l'implication croissante des régions dans la gestion des transports ferroviaires régionaux.

En 2000, les communes ont financé 35,4 % de la dépense totale des collectivités locales, le solde se répartissant entre départements, régions et syndicat des transports d'Ile-de-France et autres collectivités (groupements de communes, régies, etc.).

Dépenses des administrations publiques, en 2001, à destination de la SNCF, de RFF et de la RATP

Les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF se sont montées, en 2001, à 3,6 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux. Après avoir baissé l'année précédente, les versements des administrations ont globalement augmenté de 2,2 %. Toutefois, cette hausse masque des évolutions très contrastées des transferts publics selon leur nature. Ainsi, les subventions d'exploitation ont continué à chuter (-43,3 %), conformément au désengagement progressif de l'Etat au profit des régions, alors que les subventions d'investissement ont augmenté de 50 % en 2001, après deux années consécutives de recul. Le service d'amortissement de la dette, assuré par l'Etat reste stable à 0,7 milliard d'euros.

Les dépenses à destination de RFF ont diminué pour la deuxième année consécutive en 2001. Leur niveau s'établit à 3,0 milliards d'euros. L'ampleur de cette diminution, de 19,5 % entre 2000 et 2001, est apparemment beaucoup plus forte que celle intervenue précédemment (- 2,8 % entre 1999 et 2000). Cependant, cette évolution, imputable au net recul de la dotation en capital versée par l'Etat, résulte en fait d'un report de paiement en 2002. En effet, la dotation en capital budgétée pour 2001 se montait à 1 829 millions d'euros, mais seuls 1 067 ont été imputés sur 2001.

En 2001, les dépenses des administrations publiques en matière de subventions d'investissement, qui n'avaient cessé de diminuer depuis 1998, ont connu une hausse de 21,4 %. Ainsi, globalement,

en termes d'engagements, les dépenses des administrations publiques au profit de RFF sont restées stables : la hausse des subventions d'investissement ayant compensé la baisse des contributions de l'Etat aux charges d'infrastructures.

TABLEAU 7.5
Dépenses des administrations publiques au profit de la SNCF, de RFF et de la RATP
en millions d'euros courants HTVAD

	1998	1999	2000	2001
SNCF				
Compensations tarifaires et contribution de service public	1159	1159	1637	1674
Subventions d'exploitation	1143	1448	234	133
Rémunération versée par le STIF*			775	797
Service d'amortissement de la dette	671	671	677	677
Subventions d'investissement	381	305	242	363
Total	3354	3583	3565	3644
charges de retraites	2134	2104	2134	2223
surcompensation régimes spéciaux**	701	701	564	501
RFF				
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure	1799	1646	1631	1606
Dotation en capital***	1524	1906	1829	1067
Subventions d'investissement	320	290	274	333
Total	3644	3842	3735	3006
RATP				
Subventions	915	942	776	778
Compensations tarifaires	706	727	971	966
Aides à l'investissement	130	31	76	58
Total	1751	1700	1823	1802

Sources : SNCF, RFF, RATP

* La rémunération versée par le STIF se substitue à l'ancienne subvention d'équilibre du STP, classée jusqu'en 99 en versement APU.

** Depuis 2001, la distinction entre les charges de retraites et les surcompensations pour régimes spéciaux n'est plus affichée dans les comptes de la SNCF. Toutefois, la DGCP fournit cette distinction.

*** Seuls 1067 millions d'euros, sur les 1829 millions budgétés, ont été imputés sur 2001.

En 2001, la RATP a reçu des administrations publiques un montant de 1,8 milliard d'euros, montant légèrement en baisse, de 1,2 %, par rapport à 2000. Le recul des aides à l'investissement, de 23,7 %, explique cette diminution. Toutefois, il intervient après une année de forte expansion : entre 1999 et 2000, l'aide à l'investissement avait été multipliée par 2,4. Le premier poste de dépenses des administrations publiques pour la RATP demeure, pour la deuxième année, les compensations tarifaires, dont le montant s'élevait en 2001 à 966 millions d'euros.

Chapitre 8

LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE BIENS ET DE SERVICES DE TRANSPORT

En 2001, le ralentissement de l'économie mondiale a entraîné un recul de 7,2 % du tonnage des échanges extérieurs de marchandises de la France, qui est ainsi redescendu au niveau de 1997. Ce recul dépasse 10 % pour les échanges avec l'Allemagne et la Belgique. La baisse de tonnage est particulièrement sensible pour les minerais et charbons.

Le solde, positif, des échanges de services de transport progresse d'environ 80 millions d'euros du fait du transport maritime, dont le solde négatif se réduit de 240 millions d'euros. La contribution positive du transport aérien reste très importante, avec un solde de 1,67 milliard d'euros.

La compétitivité des transporteurs routiers français continue de se dégrader, en particulier avec l'Allemagne et l'Espagne, même si elle s'améliore avec le Royaume-Uni.

LES ÉCHANGES DE BIENS

En 2001, le recul de l'activité économique aux USA s'est répercuté sur l'économie mondiale et donc sur le commerce mondial. En conséquence, notre commerce extérieur a connu un recul de 7,2 % en tonnage, après la croissance de 3,9 % en 2000. Le tonnage total est ainsi redescendu à un niveau voisin de celui de 1997 (481 millions de tonnes). Cette décroissance est un peu plus accentuée pour nos échanges hors Union européenne (- 7,9%) qu'avec les pays de l'Union (- 6,7%).

Les tonnages importés reculent de 7,5 %, avec peu de différence entre les pays de l'Union européenne (-7,3%) et ceux hors Union.

Le tonnage exporté recule globalement de 6,7 %,

mais plus fortement avec les pays hors Union européenne (- 8,5 % contre - 6,1 %).

Les échanges en valeur, qui avaient très fortement progressé en 2000 (+ 18,3 %), du fait principalement des produits manufacturés (+ 16,7 %) qui en représentent à eux seuls les deux tiers, restent stables (+ 0,1 %) en 2001, aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. La valeur des biens importés des pays de l'Union recule de 2,1 %, après la hausse de 16,8 % de 2000. De même, la valeur des biens exportés vers les pays de l'Union recule de 1,1 %, après la hausse de 14,2 % de 2000. Seule la valeur des biens échangés avec les pays extérieurs à l'Union européenne progresse de 2,3 % (+1,5 % à l'importation et +3,2 % à l'exportation).

TABLEAU 8.1

Évolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur

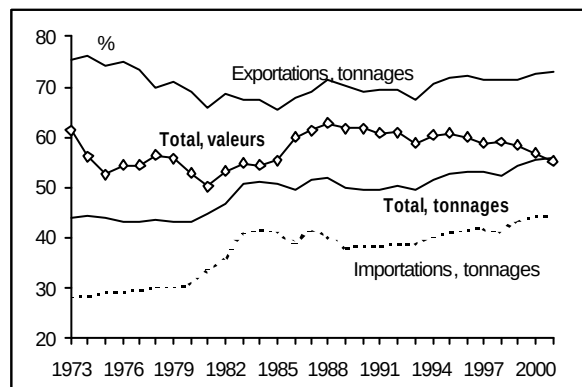
(en % et niveaux en millions de tonnes)

	80/73	90/80	95/90	99/95	00/99	01/00	Niv.2001
Total							
Union europ. (15)	1,3	2,1	1,4	3,2	6,0	-6,7	268,8
Autres	1,8	-0,6	-1,0	1,4	1,2	-7,9	212,3
Total	1,6	0,6	0,3	2,4	3,8	-7,2	481,1
Importations							
Union europ. (15)	3,1	2,2	1,5	3,2	5,7	-7,3	130,8
Autres	1,3	-1,2	-0,8	0,8	1,4	-7,7	163,1
Total	1,8	0,0	0,1	1,8	3,2	-7,5	293,9
Exportations							
Union europ. (15)	-0,2	2,1	1,4	3,2	6,4	-6,1	138,0
Autres	4,5	1,8	-1,7	3,9	0,8	-8,5	49,2
Total	1,1	2,0	0,5	3,4	4,8	-6,7	187,3

Source : DGDDI

GRAPHIQUE 8.1

Évolutions de la part de l'Union (15 pays) dans le commerce extérieur français

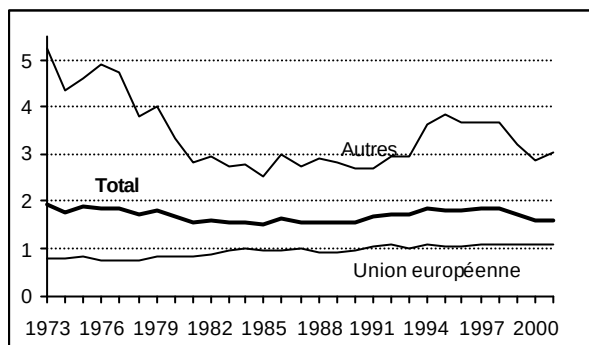


Source : DGDDI

Les courbes (imports, valeurs) et (exports, valeurs) sont quasiment confondues avec la courbe (total, valeurs).

GRAPHIQUE 8.2

Évolution de la valeur unitaire par tonne à l'exportation rapportée à la valeur unitaire à l'importation



Source : DGDDI

L'évolution sur longue période du rapport entre la valeur par tonne à l'exportation et la valeur par tonne à l'importation fait apparaître une lente croissance de 1973 à 1997 pour nos échanges avec l'Union européenne. Parti de 0,77 en 1973, ce rapport dépasse le seuil de 1 en 1991 et reste à peu près stable autour de 1,09 depuis quatre ans. Pour les échanges avec les pays extérieurs à l'Union européenne, ce rapport a subi une forte baisse de 1973 à 1981 ; d'une part les importations ne se limitaient plus exclusivement aux matières premières, d'autre part le poids de nos échanges avec les pays de l'OCDE, hors Union européenne, augmentait. Il est ensuite resté à peu près stable jusqu'en 1993 ; les variations observées les années suivantes reflètent surtout les mouvements de prix des matières premières.

TABLEAU 8.2

Évolution annuelle des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens
(en %, niveaux en millions de tonnes)

		2000/99	01/00	niv. 2001
Allemagne	imports	9,9%	-9,3%	27,1
	exports	6,3%	-12,5%	29,2
	Total	7,9%	-11,0%	56,3
Belgique	imports	16,1%	-9,0%	33,9
	exports	7,6%	-11,8%	25,9
	Total	12,2%	-10,2%	59,9
Royaume-Uni	imports	-12,1%	-6,5%	19,4
	exports	2,7%	9,0%	15,9
	Total	-6,5%	-0,1%	35,3
Espagne	imports	12,8%	-4,6%	12,1
	exports	9,9%	-4,4%	21,0
	Total	10,9%	-4,5%	33,1
Italie	imports	0,1%	9,2%	13,4
	exports	5,6%	-2,1%	22,1
	Total	3,6%	1,9%	35,6
Pays-Bas	imports	3,0%	-11,8%	15,4
	exports	5,0%	-6,9%	12,9
	Total	3,9%	-9,6%	28,3

Source : DGDDI

Décroissance des échanges avec l'Allemagne et la Belgique

Parmi les six principaux partenaires de la France dans l'Union européenne (plus de 28 millions de tonnes de marchandises en 2001 pour chacun, imports et exports cumulés), les baisses les plus importantes des tonnages échangés touchent les deux premiers pays partenaires que sont l'Allemagne et la Belgique (respectivement -11 % et -10 %, avec des baisses encore un peu plus marquées sur les seules exportations). Le tonnage baisse également fortement avec les Pays-Bas (-9,6 %). A l'opposé, les tonnages importés d'Italie et ceux exportés vers le Royaume-Uni sont en hausse de 9 %.

Forte chute des importations de minerais et de charbons

Par famille de produits (décomposition à partir des dix chapitres NST), seul le tonnage des hydrocarbures est en hausse, de 2 % après +3,4 % en 2000. A l'inverse, le tonnage des minerais chute de 43 % ; celui des charbons diminue d'un tiers, mais la part de ces produits dans le tonnage total reste faible (5 % en 2001). Les principales contributions à la diminution du tonnage échangé sont celles des minerais (30 %), des produits agricoles (18 %) et des produits alimentaires (19 %).

Les contributions à la diminution du tonnage importé sont de 44 % pour les minerais et de 17 % pour les charbons. Enfin, pour la baisse du tonnage exporté, les contributions sont de 44 % pour les produits agricoles et de 25 % pour les produits alimentaires.

TABLEAU 8.3

Évolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit
(en %)

	Tonnages			Valeurs		
	1973	1990	2001	1973	1990	2001
Imports						
Produits agricoles	3,8	3,7	3,8	8,6	3,7	2,4
Produits alimentaires	3,3	7,5	7,2	10,5	7,2	6,0
Charbons, minerais, engrais	16,2	20,3	8,8	3,7	1,8	0,8
Hydrocarbures	59,7	42,4	48,9	10,4	7,9	8,4
Produits métallurgiques	4,1	4,7	6,3	9,8	5,5	4,1
Matériaux construction	5,9	7,9	7,1	1,3	0,9	0,6
Produits chimiques	3,5	6,2	7,8	8,4	10,0	11,5
Produits manufacturés	3,6	7,2	10,2	47,4	62,9	65,8
Exports						
Produits agricoles	16,6	23,3	19,2	10,0	5,6	2,8
Produits alimentaires	7,6	16,5	14,5	11,3	10,3	7,7
Charbons, minerais, engrais	21,5	6,5	3,7	1,7	0,7	0,4
Hydrocarbures	10,6	8,1	12,9	1,6	1,3	1,7
Produits métallurgiques	8,1	8,4	10,5	8,2	5,6	4,0
Matériaux construction	22,0	17,8	12,0	1,0	0,9	0,5
Produits chimiques	6,1	9,5	12,2	9,3	12,6	14,5
Produits manufacturés	7,4	9,9	14,8	56,9	63,1	68,4

Source : DGDDI

TABLEAU 8.4

Evolution du partage modal (en % du total)

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	2001	1973	1992	1993*	2001
Imports U.E.15**								
route	31,2	54,8	55,9	60,5	57,7	72,8	74,8	79,9
mer	20,7	28,1	30,4	24,9	12,0	16,3	16,6	19,8
rail	26,2	7,7	6,3	6,9	22,0	5,0	4,4	6,6
fluvial	12,3	4,6	3,2	2,9	3,6	0,7	0,5	0,5
air	0,1	0,0	0,0	0,1	4,1	3,1	2,8	4,1
autres	9,5	4,7	4,2	4,8	0,7	2,0	0,9	3,2
Exports U.E.15**								
route	26,8	48,1	48,9	52,1	53,4	65,1	65,5	62,7
mer	14,8	22,8	25,5	27,2	13,4	15,6	17,1	16,8
rail	34,4	13,9	12,7	9,1	22,8	6,4	5,9	4,9
fluvial	23,3	12,5	10,6	8,0	4,6	1,2	1,1	0,6
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	4,9
autres	0,5	2,6	2,3	3,8	0,2	8,8	7,4	8,8
Imports Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	78,5	60,8	31,8	41,0	35,1
route	1,3	5,0	3,6	6,4	15,9	30,0	20,7	23,6
rail	0,6	2,0	0,4	0,6	5,8	1,7	0,9	0,6
fluvial	2,3	3,7	0,5	0,9	3,2	0,8	0,2	0,1
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	22,5
autres	0,0	9,5	11,1	13,5	0,0	16,0	13,4	18,1
Exports Autres								
mer	53,3	59,9	76,5	70,1	56,3	30,4	45,5	36,9
route	13,9	20,0	11,1	19,2	12,9	27,2	13,9	16,4
rail	17,0	6,2	3,2	2,5	14,0	2,8	1,4	0,9
fluvial	11,7	3,5	1,7	1,8	2,4	0,8	0,1	0,0
air	0,2	0,4	0,4	0,8	13,7	25,3	26,2	29,5
autres	3,8	10,0	7,0	5,6	0,7	13,4	13,0	16,3

Source : DGDDI, retraitements DAEI/SES.

(*) Compte tenu de la rupture dans les séries intervenue en 1993, il convient de n'examiner les évolutions qu'entre 1973 et 1992 ou entre 1993 et 2001 et en aucun cas entre 1992 et 1993. La rupture modale est particulièrement sensible en 1993 sur les échanges extracommunautaires (voir dernier alinéa de la note de la page 61).

(**) Pour l'intracommunautaire, tous les flux routiers avec les Iles britanniques ont systématiquement été reclassés dans le mode maritime pour toutes les années pour ce tableau 8.4 ; cela n'est pas conforme à la réalité depuis l'ouverture du tunnel. La part maritime sur l'Union s'en trouve ici très légèrement accrue depuis cette ouverture, et la part routière réduite d'autant. Voir chapitre 4, "Les trafics et les transports" pour les flux trans-Manche.

TABLEAU 8.5

Évolution moyenne annuelle des tonnages échangés pour les principaux modes (%)

	80/73	90/80	92/90	00/93	01/00	Niv. 2001
Total, U.E. (15)						
route**	4,5	5,6	3,1	5,2	-6,4	151,0
mer*	5,2	3,2	2,0	2,4	-1,5	70,1
fer	-3,4	-3,7	-4,6	2,6	-13,1	21,6
fluvial	-3,3	-1,0	-4,7	2,6	-18,7	14,8
Total, Autres						
mer	1,4	-2,1	0,5	0,0	-9,0	162,5
route	4,4	8,8	-3,9	7,4	1,1	19,8
fer	2,1	-3,4	13,6	1,0	-17,6	2,1
air	11,3	2,8	-0,7	7,6	-4,7	0,7

Source : DGDDI

(*) et (**) voir notes du tableau 8.4.

LES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

Évolution pour l'ensemble des modes

Les premières estimations pour 2001 du solde des échanges de transport, mesurés FAB-FAB, font apparaître une amélioration de ce solde. Positif depuis 1998, il s'élèverait à 350 millions d'euros après avoir atteint un maximum de 621 millions d'euros en 1999. La progression de 2001 serait surtout due à la réduction du solde négatif du transport maritime, alors que ceux des principaux autres modes semblent se dégrader. Le solde des services de transport routier ne se dégraderait toutefois que très faiblement ; la contribution positive du transport aérien, quoique en repli en 2001, reste élevée.

TABLEAU 8.6

Soldes des échanges de services de transport, hors services annexes (FAB-FAB millions d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000sd	2001p
Ferroviaire	288	311	261	263	264	213
Routier	4	-105	-187	-276	-594	-605
Fluvial	-49	-50	-52	-62	-68	-74
Maritime	-836	-1102	-1207	-898	-1043	-801
Aérien	544	997	1420	1646	1762	1669
Conduites	-49	-57	-60	-52	-52	-52
Tous modes	-97	-6	175	621	269	350

Source : Insee-DAEI/SES

Le transport routier

La dépense nationale de transport routier international, c'est-à-dire la valeur des services de transport routier liés à l'acheminement des biens importés ou exportés, proche de 7 milliards d'euros, a diminué de 4,8 % en 2001, en raison principalement d'une baisse des tonnages échangés avec nos partenaires de l'Union, qui représentent 88 % des tonnages routiers. Depuis trois ans la part du pavillon français dans ce chiffre est inférieure à 50 % ; elle est en 2001 de l'ordre de 46 %.

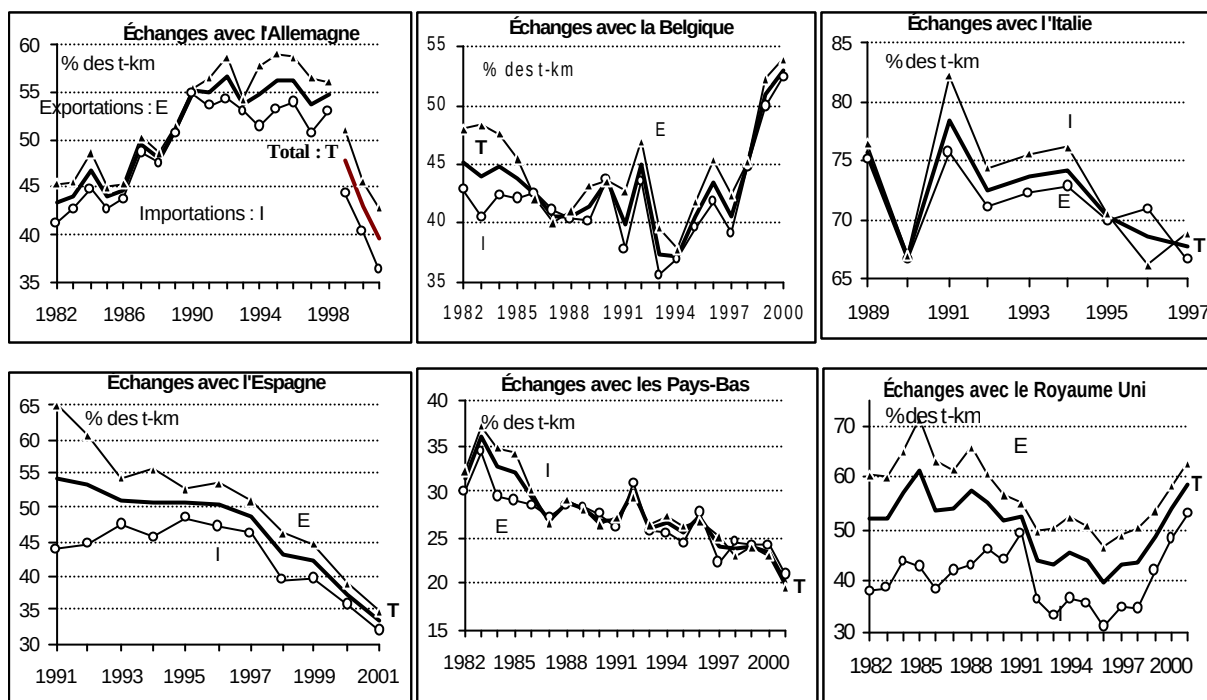
TABLEAU 8.7

Dépense nationale de transport routier international, par pavillon (en milliards d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France	2,93	3,10	3,14	3,25	3,35	3,17
Etranger	2,53	2,87	3,06	3,35	3,91	3,74
Ensemble	5,46	5,97	6,20	6,60	7,26	6,91
Evolution en %	1,5	9,3	3,9	6,4	10,0	-4,8

Source : DAEI/SES

GRAPHIQUES 8.3 à 8.8

Évolution de la part de pavillon des transporteurs routiers français dans les échanges avec nos principaux partenaires
(transports mesurés en tonnes-kilomètres, compte d'autrui)


Source : Eurostat, Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, DAEI/SES

Note : Rupture de série dans les données allemandes en 1999.

Sur les cinq principaux pays en termes de tonnage routier échangé (Allemagne, Belgique, Espagne, Italie, Pays-Bas), représentant plus de 90 % du tonnage routier avec l'Union européenne, la baisse tendancielle de la part de marché des transporteurs routiers français se poursuit en 2001 avec l'Allemagne, l'Espagne et les Pays-Bas. Par contre, la part de marché du pavillon français se renforce avec le Royaume-Uni, où le prix du gazole est plus élevé mais avec lequel le tonnage échangé par camion ou ensemble articulé, via les navettes "fret" ou les ferries, est le quart de celui que représentent nos échanges par route avec la Belgique.

En 2001, les importations de services de transport routiers liées à notre commerce extérieur ont décliné

légèrement plus rapidement que les exportations correspondantes ; mais le fort recul du transit, du cabotage et du trafic tiers sous pavillon français, partie intégrante des exportations de services de transport mais non liés à notre commerce extérieur, annule les effets du premier phénomène.

Le transport maritime

Après une baisse sensible en 1999, le déficit des échanges de services de transport maritime, notamment pour le fret, avait augmenté de 140 millions d'euros en 2000 mais devrait avoir diminué d'environ 240 millions d'euros en 2001, selon les comptes du Reste du monde établis par l'INSEE, en raison de la stabilité des importations et de la hausse des exportations. Les niveaux avaient fortement progressé en 2000 sous l'effet de la hausse du dollar par rapport à l'euro. En 2001, cette dépréciation de l'euro par rapport au dollar s'est ralentie. Le solde reste toujours fortement négatif car le transport par voie maritime du commerce extérieur français est peu assuré par les armateurs résidents dont l'activité est fortement tournée vers les trafics tiers, mais cela ne compense pas la faiblesse de l'armement sur nos échanges extérieurs, même si ce solde négatif diminue en niveau.

TABLEAU 8.8

Échanges de services de transports routiers
(en millions d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Export de services	1 226	1 300	1 313	1 354	1 390	1 323
Import de services	1 396	1 587	1 704	1 854	2 170	2 075
Solde	-170	-287	-391	-500	-779	-752
Cabotage+tiers	174	182	204	224	186	147
Solde global	4	-105	-187	-276	-594	-605

Source : DAEI/SES, Insee (Comptes nationaux)

Les exportations de services de transport de la première ligne ne concernent que le commerce extérieur de la France, il convient d'y ajouter les transports tiers et le cabotage réalisés par les transporteurs français.

TABLEAU 8.9

Ligne transport maritime de la balance des paiements
(FAB-FAB, en milliards d'euros)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Balance des paiements							
Marchandises							
Recettes	1,52	1,44	1,49	1,87	2,09	2,99	3,54
Dépenses	2,58	2,47	2,65	3,21	2,79	3,62	3,31
Solde	-1,06	-1,03	-1,16	-1,35	-0,70	-0,64	0,24
Voyageurs							
Recettes	0,17	0,14	0,17	0,18	0,22	0,24	0,25
Dépenses	0,03	0,04	0,05	0,05	0,04	0,06	0,08
Solde	0,14	0,09	0,11	0,13	0,18	0,18	0,18
sous total							
Recettes	1,69	1,58	1,65	2,05	2,30	3,23	3,80
Dépenses	2,61	2,51	2,70	3,27	2,83	3,69	3,38
Solde	-0,91	-0,93	-1,04	-1,22	-0,52	-0,46	0,41
Autres							
Recettes	1,13	1,00	0,92	0,83	0,85	0,89	1,07
Dépenses	1,05	1,00	0,98	0,82	1,12	1,47	2,16
Solde	0,08	0,01	-0,06	0,01	-0,26	-0,58	-1,09
Total							
Recettes	2,82	2,59	2,57	2,88	3,16	4,12	4,87
Dépenses	3,65	3,51	3,68	4,09	3,94	5,16	5,54
Solde	-0,83	-0,93	-1,10	-1,21	-0,79	-1,04	-0,68
Comptes des relations avec le reste du monde							
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Exportations	1,51	1,48	1,54	1,77	1,98	2,75	3,04
Importations	2,34	2,32	2,64	2,98	2,88	3,80	3,84
Solde	-0,83	-0,84	-1,10	-1,21	-0,90	-1,04	-0,80

Sources : Banque de France, Insee.

N.B. La Banque de France a révisé ses séries en modifiant certaines ventilations diverses.

Le transport ferroviaire

Le solde positif des échanges de services de transport ferroviaire est resté assez stable de 1998 à 2000, proche de 260 millions d'euros. En 2001, il diminue de 50 millions d'euros, du fait principalement de l'effet de ciseau observé sur les recettes et dépenses voyageurs (baisse des recettes et hausse des dépenses).

TABLEAU 8.10

Échanges de services de transport ferroviaire
(FAB-FAB, en millions d'euros)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Exportations							
voyageurs	207	191	193	161	167	189	159
marchandises	179	202	221	204	201	215	205
Total	385	392	414	365	368	404	364
Importations							
voyageurs	86	55	55	53	69	90	116
marchandises	41	49	48	51	36	50	35
Total	127	104	103	104	105	140	151
Solde	258	288	311	261	263	264	213

Source : Insee (Comptes nationaux)

TABLEAU 8.11

Échanges de service de transport aérien
(FAB-FAB, en milliards d'euros)

Comptes du reste du Monde	1996	1997	1998	1999	2000sd	2001p
Exportations Total	3,18	3,80	4,39	4,59	5,22	4,90
Importations Total	2,63	2,80	2,97	2,94	3,46	3,23
Solde Total	0,54	1,00	1,42	1,65	1,76	1,67
Balance des Paiements						
Exportations passagers	2,34	2,52	4,32	5,14	5,34	6,13
fret	0,97	0,98	1,05	1,13	1,17	1,56
sous total	3,30	3,50	5,37	6,27	6,51	7,69
autres	3,44	3,43	2,39	2,15	2,06	2,21
Total	6,74	6,93	7,76	8,42	8,57	9,90
Importations passagers	3,11	3,17	3,36	3,53	3,52	4,16
fret	0,61	0,65	0,74	0,74	0,73	0,82
sous total	3,72	3,82	4,10	4,27	4,25	4,98
autres	2,91	2,85	3,09	3,41	3,14	3,58
Total	6,62	6,67	7,19	7,68	7,39	8,56
Solde passagers +fret	-0,41	-0,32	1,26	2,00	2,26	2,71
autres	0,53	0,58	-0,70	-1,26	-1,08	-1,37
Total	0,12	0,26	0,57	0,74	1,18	1,34

Source : Insee, Balance des paiements.

Voir N.B. du tableau 8.9

Note : sd signifie semi définitif et p provisoire.

Le transport aérien

Du fait de l'incidence des attentats du 11 septembre 2001 sur l'ensemble du transport aérien, le solde des services de transport aérien, qui n'avait cessé de croître depuis 1997 pour atteindre 1,76 milliard d'euros en 2000, a légèrement décliné en 2001 de 93 millions d'euros. Les exportations ont diminué de 315 millions d'euros quand les importations n'ont reculé que de 222 millions d'euros.

La balance des Douanes, la balance des paiements et les comptes nationaux

Bien que fondés sur les mêmes statistiques douanières, les échanges de biens du compte du "Reste du monde" et la ligne "importations et exportations" de la Balance des paiements présentent un écart de solde important (*tableau ci-dessous*). Il traduit d'une part des différences méthodologiques, d'autre part des différences d'évaluation de certaines corrections à apporter aux données douanières.

En particulier, les flux totaux du commerce extérieur sur les marchandises sont mesurés FAB (franco à bord), c'est-à-dire hors frais de transport et d'assurance au-delà des frontières du pays exportateur. L'estimation que retiennent les comptes nationaux de ces coûts, inclus initialement dans les données douanières pour les importations (mesurées CAF - coût assurance fret), diffère de 1,3 milliard d'euros de celle de la Balance des paiements pour l'année 2001. Cet écart s'est fortement réduit au cours des dernières années et disparaîtra lors de la prochaine base des comptes nationaux. L'estimation de ces coûts s'appuiera sur une enquête mise en place par la Direction générale des douanes.

L'écart sur la mesure des échanges intracommunautaires (60,4 milliards d'euros) tient à la correction pour seuil. En effet, les entreprises ne sont pas tenues de déclarer les échanges de biens dont le montant annuel n'excède pas 100 000 euros.

L'écart de 0,7 milliard d'euros sur le poste "autres corrections" correspond principalement aux anticipations des révisions douanières effectuées par les comptes nationaux : les statistiques mensuelles du commerce extérieur sont révisées par les douanes au cours des deux années qui suivent leur première publication, au fur et à mesure de l'enregistrement des déclarations.

Passage entre les différents soldes en 2001 (en milliards d'euros)

Balance commerciale FAB-FAB (Douanes)	3,3	Balance commerciale FAB-FAB (Douanes)	3,3
+ corrections (échanges sans paiement)	+ 0,5	+ écart sur correction CAF-FAB	- 1,3
+ autres corrections (travail à façon, réparation, avitaillement)	- 0,1	+ réparation des biens d'équipement	+ 0,2
		+ correction des échanges intracommunautaires	- 0,4
		+ autres corrections	- 0,7
= Solde des échanges de biens FAB-FAB (balance des paiements, Banque de France)	+ 3,7	= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Comptabilité nationale, Insee)	1,2

Source Insee, données provisoires

Chapitre 9

LES DONNÉES SOCIALES

En 2001, la progression de l'emploi dans les transports s'est ralentie, du fait de la moindre croissance de l'activité, et le nombre de demandeurs d'emploi issus des transports est reparti à la hausse à partir de l'été.

Les conditions de travail et d'emploi restent marquées par des différences sensibles du fait des spécificités sectorielles et, dans certains cas, de l'appartenance des entreprises au secteur public ou non. Dans les petites unités, en particulier dans le transport routier de marchandises, où la proportion de salariés non diplômés est relativement élevée, les rémunérations sont en général plus faibles, la durée du travail plus longue et la fréquence des accidents professionnels plus élevée que dans le reste de l'économie.

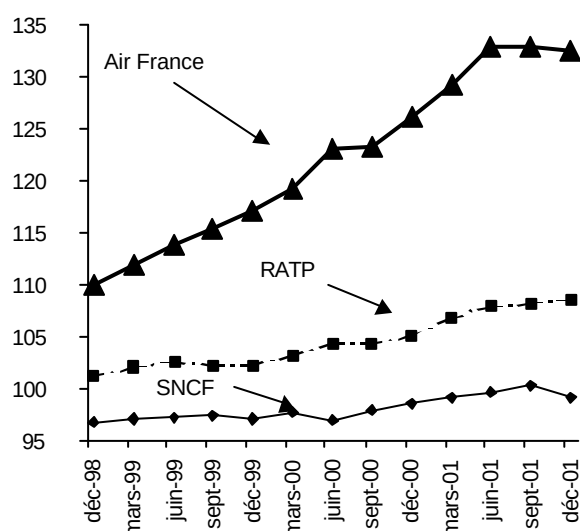
L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

A la fin de l'année 2001, plus d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 108 000 personnes, dont 1 053 000 salariés, exerçait une activité relevant du transport.

Entre décembre 1999 et décembre 2000, le nombre de salariés des transports avait progressé de 4,9 %. En 2001, la croissance n'est plus que de 2,3 %, contre 1,7 % dans l'ensemble de l'économie. La progression des effectifs marque le pas au deuxième semestre, sauf dans le transport routier de voyageurs et à la RATP.

GRAPHIQUE 9.1

Évolution de l'emploi dans les grandes entreprises nationales entre décembre 1998 et décembre 2001
(base 100 = décembre 1995)



Sources : SNCF, RATP et Air France

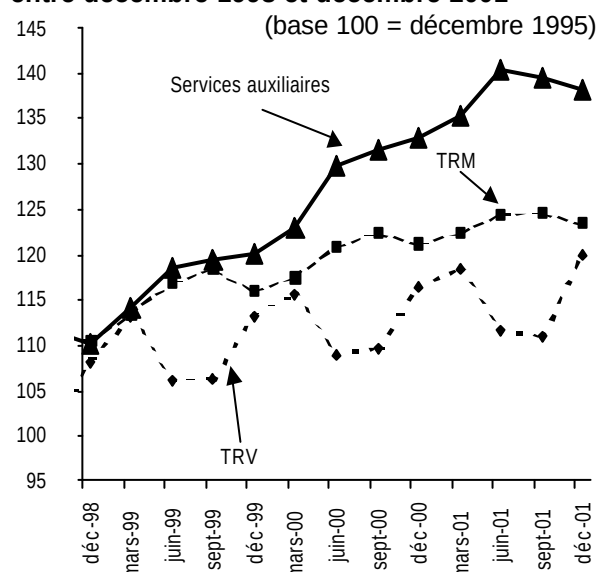
Les taux de croissance des effectifs salariés ont été proches dans les entreprises privées et dans les grandes entreprises nationales (respectivement 2,2% et 2,4 %).

En 2001, l'emploi salarié a augmenté de 1,9 % dans le transport routier de marchandises (TRM), de 3,1 % dans le transport routier de voyageurs (TRV) et de 4,1 % dans les services auxiliaires des transports (messagerie, manutention, entreposage, agences de voyage...). Il a fortement diminué dans les entreprises privées du transport aérien (- 16,1 %).

Dans les entreprises publiques, il a progressé de 5 % à Air France, de 3,3 % à la RATP et de 1 % à la SNCF, dont l'effectif d'emplois-jeunes n'est plus que de 1 310 personnes en fin d'année 2001.

GRAPHIQUE 9.2

Évolution de l'emploi dans les transports routiers et les services auxiliaires du transport entre décembre 1998 et décembre 2001
(base 100 = décembre 1995)



Sources : UNEDIC, DAEI-SES

Le travail intérimaire n'est pas comptabilisé dans ces statistiques d'emploi sectoriel. Selon la Direction de l'animation de la recherche et des études statistiques (DARES) du ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité, les établissements du secteur des transports ont conclu près de 1 377 000 contrats d'intérim pour des périodes courtes en 2001. Ceux-ci représentent 40 500 équivalents-emplois à temps plein sur l'année, quasiment le même chiffre qu'en 2000. Les intérimaires représentent, en moyenne annuelle, près de 4 % des effectifs, soit légèrement plus que dans l'ensemble de l'économie. Plus de 80% des travailleurs temporaires du secteur des transports sont des hommes et la plupart d'entre eux effectuent des missions dans le transport routier de marchandises et surtout dans les services auxiliaires des transports.

2001 est l'année du retournement sur le marché du travail. Le nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1¹) ayant déjà travaillé dans le secteur des transports augmente de 11,7 % en un an.

Fin 2001, on dénombrait environ 62 000 demandeurs d'emploi issus du secteur des transports. A cette même date, près de 64 000 chômeurs étaient à la recherche d'un emploi de conducteur, que ce soit ou pas dans le secteur des transports (44 000 pour un poste de conducteur livreur et 20 000 pour un poste de conducteur routier soit, respectivement, 7,1 % et 7,3 % de plus qu'un an auparavant).

Le taux de demande d'emploi² est moins élevé pour les conducteurs (11 % en décembre 2001) que pour les autres professions (13 % à la même date pour l'ensemble des professions). En effet, ces professions, dont la qualification peut être acquise rapidement par des stages de formation, offrent des possibilités d'insertion réelles pour les chômeurs. Cependant, bien que le rapport entre le nombre des offres et des demandes soit désormais de un à quatre, près de 80 % des entreprises du secteur des transports déclaraient encore en juin 2001 connaître des difficultés de recrutement, selon la DARES.

(1) Les demandeurs d'emploi en fin de mois de catégorie 1 sont les personnes inscrites à l'ANPE déclarant être à la recherche d'un emploi à temps plein et à durée indéterminée et n'ayant pas exercé une activité réduite de plus de 78 heures dans le mois. Ils sont comptés exhaustivement à partir des fichiers de l'agence nationale pour l'emploi.

(2) Le taux de demande d'emploi est le ratio des demandes d'emploi en fin de mois (DEFM) rapportées à la somme de l'emploi et des demandes d'emploi. Il s'agit d'un indicateur du niveau de chômage de la famille professionnelle considérée (source : DARES-ANPE).

TABLEAU 9.1

Effectif et répartition des demandeurs d'emploi (catégorie 1) conducteurs d'engins terrestres fin 2001

Demandeurs d'emploi (catégorie 1)	Total (milliers)	% CLD*	% Femmes
Conducteurs transports terrestres	75,2	27,7%	6,1%
dont			
Conducteurs Transport de marchandises	20,2	21,1%	2,1%
Conducteurs-livreurs	43,8	30,5%	4,3%
France métropolitaine	2264,1	29,2%	49,1%

Source : DARES-ANPE

(*) CLD : chômeur de longue durée. Il s'agit des demandeurs d'emploi inscrits à l'ANPE depuis plus d'un an.

Compte propre et compte d'autrui dans le transport routier de marchandises

Selon l'enquête emploi³ de mars 2001, les conducteurs routiers représentaient 2,9 % de la population active occupée salariée. Plus de la moitié d'entre eux (56 %) étaient actifs dans le secteur des transports. 70 % des conducteurs de poids lourds⁴ étaient salariés dans un établissement du secteur des transports contre 27 % des conducteurs-livreurs⁴.

Entre 1990 et 2001, le nombre de conducteurs de poids lourds du compte propre⁵ a diminué de 34 000 (- 12 %) au profit du compte d'autrui, accompagnant un mouvement d'externalisation des services de transports, particulièrement marqué dans l'industrie (- 22%), le commerce (- 14 %) et la construction.

Les transporteurs routiers non salariés (indépendants) seraient près de 29 000 en mars 2001 selon l'enquête emploi, en légère baisse par rapport à mars 2000.

(3) L'enquête emploi de l'Insee réalisée par sondage auprès des ménages (le taux de sondage est d'environ 1 pour 350) fournit des données globales qui peuvent être assez fragiles pour certains sous-ensembles. En outre, ses résultats, qui reflètent une situation à un moment donné (mars de chaque année), ne sont pas comparables à ceux d'autres sources où l'on raisonne, par exemple, en termes de moyenne annuelle (c'est le cas pour la comptabilité nationale, en particulier pour le calcul de la productivité).

(4) Dans la nomenclature PCS (professions-catégories sociales), les conducteurs de poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC sont classés dans le code 6411 "conducteurs routiers et grands routiers" et les chauffeurs de véhicules utilitaires légers dans le code 6415 "conducteurs-livreurs, coursiers", qui inclut également les livreurs en automobile et en deux roues.

(5) Il ne s'agit pas d'un effectif équivalent temps complet.

TABLEAU 9.2

Effectif et répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité en 2001

	Conducteurs routiers	Conducteurs livreurs	Autres conducteurs	Ensemble des conducteurs
Secteur des transports dont	70%	27%	85%	56%
TRM	63%	19%	3%	33%
Services auxiliaires	7%	7%	1%	6%
Autres secteurs dont	30%	73%	15%	44%
Industrie	7%	16%	1%	10%
Construction	7%	5%	0%	5%
Commerce	6%	29%	1%	14%
Autres Services	10%	23%	13%	15%
Ensemble (milliers)	264	232	109	605

Source : Enquête Emploi de mars 2001

LES CARACTÉRISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES SALARIÉS

Deux catégories de salariés sont sous-représentées dans les transports : les jeunes et les femmes.

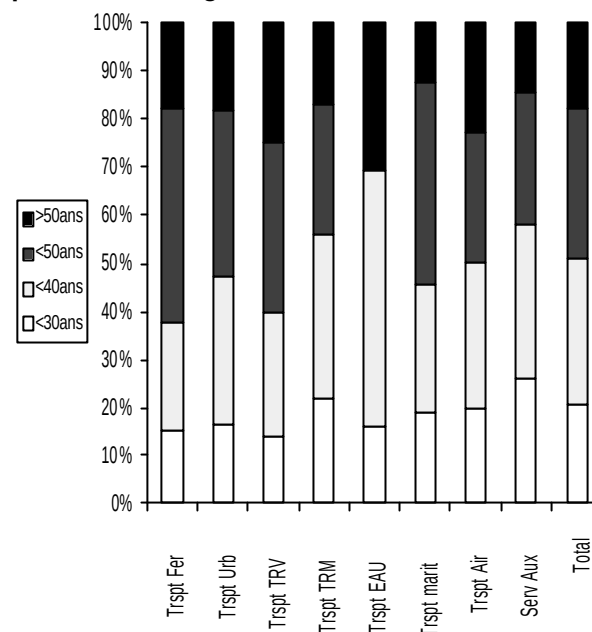
La proportion de jeunes est faible, notamment dans le transport routier et urbain de voyageurs et dans le transport ferroviaire (entre 14 % et 16 % de salariés âgés de moins de 30 ans).

Dans le TRM, la proportion des moins de 30 ans est plus importante (22 %). Cela s'explique par la croissance sensible de l'activité et de l'emploi au cours des dix dernières années, un niveau de formation des entrants moins élevé qu'ailleurs, permettant des recrutements en sortie du système scolaire. La pénibilité du travail, reconnue par l'institution du CONGECFA (congé de fin d'activité accordé aux conducteurs de 55 ans et plus totalisant 25 ans de conduite), est également à l'origine de la faible proportion de salariés âgés (plus de 50 ans) et, par voie de conséquence, de la part plus importante des salariés de moins de trente ans.

La part des femmes au sein des actifs occupés (salariés et non salariés) était, selon l'enquête emploi de mars 2001, de 21 % dans les transports contre 45 % pour l'ensemble des actifs occupés. Elle a progressé de six points en onze ans.

Selon l'enquête emploi de mars 2001, c'est dans le transport routier de marchandises que le pourcentage des femmes est le plus faible : 11 %, soit une proportion du même ordre qu'en 1990. Les femmes

GRAPHIQUE 9.3

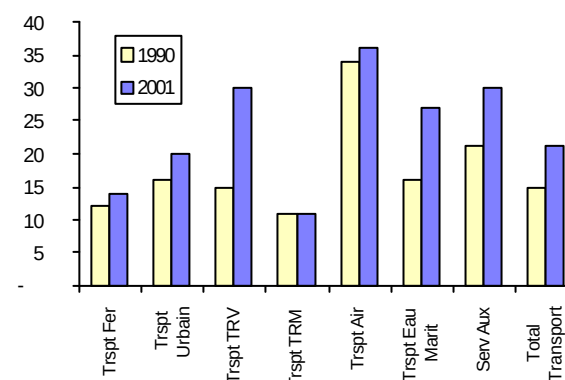
Structure des effectifs salariés des transports par tranche d'âge en 2001

Source : Enquête Emploi de mars 2001

sont aussi relativement peu présentes dans les transports ferroviaires (14 %) et dans le transport urbain de voyageurs (20 %). La proportion de femmes est plus importante dans le transport routier de voyageurs et dans les services auxiliaires du transport (30 %), secteurs dans lesquels elle a beaucoup progressé, ainsi que dans le transport aérien (36 %).

Une femme sur deux occupe un poste d'employée et 62 % des employés sont des femmes. Par contre, on ne compte que 7 % de femmes parmi les conducteurs.

GRAPHIQUE 9.4

Évolution de la part des femmes au sein des effectifs salariés des transports entre 1990 et 2001

Source : Enquête Emploi de janvier 1990 et mars 2001

LA DURÉE DU TRAVAIL

Compte tenu des modalités de sa réalisation, les résultats fournis par l'enquête emploi sur la durée du travail n'ont, dans le secteur des transports, qu'une portée limitée. Du fait d'horaires irréguliers et fragmentés, les personnes interrogées éprouvent en effet d'importantes difficultés à répondre avec précision aux questions sur ce sujet.

En évolution, on constate néanmoins que la durée moyenne du travail des salariés du secteur des transports a diminué entre janvier 1990 et mars 2001 de 7,2 % (de 40,5 heures à 37,6 heures). Elle était cependant supérieure de près de deux heures à celle de l'ensemble des salariés (35,7 heures en mars 2001), du fait, en partie, d'une proportion de travailleurs à temps partiel plus faible que dans le reste de l'économie : 8 % (4 % pour les hommes et 23 % pour les femmes) contre 17 % (5 % pour les hommes et 31 % pour les femmes). Cette différence s'explique donc principalement par la faible proportion de femmes dans le secteur. Cependant, sur la période la plus récente, la durée hebdomadaire moyenne a baissé un peu plus dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie : - 1 heure contre - 0,8 heure entre mars 2000 et mars 2001, en liaison avec la mise en oeuvre de l'aménagement-réduction du temps de travail (ARTT).

TABLEAU 9.3

Rythme de travail des actifs du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie en 2001
(en %)

	Temps Partiel	Temps Complet	Aucun horaire habituel
Trspt Urbain	6	84	10
Trspt TRV	23	59	18
Trspt TRM	4	75	21
Trspt Fer	5	85	10
Trspt Aérien	12	68	20
Serv Auxiliaires	5	84	11
Total Transport	7	78	15

Source : Enquête Emploi de mars 2001

Par ailleurs, 57 % des salariés des transports déclaraient travailler habituellement ou occasionnellement le samedi, 39 % le dimanche et 38 % la nuit, soit nettement plus que dans les autres secteurs (respectivement 46 %, 25 % et 14 % dans l'ensemble de l'économie). Ces pourcentages ont toutefois baissé en mars 2001, par rapport à mars 2000.

La durée moyenne collective hebdomadaire du travail estimée d'après les déclarations des entreprises à

l'enquête sur les conditions d'emploi de la main d'oeuvre (enquête ACEMO) du ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité était, fin 2001, de 36,8 heures, soit presque une heure de moins que l'estimation réalisée à partir des données de l'enquête emploi. Elle restait cependant supérieure de 0,7 heure à celle observée dans l'ensemble de l'économie. Au premier trimestre 2002, cet écart atteignait même 0,9 heure (36,7 heures contre 35,8 heures).

La durée de travail des conducteurs routiers

A la suite de l'accord signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syndicats de salariés sur la réduction du temps de service des personnels "grands routiers" dans le transport routier de marchandises ("contrat de progrès"), la Direction des transports terrestres (DTT) et le SES ont mis en place une enquête trimestrielle spécifique auprès des conducteurs routiers, portant sur un échantillon de 750 conducteurs.

La durée du travail a été, selon cette enquête, en 2001, de 49,6 heures en moyenne pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, avec 52,8 heures pour les "grands routiers" (six découchers et plus par mois). Cette durée moyenne de service - temps durant lequel le salarié est à la disposition de l'entreprise - se compose de 33,4 heures de conduite (en baisse significative par rapport à 2000) et de 16,2 heures d'autres activités qui peuvent être de la manutention, des opérations commerciales ou du temps d'attente. La durée de ces autres activités dépend peu du type de rythme de travail des conducteurs. Par contre, la durée de conduite croît avec le nombre de découchers mensuels : elle varie de 29,1 heures pour les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois à 38,2 heures pour les "grands routiers" absents six nuits et plus par mois.

TABLEAU 9.4 Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1999 et 2001 (semaine de cinq jours et plus).

Durée d'absence	Année 1999	Année 2000	Année 2001
Ensemble	50,5	50,3	49,6
dont :			
Moins de 6 nuits par mois	47,3	46,8	46,5
6 nuits et plus par mois	53,6	53,5	52,8

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

FORMATION ET DIPLÔMES

Le niveau de formation tend à s'élever, dans les transports comme dans l'ensemble de l'économie. La proportion des non diplômés dans les effectifs se réduit et le nombre des actifs qui ont poursuivi leurs études au-delà du baccalauréat augmente. La proportion de diplômés de l'enseignement supérieur reste cependant nettement moins importante dans le transport que dans les autres secteurs. L'analyse de la structure des salariés des transports par diplôme montre que cette situation est due aux modes terrestres, alors que les diplômés de l'enseignement supérieur sont particulièrement nombreux dans le transport aérien. La tendance est, dans tous les secteurs, à la baisse de la proportion des salariés sans aucun diplôme ou détenteurs du seul BEPC, au profit d'une augmentation de la qualification ouvrière (CAP/BEP) pour le transport terrestre, et surtout en faveur des titulaires d'un diplôme équivalent ou supérieur au baccalauréat.

Selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, dans le transport routier de marchandises, 36 % des conducteurs n'avaient, en 2001, aucun diplôme ou simplement le BEPC et 58 % ne possédaient qu'un CAP ou un BEP. Seuls 25 % des diplômés sont en rapport avec le transport. Les jeunes conducteurs sont mieux formés : seuls 8 % des moins de 25 ans et 15 % des moins de 30 ans sont sans diplôme ou avec le seul BEPC.

Selon le Centre d'études et de recherche sur les qualifications (CEREQ), les salariés du secteur des transports accèdent davantage, en moyenne, à la formation professionnelle continue que les salariés des autres secteurs : 44 % en moyenne en 1999 contre 37 % pour l'ensemble des salariés. Le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires rapporté au nombre de salariés) varie de 37 % pour les salariés des services auxiliaires à 45 % pour les salariés du secteur des transports terrestres et à 54 % pour les salariés du transport aérien.

Le contrat de progrès de 1994 a rendu obligatoire une formation initiale minimale (FIMO) et la formation continue de sécurité (FCOS) des conducteurs routiers. En 2001, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES menée auprès des conducteurs routiers, 59 % d'entre eux ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois : parmi eux, les trois quarts ont suivi au moins une FCOS, un quart au moins une FIMO et 15 % au moins une formation "matières dangereuses".

TABLEAU 9.5

Répartition des salariés des transports en 2001 selon le diplôme et le secteur d'activité (%)

	Transport Terrestre	Transport Maritime	Transport Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport
Effectif (milliers)	675	11	80	285	1051
Bac ou plus	22%	60%	65%	40%	31
CAP-BEP	41%	25%	17%	29%	36
Aucun ou BEPC	37%	15%	18%	31%	33
Total	100%	100%	100%	100%	100
Evolution 1990-2001					
Bac ou plus	+ 8	ns	+ 6	+ 19	+ 13
CAP-BEP	+ 3	ns	- 4	- 4	- 1
Aucun ou BEPC	-11	ns	- 3	-15	- 12

Source : Enquête Emploi de mars 2001

RÉMUNÉRATIONS

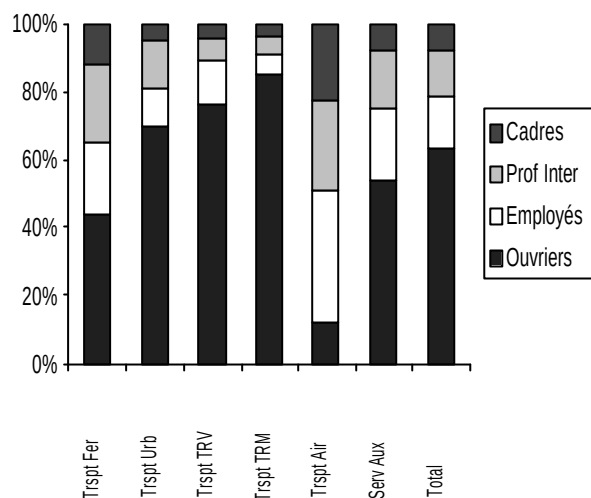
D'après les résultats de l'enquête ACEMO, le taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté, en 2001, moins rapidement dans les transports (3,5 %) que dans l'ensemble de l'économie (4,1 %). Le taux d'inflation étant de 1,4 %, le pouvoir d'achat du salaire horaire des ouvriers du transport a donc progressé de 2,2 %, soit nettement moins qu'en 2000 (5,2 %), cette augmentation exceptionnelle tenant aux effets de la loi sur l'ARTT.

Le secteur des transports est caractérisé par des rémunérations salariales plus faibles que la moyenne. Selon le ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité, le gain moyen des salariés du transport a été en 2000 inférieur à celui de l'ensemble des salariés, et ce quelle que soit la taille des établissements. La DARES estime le gain moyen brut des salariés du secteur des transports en 2000 à 2 010 euros (13 190 francs) pour les établissements de plus de neuf salariés contre 2 175 euros (14 270 francs) dans l'ensemble de l'économie. Toutefois, la part des salariés du secteur des transports rémunérés au SMIC au 1^{er} juillet 2001 était sensiblement plus faible que dans l'ensemble de l'économie : 5,5 % pour le secteur du transport contre 13,9 % pour l'ensemble des salariés.

Les rémunérations les plus faibles s'observent dans le transport routier de marchandises, dont la majeure partie des effectifs est composée d'ouvriers. Elles sont nettement supérieures à la moyenne dans l'aérien, secteur où la proportion des cadres est notablement plus importante.

Dans les transports de voyageurs, le salaire moyen dans les transports collectifs urbains est nettement plus élevé que dans les transports interurbains. Cette différence s'explique en partie par la présence

GRAPHIQUE 9.5

Répartition des effectifs salariés des transports par catégorie socioprofessionnelle en 2000

Source : Déclarations annuelles de données sociales (DADS)-Insee

dans le transport urbain de plus grandes entreprises et par le poids du travail à temps partiel dans le transport interurbain.

Ces différences de salaires moyens entre les secteurs reflètent les différentes structures de qualifications : poids des ouvriers dans les modes terrestres (près de 70 % de l'effectif salarié total) et importance des cadres dans le transport aérien (22 %).

S'ils demeurent très inférieurs en moyenne à ceux de l'ensemble des secteurs des transports, les salaires du TRM ont connu, suite aux mouvements sociaux de novembre 1997, un certain rattrapage par rapport à ceux de la branche des transports dans son ensemble. Le salaire brut conventionnel minimal des conducteurs de zone courte (indice 128 M) était à 1222,3 euros (8 018 francs) au dernier trimestre de l'année 2001 et celui des conducteurs de zone longue (indice 150M) atteint 1 621,6 euros (10 637 francs) à cette même date.

L'enquête conjoncturelle DTT-SES permet de mieux cerner le revenu mensuel des conducteurs dans ses trois composantes : salaire net, primes et rémunérations assimilées, frais de route. On constate ainsi qu'en 2001 ces différents éléments se sont élevés en moyenne, respectivement, à près de 1 334 euros (8750 francs), 26 euros (172 francs) et 335 euros (2200 francs), soit un revenu total net de 1 695 euros (10 623 francs). Si la part des primes varie peu avec le rythme de travail, il n'en est pas de même pour les frais de route, qui augmentent évidemment avec le nombre de découchers.

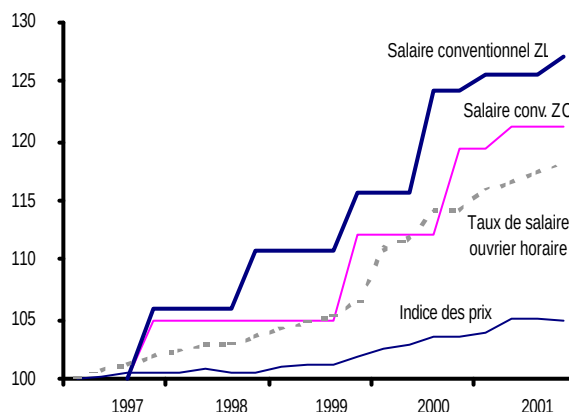
TABLEAU 9.6

Salaires annuels nets moyens par secteur des transports et PCS en 2000 (milliers d'euros)

	Trspt Fer	Trspt Urb	Trspt TRV	Trspt TRM	Trspt Air	Serv Aux	Transport
Cadres	32,7	45,2	37,2	33,1	60,0	40,1	40,8
Prof inter	23,4	27,9	22,4	21,0	27,7	22,8	24,0
Employés	18,2	21,2	15,2	14,7	23,0	16,8	18,1
Ouvriers	20,4	20,6	15,8	15,5	22,1	15,8	17,3
dont chauffeurs	ns	19,9	15,7	15,7	ns	15,6	16,3
Ensemble	22,1	23,0	17,0	16,3	32,9	19,5	20,5

Source : Déclarations annuelles de données sociales (DADS)-Insee

GRAPHIQUE 9.6

Évolution du taux de salaire horaire des ouvriers (transports), du salaire minimal conventionnel zone courte et zone longue (réf : 128M et 150M, 2 ans d'ancienneté) et des prix (base 100 au 1^{er} trimestre 1997)

Source : Ministère de l'emploi et de la solidarité - enquête ACEMO, MELT-DTT

TABLEAU 9.7

Revenus mensuels des conducteurs du TRM en 2001 (en euros)

Nbre de nuitées hors du domicile	Salaire net	Primes	Frais de route	Total
Ensemble	1 333,9	26,2	335,4	1 695,5
dont :				
Moins de 6 nuits par mois	1 272,9	23,6	155,5	1 452,1
6 nuits et plus par mois	1 392,6	29,0	512,2	1 933,8

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Malgré la forte progression de l'activité dans le secteur du transport en 2000, le nombre d'accidents du travail avec arrêt (61 200) est resté pratiquement stable par rapport à 1999, selon la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM).

L'examen de l'évolution du nombre d'accidents sur une longue période montre que les transports se distinguent par la forte progression du nombre des accidents avec arrêt. Entre 1986 et 2000, il a augmenté de 33 % dans les transports et la manutention, contre 9 % dans l'ensemble de l'économie. Rapporté aux effectifs salariés, une différence subsiste.

TABEAU 9.8
Fréquence des accidents du travail
(pour 1 000 salariés)

	1986	1991	1998	1999	2000
1- Accidents du travail					
Tous secteurs	52,4	54,1	45,6	45,8	44,6
Transport et manutention	83,2	85,4	73,7	75,3	74,8
2- Accidents avec incapacité permanente					
Tous secteurs	5,1	3,3	2,6	2,4	nd
Transport et manutention	9,1	8,7	4,4	4,2	nd
3- Accidents mortels					
Tous secteurs	0,07	0,07	0,04	0,05	0,04
Transport et manutention	0,27	0,29	0,18	0,15	nd

Source : CNAM (données provisoires en 2000)

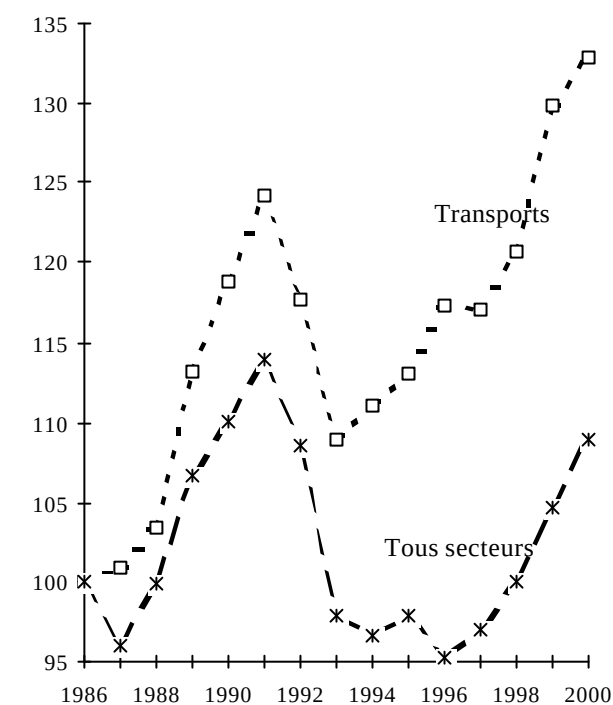
Durant cette même période, la fréquence des accidents (nombre d'accidents pour 1 000 salariés) a eu tendance à diminuer dans les transports comme dans l'ensemble des secteurs. Elle demeure cependant supérieure de 68 % à la moyenne pour les accidents avec arrêt de travail, et est trois fois plus élevée pour les accidents mortels.

Il est possible de suivre l'évolution et la gravité des accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd grâce aux statistiques publiées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). En 2001, 135 conducteurs de poids lourds (soit 16 % de plus qu'en 2000) ont été tués dans un accident de la route et 1 527 ont été blessés (- 5 %), alors que l'année 2001 a été marquée par une hausse globale du nombre de tués de 1 %, malgré une diminution du nombre des accidents de 3,7 %. Cependant, au delà des fluctuations annuelles, on observe que le nombre d'accidents impli-

quant au moins un poids lourd a diminué en 15 ans dans une proportion plus importante que celui du nombre total d'accidents de la route (- 45 % pour les premiers, - 37 % pour les seconds). Leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) est cependant plus élevé (8,1 %) pour les conducteurs de poids lourds que pour les autres usagers (4,8 %). Il a augmenté de 0,8 point en 2001 par rapport à celui de l'année 2000.

GRAPHIQUE 9.7

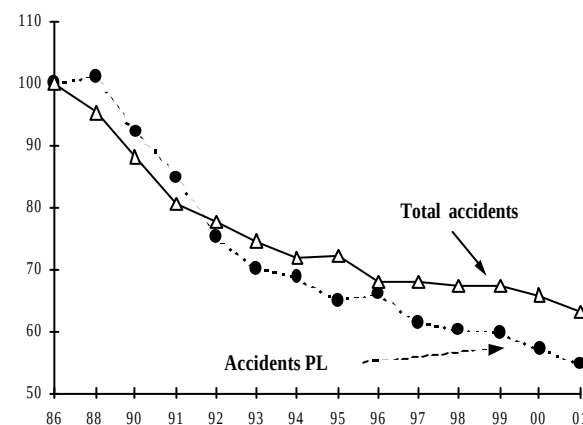
Évolution du nombre d'accidents avec arrêt de travail (indice 1986 = 100)



Source : CNAM (données provisoires en 2000)

GRAPHIQUE 9.8

Nombre total d'accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd de 1986 à 2001 (indice 1986 = 100)



Source : ONISR

Les conflits du travail dans le secteur des transports en 2001

Les statistiques sur les conflits du travail proviennent de l'Inspection générale du travail des transports (IGTT) pour le secteur privé, ainsi que de la SNCF, la RATP et Air France. Elles concernent l'ensemble des conflits du travail, qu'ils soient localisés ou généralisés.

Selon les données disponibles, près de 284 000 journées de travail ont été perdues en 2001, 42 % de plus qu'en 2000, malgré une diminution du nombre de grèves, notamment à la SNCF et à la RATP.

57 % des journées perdues pour fait de grève l'ont été à la SNCF, où elles ont presque doublé par rapport à 2000.

Le nombre de jours perdus par les salariés d'Air France pour faits de grèves a plus que triplé entre 2000 et 2001.

Les conflits du travail dans les transports routiers de marchandises ont représenté moins de 5 % des journées de travail perdues dans le secteur des transports en 2001, en baisse de 2 points par rapport à 2000.

TABLEAU 9.9
Les conflits du travail en 2000 et 2001 dans le secteur des transports

	Nombre de grèves		Nombre de jours perdus		Nombre de salariés (en milliers)(1)	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Transports (total)	1 310	1 153	200 148	283 524	1 029	1 053
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	897	700	139 294	216 891	261	265
SNCF	569	455	85 094	160 947	176	178
RATP	230	151	17 326	19 878	41	43
Transports urbains	98	94	36 874	36 066	43	45
Autres entreprises de transport	413	453	60 854	66 633	769	788
Air France	229	280	5 334	17 778	59	62
Aéroport de Paris	8	5	7 332	551	8	8
Transports routiers de marchandises	105	106	14 416	12 643	331	338
Autres entreprises privées (2)	44	62	33 772	35 661	370	380

Source : IGTT, SNCF, RATP, Air France pour le nombre de grèves et de jours perdus

(1) effectif salarié en fin de période et en milliers, sources : UNEDIC, Insee, RATP, SNCF, Air France et estimation SES en 2001

(2) données rectifiées pour 2000

Chapitre 10

LES TRANSPORTS EN EUROPE

Alors que la croissance des transports terrestres de fret s'était accélérée en 2000 (+5 %) dans les pays de l'Europe de l'Ouest, à l'image du transport routier mais aussi du transport ferroviaire, l'année 2001 est marquée dans plusieurs pays, d'après les premières données rassemblées par la CEMT, par un certain ralentissement, un recul du fret ferroviaire et une reprise de la circulation automobile.

Le transport terrestre de fret avait aussi progressé en 2000 dans les pays d'Europe centrale et orientale (+ 2,8 %), après le recul de 1999.

Les structures des entreprises du transport routier de marchandises des pays de l'Europe de l'ouest restent éloignées, pour autant que l'hétérogénéité des systèmes d'information permettent d'en juger.

En 2001, la croissance de l'activité des ports de Hambourg et Brême a été importante, malgré une très faible croissance de celle des principaux ports européens dans leur ensemble.

Les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis ont eu de profondes répercussions sur le transport aérien durant les quatre derniers mois de l'année. La fréquentation des principaux aéroports européens recule ainsi de 1,8 % en 2001.

LES TRANSPORTS TERRESTRES DE FRET EN EUROPE EN 2000 ET 2001

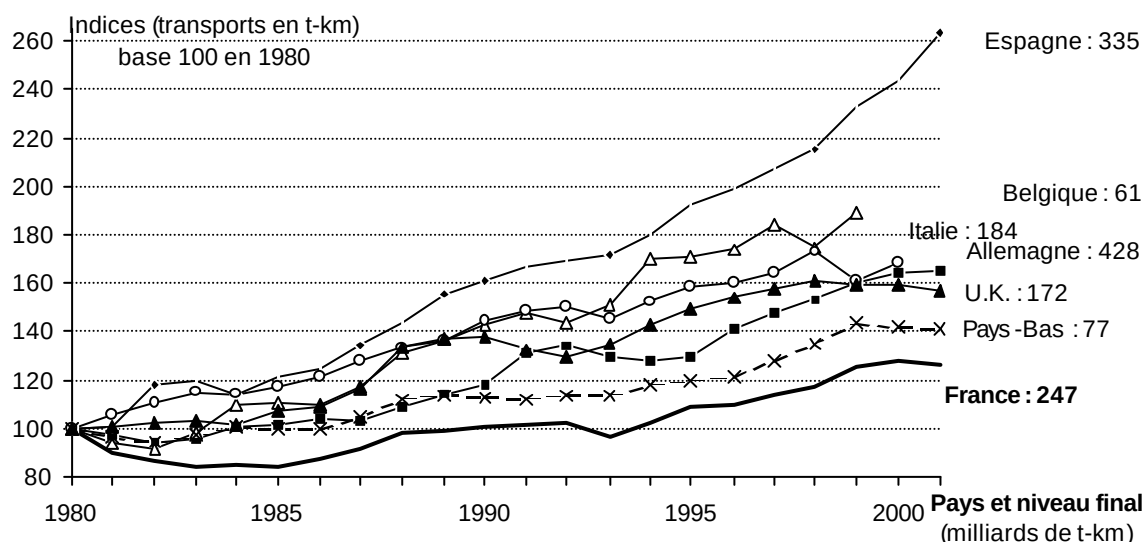
En 2000, la nette hausse des prix pétroliers, amplifiée par l'appréciation du dollar, a pesé sur le dynamisme de la demande dans les pays de l'Union monétaire. Le fort ralentissement au dernier trimestre de l'économie américaine, auparavant très dynamique, a alors rejailli sur le niveau d'investissement outre atlantique. Malgré un ralentissement au second semestre, le PIB des pays de la zone euro a

progressé de 3,5% en 2000 (contre 2,4 % en 1999). En fait cette croissance globale est tirée à la baisse par l'Allemagne et l'Italie, dont la croissance était déjà inférieure à celles de leurs voisins en 1999. En Espagne, aux Pays-Bas et en Belgique, la croissance est restée assez soutenue (de 3,5 % à 4,1 %). Les importations de biens et services des pays de la zone euro ont progressé de 10 % en volume quand les exportations augmentaient de 13 %, soit une nette accélération par rapport à 1999. L'investissement s'est maintenu à un bon niveau (+ 4,8 % contre 5,4 % en 1999).

Dans ce contexte, le transport de marchandises en

GRAPHIQUE 10.1

Évolution de l'activité des transporteurs terrestres des principaux pays (hors oléoducs)



Source : CEMT. Rupture de série pour l'Allemagne en 1991 avec la réunification, changement de série pour l'Espagne en 2000.

1) : Autriche, Belgique, Suisse, Allemagne, Danemark, Espagne, France, Finlande, Grèce, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Suède, Turquie, Royaume Uni.

Europe de l'ouest (seize pays¹) mesuré en tonnes-kilomètres, a augmenté de 5 % (4,8 % avec les oléoducs) selon la CEMT, contre 2,7 % en 1999.

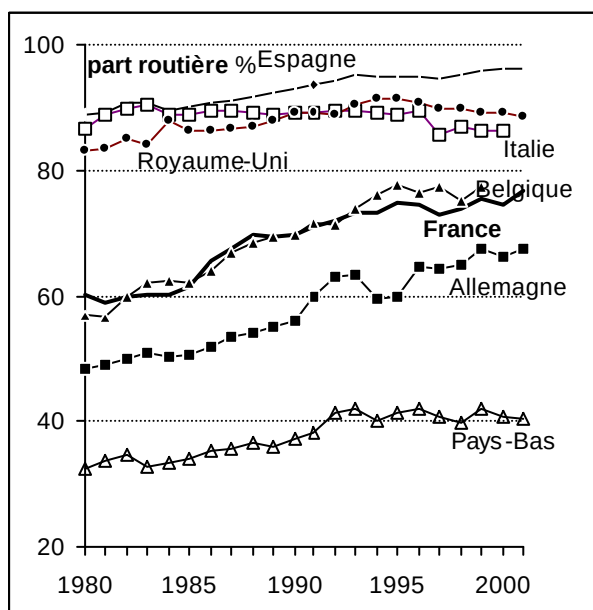
Le transport ferroviaire dans les seize pays mentionnés ci-dessus plus l'Irlande, l'Islande, le Portugal et le Lichtenstein a sensiblement progressé, de 6,4 %, après un recul de 0,4 % en 1999. Les hausses les plus importantes s'observent en Turquie (+17 %), en Autriche, en Suisse et en Grèce (+ 10 % après une forte hausse en 1999). La France et l'Allemagne, dont les contributions au total sont importantes, progressent de 6 % à 7 %. Seule la Norvège affiche, en 2000, un recul de 5,6 %, après une croissance de 1,4 % en 1999.

La croissance du transport routier (sur quatorze pays, soit les seize précédents moins la Belgique et la Grèce) a été de 5 % en 2000, contre 3,6 % en 1999. Les croissances les plus vives s'observent en Espagne, en Italie et au Luxembourg, où elles sont à deux chiffres. On constate un recul de plus de 3 % en Suède et aux Pays-Bas, après la forte poussée de 1999 pour ce dernier pays.

Le transport fluvial, après le léger recul de 0,2 % en 1999, a connu en 2000 une croissance de 3,7 % (hors résultats de la Belgique, non communiqués). La hausse atteint 6 % en Allemagne et en France alors que les Pays-Bas enregistrent un léger recul de 0,4 %.

GRAPHIQUE 10.2

Évolution de la part de la route dans l'activité des transporteurs terrestres nationaux entre 1980 et 2001
(en tonnes-kilomètres)



Source : CEMT

Remarque : la part routière des petits pays (surtout les Pays-Bas) est nécessairement minimisée par le champ "route" des données de la CEMT qui ne comptabilisent que la portion réalisée sur le territoire national des parcours routiers effectués par les transporteurs nationaux.

Le transport par oléoducs, qui avait globalement augmenté de 2,5 % en 1999, a progressé de 2,8 % en 2000 mais avec des évolutions assez différenciées selon les pays : plus de 7 % en Turquie (où ce mode de transport assure près de 47 milliards de tonnes-kilomètres) et plus de 7 % également au Danemark. Mais il recule en Norvège (de 12,5 %) et aux Pays-Bas (- 2,3 %).

La part du transport routier dans le transport terrestre est très élevée pour des pays comme l'Espagne, l'Italie ou le Royaume-Uni, pour lesquels elle avoisine ou dépasse les 90 % ; elle y a donc tendance à plafonner. On observe toutefois une légère tendance à la baisse au Royaume-Uni après les sommets de 1994 -1995.

En Belgique, en France et en Allemagne, la part de la route est aussi largement majoritaire, mais les évolutions actuelles sont beaucoup moins importantes que sur la période 1980 à 1995.

Pour 2001, la CEMT dispose de données pour quelques pays mais ne peut fournir une évolution globale. Le ralentissement économique concernant le transport de fret en 2001 a souvent touché le transport terrestre de fret (rail + route + fluvial). Le transport, exprimé en tonnes-kilomètres, s'est ralenti ou a même reculé en France (passage de + 2,2 % à - 0,3 %, soit - 2,5 points), en Allemagne (moins 1,5 points), au Royaume-Uni (- 0,4 points) et au Danemark. L'Espagne constitue une exception notable avec une hausse de 8,1 % après + 5 % en 2000. La croissance est très forte sur l'international pour les transporteurs espagnols (+16 % sur l'année). Il n'est pas impossible que de grosses entreprises d'autres pays européens aient constitué des filiales espagnoles ces dernières années pour bénéficier de coûts sociaux moindres.

Le transport routier, prédominant, imprime souvent sa marque à la situation globale du fret. La croissance globale du transport routier, en Allemagne et en France, avoisine les 2,7 %. La croissance du transport routier international approche les 8 % sur 11 mois en Allemagne. A l'inverse, les transports routiers anglais diminuent de 1 %, avec une baisse proche de 11 % sur l'international.

Le fret ferré recule dans de nombreux pays, après les hausses de 2000, notamment en France, en Allemagne, en Italie, les Pays-Bas et le Danemark (respectivement : - 9 %, - 2,3 %, - 2,6 %, - 5,1 % et - 6,2 %). Deux pays affichent une croissance : le Royaume-Uni (+ 8,8 %) et l'Espagne (+ 1,2 %).

Le transport fluvial diminue de 2,5 % en Allemagne et de 6,6 % en France mais progresse légèrement aux Pays-Bas (1,5 %) et en Italie (7 %) (mais le niveau reste très faible pour ce dernier pays). Le transport national recule de 13 % en Allemagne alors que le transport international reste stable.

Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) en 2000 et 2001

En 2000, la croissance s'est plutôt accélérée par rapport à 1999 dans de nombreux pays d'Europe centrale et orientale. La croissance du PIB a dépassé les 5 % dans des pays comme la Bulgarie, l'Estonie, la Hongrie et la Lettonie. Elle est restée faible dans certains pays comme la Roumanie (+ 1,6 %).

La CEMT estime que le transport terrestre de fret (hors oléoducs) dans quinze pays* a connu en 2000 une hausse de 2,8 %, faisant suite à une baisse de 3,9 % en 1999. Des pays comme la Croatie, la Lettonie et la Moldavie ont connu des croissances d'au moins 10 %. A l'inverse, celles de pays comme la Pologne et la Hongrie ont été plus limitées (respectivement 1,2 % et 2,1 %).

Le transport ferré, qui avait diminué de 9,5 % en 1999, a comblé une partie de ce recul avec une hausse de 4,9 %. Les croissances les plus fortes concernent les pays qui avaient connu les baisses les plus prononcées (République slovaque et Roumanie), à l'exception de l'Estonie qui continue d'afficher une hausse à deux chiffres.

Le transport routier s'est accru de 1,4 % selon les estimations de la CEMT, contre 1,9 % en 1999. Trois pays affichent une hausse d'au moins 15 % (République slovaque, Lettonie et Croatie). Par contre il recule de plus de 5 % en Estonie et en Macédoine. Le conflit du Kosovo a continué de peser sur la navigation du Danube.

Le transport fluvial, après avoir fortement diminué (- 21 %) en 1999 dans les dix pays disposant d'un réseau de voies navigables, diminue encore de 6 % en 2000.

Pour 2001, la CEMT dispose de données encore parcellaires. L'ensemble des modes routiers, ferrés et fluviaux recule dans les Républiques tchèque (- 4,3 %) et slovaque (- 5,3 %), en Hongrie (- 2,4 %), en Bulgarie (- 3,8 %) et en Lituanie (- 4 %), mais progresse en Lettonie (8 %), en Roumanie (2,8 %), en Slovénie (17,5 %) , en Croatie, en Macédoine et en Moldavie. Le transport routier est désormais souvent le mode principal, alors que le fer avait été longtemps dominant.

STRUCTURE DES ENTREPRISES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES EN EUROPE

Les données disponibles sur les entreprises du TRM des pays membres de l'Union européenne font apparaître de fortes différences, dont une partie peut sans doute être imputée à des systèmes statistiques

* Albanie, Bulgarie, Bosnie-Hérzégovine, République tchèque, Estonie, Croatie, Hongrie, Lituanie, Lettonie, Macédoine, Pologne Roumanie, République slovaque, Slovénie

TABLEAU 10.1

Nombre d'entreprises du secteur TRM

Entreprises		Effectifs					
Pays	année	1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	Total
Allemagne	1994	24 059	5 997	5 337	2 395	619	38 407
Autriche	1999	2 612	1 075	727	330	102	4 846
Belgique	1999	5 798		806	704	153	7 461
Danemark	1997	5 397	955	523	318	74	7 267
Espagne	1999	121 620	6 023	2 454	1 128		131 225
Finlande	1999	10 664	833	339	129	37	12 002
France	1999	34 050	5 443	3 013	2 306	891	45 703
Irlande	1997	1 848	291	127	64		2 330
Italie	1991	80 479	3 043	1 906	808	222	86 458
Italie	1995	nd	nd	nd	866	243	nd
Luxembourg	1992	nd	nd	nd	nd	nd	367
Pays-Bas	1998	5 977	1 461	1 006	698	248	9 390
Portugal	1999	4 699	880	393	200	73	6 245
Norvège	1999	9 938	756	288	127	38	11 147
Royaume-Uni	1998	34 760	2 755	2 285	1 110	490	41 400
Suède	1999	12 996	1 466	783	336	122	15 703

Source : Eurostat, Règlement sur les statistiques structurelles d'entreprises.

TABLEAU 10.2

Effectifs du secteur TRM

		Effectifs						Effectif
Pays	année	1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	Total	moyen
Allemagne	1994	nd	nd	nd	nd	nd	314 713	8,2
Autriche	1999	7 017	8 147	11 458	11 498	7 614	45 734	9,4
Belgique	1999	9 310		11 316	22 682	14 062	57 370	7,7
Danemark	1997	8 632	6 277	7 082	9 522	5 949	37 462	5,2
Espagne	1999	169 271	41 871	36 418	44 681		292 241	2,2
Finlande	1999	17 528	6 136	4 857	3 918	4 377	36 816	3,1
France	1999	46 782	40 838	45 819	81 475	90 177	305 091	6,7
Irlande	1997	3 545	2 090	1 935	1 971		9 541	4,1
Italie	1991	117 236	22 020	24 928	23 688	32 491	220 363	2,5
Italie	1995	nd	nd	nd	25 724	28 234	nd	nd
Luxembourg	1992	nd	nd	nd	nd	nd	3 439	9,4
Pays-Bas	1998	nd	nd	nd	nd	nd	108 320	11,5
Portugal	1999	21 254	6 765	6 674	7 338	7 924	49 955	8,0
Norvège	1999	13 109	4 760	3 827	3 771	3 764	29 231	2,6
Royaume-Uni	1998	61 335	19 835	30 710	33 320	151 205	296 405	7,2
Suède	1999	nd	nd	nd	nd	nd	62 064	4,0

Source : Eurostat, Règlement sur les statistiques structurelles d'entreprises

encore hétérogènes. L'effectif salarié moyen par entreprise varie selon le pays entre un peu plus de deux (Norvège, Finlande, Italie) et plus de onze (Pays-Bas). La proportion de petites entreprises, d'effectif salarié inférieur ou égal à cinq, est très forte en Italie et en Espagne (93 %) et moindre en Allema-

TABLEAU 10.3

Chiffres d'affaires du secteur TRM

(millions d'euros)

Chiffre d'affaires		Tranches d'effectifs						CA/Effectifs
Pays	année	1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	Total	milliers €
Autriche	1999	582	725	1 029	1 190	879	4 406	96,3
Belgique	1999	1 081		1 260	2 902	1 892	7 136	124,4
Espagne	1999	8 132	3 139	3 349	5 126		19 747	67,6
Finlande	1999	1 590	532	409	390	501	3 421	92,9
France	1999	3 734	3 314	3 916	7 576	8 676	27 216	89,2
Irlande	1997	246	172	147	183		748	78,4
Pays-Bas	1998	nd	nd	nd	nd	nd	8 778	81,0
Portugal	1999	1 221	438	326	389	426	2 800	56,1
Norvège	1999	1 092	496	469	462	361	2 880	98,5
Suède	1999	nd	nd	nd	nd	nd	6 472	104,3

Source : Eurostat, Règlement sur les statistiques structurelles d'entreprises

TABLEAU 10.4

Valeur ajoutée brute au coût des facteurs
(millions d'euros)

Pays	année	Tranches d'effectifs							VABCF/Effectifs milliers euros
		1 à 4	5 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	Total		
Autriche	1999	250	332	459	497	344	1 882		41,1
Belgique	1999	402		497	1 071	659	2 629		45,8
Espagne	1999	4 061	1 169	1 197	1 561		7 988		27,3
Finlande	1999	737	245	190	162	158	1 492		40,5
France	1999	1 430	1 258	1 472	2 692	2 836	9 688		31,8
Irlande	1997	104	66	50	52		272		28,5
Pays-Bas	1998	nd	nd	nd	nd	nd	4 734		43,7
Portugal	1999	519	140	135	163	189	1 147		23,0
Norvège	1999	270	199	180	179	127	954		32,6
Suède	1999	nd	nd	nd	nd	nd	2 696		43,4

Source : Eurostat, Règlement sur les statistiques structurelles d'entreprises

gne (62,6 %), en Autriche (54 %), aux Pays-Bas (64 %) et en Belgique. Dans ces quatre derniers pays, 20 % des entreprises ont plus de neuf salariés. La France occupe une position médiane, avec près de sept personnes occupées en moyenne.

La proportion d'entreprises ayant au moins 20 salariés ne dépasse 10 % qu'en Belgique et aux Pays-Bas. Le chiffre d'affaires moyen annuel par emploi salarié varie du simple au double selon les pays : de 56 milliers d'euros (Portugal) à 124 milliers d'euros (Belgique). De même, la valeur ajoutée brute au coût des facteurs par emploi s'étage de 23 milliers d'euros à 46 milliers d'euros, respectivement, pour ces deux mêmes pays.

L'ACTIVITÉ DES PORTS EUROPÉENS

Toutes marchandises confondues, les tonnages traités dans les neuf principaux ports européens (tableau 10.2) sont restés à peu près stables (+ 0,7 %) en 2001, après la hausse (+ 6,7 %) de 2000, où le commerce mondial avait été soutenu.

Quatre ports ont même en 2001 des tonnages en

TABLEAU 10.2

Évolution des tonnages totaux des grands ports européens

(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	niv. 01
Rotterdam	102	101	108	109	105	112	109	314,6
Anvers	106	104	110	117	113	128	127	130,1
Marseille	96	100	104	103	100	104	102	92,4
Hambourg	118	116	125	124	132	139	151	92,4
Le Havre	100	104	110	123	118	125	128	69,0
Amsterdam*	160	175	180	178	179	204	218	68,4
Londres	95	98	103	104	97	89	94	50,7
Gênes	110	110	102	108	110	122	120	50,1
Trieste	110	121	136	138	131	139	144	49,1

Source : DT MPL, Journal de la marine marchande.

(*) Le périmètre du port d'Amsterdam a été étendu en 1992.

TABLEAU 10.3

Évolution des tonnages de vracs (secs et liquides) des grands ports européens

(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	niv. 01
Rotterdam	97	96	101	102	96	104	103	235,4
Marseille	95	99	103	102	97	101	98	78,4
Anvers	98	93	95	102	95	106	106	61,7
Amsterdam*	152	162	172	172	173	200	215	61,6
Le Havre	95	101	106	119	113	119	120	50,9
Tees Hartlepool	103	102	102	119	116	121	nd	45,9
Wilhelmshaven	215	233	nd	nd	248	nd	nd	39,5
Londres	99	100	105	103	91	81	86	38,3

Source : DT MPL, Journal de la marine marchande.

(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.

(**) Le périmètre du port d'Amsterdam a été étendu en 1992.

légère baisse : Rotterdam (- 2,4 %), Anvers (- 0,4 % après une hausse de 12,9 % en 2000), Marseille (- 1,8 %) et Gênes (- 1,4 % après, aussi, une croissance de près de 11 % en 2000).

TABLEAU 10.4

Évolution des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens

(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	niv. 01
Rotterdam	121	123	135	139	145	144	136	79,3
Anvers	116	120	130	138	139	158	157	68,3
Hambourg	126	130	140	140	153	170	186	53,2
Brême	105	110	120	124	139	174	184	35,7
Felixstowe	152	162	181	189	nd	198	nd	31,3
Calais	144	160	232	239	230	206	210	31,2
Algésiras	216	239	269	314	319	332	394	27,3
Zeebrugge	125	119	136	142	150	165	153	26,0
Gênes	163	193	252	282	289	335	336	22,2
Barcelone	146	157	183	203	238	273	281	18,1
Le Havre	116	116	128	137	138	146	154	18,0
Douvres	nd	113	168	155	nd	nd	nd	17,4
Marseille	105	110	113	116	121	127	131	14,0

Source : DT MPL, Journal de la marine marchande.

(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.

TABLEAU 10.5

Évolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens

(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

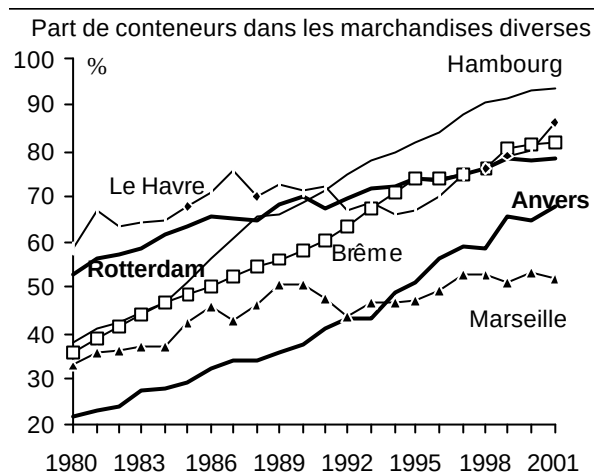
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	niv. 01
Rotterdam	129	130	144	151	162	160	152	62,2
Hambourg	150	159	180	184	204	231	254	49,8
Anvers	158	181	205	217	242	273	285	46,4
Felixstowe	144	156	173	183	nd	nd	nd	23,3
Brême	133	138	153	161	191	242	258	29,3
Algésiras	295	342	393	464	466	505	600	24,2
Valence	182	218	261	307	362	395	451	16,1
Le Havre	109	114	134	146	154	165	175	14,6
Gênes	180	245	358	411	398	477	469	14,0
Barcelone	190	207	246	272	313	351	365	13,4
Zeebrugge	161	159	193	232	252	294	268	10,6
La Spezia	214	194	137	167	202	203	218	9,6
Marseille	98	107	117	120	122	133	134	7,2

Source : DT MPL, Journal de la marine marchande.

(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.

GRAPHIQUE 10.3

Évolution de la part conteneurisée dans les marchandises diverses des grands ports européens (en %)



Source : DT MPL

Hambourg, avec une croissance de 8,5 %, connaît une troisième année de croissance supérieure ou égale à 5 % et est en passe de rattraper à Marseille la place de troisième port européen. Les croissances des tonnages d'Amsterdam et de Londres sont également supérieures à 5 %.

Compte tenu de l'importance des vrac (et en particulier des vrac liquides) dans les tonnages totaux, les évolutions des transports de vrac (secs et liquides) sont assez peu différentes des évolutions des tonnages totaux. La hausse dépasse 7 % à Amsterdam, Hambourg et Londres. Et la baisse de presque 7 % des vrac secs à Rotterdam explique pour moitié le recul des tonnages traités dans ce port en 2001, alors que les tonnages de vrac liquides y progressent de 2,1 %.

Après des croissances supérieures à 10 % des tonnages de marchandises diverses traités dans cinq grands ports en 2000 (Brême, Anvers, Gênes, Barcelone et Anvers), les évolutions sont en 2001 plus contrastées : les tonnages de Rotterdam, Zeebrugge et Anvers reculent respectivement de 5,5 %, 7,1 % et 0,6 %. A l'inverse ceux d'Algésiras, Hambourg et Brême augmentent de 19 %, 9,3 % et 5,5 %.

Eléments des marchandises diverses, les tonnages conteneurisés ont en 2001 des croissances à deux chiffres dans plusieurs ports : Algésiras (18,8 %), Valence (14,2 %), Hambourg (10 %). Ils reculent de 8,8 % à Zeebrugge, de 4,6 % à Rotterdam (deuxième année de baisse) et de 1,7 % à Gênes, en raison de la concurrence du port de La Spezia (+7,5 %). Le Havre progresse de 5,7 %.

L'ACTIVITÉ DES AÉROPORTS EUROPEENS

Les attentats du 11 septembre aux Etats-Unis ont considérablement affecté les résultats du transport aérien, d'abord aux Etats Unis, puis dans le reste du monde. Ainsi, alors que le nombre de passagers sur les aéroports des quinze principales villes d'Europe avait progressé de 7,8 % en 2000, ce nombre a reculé de 1,8 % en 2001. Seules quatre villes affi-

TABLEAU 10.6

Évolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes

(indices base 100 en 1983, niveaux 2001 en millions de passagers)

	1990	1995	1998	1999	2000	2001	niv. 01
Londres (4)	118	203	245	260	275	268	107,2
Paris (2)	155	183	211	229	244	236	71,0
Francfort	165	215	241	258	278	273	48,6
Amsterdam	165	255	346	373	398	397	39,5
Madrid	159	190	244	268	314	325	34,0
Rome (2)	143	169	202	191	210	203	26,3
Milan	160	200	265	320	363	349	25,7
Munich	180	234	304	335	364	372	23,6
Zurich	148	178	224	243	263	244	21,0
Barcelone	167	209	286	310	353	370	20,7
Bruxelles	163	242	355	385	415	378	19,6
Manchester	207	287	336	340	356	371	19,3
Stockholm	258	246	299	316	335	332	19,3
Palma	131	168	202	220	222	219	19,2
Copenhague	146	169	191	200	212	208	18,1
Ensemble	152	202	247	265	286	281	513

Source : Aéroports de Paris

Entre parenthèses, le nombre d'aéroports pris en compte.

TABLEAU 10.7

Évolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes

(indices base 100 en 1983, niveaux 2001 en milliers de tonnes)

	1990	1995	1997	1998	1999	2000	2001	niv. 01
Londres	159	219	250	265	276	284	258	1 736
Paris	132	166	177	172	185	205	202	1 706
Francfort	172	200	197	191	201	223	211	1 613
Amsterdam	163	264	313	316	331	342	333	1 234
Bruxelles	231	349	434	479	552	520	478	584
Luxembourg	229	459	547	613	720	804	818	510
Cologne	298	525	731	651	753	811	850	464
Copenhague	99	219	274	264	275	296	268	379
Zurich	142	182	198	195	204	214	202	374
Madrid	144	150	188	187	195	218	214	329
Milan*	150	203	192	227	280	333	322	309
Rome	150	203	192	227	204	175	155	152
Ensemble	157	215	239	243	264	277	263	9 390

Source : Aéroports de Paris

En raison d'un changement de définition du fret en 1997 notamment, les séries ont été réétalonnées.

(*) Milan : rupture de série en 1999

chent une hausse : Barcelone, Manchester, Madrid et Munich avec respectivement 4,7 %, 4 %, 3,5 % et 2,3 %. Bruxelles connaît même une baisse de 9 %.

Depuis 1983, Amsterdam a quasiment quadruplé le nombre de ses passagers aériens. Pour des villes comme Madrid, Barcelone, Bruxelles, Milan, Manchester et Stockholm, le nombre de passagers aériens a plus que triplé. Pour Rome et Copenhague ce nombre n'a été multiplié que par deux, Paris étant un peu en dessous de la moyenne avec une progression de 136 %.

A l'instar de l'activité passagers, l'activité fret des aéroports des douze premières villes européennes est en baisse de 4,9 % (en tonnage traité), annulant ainsi la progression de 2000. Seuls les aéroports de Cologne et Luxembourg affichent des hausses (respectivement 4,9 % et 1,8 %).

L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES EUROPÉENNES EN 2000

En 2000, l'activité passagers (y compris transports domestiques) des vingt neuf compagnies membres de l'association européenne de l'aviation civile (AEA) a augmenté de 6,1 %, en termes de nombre de passagers, et de 7,7 % en termes de passagers-kilomètres transportés (PKT). L'offre, mesurée en sièges-kilomètres offerts (SKO), n'a progressé que de 4,5 %. Le coefficient moyen de remplissage (PKT/SKO) a donc sensiblement progressé, passant de 70,7 % à 72,9 %. Par rapport à 1995, les évolutions moyennes annuelles sont respectivement de 6,8 % pour les PKT, 7,8 % pour les SKO et 6,8 % pour le coefficient moyen de remplissage. Parmi les huit plus grandes compagnies interrogées par l'AEA, qui réalisent à elles seules 82 % du total des PKT des compagnies membres, les croissances les plus fortes sur les dix années allant de 1990 à 2000 sont celles de KLM, Lufthansa et Swissair, qui ont plus que doublé leur activité "passager" sur la période. Air France (y compris Air Inter et UTA, avant les fusions) mais surtout SAS affichent les croissances les plus faibles. Ces différences peu-

TABLEAU 10.8

Évolution de l'activité des compagnies aériennes européennes membres de l'AEA (y compris transports domestiques)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
AEA						
Passagers (millions)	202,8	216,7	229,7	245,2	265,0	281,8
PKT (milliards)	421,9	455,4	494,5	531,7	569,5	613,3
SKO (milliards)	605,6	651,4	687,4	743,2	805,4	841,7
Coef. de remplissage	69,7%	69,9%	71,9%	71,5%	70,7%	72,9%

Sources : AEA, DGAC

TABLEAU 10.9

Évolution de l'activité des huit plus grandes compagnies de l'AEA (y compris transports domestiques)

(Indices base 100 en 1990, niveau en milliards PKT)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Niv. 00
British Airways	141	151	158	174	177	178	119
Lufthansa	147	151	170	180	206	225	94
Air France	102	117	121	129	145	159	92
KLM	168	185	210	217	220	229	60
Alitalia	167	181	188	186	192	212	41
Iberia	108	117	125	147	157	181	40
Swissair	124	134	159	177	199	216	34
SAS	112	118	123	126	128	137	23
Sous total	132	143	154	165	176	189	503
Total AEA	131	142	154	166	177	191	613

Sources : AEA, DGAC

vent en partie s'expliquer par l'importance variable du réseau domestique selon les compagnies, l'activité étant souvent plus dynamique à l'international qu'à l'intérieur des frontières, notamment en France du fait de la concurrence du TGV.

LE TRANSPORT TERRESTRE DE VOYAGEURS EN 2000 ET 2001

D'après les chiffres recueillis par la CEMT, le transport terrestre de voyageurs (mesuré en voyageurs-kilomètres) a progressé de 0,9 % en 2000, dans les huit⁽¹⁾ pays d'Europe de l'Ouest ayant fourni des données sur les trois modes terrestres (voitures particulières, rail, autobus et autocars), après 0,5 % dans ces mêmes pays en 1999.

En 2001, la progression est de 2 % dans le même ensemble (hors Royaume-Uni).

Dans les cinq pays de l'Europe centrale et orientale² ayant communiqué à la CEMT des données sur les années 2000 et 2001 pour les trois modes terrestres, on constate, chacune de ces deux années, une croissance de 2,3% du nombre de voyageurs-kilomètres, contre 1,5 % en 1999. Le nombre restreint de pays résulte du fait que peu de pays estiment la circulation des voitures particulières qui génèrent souvent l'essentiel des voyageurs-kilomètres.

Le transport ferroviaire de voyageurs dans les vingt pays de l'Europe de l'Ouest a continué de ralentir en 2000 (2,4 % contre 3,1 % en 1999). En 2001, seuls 14 pays ont fourni de données comparables, le transport de voyageurs y progresse de 1,7 %, contre 2 % en 2000.

Les transports en voitures particulières, dans les

1) : Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Norvège, Royaume-Uni et Suède.

2) : Albanie, Hongrie, Pologne, République slovaque et République tchèque.

TABLEAU 10.10

Évolution des transports de voyageurs depuis 1970 pour les principaux pays européens

(niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres)

	trafic voy-km		var./an 70-00	Part modale %	
	1970	2000(1)		1970	2000(1)
Voitures part	1344	3245	3,1	78	85
Allemagne*	351	723	2,4	80	83
Belgique **	49	98	2,3	74	88
Espagne **	64	305	5,3	64	84
France	305	700	2,8	82	86
Italie	212	664	3,9	77	83
Pays-Bas	66	141	2,5	78	83
Royaume-Uni	297	613	2,7	77	88
Rail	173	270	1,5	10	7
Allemagne*	38	75	2,3	9	9
Belgique	8	8	0,1	11	7
Espagne	15	20	1,0	15	6
France	41	70	1,8	11	9
Italie	32	44	1,0	12	5
Pays-Bas	8	15	2,1	9	9
Royaume-Uni	30	39	0,8	8	6
Autobus, car	207	311	1,4	12	8
Allemagne*	49	68	-0,8	11	8
Belgique **	9	5	2,0	14	5
Espagne **	21	38	2,0	21	10
France	25	45	2,0	7	6
Italie	32	95	3,7	12	12
Pays-Bas	11	15	1,0	13	9
Royaume-Uni	60	45	-1,0	15	6
Ensemble	1724	3827	2,7	100	100
Allemagne*	438	866	2,6	100	100
Belgique **	66	111	1,7	100	100
Espagne **	100	363	4,4	100	100
France	371	815	2,7	100	100
Italie	276	803	3,6	100	100
Pays-Bas	85	171	2,3	100	100
Royaume-Uni	387	697	2,0	100	100

Source : CEMT

(*) Allemagne réunifiée après 1992.

(**) Ruptures de séries : 1) en 1992 (modes non ferrés en Espagne et bus et cars en Belgique). 2) en 1998 (voitures particulières en Espagne). 3) en 1999 (bus et cars en Espagne)

(1) 1999 pour les voitures particulières en Belgique, de même pour les bus et cars en Allemagne, en Belgique et aux Pays-Bas.

quinze pays d'Europe de l'Ouest ayant répondu pour ce mode, diminuent exceptionnellement de 0,3 % en 2000, en raison principalement de la forte hausse des prix des produits pétroliers. En 1998, où ces mêmes prix étaient particulièrement bas et où le revenu des ménages avait plutôt progressé, la hausse du nombre des voyageurs-kilomètres en voiture particulière était de 3,8 %. En 1999, elle n'était que de 0,7 %.

En 2001, les sept pays répondants (Danemark, Espagne, Finlande, France, Italie, Pays-Bas et Norvège) connaissent globalement une hausse de 1,9 %, contre 0,5 % en 2000.

Le transport de voyageurs par bus et cars (quinze pays répondants) augmente de 3,4 % en 2000, soit une légère accélération par rapport à 1999 (en laissant de côté l'Espagne qui a connu une rupture de série entre 1998 et 1999). En 2001, les sept pays répondants enregistrent une hausse totale de 0,7 %. Au cours des trente dernières années, avec l'important mouvement de motorisation des ménages, la croissance des transports par voitures particulières pour les sept principaux pays européens a été de 3,1 % par an, soit un rythme plus que double de celui des transports ferrés et des transports par bus et cars. En 1970, un habitant de l'Union européenne (hors Luxembourg, Grèce, Irlande, Autriche et Finlande) parcourait en moyenne 6 800 kilomètres en utilisant des modes de transport motorisés et terrestres, dont 5 330 kilomètres en voiture ; en 1995, soit vingt-cinq ans plus tard, le parcours moyen est de 12 480 kilomètres, dont 10 580 en voiture particulière.

Chapitre 11

LES NUISANCES GENEREES PAR LES TRANSPORTS

Dans un contexte de reprise de la croissance de la circulation routière (+3,7%), le nombre d'accidents a diminué de 3,7 % en 2001 par rapport à l'année précédente mais le nombre de tués a augmenté de 1,0 %. Pour les autres modes de transport, les évolutions annuelles sont erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

Sous l'effet de la modernisation du parc automobile et des modifications de la composition des carburants, les émissions d'un certain nombre de gaz nocifs (dioxyde de soufre, oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 2000. Dans un contexte de stabilité de la circulation, l'augmentation de la puissance des véhicules ne s'est pas traduite par une progression des émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre : l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules en modèrent l'effet.

La sécurité routière

Dans un contexte d'accroissement de la circulation (+ 3,7 %), le nombre d'accidents a diminué de 3,7 % en 2001 par rapport à 2000, le nombre de "tués à six jours"⁽¹⁾ (7 720) augmentant de 1,0 %. Cette évolution défavorable, sur une année, du nombre des tués ne s'inscrit pas dans la tendance de long terme à l'amélioration observée depuis 1976 (diminution en rythme annuel moyen de 2,3 % du nombre de tués pour une diminution de 3,2 % des accidents entre 1976 et 2000). Le nombre de tués augmentant en 2001 tandis que celui des accidents diminue, le taux de gravité passe de 6,30 morts pour cent accidents en 2000 à 6,61 en 2001, deuxième résultat le plus élevé depuis 25 ans, après celui de 1998. La comparaison avec les statistiques des principaux pays européens dont les résultats provisoires sont disponibles pour 2001 montre une évolution défavorable du nombre de tués en France et en Finlande (+ 11%). Dans le reste de l'Union européenne, ce nombre diminue comme au Danemark (- 17 %), en Espagne (- 11 %) ou en Allemagne (- 7 %) par exemple.

(1) Le nombre de décès consécutifs à des accidents automobiles retenu en France est le nombre de morts constatés dans les six jours qui suivent l'accident. La plupart des autres pays européens retiennent le nombre de morts intervenus dans les trente jours qui suivent l'accident, ce qui conduit à des statistiques plus élevées de près de 6 %.

En 2000, en nombre de tués par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus, la France se situe au dixième rang sur les quinze pays européens considérés.

L'analyse des statistiques de la sécurité routière fait apparaître les évolutions suivantes entre 2000 et 2001 :

- Le nombre de tués augmente pour la plupart des classes d'âge, à l'exception des 45-64 ans où il reste stable, et des moins de 15 ans, où il diminue fortement, contrairement à l'année précédente (- 17,2 % en 2001 contre + 3 % en 2000). C'est la seule classe d'âge pour laquelle, en 2001, le taux de gravité diminue.

- Le nombre de tués augmente pour les motocyclistes (+ 14,1 %) et les occupants de poids lourds (+ 16,4 %) ; la situation reste quasiment stable pour les automobilistes (- 0,2 %) et s'améliore pour les autres catégories d'usagers.

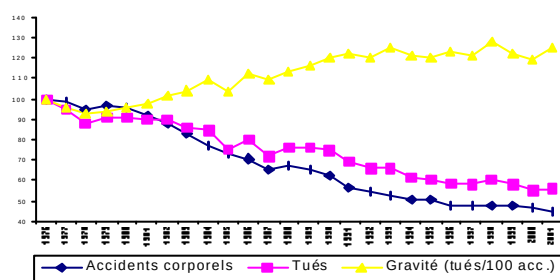
- Par catégories de réseaux, le bilan est contrasté. Le nombre d'accidents corporels diminue sur l'ensemble du réseau routier, sauf sur les autoroutes. En revanche, le nombre de tués décroît sur les autoroutes (38 tués de moins qu'en 2000), ainsi que sur les routes nationales (- 77 tués), mais augmente sur les autres réseaux (+ 192 tués). Ainsi, seules les routes nationales voient tous leurs indicateurs s'amé-

liorer. Mais si l'on prend le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, il est passé de 4,7 en 2000 à 4,1 en 2001 sur les autoroutes et de 17,9 en 2000 à 19,0 en 2001 sur les routes nationales : les autoroutes sont plus sûres que les routes nationales (4,4 fois en 2001, contre 4 fois en 2000). Par ailleurs, il reste que ce sont sur les routes départementales et les voiries communales que survient la grande majorité des accidents : 8 accidents corporels sur 10 et 7 tués sur 10.

- Le nombre d'accidents corporels diminue plus vite en milieu urbain (- 4,3 %) qu'en rase campagne (- 2,5 %) mais le nombre de tués augmente sensiblement de la même façon sur les deux réseaux (respectivement + 0,8 % et + 1,1 %).

Graphique 11.1

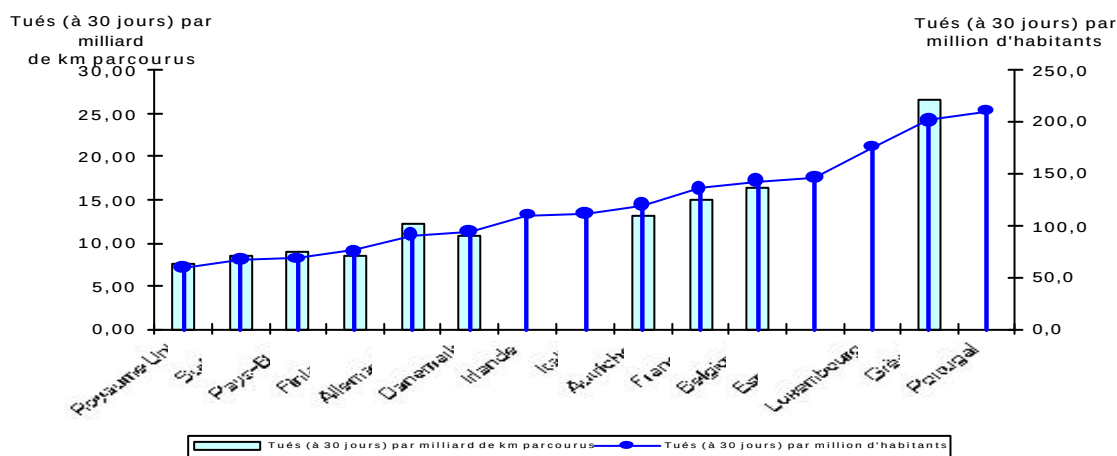
Evolution des accidents corporels de la circulation et de leur gravité (base 100 en 1976)



Source DSCR

Graphique 11.3

Tués (à 30 jours) par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus (en 2000)



NB. Tués par habitant : 1999 pour Grèce et Portugal ; Tués par km parcouru : 1999 pour Pays-Bas et Suède 1998 pour Royaume-Uni et Grèce.

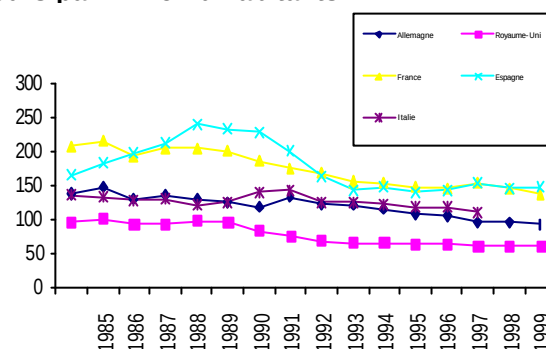
Source IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

D'après la Direction de la sécurité et de la circulation routières, ces résultats d'ensemble, médiocres pour 2001, peuvent s'expliquer par une moindre disponibilité des forces de l'ordre sur la route en 2001 : la réactivation du plan Vigipirate avec les conséquences du 11 septembre et la mise en place de l'euro ont entraîné la diminution des contrôles de vitesse et des dépistages préventifs d'alcoolémie ; la dégradation des comportements des conducteurs apparaît au travers des vitesses observées, qui restent très élevées, et de l'augmentation des accidents corporels avec dépassement du taux d'alcoolémie toléré.

La perspective d'une amnistie en 2002, consécutivement à l'élection présidentielle, a pu également avoir un effet négatif sur les comportements des conducteurs à la fin de l'année 2001. Cela permet de remettre en perspective les résultats mitigés de l'année 2001.

Graphique 11.2

Evolution comparée du nombre de tués à trente jours par million d'habitants



* Allemagne : y compris les Länder de l'Est à partir de 1992

**France : au nombre de tués à 6 jours, on applique le coefficient multiplicateur de 1,057

Source DSCR

Les accidents ferroviaires et aériens

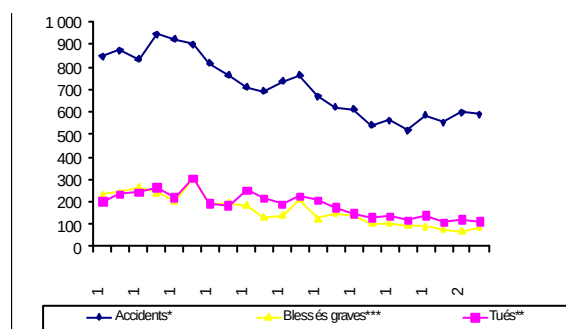
Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas directement comparables à celles de la route, en raison de la différence de nature des accidents qui ont un caractère collectif marqué : elles dépendent de facteurs plus erratiques et concernent proportionnellement plus des professionnels du transport, les transports par route en voiture particulière n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

Diminution des accidents ferroviaires en 2001

En 2001, la SNCF a enregistré au total 586 accidents ferroviaires ou de passages à niveau (2 % de moins qu'en 2000). Ces accidents ont été à l'origine de 113 décès (8 % de moins qu'en 2000) et de 83 blessés graves (26 % de plus qu'en 2000). Les accidents ferroviaires (410 en 2001) diminuent de 3,7 %, le nombre de tués également (- 7 %). Les accidents de passage à niveau augmentent de 3 %, passant de 171 à 176, mais le nombre de morts diminue de 49 à 45 (- 8 %).

Graphique 11.4

Ensemble des accidents ferroviaires et aux passages à niveau



*accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents de passage à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une « conséquence grave », les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

** voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national, décédés le jour ou le lendemain de l'accident.

*** personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours.

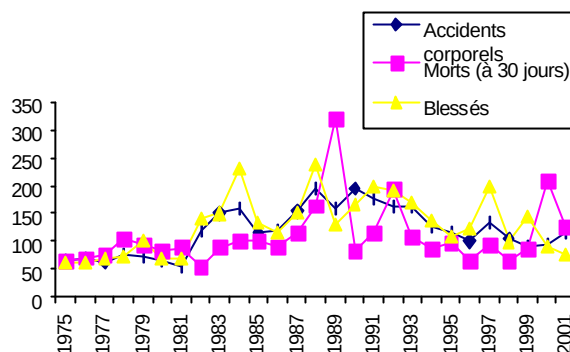
Source SNCF

... et progression des accidents aériens

En 2001, l'aviation commerciale a enregistré 4 accidents corporels qui ont donné lieu à 20 décès. L'aviation générale a connu 104 accidents corporels, soit 28 % de plus qu'en 2000, entraînant une augmentation de 20 % du nombre de décès à trente jours (102 en 2001).

Graphique 11.5

Ensemble des accidents aériens



Source DGAC

Des taux de mortalité très différents selon les modes

Le nombre de décès par milliard de voyageurs kilomètres a été, en 2001, de 0,15 pour le transport ferroviaire (hors accidents de passage à niveau), de 0,16 pour l'aviation commerciale et de 6,87 pour les voitures particulières. En tendance, cet indicateur s'est amélioré régulièrement pour la route alors que, pour les autres modes, les évolutions sont plus erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

Les accidents de poids lourds en 2000

En 2000, sur les 121 223 accidents corporels intervenus sur une route française causant la mort de 7 643 personnes, 6291 accidents impliquaient au moins un poids lourd, entraînant la disparition de 998 usagers de la route, soit un taux de gravité de 15,9 tués pour 100 accidents, 2,5 fois plus élevé que celui observé pour l'ensemble des accidents.

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,5% en milieu urbain à 19,8% en rase campagne et de 7,7 sur les autoroutes non concédées à 28,5% sur les routes nationales de rase campagne. Il reste cependant toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, quel que soit le lieu.

Les poids lourds (plus de 3,5 tonnes), qui représentent 2% du parc des 4 roues et effectuent 6,9% des kilomètres parcourus, sont impliqués dans 5,2% des accidents corporels, avec 13,1% des tués et 4,8% des blessés.

Dans 46,5% des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, le principal antagoniste est une voiture de tourisme et, dans 10% des cas, un deux-roues à moteur. A noter que, dans près de 12% des cas, il s'agit d'accidents de poids lourds isolés sans aucun antagoniste.

C'est sur les routes départementales et nationales que se produisent le plus grand nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd, puis sur les voies communales et les autoroutes. Si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, en 2000, on constate qu'il y a proportionnellement trois fois plus d'accidents avec poids lourd sur les autoroutes (alors que les poids lourds ne représentent que 20 % du trafic autoroutier), près de deux fois plus sur les routes nationales, deux fois moins sur les voies communales et une répartition quasi équivalente sur les routes départementales.

Alors que la période de pointe pour l'ensemble des accidents corporels se situe entre 15 heures et 21 heures, les accidents impliquant au moins un poids lourd se répartissent, plus largement, entre 6 heures et 18 heures. Dans les accidents avec poids lourds, la répartition du nombre de tués est de 63% le jour et 37% la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 53% et 47%. La part des accidents corporels impliquant des poids lourds dans les accidents mortels et les tués est plus forte du lundi au vendredi que celle constatée pour l'ensemble des accidents, et donc beaucoup plus faible les samedis, dimanches et jours de fête, phénomène lié aux restrictions de circulation qui sont imposées aux poids lourds ces jours-là.

Le nombre de poids lourds impliqués dans les accidents de la route a été divisé par 3,2 entre 1970 et 2000 alors que le nombre total de véhicules impliqués n'a été divisé que par 1,9. Les nombres de tués et de blessés dans les poids lourds ont diminué respectivement de 49% et 56% mais le nombre de tués pour 100 victimes d'accidents impliquant un poids lourd, s'est accru de 0,91 point en 2000, à 6,76, en nette augmentation par rapport au chiffre des années antérieures : il se situe très près du taux record de 1990 (6,86).

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu entre 1999 et 2000 sauf sur les routes départementales à grande circulation (+4 à +5 km/h), quelle que soit la taille des véhicules (mesurée en nombre d'essieux).

Données 2000 d'accidentologie des poids lourds - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Les émissions de gaz et particules dans l'atmosphère

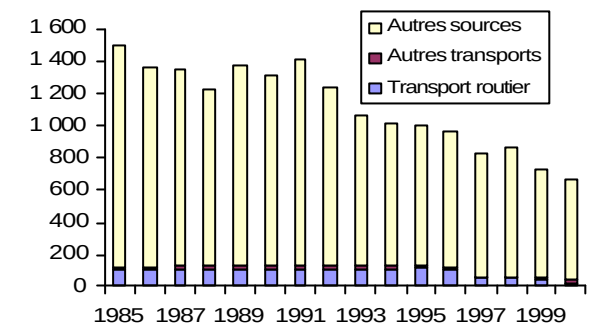
Les émissions des principaux produits polluants atmosphériques tendent à diminuer ou à stagner depuis quinze ans. Dans l'industrie, des investissements importants ont été réalisés pour modifier les procédés techniques afin de les rendre moins polluants, en raison principalement du développement d'une réglementation de plus en plus stricte dans ce domaine, tant au niveau national qu'europpéen. Ce phénomène a été accentué par les mutations structurelles de l'appareil industriel. Une évolution similaire a eu lieu dans le domaine de l'énergie où l'accroissement de la part du nucléaire a fortement réduit les émissions issues des combustibles fossiles. De même, l'utilisation d'énergie de ce type dans les activités résidentielles et tertiaires a fortement diminué au profit de l'électricité. Dans les transports, la modification des carburants et les progrès des techniques automobiles ont permis une diminution régulière des émissions polluantes malgré le développement de la circulation automobile. Les émissions de dioxyde de carbone, qui, seules, progressaient depuis 1990, stagnent en 2000. Dans le contexte de 2000 de stabilisation de la circulation automobile, l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules (+ 7,8 % pour les voitures particulières en 2000) modèrent en effet leur importance.

Les évolutions différentes selon la nature des émissions

La plupart des données sur les émissions proviennent du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA), qui constitue la source la plus régulière et la plus détaillée dans ce domaine. Des données sont disponibles depuis 1960 pour certains polluants.

Les émissions de dioxyde de soufre (SO₂), qui sont associées à l'utilisation de combustibles fossiles contenant du soufre, sont le plus souvent dues à la pollution d'origine industrielle. Après avoir reculé de 59 % de 1980 à 1990, leur niveau a diminué de 51 % de 1990 à 2000. Le niveau des émissions de SO₂ émanant du transport a reculé de 77 % entre 1990 et 2000, soit nettement plus que pour les autres sources (- 47 %). Cette diminution est particulièrement vive depuis 1997 du fait de la réduction de la teneur du gazole en soufre au 1^{er} octobre 1996 (de 0,2 % à 0,05%). Ainsi, la part du transport dans le total des émissions est passée de 12 % en 1996 à 6 % en 2000, la part du transport routier régressant de 10 % en 1998 à 3 % en 2000.

GRAPHIQUE 11.6
Émissions de SO₂ par source
(en milliers de tonnes)



Autres sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, agriculture et sylviculture, résidentiel et tertiaire.

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)

Les particules ou poussières⁽¹⁾ sont émises le plus souvent par l'industrie, l'agriculture ou les transports et plus spécifiquement les transports routiers avec les véhicules Diesel. En 2000, les transports émettent 25 % des PM_{1,0}, 26,6 % des PM_{2,5}, 21 % des PM₁₀ et 16,2 % des TPS. Après avoir augmenté de 1990 à 1995 (de 17,6 % pour les PM_{1,0}, de 15,3 % pour les PM_{2,5}, de 13,7 % pour les PM₁₀ et de 11,4 % pour les TPS), les émissions de particules dues aux transports ont régressé entre 1995 et 2000 (de 20 % pour les PM_{1,0}, de 13 % pour les PM_{2,5} et de 8,6 % pour les PM₁₀ et sont restées stables pour les TPS).

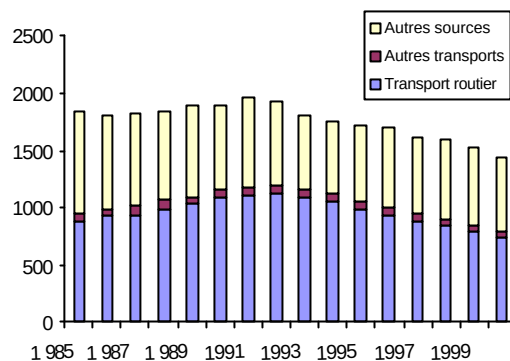
Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) sont d'abord associées à la pollution automobile. Elles sont de plus responsables, comme celles de dioxyde de soufre, d'une grande partie de la pollution acide, au travers des réactions chimiques qu'elles génèrent, et ont un large rayon d'action (jusqu'à 1 000 km de la source). En outre, les NO_x contribuent à la formation d'ozone (O₃) troposphérique, et donc à l'accroissement de l'effet de serre. Bien que, en raison de l'importance de la circulation routière, le transport représente toujours plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote, son poids relatif a tendance à décliner du fait de la généralisation progressive des pots catalytiques. Le niveau d'émissions d'oxydes d'azote par l'ensemble des transports a diminué de 32 % entre 1990 et 2000 soit de 33 % pour le transport routier et de 8 % pour les autres modes de transports pour la même période. Les transports produisaient, en 2000, 56 % du total des émissions et la route, à elle seule, 51 %.

(1) Les poussières totales en suspension (TPS) comprennent toutes les particules dont les particules fines de diamètre aérodynamique équivalent inférieur à : 10 µm (PM₁₀), 2,5 µm (PM_{2,5}), 1,0 µm (PM_{1,0}), considérées comme les plus dangereuses pour la santé.

µm = micromètres, c'est-à-dire millièmes de mètres.

Avertissement : les valeurs de la série Coralie sont régulièrement révisées et complétées afin de tenir compte de l'amélioration permanente des connaissances, des méthodes d'estimation et des règles de restitution.

GRAPHIQUE 11.7
Émissions de NO_x par source
(en milliers de tonnes)

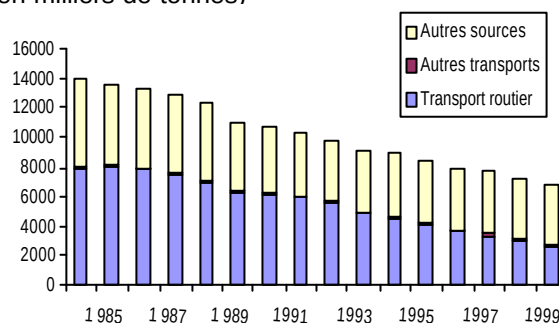


Autres sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, agriculture et sylviculture, résidentiel et tertiaire.

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)

Le monoxyde de carbone (CO), comme les oxydes d'azote (NO_x), est principalement émis (pour en rester aux sources anthropiques) par la circulation routière. Si le transport représente toujours une part importante du total, celle-ci diminue depuis 1990 : elle passe de 58 % en 1990 à 41 % en 2000 du fait de la diésélisation du parc automobile et de l'introduction des catalyseurs à trois voies et malgré l'augmentation de la circulation et du parc automobiles pendant cette période.

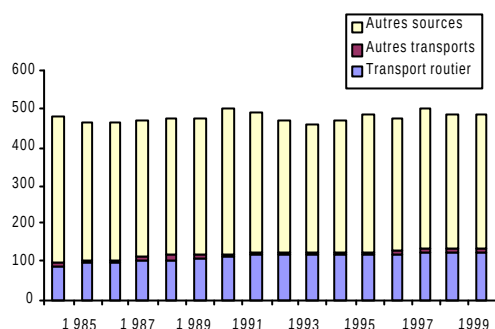
GRAPHIQUE 11.8
Émissions de CO par source
(en milliers de tonnes)



Autres sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, agriculture et sylviculture, résidentiel et tertiaire.

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)

GRAPHIQUE 11.9
Émissions de CO₂ par source
(en millions de tonnes)



Autres sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, agriculture et sylviculture, résidentiel et tertiaire.
Total : émissions brutes

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)

Bien que ne constituant pas à proprement parler un polluant, le dioxyde de carbone ou gaz carbonique CO₂ est l'un des principaux gaz à effet de serre qui contribuent au réchauffement planétaire et à la modification des climats (cf. encadré). S'il est issu naturellement des processus biologiques, c'est plutôt à la consommation de combustibles fossiles liée aux activités économiques humaines que l'on s'intéresse ici. La production de CO₂ d'origine anthropique tend à diminuer légèrement depuis 1980 en raison de l'évolution industrielle et énergétique déjà évoquée, en particulier avec le développement de la production d'électricité nucléaire. La part du transport dans le total des émissions de CO₂ s'est stabilisée depuis 1993, autour de 26 % à 28 % pour 2000. Sur la période 1990-2000, le niveau de ces émissions issues des transports a progressé de 15 %.

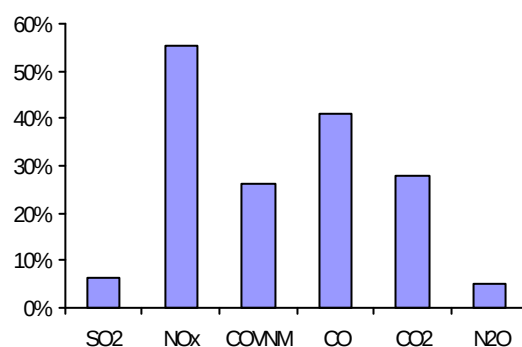
Les émissions atmosphériques des transports

Le graphique 11.10 donne un aperçu du rôle joué aujourd'hui par le transport dans les divers types d'émissions. Sa part est prépondérante pour les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'oxydes d'azote (NO_x), et relativement importante pour le gaz carbonique (CO₂) et les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) qui sont des hydrocarbures divers, produits également lors de l'utilisation des solvants.

En 2000, les véhicules routiers ont été à l'origine de 61 % à 99 % de la pollution atmosphérique due aux transports (voir le détail selon le type d'émissions en annexe). Les voitures particulières ont été responsables de 48 % (dioxyde de soufre) à 80 % (monoxyde de carbone) des émissions sur route (graphique 11.11). Les poids lourds ont représenté une part importante des émissions d'oxydes d'azote (33 %), de gaz carbonique (27 %) et de dioxyde de soufre (34 %).

En 2000, par type de carburant, on constate que la part de l'essence est très élevée pour le monoxyde de carbone (91 %) et les composés organiques volatils non méthaniques (86 %), tandis que le gazole domine pour le gaz carbonique (65 %), le dioxyde de soufre (82 %) et les oxydes d'azotes (61 %) (Graphique 11.12).

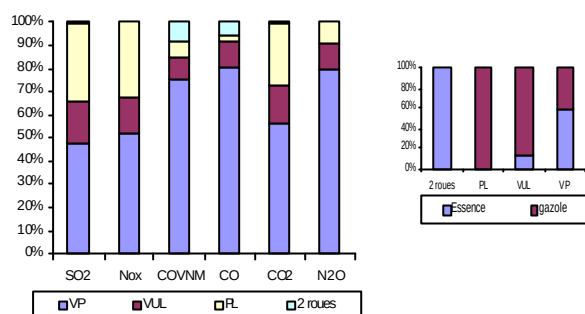
GRAPHIQUE 11.10
Émissions de polluants par le transport en 2000
(en %)



Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)

GRAPHIQUE 11.11

Émissions de la route par type de véhicule et consommation de carburant par type de véhicule et par type de carburant en 2000 (en %)

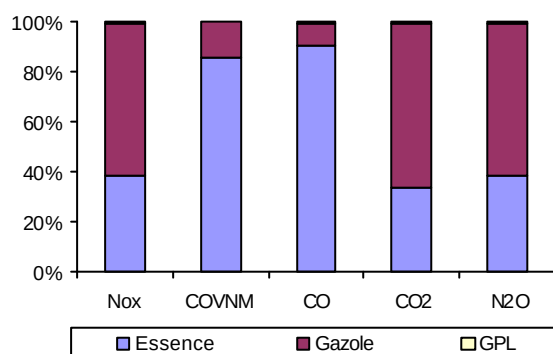


Hors évaporation essence

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)
(DAEI/SES pour la consommation de carburant)

GRAPHIQUE 11.12

Émissions de la route par carburant (2000)
(en %)



Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2002)

L'effet de serre

Le climat de la Terre est déterminé par le bilan des échanges radiatifs entre le Soleil, l'atmosphère et l'espace. Une partie du rayonnement émis par le Soleil traverse l'atmosphère et chauffe le sol terrestre qui le réémet dans l'atmosphère sous forme d'énergie rayonnante, ou par convection ou par évaporation de l'eau. L'atmosphère absorbe cette énergie, se réchauffe et rayonne à son tour vers la Terre et vers l'espace, et ainsi de suite. Un équilibre s'établit ou non entre l'émission d'énergie par la Terre, l'atmosphère et les apports solaires.

Cet effet est un phénomène naturel dû à la présence dans l'atmosphère de vapeur d'eau et de traces de certains gaz – le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O) et l'ozone troposphérique (O₃) – qui ont la propriété de capturer et de retenir ce rayonnement en provenance du sol (en l'absence de cet effet, la température de la Terre serait inférieure de 33° en moyenne). Il tire son nom de la serre du jardinier, les gaz à effet de serre tenant le rôle de la vitre.

Aujourd'hui, la croissance des émissions d'origine humaine de ces gaz à durée de vie longue (jusqu'à un siècle) entretient un processus cumulatif qui se traduit par l'accroissement de l'effet de serre, évolution renforcée depuis plus d'un demi-siècle par les émissions de chlorofluorocarbones (CFC) et leurs substituts (HFC, HCFC, PFC, SF₆, etc.), ainsi que par les émissions de gaz à effet indirect tels que le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatils (COV) et les oxydes d'azote (NO_x), gaz pour lesquels les transports constituent d'ailleurs une source d'émission de plus en plus importante sur le plan mondial.

Par contre, si la menace est confirmée sur le plan scientifique, ses conséquences restent imprécises tant dans leur ampleur que dans leur localisation (réchauffement du climat, perturbation du régime des pluies, accélération des processus de désertification, déplacement des zones de culture et de forêts, élévation du niveau des mers, etc.).

Les polluants locaux : origine et effets sur la santé et l'environnement

Les concentrations de sept principaux polluants locaux (hors gaz à effet de serre) sont mesurées en permanence par les organismes de surveillance de la qualité de l'air. Ce sont les indicateurs de la pollution atmosphérique.

1. Le dioxyde de soufre (SO_2)

Origine : Ce gaz résulte essentiellement de la combustion de matières fossiles contenant du soufre (charbon, fioul, gazole, ...) et de procédés industriels. En France, compte tenu du développement de l'énergie électronucléaire, de la régression du fioul lourd et du charbon, d'une bonne maîtrise des consommations énergétiques et de la réduction de la teneur en soufre des combustibles et carburants, les concentrations ambiantes en SO_2 ont diminué en moyenne de plus de 50% depuis 15 ans.

Effets sur la santé : C'est un gaz irritant qui agit en synergie avec d'autres substances notamment les particules en suspension. Il est associé à une altération de la fonction pulmonaire chez l'enfant et à une exacerbation des symptômes respiratoires aigus chez l'adulte (toux, gêne respiratoire). Les personnes asthmatiques y sont particulièrement sensibles.

Effets sur l'environnement : En présence d'humidité, il forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions.

2. Les particules en suspension (PS)

Origine : Les particules en suspension proviennent surtout de la sidérurgie, des cimenteries, de l'incinération de déchets, de la manutention de produits pondéraux, minerais et matériaux et de la circulation automobile. Leur taille est très variable, de quelques microns à quelques dixièmes de millimètre. On distingue les particules « fines » provenant par exemple des fumées des moteurs et les « grosses » particules provenant des chaussées ou présentes dans certains effluents industriels.

Effets sur la santé : Les plus grosses particules sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines, à des concentrations relativement basses, peuvent, surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes : c'est le cas de celles qui véhiculent certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Des recherches sont actuellement développées en Europe, au Japon, aux Etats-Unis pour évaluer l'impact des émissions des véhicules diesel.

Effets sur l'environnement : Les effets de salissure sont les plus évidents.

3. Les oxydes d'azote (NO_x)

Origine : Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO_2) sont principalement émis par les véhicules (près de 60%) et les installations de combustion. Le pot catalytique permet, depuis 1993, une diminution des émissions des véhicules à essence. Néanmoins, l'effet reste encore peu perceptible compte tenu de l'âge moyen des véhicules et de l'augmentation forte du parc et du trafic automobile.

Effets sur la santé : Le NO est un gaz irritant qui pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il peut, dès $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, entraîner une altération de la fonction respiratoire, une hyper-réactivité bronchique chez l'asthmatique et un accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant.

Effets sur l'environnement : Les NO_x interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Ils contribuent également au phénomène des pluies acides ainsi qu'à l'eutrophisation des cours d'eau et des lacs.

4. Les composés organiques volatils (COV) dont le benzène

Origine : Ils sont multiples. Il s'agit d'hydrocarbures (émis par évaporation des bacs de stockage pétroliers ou lors du remplissage des réservoirs automobiles), de composés organiques (provenant des procédés industriels, de la combustion incomplète des combustibles et carburants, des aires cultivées ou du milieu naturel), de solvants (émis lors de l'application de peintures et d'encres, lors du nettoyage des surfaces métalliques et des vêtements).

Effets sur la santé : Les effets sont très divers selon les polluants : ils vont de la simple gêne olfactive à une irritation (aldéhydes), voire une diminution de la capacité respiratoire, jusqu'à des effets mutagènes et cancérigènes (le benzène est classé comme cancérigène).

Effets sur l'environnement : Ils jouent un rôle majeur dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère.

5. L'ozone (O₃)

Origine : Contrairement aux précédents polluants dits primaires, l'ozone, polluant secondaire, résulte généralement de la transformation photochimique de certains polluants primaires dans l'atmosphère (en particulier, NO et COV) sous l'effet des rayonnements ultra-violet. La pollution par l'ozone augmente régulièrement depuis le début du siècle et les pointes sont de plus en plus fréquentes en été, notamment en zones urbaine et périurbaine.

Effets sur la santé : L'ozone pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque de la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques ainsi que des irritations oculaires. Les effets sont amplifiés par l'exercice physique.

Végétation et matériaux : L'ozone a un effet néfaste sur la végétation (tabac, blé) et sur les matériaux (caoutchouc).

6. Le monoxyde de carbone (CO)

Origine : Il provient de la combustion incomplète des combustibles et carburants. Des taux importants de CO peuvent être rencontrés quand un moteur tourne au ralenti dans un espace clos (garage) ou en cas d'embouteillage dans des espaces couverts (tunnel), ainsi qu'en cas de mauvais fonctionnement d'un appareil de chauffage domestique.

Effets sur la santé : Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur, des vaisseaux sanguins. Le système nerveux central et les organes sensoriels sont les premiers affectés (céphalées, asthénies, vertiges, troubles sensoriels). Il peut engendrer l'apparition de troubles cardiovasculaires. Chaque année, le mauvais fonctionnement des chauffages individuels et des chauffe-eau entraîne plusieurs cas de décès.

7. Le plomb (Pb)

Origine : Le plomb tétraéthyle a été pendant longtemps incorporé de façon systématique à l'essence du fait de ses propriétés antidétonantes. Aussi l'automobile a-t-elle été la source du rejet de quantités importantes de dérivés du plomb dans l'air. L'utilisation croissante de l'essence sans plomb a permis, en quelques années, de réduire les concentrations de plomb dans l'air largement en deçà des seuils de nuisance. Le plomb est également émis par quelques procédés industriels.

Effets sur la santé : C'est un toxique neurologique, hématologique et rénal qui peut entraîner chez les enfants des troubles du développement cérébral avec perturbations psychologiques et des difficultés d'apprentissage scolaire. Cependant, les concentrations actuelles dans l'air ne constituent pas un risque pour la santé.

Source : Ministère de l'écologie et du développement durable 2002

La mesure de la pollution atmosphérique

La qualité de l'air

Les émissions de produits polluants ne donnent que des indications physiques sur les origines du processus de pollution atmosphérique. Pour mesurer les effets réels sur l'environnement, il faut disposer d'observations sur les atteintes et dommages causés. Or, ces dernières sont extrêmement variables dans le temps et dans l'espace. De plus, leur mesure est fortement conditionnée par le nombre et l'emplacement des stations de mesure, la pertinence des méthodes utilisées, les conditions météorologiques, la complexité des interactions chimiques entre les molécules, etc.

En France, un nombre croissant de villes sont équipées, depuis parfois de nombreuses années, de réseaux de capteurs qui, à défaut de produire des évaluations complètes des dommages, permettent néanmoins de constituer des batteries d'indicateurs sur la concentration des produits et, partant, sur leur degré de diffusion dans l'air.

Dans l'agglomération parisienne, le nombre de jours pendant lesquels la qualité de l'air a été bonne ou très bonne (selon l'indice Atmo : voir encadré) a diminué en 2001 avec 302 jours; il avait progressé ces trois dernières années, passant de 278 jours en 1998 à 313 jours en 2000. Les résultats de quarante-neuf agglomérations de plus de 100 000 habitants, présentés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), donnent une moyenne de 292 jours où la qualité de l'air a été bonne ou très bonne, en 2001, de 70 jours où elle a été moyenne ou médiocre et 3 jours où elle a été mauvaise à très mauvaise (voir encadré).

L'examen de la saisonnalité de ces indices montre par ailleurs qu'ils sont soumis à de fortes variations. La moyenne mensuelle calculée sur les quatre dernières années pour l'agglomération parisienne met clairement en évidence la saisonnalité du phénomène de pollution atmosphérique. Au printemps et à l'été, où la montée de l'air chaud diffuse les polluants, la proportion moyenne de journées où la qualité de l'air atteint le seuil "très bon à bon" n'est que de 53 %, tandis qu'en hiver ce chiffre atteint 97 %.

Sur longue période, il semble plus intéressant de suivre l'évolution des niveaux d'oxydes d'azote qui contribuent à la qualité de l'air : ils proviennent plus directement de la pollution liée aux transports. Depuis 1992, dans l'agglomération parisienne, le niveau moyen annuel de monoxyde d'azote dans l'air a diminué de 40% et celui de dioxyde d'azote est resté

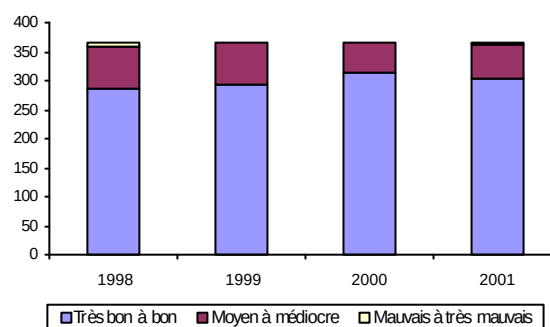
relativement stable. Le niveau moyen annuel des oxydes d'azote a diminué, lui, d'un peu moins de 21%.

Depuis 1991, mesurée sur un échantillon constant de stations, en France, on constate une diminution de la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote : en 1991, la moitié des sites enregistrent une moyenne annuelle supérieure à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽¹⁾ ; en 2000, les stations dans cette situation ne représentent qu'un site sur quatre.

Mesurées depuis 1988, les concentrations moyennes annuelles de dioxyde de soufre ont, elles aussi, diminué : à cette date, 25% des stations enregistrent une moyenne annuelle de SO_2 inférieure à 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽²⁾ alors qu'en 2000, 75% de ces stations sont en dessous de 13 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Entre 1999 et 2000, les concentrations moyennes de PM_{10} sur 55 agglomérations, pondérées en fonction de la population, ont diminué de 3,8%, passant de 22,26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 1999 à 21,41 en 2000.

GRAPHIQUE 11.13

Évolution des indices Atmo de qualité de l'air
(Agglomération parisienne - nombre de jours par an)

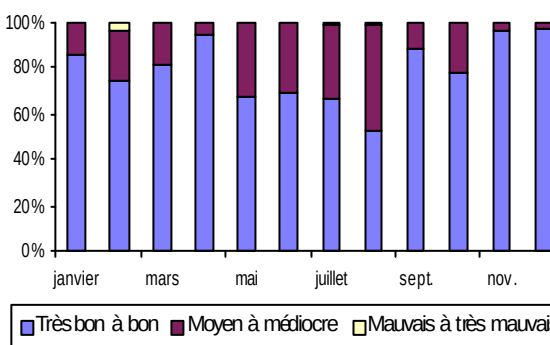


Source : AIRPARIF

GRAPHIQUE 11.14

Fréquence des indices Atmo de qualité de l'air sur quatre années (1998-2001)

(Agglomération parisienne - nombre de jours par an)



Source : AIRPARIF

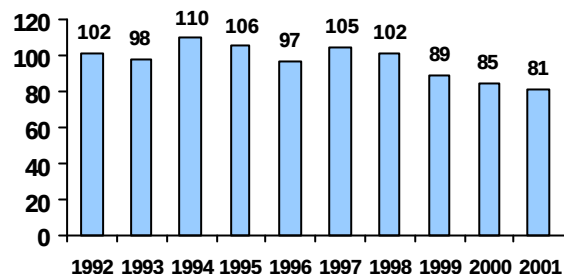
(1) 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$: valeur limite fixée par la directive européenne d'avril 1999 pour la protection de la santé humaine.

(2) 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$: valeur limite fixée par la directive européenne d'avril 1999 pour la protection des écosystèmes.

GRAPHIQUE 11.15

Evolution du niveau d'oxydes d'azote : NO et NO₂ (1992-2001)

(échantillon constant de stations urbaines et périurbaines dans l'agglomération parisienne) (en µg/m³)

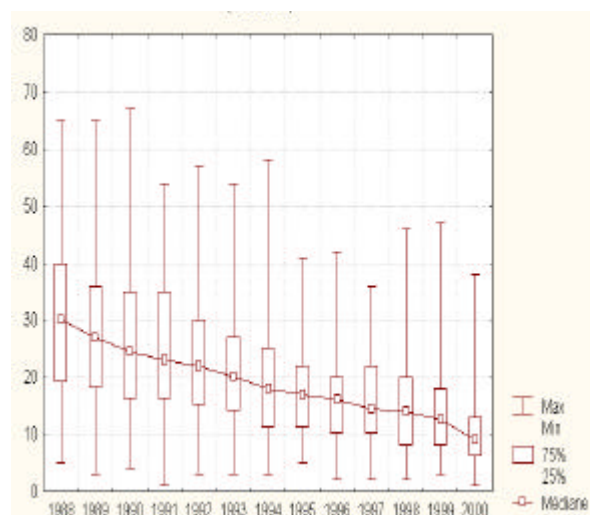


Source : AIRPARIF

GRAPHIQUE 11.16

Evolution de la concentration moyenne annuelle de NO₂ (1991-2000)

(évolution des distributions des moyennes annuelles de NO₂ sur 89 stations du territoire, en µg/m³)

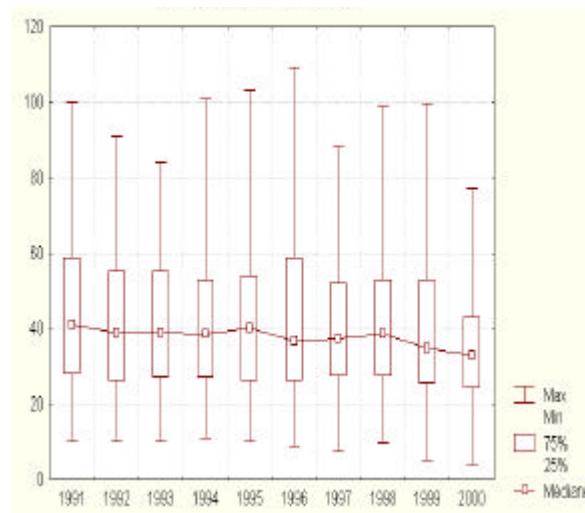


Source : ADEME - BDQA - réseau ATMO

GRAPHIQUE 11.17

Evolution de la concentration moyenne annuelle de SO₂ (1988-2000)

(évolution des distributions des moyennes annuelles de SO₂ sur 150 stations du territoire, en µg/m³)



Source : ADEME - BDQA - réseau ATMO

L' indice ATMO.

L'indice Atmo est un indicateur journalier de la qualité de l'air. Il est calculé à partir de la concentration dans l'air ambiant de quatre polluants mesurée en continu par des appareils automatiques : le dioxyde d'azote (NO₂) dégagé essentiellement par la circulation automobile, le dioxyde de soufre (SO₂) dégagé principalement par les industries, les poussières (PM₁₀) d'origine industrielle, automobile, anthropique, l'ozone (O₃) d'origine photochimique. Pour chaque polluant, on calcule la moyenne des concentrations maximales de toutes les stations. Ces valeurs moyennes sont classées sur une échelle, spécifique à chaque polluant, comportant dix paliers, dont les niveaux sont fixés par les réglementations françaises et européennes. Ce classement permet de déterminer, pour chaque polluant, un indice - appelé sous-indice - allant de 1 à 10. C'est le plus élevé de ces quatre sous-indices qui est, pour l'agglomération considérée, l'indice Atmo de la journée.

Jusqu'en 1997, l'indice Atmo ne comprenait que le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et l'ozone.

En 2000, le mode de calcul de l'indice Atmo a changé ; les séries 1998 et 1999 ont été rééchantillonnées pour l'agglomération parisienne mais non pour les autres agglomérations françaises.

Source : ADEME

Le bruit

La perception au bruit

Le bruit apparaît comme la première nuisance environnementale perçue par les Français dans leur vie quotidienne. 15% des ménages, interrogés par l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie, le citent comme le problème qui les préoccupe le plus (contre 14% pour le manque de sécurité). Il est perçu comme une gêne par 42 % des ménages français, 25 % en milieu rural et 63 % à Paris (tableau 11.1). Dans toutes les zones, plus de la moitié des ménages déclarant être gênés par le bruit mentionnent les bruits dus au transport parmi les nuisances sonores qu'ils subissent.

En 2001, la mission bruit du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a reçu 1209 plaintes contre le bruit, soit 6% de plus qu'en 2000. Plus de la moitié de ces plaintes (54,6%) concerne les transports et 29% plus spécifiquement les transports aériens.

GRAPHIQUE 11.1
Perception des nuisances du cadre de vie

Ménages à qui il arrive d'être gênés par le bruit ("souvent" ou "de temps en temps")

	Milliers de ménages concernés en 2001	1998	1999	2000	2001
Rural	6 086	22	25	21	25
- dont bruit dû aux transports		12	13	12	14
Petites villes	3 969	39	36	34	38
- dont bruit dû aux transports		23	20	17	19
Villes moyennes	3 114	44	40	43	45
- dont bruit dû aux transports		24	22	26	24
Grandes villes	7 102	47	45	47	50
- dont bruit dû aux transports		27	25	25	26
Agglomération parisienne	3 154	53	51	50	54
- dont bruit dû aux transports		30	27	28	30
Paris	1 097	59	52	58	63
- dont bruit dû aux transports		32	24	27	28
Ensemble	24 522	41	39	39	42
- dont bruit dû aux transports		23	21	21	22

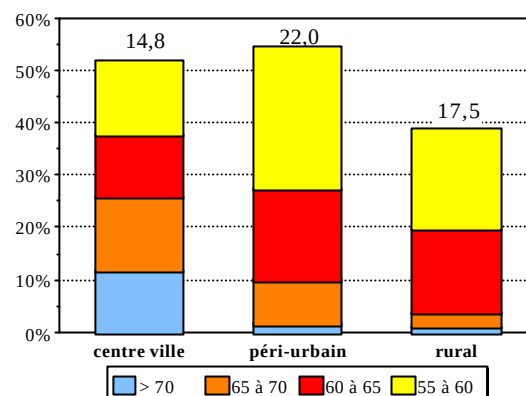
Source : Insee, enquête permanente sur les conditions de vie des ménages

Exposition au bruit

Les études les plus significatives portent sur la mesure de l'exposition des populations au bruit des transports terrestres. Selon les estimations réalisées à partir de l'enquête de l'INRETS de 1986, 12,3 % de la population française est exposée dans la journée à un niveau de bruit égal ou supérieur à 65 dB(A), qui est considéré comme le seuil de gêne ou de fatigue (cf. encadré sur les unités de mesure du bruit). On observe que plus d'un quart de la population des centres-villes se trouve au-dessus de ce seuil, alors que la part correspondante en zone rurale tombe à 3,5 %.

GRAPHIQUE 11.18

Exposition aux bruits des transports terrestres par classe de dB (en % de la population de chaque zone et population concernée en millions)



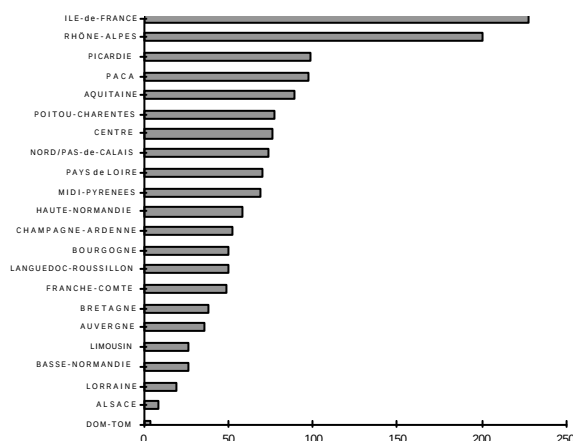
Unités : Leq (8h - 20h.)

Source : INRETS - année 1986

Les "points noirs"

Dans le cadre des mesures de lutte contre le bruit (programme de 1984), des efforts ont été réalisés afin de limiter le nombre de "points noirs", dans la perspective de leur élimination progressive. Les points noirs correspondent à des sites proches du réseau routier national et du réseau ferroviaire, où les logements sont exposés à plus de 70 dB(A) en façade entre 8 heures et 20 heures. D'après le rapport Lamure (novembre 1998), ceux-ci sont inégalement répartis sur le territoire et principalement concentrés en Ile-de-France et en région Rhône-Alpes (graphique 11.19). En outre, le nombre de points noirs d'origine ferroviaire serait d'environ 300, ce qui porterait à environ 83 % les points noirs générés par la circulation routière.

GRAPHIQUE 11.19
Nombre de "points noirs" routiers



Source : Rapport Lamure - novembre 1998

DÉFINITION DES UNITÉS DE MESURE DU BRUIT

Le décibel dB : unité de mesure de la pression acoustique. L'échelle des dB est logarithmique.

Le décibel dBA ou dB(A) : unité de mesure du bruit faisant ressortir les fréquences moyennes et aiguës auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible. Le bruit des transports terrestres est légalement mesuré en dB(A)

Leq, niveau de bruit équivalent : niveau d'un bruit constant en dB(A) qui correspondrait à la même énergie acoustique, sur une période donnée, que celle du bruit fluctuant mesuré.

Niveaux de bruit : quelques repères

30 dB(A) : "silence" nocturne à la campagne,
 40 dB(A) : rue calme la nuit,
 45 dB(A) : rue calme le jour,
 65 dB(A) : conversation entre deux personnes, entendue à un mètre de distance,
 74 dB(A) : voiture légère en accélération à 7,5 mètres,
 80 dB(A) : poids lourd en accélération à 7,5 mètres,
 110 dB(A) : biréacteur au décollage à 300 mètres.

La gêne due au bruit n'est pas ressentie de la même manière par tous les individus. Aux facteurs physiques caractérisant le bruit perçu (niveau, fréquence, répétitivité, répartition dans la journée, etc.) s'ajoutent des facteurs subjectifs (état de santé, sensibilité, refus de l'activité produisant le bruit) et même des éléments peu mesurables, liés à la propagation dans l'espace en fonction de la météorologie, de la topographie et de circonstances particulières généralement instables. L'unité la plus répandue pour mesurer le niveau d'égale sensation perçue par l'oreille est le décibel. Le seuil d'audibilité est le son minimum que l'oreille humaine est capable de percevoir ; le seuil supérieur, ou seuil de douleur, est celui où la gêne due au bruit devient insupportable. Pour exprimer par des nombres l'ensemble des phénomènes compris entre ces deux seuils, on utilise une échelle logarithmique avec une unité de mesure, le décibel (dB) : chaque fois que le bruit double, sa mesure augmente de trois décibels. Le seuil d'audibilité est de 0 dB, celui de la douleur est de 120 dB. L'oreille humaine n'est pas également sensible dans les graves, les médiums et les aigus, contrairement aux appareils de mesure. Pour obtenir des chiffres qui reflètent fidèlement la sensation, on a recours à une courbe de pondération "A" (moyenne - average en anglais) et l'on obtient alors des décibels pondérés "A", notés dBA. Le dBA intègre donc une pondération sur la fréquence du son. La spécificité du bruit des avions, en particulier des avions à réaction aux fréquences élevées, conduit à utiliser une autre unité, le Perceived Noise Decibel : PNdB.

Population française exposée au bruit des transports terrestres (selon le Rapport Serrou de 1995)

Personnes exposées à plus de 65 dB(A) **7 000 000**

Logements soumis sur le réseau national (*) à plus de 70 dB(A) hors centre des agglomérations **250 000**

Logements soumis sur l'ensemble des réseaux à plus de 70 dB(A) y compris centres des agglomérations **981 000**

Nombre de groupements scolaires touchés **500 - 600**

(*) y compris réseau ferré SNCF

La dépense de protection de l'environnement

La Commission des comptes et de l'économie de l'environnement (CCEE), mise en place en décembre 1998, établit un rapport annuel qui a pour objet de présenter deux types de travaux : d'une part, les comptes eux-mêmes, qui s'inscrivent dans le cadre de la comptabilité nationale et qui aboutissent notamment au calcul de la dépense de protection de l'environnement (DPE), d'autre part, des éclairages complémentaires tels que les performances en matière d'économies d'énergie.

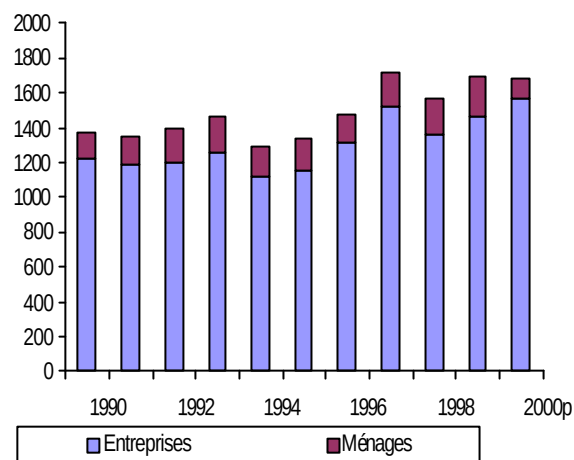
La DPE est calculée selon la méthodologie européenne SERIEE et donne une estimation du montant des dépenses engagées par les différents agents de la collectivité nationale pour lutter contre les différents types de pollutions et nuisances. En 2000, la DPE s'est élevée à 26 139 millions d'euros, soit 7% de plus qu'en 1999. Les entreprises sont les premières à financer la DPE (41% du financement total), viennent ensuite les administrations publiques (31%) et enfin les ménages (29%). Les dépenses de protection de l'air et de réduction du bruit ont représenté un peu moins de 9,4% de la DPE, soit une part proche de celle de 1999 (9,7%).

En 2000, les investissements en matière de protection de l'environnement représentent 26,6% de la dépense totale.

Les dépenses de protection de l'air ont diminué en 2000 de 1,3% par rapport à 1999. Cette diminution est imputable aux ménages dont les dépenses en cette matière ont baissé de 53% (de 230 millions d'euros en 1999, elles passent à 109 en 2000). Essentiellement liées, pour les ménages, aux transports (achat d'essence sans plomb, remplacement des pots catalytiques et partie antipollution des contrôles techniques automobiles), elles ne représentent toutefois que 7% de l'ensemble des dépenses de protection de l'air. Par contre, elles ont augmenté pour les entreprises, en passant de 1 465 millions d'euros à 1 565 en 2000, soit 6,7% de plus qu'en 1999.

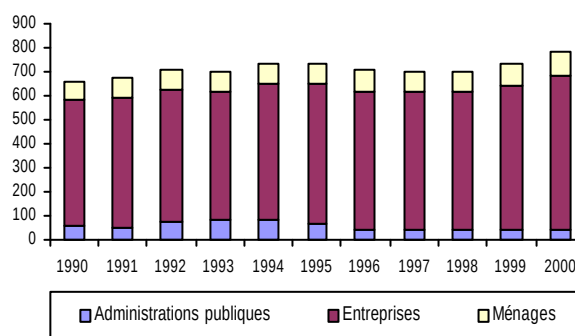
Les dépenses de protection contre le bruit ont augmenté de 6,8% en 2000, prolongeant ainsi la tendance amorcée en 1999, pour atteindre 780 millions d'euros. Elles comprennent principalement les dépenses liées à l'isolation phonique des logements neufs et anciens, puis celles concernant les véhicules automobiles (remplacement du silencieux des pots d'échappement) ainsi que les dépenses consacrées à réduire les nuisances sonores sur les voies routières et ferroviaires, nouvelles ou anciennes (murs antibruit, enrobés drainant).

GRAPHIQUE 11.20
Evolution de la dépense de protection de l'air
(en millions d'euros courants)



Source : rapport à la CCEE - janvier 2000

GRAPHIQUE 11.21
Evolution de la dépense de protection contre le bruit
(en millions d'euros courants)



Source : rapport à la CCEE - janvier 2000

Dossier 1

Prix, coûts, investissement et conjoncture dans le secteur du transport routier de marchandises

L'étude d'une dizaine d'années (1991-2001) d'évolutions du secteur du transport routier de marchandises (TRM) permet de dégager les principaux enseignements suivants :

- les prix dans le TRM suivent l'évolution des coûts des facteurs de production du TRM avec un décalage de quatre mois environ ; ils subissent dans une moindre mesure l'influence de la conjoncture économique ;
- les immatriculations de véhicules neufs pour le transport routier de marchandises suivent d'abord le besoin de renouvellement du parc ; dans une moindre mesure, la conjoncture industrielle a également un effet sur les immatriculations neuves ;
- la plupart des indicateurs d'opinion du secteur suivent la conjoncture industrielle.

L'objet du présent dossier est de faire le point sur une dizaine années (1991 - 2001) d'évolution du secteur du transport routier de marchandises (TRM) au travers des principaux indicateurs sectoriels pertinents. Les analyses permettent de dégager dans l'évolution des indicateurs la part de la croissance économique, de l'évolution des coûts des facteurs de production et de paramètres liés à la durée de vie des matériels. Après un bref rappel du contexte macroéconomique des années de la période étudiée, on examinera successivement :

- les liens entre divers indicateurs d'opinion dans le TRM et la conjoncture industrielle ;
- les conditions de la répercussion des évolutions des coûts sur celles des prix dans le TRM ;
- la double influence du renouvellement du parc et de la conjoncture industrielle sur l'achat de véhicules de transport routier de marchandises neufs.

Le contexte macroéconomique des années 1990

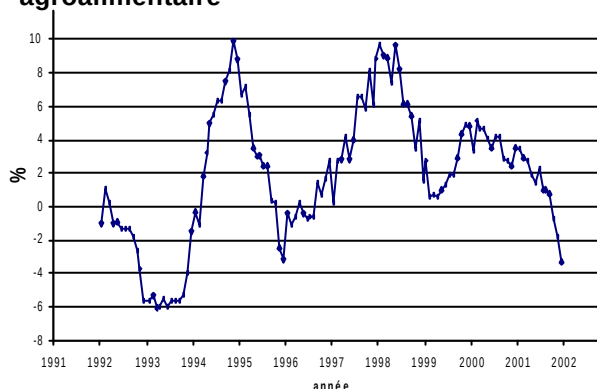
Le contexte macroéconomique des années 1990 est marqué par plusieurs faits majeurs :

- une succession de phases de croissance et de ralentissements économiques ;
- un choc sur le prix du pétrole en fin de période, autour des années 1999 et 2000 ;
- un choc sur le taux de salaire ouvrier horaire dans les transports en 2000.

Le graphique 1 ci-dessous retrace l'évolution de la croissance annuelle (mois par rapport au mois correspondant de l'année précédente) de l'indice de la

production industrielle hors énergie et industrie agroalimentaire. Il montre une forte récession en 1992-1993, suivie d'un haut de cycle en 1995-1996, un ralentissement en 1996, une période de croissance assez soutenue de 1997 à 2000 et un ralentissement à partir de 2001.

GRAPHIQUE 1
Evolution annuelle de l'indice de la production industrielle hors énergie et industrie agroalimentaire



Le graphique 2 ci-dessous retrace l'évolution de la croissance annuelle du prix du gazole. Après quelques fluctuations jusqu'à fin 1998, la période comprise entre la mi 1999 et l'automne 2000 est marquée par un choc important lié à la forte augmentation du prix du pétrole brut.

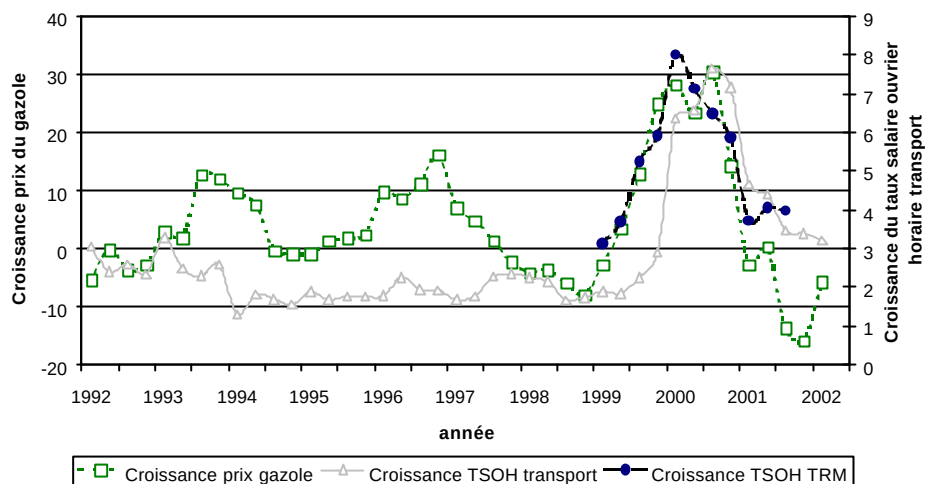
Le même graphique ci-dessous retrace l'évolution du taux de salaire ouvrier horaire dans les transports. Il montre un choc sur l'année 2000 et le début de l'année 2001, probablement dû à l'impact de la réduction du temps de travail. La relative pénurie de chauffeurs routiers liés à la fin du service militaire obligatoire peut également avoir contribué à ce choc

sur les salaires. L'impact de certaines mesures du contrat de progrès peut avoir joué également. Il se trouve que le calendrier de ce choc sur les salaires

a coïncidé assez largement avec celui sur le prix du pétrole.

GRAPHIQUE 2

Deux chocs quasi simultanés sur les principaux facteurs de production du TRM

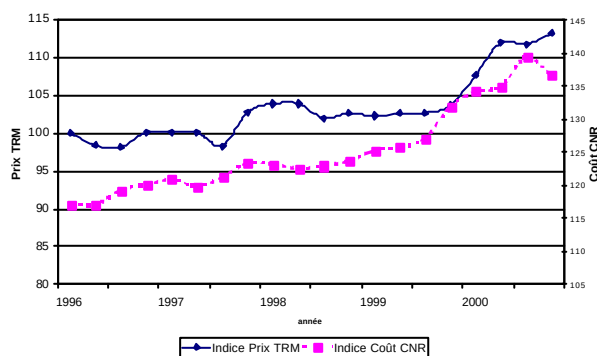


La formation des prix dans le TRM : l'influence des coûts et de la croissance de la production industrielle

Le graphique 3 ci-dessous rapproche l'évolution de l'indice SES des prix du TRM de l'indice de coût du TRM élaboré par le comité national routier sur la période 1996 à 2000. On constate que l'évolution des prix suit celle des coûts avec un certain décalage temporel.

GRAPHIQUE 3

Prix et coûts



Une analyse économétrique permet d'apprécier plus précisément l'importance du décalage temporel, et d'examiner le poids relatif de l'influence des coûts et de la croissance économique dans la formation des prix.

On constate ainsi que l'évolution des prix suit celle des coûts avec un décalage de l'ordre de quatre mois.

Croissance prix (trimestre T) =

-3,609 (-4)

+ 1,43 * moyenne de la croissance des coûts de T-1 et T-2 (10)

+ 0,40 * croissance de la production industrielle (T) (3)

(hors énergie et industrie agroalimentaire)

$R^2 = 0,88$ *

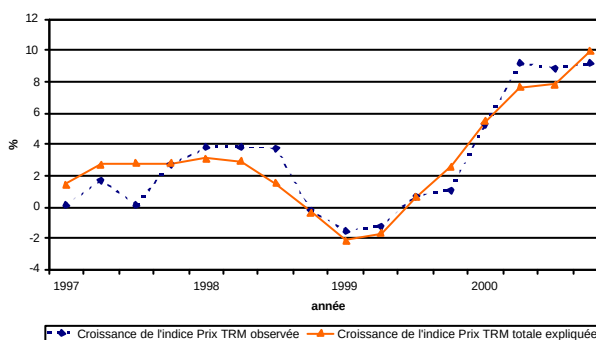
(période de 1997 à 2000 inclus)

* les nombres entre parenthèses sont les valeurs des tests de student, au seuil de 95%, associés à chacun des paramètres

Les croissances se rapportent à l'évolution de l'indice entre le trimestre T et le trimestre correspondant de l'année précédente (T-4). La période retenue comporte un nombre limité d'années du fait de la rupture de série concernant les prix du TRM en 1996.

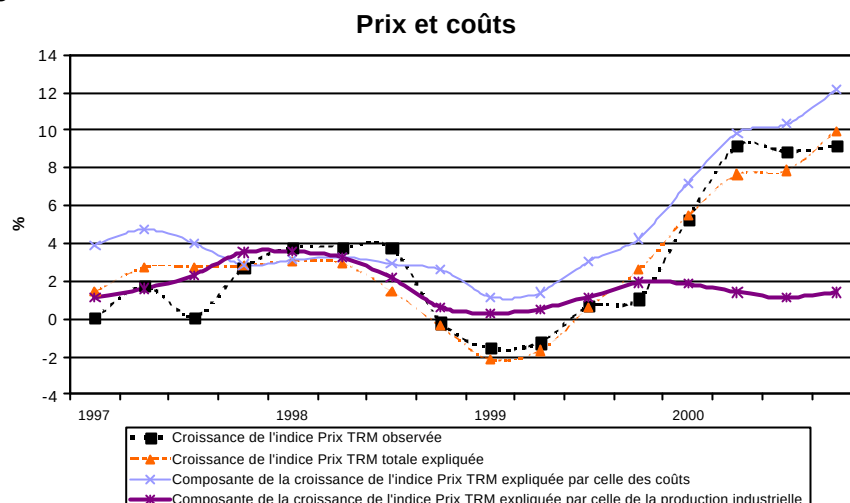
GRAPHIQUE 4

Croissance des prix et des coûts



Le graphique 4 ci-dessus montre la qualité du modèle de prévision de l'évolution des prix. Le graphique 5 suivant montre le poids des différentes composantes. En général, la composante "répercussion des coûts" est plus importante que l'influence de la croissance de la production industrielle, et donc des tensions sur l'utilisation du parc.

GRAPHIQUE 5



Le modèle économétrique dégagé ci-dessus est probablement pour l'essentiel calé sur les conditions de la répercussion sur les prix du double choc de 2000 sur le prix du pétrole et sur les salaires horaires. Pour des évolutions moins marquées des prix des facteurs de production, les conditions de la répercussion sont peut être différentes. Le décalage entre l'évolution des coûts et le moment où celles-ci peuvent être répercutées sur les prix explique pour une large part la crise qui a secoué le secteur du TRM à l'automne 2000.

Des gains de productivité relativement stables dans le temps

L'accroissement de la productivité dans le TRM peut s'appréhender en examinant la différence entre l'évolution des prix et celle des coûts. Lorsque l'on compare ces deux évolutions, les gains de productivité paraissent assez variables d'une année à l'autre.

Par contre, si l'on tient compte du décalage de quatre mois constaté entre l'évolution des coûts et celle des prix dans le transport routier de marchandises,

l'estimation des gains annuels de productivité est nettement moins fluctuante.

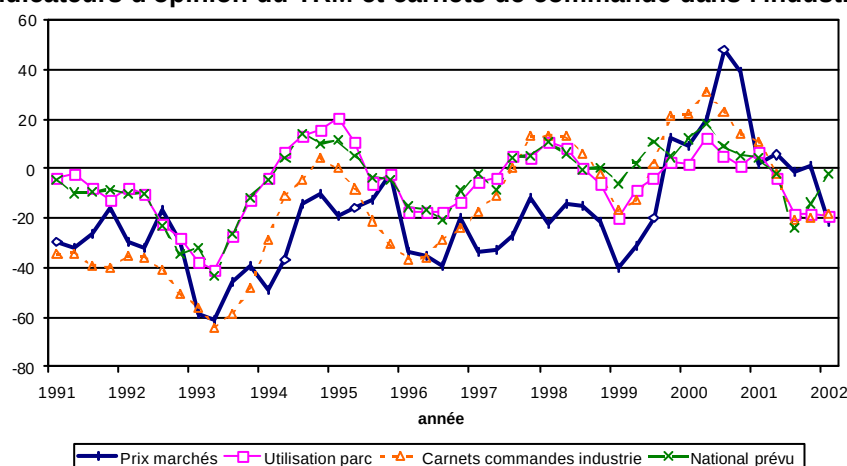
Ainsi sur l'ensemble de la période du troisième trimestre 1996 au quatrième trimestre 2000, les prix croissent de 13,2%. Les coûts retardés d'un trimestre et demi augmentent quant à eux de 17,8 %, ce qui permet d'estimer ces gains de productivité à 0,8% en moyenne annuelle sur la période. Si l'on exclut la période atypique du choc sur les coûts de 2000, on trouve un gain de productivité assez voisin de 1,2 % par an. Si l'on avait retenu les coûts non retardés, les fluctuations auraient été importantes, donnant l'illusion notamment d'un gain moyen de productivité avant 2000 de 2,2% par an, suivi d'une perte de productivité de 5,4% en l'an 2000.

Le prix des marchés de TRM suit avec un décalage d'un trimestre les indicateurs d'opinion sur l'utilisation du parc et le sentiment sur les tendances d'activité prévue

Le graphique 6 ci dessous retrace les évolutions :
 - d'un indicateur d'opinion sur l'utilisation du parc ;
 - d'un indicateur sur les tendances prévues de

GRAPHIQUE 6

Indicateurs d'opinion du TRM et carnets de commande dans l'industrie



l'activité ;
 - d'un indicateur sur les carnets de commande dans l'industrie ;
 - d'un indicateur sur les prix des marchés TRM.
 Les trois premiers indicateurs sont en phase. Les prix des marchés TRM suivent avec un retard d'un trimestre.

Une régression économétrique, sur une base trimestrielle, du prix des marchés TRM en fonction des carnets de commande dans l'industrie donne le résultat suivant.

Prix des marchés TRM =
 -7,59 (-3)
 + 0,72 * carnets de commande dans l'industrie décalés d'un trimestre (8)

$R^2 = 0,62$

Période 1991 T2 à 2002 T1

La qualité de la régression est moins bonne que précédemment, du fait de l'absence des évolutions de coûts parmi les variables explicatives.

Les immatriculations de poids lourds neufs : entre renouvellement du parc et croissance économique

La décision d'achat d'un véhicule neuf peut être influencée principalement par deux facteurs :

- le remplacement de la flotte ancienne devenue usée et obsolète ;

- la demande liée à la croissance économique.

Une régression économétrique, sur une base annuelle, permet d'estimer l'impact de chacun des deux facteurs.

Immatriculations neuves (Année N) =
 $1,02 * \text{Immatriculations neuves (Année N moins 12 ans)}^{(2,3)}$
 + $899 * \text{croissance de la production industrielle (Année N) (hors énergie et IAA)}^{(27)}$

$R^2 = 0,91$

Période 1992 à 2001 inclus

(Champ : Camions de plus de 5 tonnes de poids total autorisé en charge (PTAC) et tracteurs routiers)

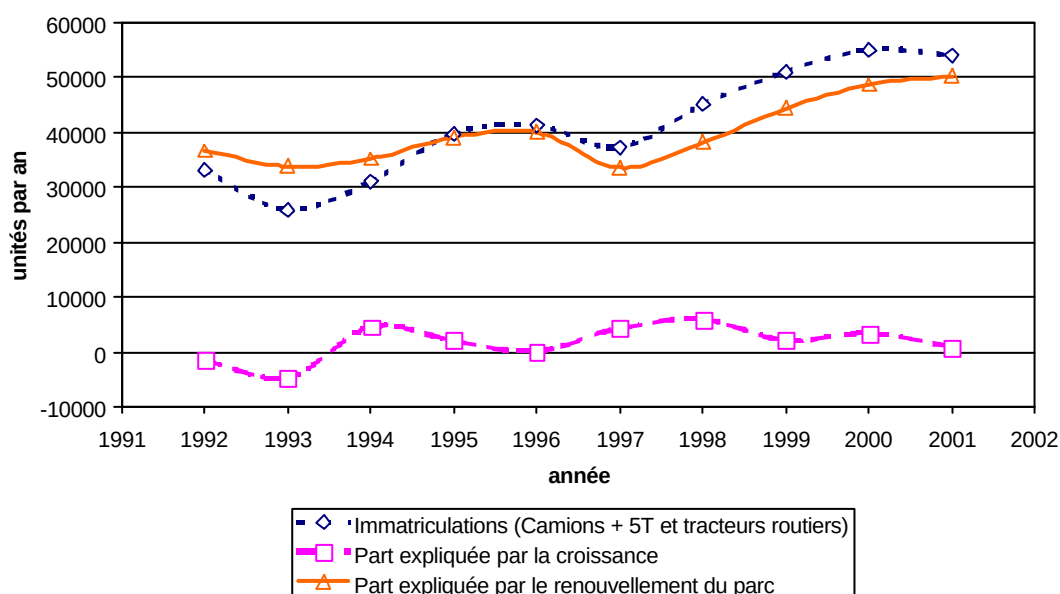
Le besoin de renouvellement du parc est estimé dans la relation ci-dessus par les immatriculations neuves décalées de 12 ans.

Le graphique ci-dessous illustre la part de l'influence du renouvellement et celle de la croissance économique. Il montre que le renouvellement l'emporte largement sur l'impact de la croissance.

Un modèle de parc permet d'estimer l'âge moyen des radiations de parc pour l'ensemble des camions de plus de 5 tonnes de PTAC et des tracteurs routiers. Cet âge moyen à la radiation ressort à 11,6 ans. La coïncidence entre cet âge et le décalage trouvé par un ajustement économétrique crédibilise l'interprétation dégagée ici.

GRAPHIQUE 7

Immatriculations de poids lourds : renouvellement parc et croissance



Le modèle de parc utilisé

Le modèle de parc utilisé est de type log normal. Il s'exprime de la façon suivante :

Taux survie des véhicules = $1 - \text{cumul_loi_lognormale}(\text{âge}, \ln(\text{médiane}), \ln(\text{écart type}))$

Les paramètres qui résultent du calage sur les réponses à l'enquête TRM sont les suivants :

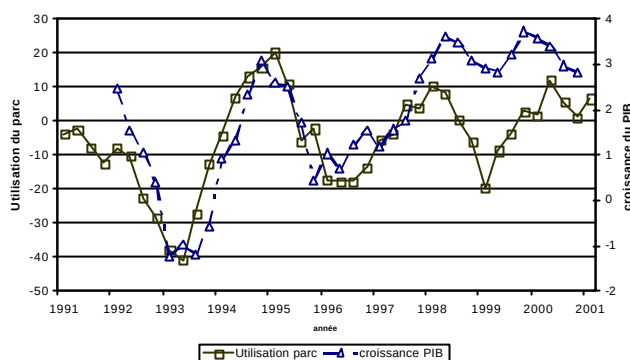
	Camions (+5T PTAC)	Tracteurs routiers	Ensemble
médiane	18,4	10,3	13,8
écart type	2,9	2,27	2,71

Le modèle permet de calculer chaque année les effectifs radiés; en calculant la moyenne des âges de radiation pondérée par les effectifs, on obtient un âge moyen de radiation.

Le rapprochement de la croissance du PIB et de l'indicateur d'opinion sur l'utilisation du parc donne également d'assez bons résultats. Cependant, l'ajustement est moins bon ($R^2=0,55$); en particulier, le point bas de l'utilisation du parc en 1999 s'explique mieux par la chute de la production industrielle que celle du PIB.

GRAPHIQUE 9

Croissance du PIB et opinion sur l'utilisation du parc

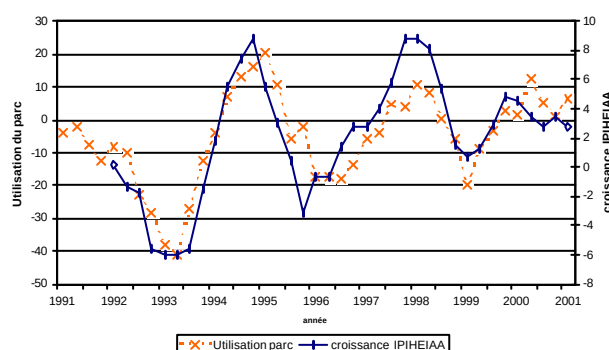


L'utilisation du parc suit davantage la conjoncture de la production industrielle que la conjoncture économique générale

Le graphique ci dessous rapproche entre le taux de croissance de l'indice de production industrielle (hors énergie et industries agroalimentaires) (IPIHEIAA) d'une part et l'opinion des transporteurs sur l'utilisation du parc. Il montre que l'utilisation du parc suit assez étroitement la conjoncture industrielle.

GRAPHIQUE 8

Croissance de la production industrielle et indicateurs d'opinion sur le parc



Une régression économétrique, sur une base trimestrielle, donne le résultat suivant :

Utilisation du parc = -11,55 (-9)

+3,045 * croissance IPIHEIAA (11)

$R^2 = 0,75$

Période 1992 T3 à 2002 T1

Encadré : Principales séries utilisées

Contexte macroéconomique (source INSEE)

PIB (volume)

Production industrielle hors énergie et industries agroalimentaires (volume)

Carnets de commande dans l'industrie

Indicateurs d'opinion du TRM (source SES)

Utilisation du parc

Sentiment « national prévu »

Prix des marchés TRM

Prix et coûts

Indice de prix TRM zone longue (SES)

Indice de coût TRM du CNR

Immatriculations de véhicules neufs

Premières mises en service (SES)

BIBLIOGRAPHIE

Ménages

- *"La consommation des ménages en 2000"*, Insee Première n° 782, mai 2000

Trafics

- *"Les transports par autobus et autocars"*, SES, années 1997 et 1998
- *"Statistique annuelle de la navigation intérieure"*, VNF, année 1995
- *"Annuaire statistique sur les transports collectifs urbains"*, Certu, année 1995
- *"Les transports de marchandises"*, SES (SITRAM), année 1999
- *"L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises"*, SES (enquête TRM), année 1998
- *"Panorama des transports en Europe année 1996"*, Eurostat, publié en 1998.
- *"Évolution des transports 1970-1997"*, CEMT
- *"Résultats de l'exploitation des ports maritimes 1994"*, Direction des ports et de la navigation maritime, 1996
- *"Bilan annuel - statistiques 1998"*, Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière
- *"Bulletin statistique"* annuel de la DGAC. Trafic commercial.

Comptes

- *"Comptes et indicateurs économiques"*, Insee (Rapport sur les comptes de la nation), année 2000
- *"Les comptes de la nation en 1999"*, Insee Première n°710, avril 2001
- *"Les comptes des administrations publiques en 1999"*, Insee Première n°712, mai 2001
- *"Note de conjoncture de l'Insee"*, Insee, mars 2001
- *"Note de conjoncture internationale"*, DP, décembre 2001
- *"Principaux indicateurs économiques"*, OCDE, mars 2001
- *"Compte transport de voyageur pour la région d'Ile-de-France"*, STP-DRE IdF-RATP-SNCF
- *"Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches"*, Eurostat
- *"Les entreprises de transport en 1996"*, SES Infos rapides (enquête EAE), juin 1997
- *"Note de conjoncture sur les Finances Locales"*, février 1998, Crédit Local de France
- *"Comptes de l'exercice 1997"*, SNCF

Modes de transport

- *"Le transport maritime français"*, CCAF - mars 1998
- *"Tableau de bord de l'aviation civile"*, DGAC, année 1993
- *"Les transports de voyageurs en Ile-de-France - 1996"*, DRE d'Ile-de-France

Matériel de transport, énergie

- *"L'industrie automobile française"*, CCFA 2000
- *"Le marché des véhicules - FCA"*, SES, au 1/1/99
- *"Pétrole 1998"*, CPDP 1999
- *"Les dépenses de motorisation 1999"*, CCFA 2000
- *"Véhicules légers d'occasion en 1999"*, CCFA 2000
- *"Le financement automobile en 1999/2000"*, CCFA 2001
- *"L'automobile dans le monde 1995-1996"*, CCFA 1997

Emploi

- *"Enquête sur l'emploi de mars 2001"*, Insee
- *"Statistiques Nationales d'accidents du travail"*, CNAMTS, années 1990-1998
- *"Structure des emplois au 31 décembre 1997"*, Insee
- *"Rapport sur l'évolution sociale dans les activités du transport terrestre et aérien - 1999"*, CNT
- *"Les salariés au SMIC en 1999"*, DARES, août 1999
- *"La rémunération des salariés en 1999"*, DARES, mai 2000

Méthodologie

- *"La nouvelle base 95 - Un guide pratique"*, Courrier des statistiques n° 87-88, mai 1999
- *"Vingt ans après, la comptabilité nationale s'adapte"*, Economie et Statistiques n° 318, février 1999
- *"Les nouvelles évaluations de biens et services dans les comptes nationaux"*, Economie et Statistiques n° 321-322, avril 1999
- *"Les comptes des secteurs institutionnels : de la base 80 à la base 95"*, Economie et Statistiques n° 321-322, avril 1999
- *"Système élargi de comptabilité nationale"*, Insee
- *"Nomenclatures d'Activités et de Produits"*, J.O., oct. 92
- *"Les comptes satellites"*, Insee, document de travail n°D9304

Infrastructures, économie des transports

- *"Le compte satellite des transports en 1992, 1996, 1998"*, Commission des Comptes des Transports de la Nation, décembre 2001
- *"Le coût de la route pour la collectivité"*, rapport 83-60 du Conseil Général des Ponts et Chaussées
- *"Le débat sur la tarification des infrastructures est-il en train de se renouveler?"* C. Brossier, Ph. Ayoun, A. Leuxe
- Transports Sept-Oct 1993

SIGLES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADP : Aéroports de Paris
AEA : Association des Compagnies Aériennes Européennes
ASF : Autoroutes du Sud de la France
ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Auto-
 routes
ASSEDIC : Association pour l'Emploi dans l'Indus-
 trie et le Commerce
BEI : Banque Européenne d'Investissement
BIT : Bureau International du Travail
BODACC : Bulletin Officiel des Annonces Civiles et
 Commerciales
CARCEPT : Caisse Autonome de Retraite Complé-
 mentaire et de Prévoyance du Transport Routier
 Voyageurs et Marchandises
CCAF : Comité Central des Armateurs Français
CCEE : Commission des Comptes et de l'Économie
 de l'environnement
CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Auto-
 mobiles
CCTN : Commission des Comptes de Transport de
 la Nation
CEMT : Conférence Européenne des Ministres des
 Transports
CEREQ : Centre d'Études et de Recherche sur les
 Qualifications
CERTU : Centre d'Études sur les Réseaux, les
 Transports, l'Urbanisme et les constructions publi-
 ques
CETE : Centres d'Études Techniques de l'Équipe-
 ment
CETUR : voir CERTU
CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées
CITEPA : Centre Interprofessionnel Technique d'Étu-
 des de la Pollution Atmosphérique
CLTI : Chambre des Loueurs et Transporteurs
 Industriels
CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie
 des Travailleurs Salariés
CNBA : Chambre Nationale de la Batellerie Artisa-
 nale
CNL : Comité National des Loueurs
CNR : Comité National Routier
CNT : Conseil National des Transports
CNUT : Conseil National des Usagers des Trans-
 ports
CPDP : Comité Professionnel du Pétrole
CREDOC : Centre de Recherches et de Documen-
 tation sur la Consommation
CSAM : Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande
DAEI : Direction des Affaires Économiques et Inter-
 nationales
DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DGCP : Direction Générale de la Comptabilité Publi-
 que
DGDDI : Direction Générale des Douanes et des
 Droits Indirects
DGI : Direction Générale des Impôts
DIMAH : Direction des Matières Premières et des
 Hydrocarbures
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation
 Routières
DTMPL : Direction des Transports Maritimes, des
 Ports et du Littoral
DTT : Direction des Transports Terrestres
FCA : Fichier Central des Automobiles
GART : Groupement des Autorités Responsables de
 Transport
IdF : Ile-de-France
IATA : International Air Transport Association
INRETS : Institut National de Recherche en Écono-
 mie sur les Transports et leur Sécurité
INSEE : Institut National de la Statistique et des
 Études Économiques
ITA : Institut du Transport Aérien
OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
ONN : voir VNF
OSCE : Office Statistique des Communautés Euro-
 péennes, dit Eurostat
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RFA : République Fédérale d'Allemagne
RFF : Réseau Ferré de France
SES : Service Economique et Statistique (ex-OEST)
SETRA : Service d'Études Techniques des Routes et
 Autoroutes
SITRAM : Système d'Information sur les Transports
 de Marchandises
SOFRETO : Société Française d'Études et de Réali-
 sations de Transports Urbains
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Fran-
 çais
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
STP : Syndicat des Transports Parisiens
UEBL : Union Économique Belgo-Luxembourgeoise
UFT : Union des Fédérations de Transport
UNEDIC : Union Nationale Interprofessionnelle pour
 l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
USAP : Union des Sociétés d'Autoroutes à Péage
VNF : Voies Navigables de France

Liste des participants à la CCTN du 20 septembre 2002

M. GRESSIER	Vice-président	Conseil Général des Ponts et Chaussées
M. AYOUN		Réseau ferré de France
M. BENOUDIBA		Aéroports de Paris
M. BERGANO		Direction des Transports Maritimes, des Ports et du Littoral
M. BERNADET		Laboratoire d'Economie des Transports-MRASH-Lyon 2
Mme BIGOT		Direction des Transports Terrestres
M. BLATTER		Conseil National des Transports
M. BOUSSUGE		Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
M. CHANG		CITEPA (Centre interprofessionnel technique de la pollution atmosphérique)
M. CHAPPOND		RATP
Mme DEMOTES-MAINARD		INSEE
M. DENIAU		Union Routière de France
M. DENIZOT		SNCF
M. FABRE		INSEE
Mme FERREOL		Ministère de l'écologie et du développement durable
M. FORTIN		Direction des Routes
M. GERMON		Direction Générale de l'Aviation Civile
M. GUENOLE		Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
M. GUERIN		Syndicat CFDT -FGTE
M. HIROU		Comité National Routier
M. HUBERT		Institut Français de l'Environnement
M. JOLIVET		RATP
M. MADRE		INRETS
Mme MEYER		Union des Transports Publics
M. MILLOUR		Armateurs de France
M. MORY		Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
M. MOURA		Direction de la Prévision
Mme OSTRIC		Direction de la Comptabilité Publique
M. PEYROUX		Banque de France
M. RATHERY		Conférence Européenne des Ministres des Transports
M. REMY		Fédération Nationale des Transports Routiers
M. RIGAL		Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France
M. SCHWACH		Direction des Affaires Economiques et Internationales
M. SELIGMANN		Conseil Général des Ponts et Chaussées
M. VILMART		Commissariat Général du Plan
Mme MABILE	Rapporteur	DAEI/SES
M. SQUARCIONI	Secrétaire	DAEI/SES
Mme AUGRIS		DAEI/SES
Mme d'AUTUME		DAEI/SES
Mme DEVILLARD		DAEI/SES
M. GALLAIS		DAEI/SES
Mme HERMILLY		DAEI/SES
M. HUAULT		DAEI/SES
Mme LAGUZET		DAEI/SES
M. METEYER		DAEI/SES
M. PELLEGRIN		DAEI/SES
M. ROBIN		DAEI/SES
M. SAUVANT		DAEI/SES
M. VICAIRE		DAEI/SES
Mme VINSTOCK		DAEI

Excusés

M. GOYAULT

M. LEANDRI

M. MESQUI

M. QUINET

M. ROSE

M. SECQUEVILLE

UNOSTRA

Association des Utilisateurs de Transport de Fret

Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées

UNOSTRA

Commission des Comptes du Tourisme

Remarques des membres de la Commission
(réunion du 20 septembre 2002)

Claude GRESSIER, Vice-président de la Commission, ouvre la séance.

Sylvie MABILE, rapporteur, et Pascal SQUARCIONI, secrétaire, présentent successivement les différents chapitres du rapport. Alain SAUVANT (DAEI/SES) expose le dossier *Prix, coûts, investissements et conjoncture dans le secteur du transport routier de marchandises*.

Bernard SELIGMANN (CGPC) revient sur la question, déjà abordée lors de la dernière réunion de la CCTN du 25 mars 2002, du découplage entre la croissance du PIB et celle du transport de voyageurs et de marchandises.

Charles BERGANO (DTMPL) précise qu'il convient d'affiner les jugements sur l'évolution du transport maritime, globalement en baisse, mais qui croît pour les produits manufacturés, en entrée comme en sortie, soutenu par la consommation des ménages.

Claude GRESSIER rappelle que le transport maritime avait connu deux « pointes » l'année passée, sur les vracs solides et les vracs liquides, mais pour des raisons accidentelles (notamment à la suite de l'arrêt temporaire de plusieurs centrales nucléaires).

Yves ROBIN (DAEI/SES) donne des éléments de réponse :

- Il faut mettre à part des événements, telles que les décisions d'approvisionnement énergétique d'EDF, qui jouent de façon massive sur certains modes, mais qui relèvent du court terme.
- Plus fondamentalement, il faut s'interroger sur la validité d'une analyse qui ne reposerait que sur le PIB. Cette méthode est sans doute insuffisante, voire erronée. Le PIB, en effet, est un indice synthétique : il retrace l'activité économique dans son ensemble et inclut le secteur tertiaire, dont l'importance économique est considérable mais qui génère peu d'activités de transport. Au contraire, le secteur industriel et, dans une moindre mesure le secteur agricole, produisent des biens ce qui génère du transport. Comme ces différents secteurs ne marchent pas du même pas, il peut y avoir une divergence d'évolution entre la croissance du PIB et celle du transport de marchandises. Le caractère imparfait d'une approche globale par le PIB s'apprécie également quand on regarde la place des différents modes de transport : on songe, par exemple, à l'importance des produits agricoles et miniers pour le transport fluvial.
- Enfin, la demande intérieure et les échanges internationaux peuvent évoluer différemment. L'année 2001 est à ce titre caricaturale, avec un dynamisme de la consommation des ménages (qui contraste avec l'opinion des entreprises) et une baisse simultanée des exportations et des importations. Dans les projections de long terme, il est plus légitime de raisonner sur les variables macroéconomiques mais on devrait prendre en compte l'ouverture croissante à l'international et tenir compte du différentiel de croissance entre les exportations et les importations d'un côté et le PIB de l'autre.

Claude GRESSIER remarque que les ratios exportations et importations /PIB sont très différents selon les pays (avec l'exemple de l'Italie où la croissance des échanges extérieurs est beaucoup plus vive que celle du PIB). La réflexion doit se poursuivre par ailleurs sur les déterminants des déplacements de personnes et des transports de marchandises qui ne se limitent pas à la croissance économique, à celle des échanges extérieurs et au prix de l'énergie.

Paul SCHWACH (DAEI) pose la question : ce qui s'est passé en 2001 doit-il être considéré comme un accident de court terme ou cette situation va-t-elle se prolonger ? En fonction de la réponse, les scénarii de long terme ne seront pas les mêmes : par exemple sur un dossier comme le « troisième aéroport ».

André REMY (FNTR), à la suite de l'exposé d'Alain SAUVANT, précise que, dans l'augmentation depuis 1997 des salaires dans le TRM, il n'y a pas seulement la diminution du temps de travail qui a joué, mais aussi l'augmentation des taux de salaire horaire plus rapide que dans les autres secteurs. Par ailleurs, il serait intéressant de pouvoir connaître le laps de temps qui s'écoule entre une modification des coûts et sa

répercussion sur les prix dans le TRM.

Alain SAUVANT indique que la tension sur les effectifs des chauffeurs routiers peut être expliquée en partie par la baisse du nombre de jeunes formés, à la suite de la suppression du service militaire obligatoire. Pour le reste, on ne peut s'appuyer actuellement que sur des séries statistiques courtes (ruptures de séries trop importantes si l'on remonte avant 1996) ce qui rend difficile l'évaluation d'une variation éventuelle des délais d'ajustement des prix aux coûts.

Philippe AYOUN (RFF) précise qu'il y a des effets de cycle (de l'ordre de quatre à cinq ans) dans l'évolution de l'investissement ferroviaire : les dépenses d'aujourd'hui correspondent à des programmes décidés hier.

Bernard SELIGMANN souhaite que la part et la ventilation des financements publics apparaissent de façon plus complète et plus claire, notamment dans la présentation des comptes de la SNCF et des transports collectifs urbains (en particulier, le "versement transport") et qu'on sache mieux mettre en évidence ce qui est à la charge de l'usager (la part des recettes directes dans le financement), ce qui est supporté par les administrations publiques et par les entreprises (versement transport). Il demande également que le chapitre sur les transferts de l'Etat et des collectivités locales soit également revu dans le même sens.

A propos des nuisances, il souhaite que le rapport ne présente pas que des émissions, mais fasse le bilan des concentrations des différents polluants sur une période de dix ans, et pas uniquement dans l'agglomération parisienne.

Michel DENIAU (URF) demande des explications complémentaires sur les changements de nomenclature dans les comptes des Administrations publiques centrales, intervenus en 2001.

Claude GRESSIER souhaite que les tableaux, en particulier ceux concernant le financement de RFF, précisent s'il s'agit de sommes budgétées ou effectivement versées.

Conformément à sa demande, le chapitre VII sur les ressources et les dépenses de l'Etat et des collectivités locales sera revu pour faire apparaître de façon plus complète et plus claire les dépenses de transport des administrations publiques ainsi que leurs recettes liées à l'activité transport.

Le chapitre V sur les entreprises de transport sera également revu en ce qui concerne les transports urbains de province et la SNCF.

Le choix a été retenu en séance de présenter dans le rapport les sommes effectivement versées.

*

* *

La Commission prend ensuite connaissance du texte de l'article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002 qui demande qu'un rapport annuel soit présenté au Gouvernement et au Parlement, ce qui sera le cas de celui pour 2001. Le prochain rapport de la CCTN devra intégrer en conséquence des éléments complémentaires pour répondre à cette nouvelle exigence. Un groupe de travail associant des membres de la CCTN se réunira à cet effet.

SYMBOLES

"	Chiffre impossible à obtenir
blanc (ou nd)	Chiffre non disponible
//:	Sans objet
■	Rupture de série
d	Chiffre définitif
sd	Chiffre semi-définitif
e	Evaluation ou estimation
ns	non significatif
p	Chiffre provisoire
r	Chiffre révisé
- (ou 0)	Résultat nul

PBCAI : Profit Brut Courant Avant Impôts
PCS : Professions et Catégories Sociales
PIB : Produit Intérieur Brut
PIBm : Produit Intérieur Brut marchand
PKT : passagers-kilomètres transportés
PL : Poids Lourds
PNB : Produit National Brut
PTAC : Poids Total Autorisé en Charge
RMI : Revenu Minimum d'Insertion
RSI : Régime Simplifié d'Imposition
SCN : Système de Comptabilité Nationale
SD : Comptes Semi-Définitifs
SIE : Système Intermédiaire d'Entreprises
SIS : Système Intermédiaire Simplifié
SNF-EI : Sociétés Non Financières et Entreprises Individuelles
SRO : Services Réguliers Ordinaires (d'autobus et autocars)
SUSE : Système Unifié de Statistiques d'Entreprises
t : tonnes
t-km : tonnes-kilomètres
TCSP : Transports Collectifs en Site Propre
TCU : Transports Collectifs Urbains
TER : Trains Express Régionaux
TGV : Trains à Grande Vitesse
TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers
TKT : tonnes-kilomètres transportées
TSPP : Taxe de Soutien aux Produits Pétroliers
TRM : Transport Routier de Marchandises
TRO : Tarification Routière Obligatoire
TRV : Transport Routier de Voyageurs
TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée
VA : Valeur Ajoutée
Véh-km : véhicules-kilomètres
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
Voy-km : voyageurs-kilomètres
VP : véhicules particuliers
VU : véhicules utilitaires
VUL : véhicules utilitaires légers

ABRÉVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'Activité, les Conditions d'Emploi et la Mobilité, du Ministère du Travail
APE : Activité Principale Exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APU : Administrations Publiques
APUC : Administrations Publiques Centrales
APUL : Administrations Publiques Locales
BGCA : Bâtiment et Génie Civil ou Agricole
BIC : Bénéfices Industriels et Commerciaux
BNC : Bénéfices Non Commerciaux
BRN : Bénéfice Réel Normal
CA : - Chiffre d'affaires
 - Compte d'autrui
CAF : Coût, Assurance, Fret
CI : Consommations Intermédiaires
CP : compte propre
CVS : corrigé des variations saisonnières
CU : Charge Utile
DADS : Déclarations Annuelles de Données Sociales
DAU : Déclaration Administrative Unique
DEB : Déclaration d'Echange de Biens
DEFM : Demandeurs d'Emploi en Fin de Mois
DNTM : Dépense Nationale de Transport Maritime
DNTRI : Dépense Nationale de Transport Routier International
EAE : Enquête Annuelle d'Entreprises
EBE : Excédent Brut d'Exploitation
EI : Entreprises Individuelles
FAB : Franco à Bord
FBCF : Formation Brute de Capital Fixe
ISBLSM : Institution Sans But Lucratif au Service des Ménages
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
M : Millions
NAF : Nomenclature d'Activités Française
NAP : Nomenclature d'Activités et de Produits
NFA : Nomenclature Fonctionnelle des Administrations
NST : Nomenclature des Statistiques de Transport

- "La situation économique et sociale du transport routier de marchandises" - rapport du groupe G. Dobias
- Commissariat Général du Plan - janvier 1993
- "Infrastructures de Transport et Croissance", E. Quinet, Economica, 1992
- "Transports 2010"- Rapport du groupe de travail Transport du Commissariat Général du Plan, Documentation Française, 1992
- "Les réseaux de transport face à l'Europe", rapport J. Bourdillon, CGPC
- "Le coût du capital des infrastructures de transport", novembre 1993
- "Géographie, économie et planification des transports", Pierre Merlin, PUF, 1991
- "Nouvelle étude sur l'imputation des coûts d'infrastructure de transport", affaire n°91-105, CGPCC. Brossier, Ph. Ayoun, A. Leuxe
- "Transport : pour un meilleur choix des investissements" : groupe Boiteux

Les nuisances générées par les transports

DONNÉES

AGENCE EUROPÉENNE DE L'ENVIRONNEMENT (1997), *La pollution atmosphérique en Europe*. Copenhague.

MIN. DE L'ENVIRONNEMENT-ADEME (1997), *La qualité de l'air en France en 1994-1995*. édité par l'ADEME, Paris.

MIN. DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT-IFEN (juin 1999), *Rapport à la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement*, Paris.

OCDE (1997), *Données sur l'Environnement*. Compendium 1997, Paris.

IFEN (1996), *Indicateurs de performances environnementales de la France, édition 1996-1997*. Technique & Documentation, éditions Lavoisier, Paris.

Émissions de polluants

AFITE-SA-AFTPP (1997), *Véhicules automobiles et qualité de l'air*. Colloque du 20 mars. Paris

OCDE (1995), *La pollution des véhicules à moteur, stratégies de réduction au-delà de 2010*. Paris

ACADÉMIE DES SCIENCES (1994), *Ozone et propriétés oxydantes de l'atmosphère : essai d'évaluation scientifique*. Rapport n° 30. Technique & Documentation, éditions Lavoisier, Paris.

Émissions de bruit

MIN. DES AFF. SOC. (1995), *Les effets du bruit sur la santé* CIDB, PARIS.

BARRAQUÉ B. (1994), *La lutte contre le bruit*. Problèmes politiques et sociaux n° 734 - La Documentation française. Paris.

INRETS (1988), *Enquête nationale sur le bruit des transports en France*, rapport n° 71.

LAMURE C. (1998), *La résorption des points noirs du bruit routier et ferroviaire*, CGPC, Paris.

Effet de serre

GIEC (1995), *Changements climatiques 1995 : deuxième rapport d'évaluation*.

MISSION INTERMINISTÉRIELLE DE L'EFFET DE SERRE (1995), *Programme national de prévention du changement de climat*. Paris.

ACADÉMIE DES SCIENCES (1994), *L'effet de serre et ses conséquences climatiques : essai d'évaluation scientifique*. Rapport n° 31. Technique & Documentation, éditions Lavoisier, Paris.

Le financement des infrastructures de transports et de la SNCF

D.SCHWARTZ, J.P.TARROUX - RAPPORT AU CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS (2001) *Evolution du financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics des réseaux ferroviaires*.

SITES Internet :

Aménagement - Collectivités

- Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr
- Centre d'études sur les réseaux, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : www.certu.fr
- Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr
- Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr
- Groupement des autorités responsables des transports (GART) : www.gart.fr
- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France ; www.iaurif.org
- Ministère de l'équipement : www.equipement.gouv.fr

Automobile

- Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.com
- Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr
- Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Economie du transport - Recherche

- Conseil national des transports (CNT) : www.cnt.fr
- Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) : www.inrets.fr
- Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.ish-lyon.cnrs.fr/let

Infrastructures de transport

- Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr
- Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr
- Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

Sécurité routière

- Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.equipement.gouv.fr

Statistiques

- INSEE : www.insee.fr
- SES : www.equipement.gouv.fr/statistiques
- SNCF : www.sncf.fr
www.sncf.fr/fret
- Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Transport routier

- Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr
- Service technique des routes et autoroutes (SETRA) : www.setra.fr
- Transport de marchandises en ville : www.transport-de-marchandises-en-ville.org

Transport urbain - Transport collectif

- CERTU : www.certu.fr
- GART : www.gart.fr
- Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

- Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

1 - L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

TABLEAU A 1.1

Équilibre du PIB : partage volume-prix de 1995 à 2001, aux prix de l'année précédente, chaînés, base 1995.

(niveaux en milliards d'euros et % d'évolution)

	1996					1997				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	1,1%	1 195	1,4%	1 212	2,6%	1,9%	1 218	1,3%	1 251	3,2%
Importations	1,6%	254	2,3%	260	4,0%	6,9%	271	1,5%	282	8,5%
Total	1,2%	1 449	1,6%	1 472	2,8%	2,8%	1 489	1,3%	1 533	4,1%
Exportations	3,5%	275	1,7%	280	5,2%	11,8%	308	2,0%	319	14,1%
Dép. de conso. finale des ménages	1,3%	657	1,9%	670	3,2%	0,1%	658	1,4%	680	1,5%
Dép. de conso. finale des APU	2,3%	289	1,6%	293	3,9%	2,1%	295	1,2%	303	3,3%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	1,9%	7	1,9%	7	3,9%	3,2%	7	1,2%	8	4,4%
FBCF	0,0%	222	0,9%	224	0,8%	-0,1%	222	0,3%	225	0,3%
Variation de stocks		-3		-3			-2		-2	

	1998					1999				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,4%	1 259	0,9%	1 306	4,4%	3,2%	1 300	0,5%	1 355	3,8%
Importations	11,6%	303	-2,5%	306	8,8%	6,2%	321	-1,4%	321	4,7%
Total	4,9%	1 562	0,3%	1 612	5,2%	3,8%	1 621	0,2%	1 676	4,0%
Exportations	8,3%	333	-1,3%	341	6,9%	4,3%	348	-1,1%	352	3,1%
Dép. de conso. finale des ménages	3,4%	681	0,7%	708	4,1%	3,2%	703	0,4%	734	3,6%
Dép. de conso. finale des APU	-0,1%	294	1,2%	306	1,0%	1,5%	299	1,6%	316	3,2%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	3,3%	8	1,1%	8	4,4%	4,6%	8	1,9%	8	6,5%
FBCF	7,0%	237	0,2%	241	7,1%	8,3%	257	0,0%	260	8,2%
Variation de stocks		7		7			7		5	

	2000					2001				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,8%	1 349	0,7%	1 417	4,6%	1,8%	1 373	1,4%	1 464	3,3%
Importations	14,3%	367	5,3%	386	20,3%	0,1%	368	-0,2%	386	-0,1%
Total	5,8%	1 715	1,7%	1 803	7,6%	1,5%	1 740	1,1%	1 849	2,6%
Exportations	12,7%	392	2,1%	404	15,0%	0,5%	394	0,5%	409	1,0%
Dép. de conso. finale des ménages	2,5%	720	1,5%	764	4,1%	2,6%	739	1,6%	796	4,2%
Dép. de conso. finale des APU	2,7%	307	1,6%	329	4,4%	2,5%	314	0,9%	341	3,4%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	-1,2%	8	1,9%	9	0,6%	8,4%	9	1,0%	9	9,5%
FBCF	7,7%	277	1,6%	285	9,4%	2,3%	283	1,4%	296	3,7%
Variation de stocks		11		10			1		-3	

Source : Insee, Comptes nationaux

TABLEAU A 1.2

PRODUCTION DES BRANCHES AU PRIX 95 (HT)

variations annuelles et trimestrielles (en %), données cjo-cvs

Branches	2000	2001	T1	T2	T3	T4
Agriculture	0,7	-1,1	-0,4	-0,4	0,1	0,8
I.A.A.	0,4	1,3	0,0	1,1	0,3	1,0
Branches manufacturières :	7,4	1,9	0,0	-0,5	0,6	-1,9
Biens de consommation	3,5	2,1	-0,9	0,4	0,1	-1,1
Industrie automobile	12,1	5,4	2,3	-0,1	0,4	-2,2
Biens d'équipement	9,0	3,1	-0,1	-0,5	2,0	-0,4
Biens intermédiaires	6,4	-0,5	-0,5	-1,2	0,1	-3,2
Energie	1,6	2,5	1,6	1,1	0,4	-0,2
Total branches industrielles	5,8	1,8	0,1	-0,2	0,6	-1,4
Construction	7,0	1,9	0,6	-0,8	0,4	0,1
Commerce	5,0	2,6	0,8	-0,3	0,3	-0,6
Transport	4,7	0,2	-0,5	0,0	-1,2	-2,1
Activités financières	8,2	1,1	-0,2	-0,2	-0,1	0,2
Activités immobilières	1,9	1,7	0,4	0,4	0,4	0,4
Services aux entreprises	6,5	4,3	0,8	0,8	1,2	0,6
Services aux particuliers	4,0	1,7	-0,4	0,4	0,6	-0,2
Education, santé	2,9	3,5	0,5	0,7	1,0	0,7
Administration	1,7	1,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Total branches non industrielles	4,5	2,3	0,3	0,2	0,5	0,1
Total	5,0	2,1	0,3	0,1	0,5	-0,4

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, juillet 2002

TABLEAU A 1.3

Volume de nuitées des touristes français en France, selon le motif personnel et professionnel, selon la durée et le mode de transport.

	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
	en millions de nuitées				(%)	(%)	(%)	(%)
Séjours personnels courts								
Route	121,3	117,0	117,6	118,6	83,3	83,0	83,0	82,8
Train	18,0	17,2	17,9	18,9	12,4	12,2	12,7	13,2
Avion	2,2	2,4	2,3	1,4	1,5	1,7	1,6	1,0
Autres modes	4,0	4,4	3,9	4,4	2,8	3,1	2,7	3,1
Tous modes	145,6	141,0	141,7	143,2	100	100	100	100,0
Séjours personnels longs								
Route	560,0	517,9	511,6	513,5	82,1	82,5	82,3	82,2
Train	86,9	80,2	84,6	85,4	12,7	12,8	13,6	13,7
Avion	17,8	16,3	12,3	12,4	2,6	2,6	2,0	2,0
Autres modes	17,4	13,3	13,5	13,5	2,5	2,1	2,2	2,2
Tous modes	682,1	627,7	621,9	624,8	100	100	100	100,0
Séjours professionnels								
Route	18,0	11,4	8,7	10,2	52,1	48,9	43,5	50,7
Train	10,8	7,7	7,7	5,7	31,1	33,0	38,4	28,1
Avion	2,4	1,9	2,2	2,1	7,0	8,0	10,9	10,5
Autres modes	3,4	2,3	1,5	2,1	9,8	10,0	7,3	10,7
Tous modes	34,6	23,3	20,0	20,1	100	100	100	100,0
Ensemble								
Route	699,3	646,3	637,8	642,3	81,1	81,6	81,4	81,5
Train	115,7	105,1	110,1	109,9	13,4	13,3	14,1	13,9
Avion	22,5	20,6	16,8	15,8	2,6	2,6	2,1	2,0
Autres modes	24,8	20,0	18,8	20,1	2,9	2,5	2,4	2,5
Tous modes	862,3	791,9	783,5	788,1	100	100	100	100,0

Source : Suivi de la Demande Touristique des Français, Direction du Tourisme, 2002

1 - L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

TABLEAU A 1.1

Équilibre du PIB : partage volume-prix de 1995 à 2001, aux prix de l'année précédente, chaînés, base 1995.

(niveaux en milliards d'euros et % d'évolution)

	1996					1997				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	1,1%	1 195	1,4%	1 212	2,6%	1,9%	1 218	1,3%	1 251	3,2%
Importations	1,6%	254	2,3%	260	4,0%	6,9%	271	1,5%	282	8,5%
Total	1,2%	1 449	1,6%	1 472	2,8%	2,8%	1 489	1,3%	1 533	4,1%
Exportations	3,5%	275	1,7%	280	5,2%	11,8%	308	2,0%	319	14,1%
Dép. de conso. finale des ménages	1,3%	657	1,9%	670	3,2%	0,1%	658	1,4%	680	1,5%
Dép. de conso. finale des APU	2,3%	289	1,6%	293	3,9%	2,1%	295	1,2%	303	3,3%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	1,9%	7	1,9%	7	3,9%	3,2%	7	1,2%	8	4,4%
FBCF	0,0%	222	0,9%	224	0,8%	-0,1%	222	0,3%	225	0,3%
Variation de stocks		-3		-3			-2		-2	

	1998					1999				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,4%	1 259	0,9%	1 306	4,4%	3,2%	1 300	0,5%	1 355	3,8%
Importations	11,6%	303	-2,5%	306	8,8%	6,2%	321	-1,4%	321	4,7%
Total	4,9%	1 562	0,3%	1 612	5,2%	3,8%	1 621	0,2%	1 676	4,0%
Exportations	8,3%	333	-1,3%	341	6,9%	4,3%	348	-1,1%	352	3,1%
Dép. de conso. finale des ménages	3,4%	681	0,7%	708	4,1%	3,2%	703	0,4%	734	3,6%
Dép. de conso. finale des APU	-0,1%	294	1,2%	306	1,0%	1,5%	299	1,6%	316	3,2%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	3,3%	8	1,1%	8	4,4%	4,6%	8	1,9%	8	6,5%
FBCF	7,0%	237	0,2%	241	7,1%	8,3%	257	0,0%	260	8,2%
Variation de stocks		7		7			7		5	

	2000					2001				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,8%	1 349	0,7%	1 417	4,6%	1,8%	1 373	1,4%	1 464	3,3%
Importations	14,3%	367	5,3%	386	20,3%	0,1%	368	-0,2%	386	-0,1%
Total	5,8%	1 715	1,7%	1 803	7,6%	1,5%	1 740	1,1%	1 849	2,6%
Exportations	12,7%	392	2,1%	404	15,0%	0,5%	394	0,5%	409	1,0%
Dép. de conso. finale des ménages	2,5%	720	1,5%	764	4,1%	2,6%	739	1,6%	796	4,2%
Dép. de conso. finale des APU	2,7%	307	1,6%	329	4,4%	2,5%	314	0,9%	341	3,4%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	-1,2%	8	1,9%	9	0,6%	8,4%	9	1,0%	9	9,5%
FBCF	7,7%	277	1,6%	285	9,4%	2,3%	283	1,4%	296	3,7%
Variation de stocks		11		10			1		-3	

Source : Insee, Comptes nationaux

TABLEAU A 1.2

PRODUCTION DES BRANCHES AU PRIX 95 (HT)

variations annuelles et trimestrielles (en %), données cjo-cvs

Branches	2000	2001	T1	T2	T3	T4
Agriculture	0,7	-1,1	-0,4	-0,4	0,1	0,8
I.A.A.	0,4	1,3	0,0	1,1	0,3	1,0
Branches manufacturières :	7,4	1,9	0,0	-0,5	0,6	-1,9
Biens de consommation	3,5	2,1	-0,9	0,4	0,1	-1,1
Industrie automobile	12,1	5,4	2,3	-0,1	0,4	-2,2
Biens d'équipement	9,0	3,1	-0,1	-0,5	2,0	-0,4
Biens intermédiaires	6,4	-0,5	-0,5	-1,2	0,1	-3,2
Energie	1,6	2,5	1,6	1,1	0,4	-0,2
Total branches industrielles	5,8	1,8	0,1	-0,2	0,6	-1,4
Construction	7,0	1,9	0,6	-0,8	0,4	0,1
Commerce	5,0	2,6	0,8	-0,3	0,3	-0,6
Transport	4,7	0,2	-0,5	0,0	-1,2	-2,1
Activités financières	8,2	1,1	-0,2	-0,2	-0,1	0,2
Activités immobilières	1,9	1,7	0,4	0,4	0,4	0,4
Services aux entreprises	6,5	4,3	0,8	0,8	1,2	0,6
Services aux particuliers	4,0	1,7	-0,4	0,4	0,6	-0,2
Education, santé	2,9	3,5	0,5	0,7	1,0	0,7
Administration	1,7	1,2	0,3	0,3	0,3	0,3
Total branches non industrielles	4,5	2,3	0,3	0,2	0,5	0,1
Total	5,0	2,1	0,3	0,1	0,5	-0,4

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, juillet 2002

TABLEAU A 1.3

Volume de nuitées des touristes français en France, selon le motif personnel et professionnel, selon la durée et le mode de transport.

	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
	en millions de nuitées				(%)	(%)	(%)	(%)
Séjours personnels courts								
Route	121,3	117,0	117,6	118,6	83,3	83,0	83,0	82,8
Train	18,0	17,2	17,9	18,9	12,4	12,2	12,7	13,2
Avion	2,2	2,4	2,3	1,4	1,5	1,7	1,6	1,0
Autres modes	4,0	4,4	3,9	4,4	2,8	3,1	2,7	3,1
Tous modes	145,6	141,0	141,7	143,2	100	100	100	100,0
Séjours personnels longs								
Route	560,0	517,9	511,6	513,5	82,1	82,5	82,3	82,2
Train	86,9	80,2	84,6	85,4	12,7	12,8	13,6	13,7
Avion	17,8	16,3	12,3	12,4	2,6	2,6	2,0	2,0
Autres modes	17,4	13,3	13,5	13,5	2,5	2,1	2,2	2,2
Tous modes	682,1	627,7	621,9	624,8	100	100	100	100,0
Séjours professionnels								
Route	18,0	11,4	8,7	10,2	52,1	48,9	43,5	50,7
Train	10,8	7,7	7,7	5,7	31,1	33,0	38,4	28,1
Avion	2,4	1,9	2,2	2,1	7,0	8,0	10,9	10,5
Autres modes	3,4	2,3	1,5	2,1	9,8	10,0	7,3	10,7
Tous modes	34,6	23,3	20,0	20,1	100	100	100	100,0
Ensemble								
Route	699,3	646,3	637,8	642,3	81,1	81,6	81,4	81,5
Train	115,7	105,1	110,1	109,9	13,4	13,3	14,1	13,9
Avion	22,5	20,6	16,8	15,8	2,6	2,6	2,1	2,0
Autres modes	24,8	20,0	18,8	20,1	2,9	2,5	2,4	2,5
Tous modes	862,3	791,9	783,5	788,1	100	100	100	100,0

Source : Suivi de la Demande Touristique des Français, Direction du Tourisme, 2002

2. LA BRANCHE DES TRANSPORTS

Le traitement des subventions au transport ferroviaire et au transport collectif urbain dans la base 1995

Le transport ferroviaire (GK01) et le transport collectif urbain (HK02A) bénéficient d'un certain nombre de transferts spécifiques à ces deux modes de transport. Le traitement de ces transferts dans les équilibres ressources-emplois est différent entre les deux bases.

Les compensations de réductions tarifaires :

Une partie de ces transferts sont constitués par les remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires (ou compensations tarifaires) qui sont des subventions versées aux entreprises par l'autorité organisatrice. Dans les comptes des entreprises (SNCF, RATP, réseaux de province), elles sont incluses dans les produits du trafic.

En 1996, les compensations tarifaires sont évaluées à 3,5 milliards pour les transports ferroviaires (hors Île-de-France) et 8,8 milliards pour les transports collectifs urbains (RATP, SNCF Île-de-France, APTR, ADATRIF, réseaux de province).

En base 80, la comptabilité nationale traitait les compensations tarifaires comme des subventions directement versées aux ménages et les intégrait à la production de transports ferroviaires et de transports collectifs urbains.

Dans la base 95, la plupart des compensations pour réductions tarifaires sont considérées comme des subventions sur les produits. Elles ne sont plus intégrées aux ventes comme en base 1980 et apparaissent seulement dans la production au prix de base.

Toutefois, les compensations tarifaires correspondant à des tarifs sociaux, comme les cartes au profit des familles nombreuses ne sont pas classées en subventions sur les produits et figurent toujours dans les ventes au prix producteur.

En 1996, les tarifs sociaux sont évalués à 1,8 milliard de francs pour les transports ferroviaires et à 0,7 milliard de francs pour les transports collectifs urbains.

La différence de traitement entre les deux bases se répercute sur les emplois de l'équilibre ressources-emplois. Alors qu'en base 80, le poste consommation des ménages comprenait l'ensemble des compensations tarifaires, dans la base 95, la consommation des ménages ne comprend plus les compensations tarifaires classées en subventions sur les produits, mais uniquement les tarifs sociaux. La consommation totale des ménages se décompose maintenant en deux postes : la dépense de consommation finale des ménages correspondant à la dépense réelle des ménages et la dépense en consommation finale des APU correspondant aux tarifs sociaux.

Les subventions sur les produits :

Parmi les subventions, le SEC 95 distingue les subventions sur les produits qui interviennent dans le passage au prix de base et sont des subventions versées par unité de bien ou service produit. Pour les transports ferroviaires et le transport urbain de voyageurs, les compensations tarifaires qui ne sont pas des tarifs sociaux sont classées en subventions sur les produits. En plus des compensations tarifaires, les subventions sur les produits comprennent également des subventions dont le montant dépend du volume de la production. Ces subventions s'élèvent à 5 milliards de francs pour le transport ferroviaire et à 11,7 milliards de francs pour le transport urbain. En base 80 elles étaient classées en subventions d'exploitation.

Les autres subventions sur la production :

Elles comprennent en base 95 les subventions d'exploitation qui ne sont pas proportionnelles aux unités produites. Elles atteignent, en 1996, 17 milliards de francs pour les transports ferroviaires et 4 milliards de francs pour les transports urbains.

GK01 Transports ferroviaires :

1996 (millions de F. TTC)

Compensations pour réductions tarifaires (CRT)	3 534
(compté en production en base 80)	
dont	
voyageurs	3 415
marchandises (journaux)	119

Tarifs sociaux	1 765
(en production en base 95)	

Subventions sur les produits (D31)	6 762
Compensations tarifaires	1 769
voyageurs	1 650
marchandises	119
Subventions sur produits hors CRT	4 993

Détail des subventions sur les produits

Payées par l'état	
ERE HK01A	5 888
ind comp services pénitentiaires	0
service omnibus	4 305
compens expl	
RT militaires	1 583
ERE HK01B	119
RT transp presse	119
Payées par les APUL	
ERE HK01A	755
Total HK01	6 762

Autres subventions sur la production (D39)	17 109
---	---------------

Détail des autres subventions sur la production

charges d'infra GL	12 625
concours au service annexe de la dette	4 446
autres entreprises privées	38
Total autres subventions sur la production	17 109

Sources :

Compensations tarifaires : compte de la SNCF

Tarifs sociaux : ERE Insee

Subventions sur les produits : ERE Insee

Autres subventions sur la production : source Insee

HK02 Transports collectifs urbains

1996 (millions de F. TTC)

Compensations pour réduction tarifaires (CRT)	8 757
(compté en production en base 80)	
dont	
RATP	3 399
SNCF	3 791
Entreprises privées	1 567

Tarifs sociaux	665
(en production en base 95)	
dont	
RATP (source RATP)*	524
entreprises privées (solde)	141

Détail des subventions sur les produits

RATP	9 733
SNCF	5 127
Autres	4 910
Total HK02	19 770

Subventions sur les produits (D31)	19 770
Compensations tarifaires	8 092
RATP	2 875
SNCF	3 791
Autres	1 426
Subventions sur produits hors CRT	11 678

Autres subventions sur la production (D39)	4 126
---	--------------

Détail des autres subventions sur la production

RATP	555
SNCF (contribution du STP aux charges d'amortissement)	1 343
Autres	2 228
Total autres subventions sur la production	4 126

Sources :

Compensations tarifaires : comptes des entreprises

Tarifs sociaux : ERE Insee

Subventions sur les produits : ERE Insee

Autres subventions sur la production : calculé à partir des comptes des entreprises.

*Remboursements familles nombreuses, abonnements élèves, cartes Emeraude et Améthyste

LE TRAITEMENT DU TRANSPORT DE MARCHANDISES SOUS FORME DE MARGES

I/ Le principe des marges de transport

Dans la base 95 des comptes nationaux, le transport de biens effectué pour le compte d'autrui est traité sous forme de marges. Le nouveau traitement est conforme aux prescriptions internationales, qui accordent à l'activité de transport un statut semblable à celui du commerce : elle ne transforme pas le bien, mais lui ajoute une valeur. Rappelons qu'en base 80, les services de transports de biens représentaient une consommation intermédiaire des branches qui faisaient transporter les biens inclus dans leur processus de production.

Dans l'équilibre ressources-emplois d'un bien tel qu'il est défini en base 95, la production est évaluée au prix de départ du lieu de production et les emplois sont évalués y compris les services de transport. L'équilibre est donc obtenu en ajoutant aux ressources les marges de transport et de commercialisation. Les premières représentent la valeur des services de transport intervenant hors des circuits de commercialisation alors que les secondes incluent la totalité de la valeur due à la commercialisation. La branche commerce a donc une consommation intermédiaire pour la valeur du transport des biens destinés à la vente aux consommateurs. L'activité de transport se présente donc bien comme une activité logistique, intervenant sur la valeur des marchandises entre leur lieu de production et leur lieu d'utilisation.

Le transport de biens pour compte propre, activité auxiliaire de l'unité qui l'effectue, n'est pas apparent dans les comptes, pas plus en base 95 qu'en base 80. Le mode de traitement des autres activités de transport est identique à celui de la base 80 et n'est donc pas comptabilisé en marges (mais il est comptabilisé en prix de base et non en prix producteur).

II/ Les activités concernées

On traite en marges la valeur du transport de biens réalisé par un tiers même s'il n'y a pas de facturation séparée. Des marges de transport sont calculées pour huit activités différentes :

- le transport ferroviaire de marchandises ;
- le transport routier de marchandises ;
- la location de véhicules industriels avec chauffeurs ;
- le transport par conduites (oléoduc, gazoduc, etc.) ;
- le transport maritime de marchandises ;
- le transport fluvial de marchandises ;
- le transport aérien de marchandises ;
- les auxiliaires de transport.

III/ Le calcul⁽¹⁾

Le principe général du calcul des marges de transport est le suivant :

- dans un premier temps, il s'agit de déterminer des données de trafics par mode et par produit au niveau le plus fin possible ;
- dans un second temps, on applique un prix à ces données de trafic afin d'obtenir une valeur.

Les données de trafic proviennent de données d'enquêtes annuelles ou spécifiques réactualisées à partir d'autres sources. Par exemple, pour le transport ferroviaire, le transport routier de marchandises (véhicules de plus de trois tonnes de charge utile) et le transport fluvial on utilise les résultats de la banque de données SITRAM (pour l'estimation du transport routier, on a intégré des données d'enquêtes pour tenir compte des véhicules utilitaires légers).

Pour le transport maritime, l'estimation du trafic a été réalisée à partir des données de trafic en tonnes (importations et exportations) des ports français.

Pour le transport aérien, on utilise les données douanières concernant le trafic aérien à l'exportation exprimé en tonnes. Les prix proviennent également d'enquêtes annuelles ou ponctuelles réactualisées.

(1) cf. Document de travail Insee n°D9506 : le traitement du transport de marchandises sous forme de marges, réalisé par Michel Braibant en septembre 1995.

TABLEAU A 2.1
Les comptes du transport

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	37 897	37 640	39 449	43 004	44 436	51 034	54 227	57 977	66 254	67 124
Valeur ajoutée	40 679	39 547	41 551	41 332	41 958	45 336	47 888	50 998	51 671	55 081
Production de la branche au prix de base	78 576	77 187	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 975	117 925	122 205
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	38 544	37 986	39 595	43 004	43 290	49 252	52 104	53 930	57 088	57 341
Valeur ajoutée	40 582	39 569	41 765	41 332	43 267	46 303	48 276	51 558	53 524	53 535
Production de la branche au prix de base	79 126	77 555	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 488	110 612	110 876
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	78 576	77 187	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 975	117 925	122 205
dont sous-traitance	13 206	12 423	13 618	14 324	14 637	17 674	18 476	20 069	21 686	22 530
Importation totale	7 825	7 892	7 403	7 621	7 479	8 215	8 878	8 985	10 972	10 698
dont ajustement CAF/FAB	-3 414	-3 436	-3 272	-3 188	-3 116	-3 510	-4 025	-4 005	-5 299	-5 294
Impôts sur les produits	257	284	305	494	696	717	787	866	992	1 007
Subventions sur les produits	-3 996	-3 952	-4 060	-4 257	-4 301	-5 932	-5 925	-6 057	-6 192	-6 370
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	14 290	14 515	14 555	15 667	16 536	18 420	19 665	21 972	23 268	23 159
Marge de transport (y c transitant par commerce)	28 602	27 759	29 250	30 526	30 411	32 252	34 147	35 778	39 524	41 320
Consommation finale	15 632	15 843	16 309	16 617	17 558	18 555	19 665	20 863	22 156	23 069
Exportation totale	7 719	7 599	7 802	8 035	8 200	9 176	10 102	10 325	12 028	12 092
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	79 126	77 555	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 488	110 612	110 876
dont sous-traitance	13 072	12 521	13 694	14 324	14 501	17 211	17 721	18 735	19 539	19 492
Importation totale	7 536	7 728	7 454	7 621	7 509	8 111	9 056	9 147	10 729	10 318
dont ajustement CAF/FAB	-3 271	-3 326	-3 265	-3 188	-3 066	-3 436	-4 195	-4 181	-5 236	-5 281
Impôts sur les produits	381	407	429	494	502	529	551	580	625	633
Subventions sur les produits	-4 505	-4 338	-4 295	-4 257	-4 470	-6 574	-6 753	-7 133	-7 406	-7 587
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	15 046	15 006	15 134	15 667	16 387	17 948	19 084	20 587	21 584	21 344
Marge de transport (y c transitant par commerce)	27 591	27 045	28 543	30 526	30 586	32 087	33 889	35 115	36 538	36 763
Consommation finale	16 598	16 355	16 595	16 617	17 353	17 914	18 625	19 551	20 468	20 727
Exportation totale	7 319	7 399	7 937	8 035	8 386	9 273	9 963	10 164	11 483	10 988
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		98,2	104,9	104,1	102,4	111,5	106,0	106,7	108,2	103,6
Volume base 100 en n-1		98,0	104,9	103,7	102,6	110,4	105,0	105,1	104,9	100,2
Prix base 100 en n-1		100,2	100,0	100,4	99,8	101,0	100,9	101,6	103,2	103,4

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.2

Les comptes du transport ferroviaire

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	919	1 223	994	1 300	1 018	1 987	2 058	2 357	2 562	nd
Valeur ajoutée	5 908	5 259	5 643	5 210	5 759	5 179	5 367	5 594	5 798	nd
Production de la branche au prix de base	6 827	6 482	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 951	8 360	8 461
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	662	1 053	816	1 300	1 050	1 930	2 035	2 205	2 278	nd
Valeur ajoutée	6 274	5 368	5 821	5 210	5 745	5 116	5 209	5 417	5 727	nd
Production de la branche au prix de base	6 936	6 421	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 622	8 005	7 950
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	6 827	6 482	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 951	8 360	8 461
dont sous-traitance	305	222	265	295	298	0	0	0	0	0
Importation totale	130	114	118	127	104	103	104	105	140	151
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	10	10	10	13	9	9	12	13	18	16
Subventions sur les produits	-968	-970	-964	-976	-1 031	-1 129	-1 056	-1 222	-1 168	-1 188
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	860	953	859	813	765	1 015	1 090	1 173	1 282	1 421
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 882	1 656	1 807	1 730	1 719	1 882	2 021	2 177	2 319	2 156
Consommation finale	2 523	2 396	2 457	2 393	2 625	2 799	2 968	3 085	3 294	3 449
Exportation totale	382	362	364	385	392	414	365	368	404	364
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	6 936	6 421	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 622	8 005	7 950
dont sous-traitance	272	204	253	295	309	0	0	0	0	0
Importation totale	127	112	117	127	102	100	98	99	130	136
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	13	12	13	13	13	13	15	14	14	14
Subventions sur les produits	-1 114	-1 044	-1 026	-976	-1 019	-1 071	-1 118	-1 154	-1 220	-1 249
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	921	964	861	813	792	1 030	1 096	1 166	1 256	1 356
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 635	1 510	1 724	1 730	1 781	1 939	1 942	2 134	2 215	2 019
Consommation finale	2 734	2 458	2 501	2 393	2 564	2 678	2 815	2 889	3 035	3 102
Exportation totale	377	351	359	385	384	401	342	346	372	329
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		94,9	102,4	98,1	104,1	105,7	103,6	107,1	105,1	101,2
Volume base 100 en n-1		92,6	103,4	98,1	104,4	103,7	102,8	105,2	105,0	99,3
Prix base 100 en n-1		102,6	99,1	100,0	99,7	102,0	100,8	101,8	100,1	101,9

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.3

Les comptes du transport terrestre de voyageurs

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	2 876	2 988	3 167	3 673	3 196	3 567	3 315	3 581	4 206	nd
Valeur ajoutée	7 092	7 254	7 525	7 311	8 012	7 783	8 501	8 732	8 384	nd
Production de la branche au prix de base	9 968	10 242	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 590	13 159
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	3 131	3 121	3 229	3 673	3 117	3 479	3 273	3 426	3 562	nd
Valeur ajoutée	8 008	7 858	7 810	7 311	8 054	8 044	8 509	8 778	9 071	nd
Production de la branche au prix de base	11 140	10 979	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 633	12 891
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	9 968	10 242	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 590	13 159
dont sous-traitance	351	390	382	364	370	325	340	352	369	379
Importation totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	46	50	57	64	72	76	75	83	87	90
Subventions sur les produits	-2 692	-2 704	-2 818	-2 984	-3 014	-2 789	-2 857	-3 003	-2 895	-3 070
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	501	501	603	602	524	567	559	607	629	675
Marge de transport (y c transitant par commerce)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	6 680	6 876	7 132	7 310	7 612	7 990	8 391	8 709	9 087	9 447
Exportation totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	11 140	10 979	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 633	12 891
dont sous-traitance	395	414	392	364	359	308	315	325	338	341
Importation totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	52	56	58	64	64	64	68	69	69	71
Subventions sur les produits	-3 014	-2 991	-2 974	-2 984	-3 162	-3 336	-3 396	-3 591	-3 750	-3 814
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	526	527	612	602	512	542	525	560	568	587
Marge de transport (y c transitant par commerce)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	7 497	7 294	7 309	7 310	7 432	7 636	7 851	8 066	8 346	8 532
Exportation totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		102,7	104,4	102,7	102,0	101,3	104,1	104,2	102,2	104,5
Volume base 100 en n-1		98,6	100,5	99,5	101,7	103,2	102,2	103,6	103,5	102,0
Prix base 100 en n-1		104,3	103,8	103,2	100,3	98,2	101,8	100,6	98,8	102,4

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.4

Les comptes du transport terrestre de marchandises

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	12 384	11 908	12 737	13 253	13 490	13 920	14 759	16 024	18 994	nd
Valeur ajoutée	11 672	11 390	11 715	12 175	11 769	12 501	13 419	13 349	13 317	nd
Production de la branche au prix de base	24 056	23 298	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	32 311	34 091
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	12 706	12 024	12 672	13 253	13 072	13 546	15 067	15 682	16 324	nd
Valeur ajoutée	10 640	10 619	11 035	12 175	12 472	13 027	13 363	13 486	13 717	nd
Production de la branche au prix de base	23 345	22 643	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	30 041	30 480
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	24 056	23 298	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	32 311	34 091
dont sous-traitance	2 801	2 540	2 507	2 626	2 530	2 492	2 673	2 971	3 255	3 436
Importation totale	1 290	1 239	1 343	1 567	1 458	1 670	1 692	1 943	2 250	2 348
dont ajustement CAF/FAB	-272	-257	-280	-313	-305	-351	-362	-372	-412	-425
Impôts sur les produits	11	11	10	13	18	18	19	19	23	21
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	353	344	345	362	383	394	462	505	540	561
Marge de transport (y c transitant par commerce)	20 344	19 890	21 039	21 960	21 778	22 903	24 391	25 510	28 260	29 960
Consommation finale	341	335	360	364	378	395	415	440	470	488
Exportation totale	1 244	1 181	1 275	1 384	1 361	1 575	1 586	1 537	1 647	1 590
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	23 345	22 643	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	30 041	30 480
dont sous-traitance	2 723	2 487	2 451	2 626	2 559	2 517	2 710	2 967	3 052	3 099
Importation totale	1 253	1 245	1 337	1 567	1 471	1 622	1 643	1 950	2 096	2 102
dont ajustement CAF/FAB	-263	-257	-279	-313	-306	-336	-352	-386	-391	-388
Impôts sur les produits	12	12	12	13	13	14	14	15	15	15
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	363	352	352	362	376	372	425	463	488	489
Marge de transport (y c transitant par commerce)	19 677	19 275	20 344	21 960	22 036	23 066	24 669	25 380	26 264	26 774
Consommation finale	352	343	367	364	371	379	389	411	432	432
Exportation totale	1 239	1 191	1 270	1 384	1 379	1 540	1 543	1 535	1 531	1 421
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		96,8	105,0	104,0	99,3	104,6	106,7	104,2	110,0	105,5
Volume base 100 en n-1		97,0	104,7	107,3	100,5	104,0	107,0	102,6	103,0	101,5
Prix base 100 en n-1		99,9	100,2	97,0	98,9	100,6	99,7	101,6	106,8	104,0

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.5

Les comptes du transport par eau

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	3 168	3 046	2 828	3 148	3 111	3 421	3 181	3 369	4 412	nd
Valeur ajoutée	1 128	1 092	1 148	923	890	937	1 010	1 081	1 206	nd
Production de la branche au prix de base	4 296	4 138	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 618	5 941
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	3 107	2 992	2 802	3 148	2 996	3 194	2 973	3 072	3 585	nd
Valeur ajoutée	993	1 032	1 164	923	944	1 023	1 355	1 534	1 900	nd
Production de la branche au prix de base	4 100	4 024	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 485	5 839
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	4 296	4 138	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 618	5 941
dont sous-traitance	530	461	480	501	461	613	417	439	504	505
Importation totale	2 688	2 759	2 549	2 410	2 378	2 699	3 046	2 951	3 965	3 926
dont ajustement CAF/FAB	-2 732	-2 809	-2 611	-2 512	-2 454	-2 776	-3 232	-3 171	-4 303	-4 258
Impôts sur les produits	4	13	21	23	31	5	5	5	5	4
Subventions sur les produits	-203	-137	-143	-159	-162	-166	-165	-172	-153	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 634	1 544	1 467	1 490	1 556	1 642	1 368	1 389	1 595	1 595
Consommation finale	330	332	338	315	282	318	273	269	284	298
Exportation totale	1 557	1 624	1 504	1 524	1 493	1 547	1 787	1 991	2 764	3 051
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	4 100	4 024	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 485	5 839
dont sous-traitance	508	449	480	501	460	608	429	448	471	466
Importation totale	2 604	2 673	2 549	2 410	2 320	2 630	3 189	3 082	3 921	3 955
dont ajustement CAF/FAB	-2 646	-2 721	-2 611	-2 512	-2 394	-2 706	-3 385	-3 317	-4 258	-4 293
Impôts sur les produits	4	13	23	23	24	25	27	27	27	27
Subventions sur les produits	-245	-162	-157	-159	-156	-157	-152	-148	-142	-143
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 548	1 502	1 467	1 490	1 512	1 594	1 414	1 435	1 562	1 581
Consommation finale	319	315	316	315	301	299	288	279	268	265
Exportation totale	1 459	1 559	1 504	1 524	1 459	1 510	1 875	2 091	2 746	3 094
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		96,3	96,1	102,4	98,3	108,9	96,2	106,2	126,2	105,7
Volume base 100 en n-1		98,2	98,6	102,6	96,8	107,0	102,6	106,4	119,1	106,4
Prix base 100 en n-1		98,1	97,5	99,8	101,5	101,8	93,7	99,8	106,0	99,3

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.6

Les comptes du transport aérien

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	4 694	4 795	4 799	5 021	6 045	6 194	6 328	7 691	9 187	nd
Valeur ajoutée	3 960	3 690	4 248	3 829	3 629	4 187	4 520	4 940	4 887	nd
Production de la branche au prix de base	8 654	8 485	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 074	13 985
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	4 551	4 598	4 768	5 021	5 854	5 865	5 684	6 626	7 482	nd
Valeur ajoutée	3 374	3 425	4 245	3 829	4 229	4 733	5 303	5 892	6 241	nd
Production de la branche au prix de base	7 925	8 023	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	13 724	12 995
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	8 654	8 485	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 074	13 985
dont sous-traitance	1 075	1 113	1 127	1 223	1 125	1 204	948	1 123	1 260	1 249
Importation totale	2 813	2 835	2 416	2 542	2 634	2 802	2 975	2 942	3 455	3 233
dont ajustement CAF/FAB	-410	-370	-381	-363	-357	-382	-431	-462	-584	-611
Impôts sur les produits	9	9	9	30	34	23	20	34	72	59
Subventions sur les produits	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3 285	3 240	3 184	3 061	3 812	3 725	3 738	4 607	5 145	4 975
Marge de transport (y c transitant par commerce)	368	424	464	465	437	443	399	438	495	491
Consommation finale	3 355	3 277	3 206	3 196	3 434	3 653	3 933	4 390	4 901	5 050
Exportation totale	2 984	2 907	3 113	3 113	3 178	3 799	4 395	4 588	5 217	4 902
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	7 925	8 023	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	13 724	12 995
dont sous-traitance	971	1 029	1 124	1 223	1 156	1 213	941	1 104	1 218	1 154
Importation totale	2 561	2 674	2 406	2 542	2 690	2 811	3 112	3 004	3 464	3 107
dont ajustement CAF/FAB	-360	-349	-376	-363	-366	-392	-456	-474	-582	-597
Impôts sur les produits	8	8	9	30	35	37	38	44	91	86
Subventions sur les produits	-1	0	-1	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3 120	3 077	3 169	3 061	3 867	3 697	3 938	4 635	5 105	4 689
Marge de transport (y c transitant par commerce)	325	400	458	465	448	454	413	441	484	471
Consommation finale	3 025	3 113	3 206	3 196	3 574	3 716	3 929	4 382	4 821	4 719
Exportation totale	2 702	2 742	3 097	3 113	3 399	3 995	4 499	4 587	5 121	4 610
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		98,0	106,6	97,8	109,3	107,3	104,5	116,4	111,4	99,4
Volume base 100 en n-1		101,2	112,3	98,2	113,9	105,1	103,7	113,9	109,6	94,7
Prix base 100 en n-1		96,8	94,9	99,6	95,9	102,1	100,8	102,2	101,6	104,9

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.7

Les comptes des autres postes transport

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	13 854	13 679	14 923	16 611	17 575	21 946	24 585	24 955	26 893	nd
Valeur ajoutée	10 919	10 863	11 272	11 883	11 900	14 749	15 072	17 302	18 079	nd
Production de la branche au prix de base	24 773	24 542	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	44 972	46 568
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	14 186	14 081	15 226	16 611	17 202	21 148	22 897	22 718	23 596	nd
Valeur ajoutée	11 568	11 450	11 795	11 883	11 823	14 361	14 612	16 564	17 092	nd
Production de la branche au prix de base	25 753	25 532	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	40 689	40 685
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	24 773	24 542	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	44 972	46 568
dont sous-traitance	8 144	7 696	8 856	9 316	9 852	13 040	14 098	15 184	16 298	16 291
Importation totale	904	944	977	974	906	941	1 061	1 044	1 162	1 040
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	179	192	198	351	531	585	656	712	787	817
Subventions sur les produits	-132	-140	-134	-137	-94	-1 848	-1 847	-1 686	-1 992	-1 949
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	9 288	9 475	9 560	10 825	11 049	12 716	13 814	15 077	15 669	15 884
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 374	4 245	4 473	4 881	4 920	5 382	5 968	6 264	6 855	7 118
Consommation finale	2 403	2 627	2 815	3 039	3 227	3 401	3 685	3 976	4 120	4 337
Exportation totale	1 553	1 525	1 546	1 629	1 776	1 841	1 969	1 841	1 996	2 185
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	25 753	25 532	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	40 689	40 685
dont sous-traitance	8 193	7 933	8 999	9 316	9 658	12 525	13 269	13 844	14 412	14 382
Importation totale	986	1 014	1 053	974	927	942	1 007	984	1 100	994
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	313	319	321	351	353	375	389	411	429	436
Subventions sur les produits	-137	-139	-137	-137	-133	-2 692	-2 790	-2 999	-3 062	-3 174
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	10 092	10 067	10 117	10 825	10 836	12 295	13 089	13 788	14 218	14 250
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 414	4 373	4 551	4 881	4 808	5 036	5 450	5 710	5 995	5 902
Consommation finale	2 700	2 835	2 893	3 039	3 111	3 207	3 358	3 541	3 602	3 700
Exportation totale	1 562	1 566	1 719	1 629	1 765	1 845	1 732	1 660	1 802	1 637
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1		99,1	106,7	108,8	103,4	124,5	108,1	106,6	106,4	103,5
Volume base 100 en n-1		99,1	105,8	105,5	101,9	122,3	105,6	104,7	103,6	100,0
Prix base 100 en n-1		99,9	100,9	103,2	101,6	101,8	102,3	101,7	102,7	103,6

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.8

Production des branches au prix de base (prix de 1995)

en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transport ferroviaire	6 936	6 422	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 622	8 005	7 950
Voyageurs	4 925	4 618	4 520	4 320	4 528	4 899	5 117	5 285	5 587	5 728
Marchandises	2 038	1 840	2 125	2 190	2 267	2 136	2 112	2 319	2 398	2 201
Transport terrestre de voyageurs	11 140	10 979	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 633	12 891
Transport urbain de voyageurs	6 498	6 346	6 272	6 222	6 422	6 718	6 822	7 129	7 433	7 566
Transport routier de voyageurs	2 850	2 869	2 913	2 883	2 939	2 937	3 012	3 034	3 152	3 212
Autres types de transport terrestre de voyageurs	1 798	1 766	1 854	1 879	1 809	1 871	1 946	2 048	2 060	2 122
Transport terrestre de marchandises	23 345	22 643	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	30 041	30 480
Transport routier de marchandises	22 330	21 629	22 675	24 362	24 469	25 453	27 259	27 925	28 742	29 181
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 018	1 017	1 033	1 065	1 173	1 119	1 172	1 241	1 297	1 298
Transport par eau	4 100	4 024	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 485	5 839
Transport maritime	3 684	3 693	3 661	3 728	3 606	3 891	3 972	4 225	5 095	5 475
Transport fluvial	428	329	301	343	334	327	356	380	393	367
Transport aérien	7 925	8 023	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	13 724	12 995
Voyageurs	6 780	6 851	7 666	7 468	8 734	9 212	9 593	11 029	12 097	11 411
Marchandises	1 145	1 174	1 348	1 381	1 349	1 387	1 394	1 485	1 622	1 581
Autres postes transport	25 753	25 532	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	40 689	40 685
Total Transport	79 126	77 555	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 488	110 612	110 876

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A 2.9

L'emploi dans les branches des transports

équivalent temps plein en milliers

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Total transport								
Salariés	812,1	815,6	827,6	833,4	863,3	895,7	932,6	960,6
Non salariés	61,1	60,9	60,9	58,8	57,1	56,9	57,3	58,2
Total des effectifs	873,2	876,5	888,5	892,2	920,4	952,6	989,9	1018,8
Transport ferroviaire								
Salariés	113,2	113,9	118,8	117,6	126,5	130,9	136,5	nd
Non salariés	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	nd
Total des effectifs	113,4	114,1	119,1	117,9	126,8	131,2	136,8	nd
Transport terrestre de voyageurs								
Salariés	173,0	167,1	178,5	181,1	188,6	195,1	202,6	nd
Non salariés	25,0	25,0	25,0	24,3	23,7	23,7	23,8	nd
Total des effectifs	198,0	192,1	203,5	205,4	212,3	218,8	226,4	nd
Transport terrestre de marchandises								
Salariés	266,9	267,1	268,6	264,9	277,3	287,3	299,5	nd
Non salariés	30	29,9	29,8	28,6	27,7	27,6	27,8	nd
Total des effectifs	296,9	297,0	298,4	293,5	305,0	314,9	327,3	nd
Transport par eau								
Salariés	24,4	24,7	26	25,8	26,7	27,8	28,4	nd
Non salariés	2	1,9	1,8	1,6	1,4	1,4	1,4	nd
Total des effectifs	26,4	26,6	27,8	27,4	28,1	29,2	29,8	nd
Transport aérien								
Salariés	51,2	51,5	52,6	51,3	52,2	54,6	57,9	nd
Non salariés	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	nd
Total des effectifs	51,4	51,7	52,8	51,5	52,4	54,8	58,1	nd
Autres postes de Transport								
Salariés	183,4	191,3	183,1	192,7	192,0	200,0	207,7	nd
Non salariés	3,7	3,7	3,8	3,8	3,8	3,7	3,8	nd
Total des effectifs	187,1	195,0	186,9	196,5	195,8	203,7	211,5	nd

Sources : Insee - CCTN

(nouvelles séries tenant compte du recensement de 1999)

3. LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

TABLEAU A 3.1

Évolution en valeur de la consommation des ménages en transport

millions d'euros yc TVA

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 sd	2001 p
071 Achats de véhicules	27 154	24 228	26 945	26 308	28 946	24 175	27 667	30 703	30 965	33 912
0711. Automobiles neuves et occasions	25 298	22 322	25 103	24 295	26 835	21 962	25 333	28 166	28 398	31 295
0712. Motos	883	834	797	961	1 166	1 313	1 464	1 628	1 611	1 631
0713. Bicyclettes	973	1 071	1 045	1 053	945	901	869	909	956	987
D01.A4 D01.C Campings-cars, caravanes (1)	483	454	431	438	491	514	568	672	745	841
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	49 356	50 519	53 452	56 334	57 760	59 475	61 079	64 115	69 498	69 907
0721. Pièces détachées et accessoires	14 131	14 175	15 335	16 619	16 909	17 351	18 152	18 646	19 317	20 206
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	10 962	10 778	11 779	12 938	13 167	13 503	14 027	14 518	15 124	15 948
HF45.A Fabrication de pneumatiques	1 189	1 281	1 297	1 296	1 324	1 332	1 411	1 435	1 432	1 427
HF45.B Rechapage de pneumatiques	91	95	93	95	91	80	75	74	70	68
HF61.C Fabrication d'accumulateurs (PARTIEL)	212	216	209	222	231	232	245	240	222	212
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules	1 677	1 805	1 957	2 067	2 098	2 204	2 393	2 380	2 470	2 550
0722. Carburants et lubrifiants (2)	19 120	19 866	20 666	21 301	22 631	23 609	23 349	24 694	28 553	27 403
0723. Entretien et réparations	11 784	11 876	12 624	13 357	12 856	12 936	13 628	14 415	15 023	15 289
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	11 339	11 330	12 029	12 685	12 255	12 299	12 722	13 612	14 101	14 413
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	242	257	251	262	242	234	241	262	266	275
HN25.C Contrôle et analyse technique	204	289	345	410	359	403	666	541	656	601
0724. Autres services liés aux véhicules personnels	4 321	4 602	4 826	5 057	5 363	5 579	5 949	6 360	6 606	7 009
HK07.F Services donnant lieu à des péages	1 919	2 122	2 269	2 460	2 588	2 775	3 011	3 241	3 364	3 581
HK07.G Autres infrastructures routières	656	694	751	813	909	932	976	1 045	1 081	1 105
HN31.A Location de véhicules automobiles	743	760	771	768	767	786	833	884	930	1 028
HN31.B Location d'autres matériels de transport	18	19	19	20	23	24	26	27	28	30
HQ1A.B Ecoles de conduite	985	1 007	1 016	996	1 076	1 061	1 104	1 163	1 202	1 265
073 Services de transports	13 058	13 007	13 299	13 317	14 096	14 891	15 795	16 738	17 900	18 638
0731. Transports de voyageurs par rail	2 384	2 239	2 316	2 240	2 481	2 628	2 805	2 944	3 159	3 316
0732. Transports de voyageurs par route	3 408	3 503	3 670	3 715	3 892	4 028	4 255	4 388	4 556	4 794
HK02.B Transports routiers de voyageurs	1 748	1 829	1 938	1 996	2 081	2 140	2 234	2 302	2 401	2 496
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	833	841	879	886	934	981	1 075	1 158	1 187	1 281
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	827	833	853	833	877	907	946	928	969	1 018
0733. Transports de voyageurs par air	3 403	3 323	3 251	3 242	3 483	3 726	4 018	4 485	5 008	5 171
0734. Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	343	345	352	322	287	324	279	276	290	304
0735. Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées mécaniques, déménagement)	400	393	423	431	451	471	495	526	558	578
0736. Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	3 120	3 203	3 287	3 368	3 502	3 715	3 943	4 120	4 329	4 475
07 Transport	89 568	87 753	93 695	95 960	100 802	98 542	104 540	111 557	118 362	122 457
Assurance	2 727	2 771	3 213	3 196	3 375	3 171	2 932	3 054	3 586	3 636
Transport + assurance	92 294	90 524	96 908	99 155	104 176	101 713	107 472	114 611	121 948	126 093
Dépenses de consommation des ménages	597 295	608 272	628 547	648 975	669 709	679 923	708 126	733 840	764 018	796 207
Dépenses de consommation prises en charge par les APU (4)	372	384	382	392	393	456	384	364	371	381
Transports de voyageurs par rail	273	284	271	280	283	301	311	295	298	305
Transports urbains de voyageurs	96	97	108	109	107	151	69	66	70	72
Autres services de transports (déménagement)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nombre de ménages (5)	22 050	22 318	22 596	22 885	23 168	23 430	23 687	23 960	24 261	24 582
Population (5)	57 240	57 467	57 659	57 844	58 026	58 207	58 398	58 623	58 893	59 191

Source : Insee

Notes :

(1) Les campings-cars et les caravanes ne sont pas compris dans les achats de véhicules en nomenclature fonction. En effet, ils appartiennent dorénavant à la fonction "culture et loisirs". Ils sont donc donnés à titre indicatif.

(2) Y compris les lubrifiants des réparations.

(3) On somme le montant des primes et des produits de placement des entreprises d'assurance moins le total des remboursements.

(4) Les dépenses de consommation prises en charge par les APU sont à ajouter aux dépenses de consommation des ménages pour obtenir la consommation effective des ménages.

(5) En milieu d'année, en milliers.

TABLEAU A 3.2

Consommation en transport - Évolution en volume - Indice base 100 l'année N-1

yc TVA

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000 sd	2001 p
071 Achats de véhicules	102,8	87,2	112,1	96,5	111,3	85,4	113,5	112,1	100,6	108,6
0711 Automobiles neuves et occasions	103,3	86,2	113,7	95,6	112,0	83,8	114,2	112,3	100,7	109,4
0712 Motos	99,5	92,4	91,3	119,2	119,8	115,8	113,4	112,1	97,7	100,0
0713 Bicyclettes	93,0	108,8	95,7	100,4	89,1	95,1	95,9	105,3	103,2	101,4
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	100,9	98,7	102,0	102,0	97,7	101,0	103,6	102,8	101,2	101,2
0721 Pièces détachées et accessoires	102,0	97,2	105,7	106,2	99,2	103,0	105,9	102,6	103,8	103,9
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	103,0	95,0	105,9	107,4	99,1	102,6	105,1	103,2	103,9	104,8
HF45.A Fabrication de pneumatiques	95,0	105,9	105,3	100,4	102,0	106,7	108,5	102,0	102,7	99,0
HF45.B Rechapage de pneumatiques	102,5	103,4	100,6	103,1	95,0	92,9	96,7	97,1	96,9	96,6
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	96,0	100,1	97,8	106,4	102,0	100,2	106,6	99,2	93,9	97,9
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules	102,3	104,0	106,7	103,8	99,1	104,1	109,2	100,4	104,8	101,7
0722 Carburants et lubrifiants	101,5	100,0	99,9	99,5	99,1	100,8	102,0	101,6	98,3	100,7
0723 Entretien et réparations	97,8	97,1	101,3	100,8	91,8	98,3	103,1	103,9	102,1	97,7
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	97,0	96,3	101,0	100,3	92,2	98,0	101,2	105,0	101,4	98,0
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	101,3	100,8	93,0	100,6	89,9	95,1	100,5	106,2	98,2	100,1
HN25.C Contrôle et analyse technique	177,3	137,5	118,5	116,4	80,4	111,1	161,8	81,1	121,0	91,3
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	103,7	102,7	100,9	102,3	102,7	102,1	104,3	105,5	102,2	103,8
HK07.F Services donnant lieu à des péages	105,5	106,4	102,4	105,4	100,8	103,6	105,6	105,8	102,2	104,2
HK07.G Autres infrastructures routières	101,5	101,0	100,9	104,0	107,8	101,2	101,6	104,4	100,0	100,0
HN31.A Location de véhicules automobiles	106,6	99,5	99,0	99,7	98,9	104,8	105,2	107,0	106,0	108,7
HN31.B Location d'autres matériels de transport	100,0	100,8	100,0	104,8	111,3	107,9	105,7	105,1	106,0	103,0
HQ1A.B Ecoles de conduite	99,9	99,0	99,1	96,1	106,0	97,3	102,7	104,4	101,2	102,2
073 Services de transports	103,3	97,1	101,5	98,7	105,2	103,0	104,3	105,2	105,6	101,2
0731 Transports de voyageurs par rail	100,7	88,9	102,6	95,0	108,2	104,4	105,5	103,6	105,6	102,4
0732 Transports de voyageurs par route	102,6	98,9	101,4	98,6	102,3	101,2	103,7	102,1	102,9	102,9
HK02.B Transports routiers de voyageurs	104,8	101,2	102,5	100,3	101,8	100,5	102,5	102,2	103,9	102,3
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	96,2	95,5	101,2	98,5	102,9	102,8	107,5	105,9	100,2	104,1
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	104,8	97,4	99,1	95,1	102,8	101,0	102,5	97,4	103,9	102,7
0733 Transports de voyageurs par air	105,4	102,9	103,0	99,7	111,8	104,0	105,7	111,6	110,0	98,2
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	100,3	98,6	100,6	99,7	95,3	99,4	96,5	96,5	96,0	98,9
0735 Autres services de transports	94,5	97,5	106,8	99,5	101,9	102,0	102,5	105,9	105,1	100,1
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	105,4	94,9	98,9	100,0	101,6	103,5	103,7	103,8	104,5	102,5
07 Transport	101,8	95,0	104,7	100,0	102,5	96,8	106,1	105,6	101,7	103,2
1254 Assurance automobile	106,9	99,7	95,2	109,4	106,7	113,8	102,1	107,1	119,0	101,3
Dépenses de consommation des ménages	100,9	99,4	101,2	101,2	101,3	100,1	103,4	103,2	102,5	102,6

Source : Insee

Note : Le tableau A 3.2 rapporte le volume d'une année N calculé aux prix N-1 à la valeur en N-1.

TABLEAU A 3.3

Consommation en transport - Évolution en prix - Indice base 100 l'année N-1

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000sd	2001 p
071 Achats de véhicules	101,7	102,3	99,2	101,2	98,8	97,8	100,8	99,0	100,2	100,8
0711 Automobiles neuves et occasions	101,5	102,4	98,9	101,2	98,7	97,7	101,0	99,0	100,1	100,8
0712 Motos	102,9	102,3	104,7	101,1	101,3	97,3	98,3	99,2	101,3	101,3
0713 Bicyclettes	103,9	101,2	101,9	100,3	100,7	100,2	100,7	99,3	101,9	101,7
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	102,0	103,7	103,7	103,3	104,9	101,9	99,1	102,1	107,2	99,4
0721 Pièces détachées et accessoires	104,1	103,3	102,2	101,9	102,4	99,6	98,8	100,1	99,9	100,8
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	103,9	103,5	103,2	102,2	102,7	100,0	98,8	100,3	100,3	100,6
HF45.A Fabrication de pneumatiques	111,7	101,7	96,1	99,5	100,1	94,3	97,6	99,6	97,2	100,8
HF45.B Rechapage de pneumatiques	112,1	101,3	97,3	99,2	100,2	94,7	97,8	100,6	97,8	101,0
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	100,3	101,7	99,0	100,1	101,7	100,3	99,3	98,6	98,6	97,6
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules	100,6	103,5	101,6	101,7	102,4	100,9	99,4	99,1	99,0	101,5
0722 Carburants et lubrifiants	98,2	103,9	104,1	103,6	107,2	103,5	96,9	104,1	117,6	95,3
0723 Entretien et réparations	105,0	103,8	105,0	105,0	104,8	102,3	102,2	101,9	102,1	104,1
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	104,9	103,8	105,1	105,1	104,7	102,4	102,2	101,9	102,2	104,3
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	105,5	105,3	105,2	103,8	102,7	101,7	102,5	102,6	103,3	103,5
HN25.C Contrôle et analyse technique	109,6	103,3	100,7	102,2	108,9	101,1	102,0	100,2	100,2	100,4
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	104,4	103,7	103,9	102,4	103,3	101,8	102,2	101,3	101,6	102,2
HK07.F Services donnant lieu à des péages	103,1	103,9	104,4	102,8	104,4	103,5	102,7	101,8	101,5	102,2
HK07.G Autres infrastructures routières	107,9	104,7	107,2	104,2	103,7	101,3	103,1	102,5	103,5	102,2
HN31.A Location de véhicules automobiles	104,9	102,8	102,5	99,9	101,0	97,9	100,6	99,2	99,3	101,7
HN31.B Location d'autres matériels de transport	100,0	103,3	100,0	100,8	102,7	95,7	101,8	99,1	99,3	101,7
HQ1A.B Ecoles de conduite	104,3	103,3	101,8	102,0	102,0	101,3	101,4	100,9	102,1	103,0
073 Services de transports	102,5	102,6	100,7	101,5	100,6	102,6	101,7	100,7	101,2	102,9
0731 Transports de voyageurs par rail	103,5	105,6	100,8	101,8	102,4	101,5	101,2	101,3	101,6	102,5
0732 Transports de voyageurs par route	104,7	104,0	103,4	102,6	102,4	102,3	101,9	101,0	100,9	102,3
HK02.B Transports routiers de voyageurs	104,4	103,4	103,4	102,7	102,4	102,3	101,8	100,8	100,4	101,6
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	105,3	105,8	103,3	102,3	102,4	102,2	101,9	101,7	102,3	103,7
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	104,7	103,4	103,3	102,7	102,4	102,3	101,8	100,7	100,5	102,3
0733 Transports de voyageurs par air	102,0	94,9	95,0	100,0	96,1	102,9	102,0	100,1	101,5	105,1
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	104,5	102,0	101,3	91,7	93,7	113,5	89,3	102,3	109,5	106,3
0735 Autres services de transports	104,3	100,7	100,6	102,5	102,6	102,3	102,6	100,3	101,0	103,6
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	99,6	108,2	103,7	102,5	102,4	102,5	102,4	100,7	100,5	100,9
07 Transport	102,0	103,1	102,0	102,4	102,5	101,0	100,0	101,0	104,4	100,3
1254 Assurance automobile	84,7	101,9	121,8	90,9	99,0	82,6	90,6	97,2	98,7	100,1
Dépenses de consommation des ménages	102,5	102,4	102,2	102,0	101,9	101,4	100,7	100,4	101,5	101,6

Note : Le tableau A 3.3 fournit le rapport de la valeur d'une année N au volume de cette même année calculé aux prix N-1. Il s'agit d'indices de prix au sens de la comptabilité nationale.

TABLEAU A 3.4

Consommation en transport - Évolution en volume - Indice base 100 en 1995

yc TVA

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000sd	2001p
071 Achats de véhicules	105,9	92,4	103,6	100,0	111,3	95,1	108,0	121,0	121,8	132,3
0711 Automobiles neuves et occasions	106,7	92,0	104,6	100,0	112,0	93,8	107,1	120,3	121,2	132,6
0712 Motos	99,4	91,9	83,9	100,0	119,8	138,7	157,3	176,4	172,3	172,3
0713 Bicyclettes	95,7	104,1	99,6	100,0	89,1	84,8	81,3	85,6	88,3	89,6
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	97,4	96,2	98,0	100,0	97,7	98,7	102,3	105,1	106,3	107,7
0721 Pièces détachées et accessoires	91,7	89,1	94,2	100,0	99,2	102,2	108,2	111,0	115,3	119,7
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	92,5	87,9	93,1	100,0	99,1	101,7	106,9	110,3	114,6	120,1
HF45.A Fabrication de pneumatiques	89,2	94,5	99,6	100,0	102,0	108,9	118,2	120,5	123,7	122,4
HF45.B Rechapage de pneumatiques	93,2	96,4	97,0	100,0	95,0	88,3	85,4	83,0	80,4	77,7
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	96,0	96,1	94,0	100,0	102,0	102,2	108,9	108,0	101,4	99,3
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules	86,8	90,3	96,3	100,0	99,1	103,2	112,7	113,1	118,5	120,6
0722 Carburants et lubrifiants	100,5	100,5	100,5	100,0	99,1	99,9	101,9	103,5	101,8	102,5
0723 Entretien et réparations	100,9	98,0	99,2	100,0	91,8	90,3	93,1	96,6	98,7	96,4
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	102,5	98,7	99,7	100,0	92,2	90,4	91,5	96,1	97,4	95,5
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	106,0	106,8	99,4	100,0	89,9	85,5	85,9	91,2	89,5	89,6
HN25.C Contrôle et analyse technique	52,7	72,5	85,9	100,0	80,4	89,3	144,5	117,2	141,8	129,4
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	94,3	96,9	97,7	100,0	102,7	104,9	109,4	115,4	117,9	122,4
HK07.F Services donnant lieu à des péages	87,0	92,6	94,9	100,0	100,8	104,5	110,3	116,7	119,3	124,3
HK07.G Autres infrastructures routières	94,3	95,3	96,2	100,0	107,8	109,1	110,8	115,7	115,7	115,7
HN31.A Location de véhicules automobiles	101,9	101,3	100,3	100,0	98,9	103,6	109,0	116,7	123,7	134,4
HN31.B Location d'autres matériels de transport	94,7	95,5	95,5	100,0	111,3	120,1	126,9	133,4	141,4	145,7
HQ1A.B Ecoles de conduite	106,1	105,0	104,0	100,0	106,0	103,1	105,8	110,5	111,8	114,3
073 Services de transports	102,8	99,8	101,4	100,0	105,2	108,4	113,1	119,0	125,7	127,2
0731 Transports de voyageurs par rail	115,3	102,6	105,3	100,0	108,2	112,9	119,2	123,4	130,4	133,5
0732 Transports de voyageurs par route	101,2	100,0	101,4	100,0	102,3	103,5	107,4	109,6	112,8	116,0
HK02.B Transports routiers de voyageurs	96,2	97,3	99,7	100,0	101,8	102,3	104,9	107,2	111,4	113,9
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	105,1	100,3	101,5	100,0	102,9	105,8	113,8	120,5	120,7	125,7
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	108,9	106,1	105,2	100,0	102,8	103,9	106,5	103,7	107,8	110,7
0733 Transports de voyageurs par air	94,6	97,4	100,3	100,0	111,8	116,3	122,9	137,1	150,8	148,1
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	101,2	99,8	100,3	100,0	95,3	94,7	91,3	88,1	84,6	83,7
0735 Autres services de transports	96,5	94,1	100,5	100,0	101,9	104,0	106,6	112,8	118,6	118,6
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	106,5	101,1	100,0	100,0	101,6	105,1	109,0	113,1	118,2	121,2
07 Transport	100,6	95,6	100,0	100,0	102,5	99,2	105,3	111,2	113,1	116,7
1254 Assurance automobile	96,3	96,0	91,4	100,0	106,7	121,5	124,0	132,8	158,0	160,1
Dépenses de consommation des ménages	98,2	97,6	98,8	100,0	101,3	101,4	104,9	108,3	111,0	113,8

Source : Insee

Note : Le tableau A 3.4 rapporte le volume de l'année N calculé aux prix de 1995 sur la valeur en 1995.

TABLEAU A 3.5

Consommation en transport - Évolution en prix - Indice base 100 en 1995

yc TVA

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000sd	2001p
071 Achats de véhicules	97,4	99,7	98,8	100,0	98,8	96,6	97,4	96,4	96,6	97,4
0711 Automobiles neuves et occasions	97,6	99,9	98,8	100,0	98,7	96,4	97,3	96,3	96,4	97,2
0712 Motos	92,4	94,5	98,9	100,0	101,3	98,5	96,9	96,1	97,3	98,5
0713 Bicyclettes	96,6	97,8	99,7	100,0	100,7	100,9	101,6	100,9	102,9	104,6
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	90,0	93,3	96,8	100,0	104,9	106,9	106,0	108,2	116,0	115,3
0721 Pièces détachées et accessoires	93,0	96,0	98,1	100,0	102,4	102,0	100,8	100,9	100,8	101,5
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	91,6	94,8	97,8	100,0	102,7	102,6	101,5	101,7	102,0	102,6
HF45.A Fabrication de pneumatiques	102,8	104,6	100,5	100,0	100,1	94,4	92,2	91,8	89,3	89,9
HF45.B Rechapage de pneumatiques	102,3	103,6	100,8	100,0	100,2	94,9	92,8	93,4	91,4	92,3
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	99,2	100,9	99,9	100,0	101,7	102,0	101,3	99,9	98,5	96,2
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteurs et véhicules	93,5	96,7	98,3	100,0	102,4	103,3	102,8	101,8	100,8	102,3
0722 Carburants et lubrifiants	89,3	92,8	96,6	100,0	107,2	110,9	107,5	112,0	131,7	125,5
0723 Entretien et réparations	87,4	90,7	95,3	100,0	104,8	107,3	109,6	111,7	114,0	118,7
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	87,2	90,5	95,2	100,0	104,7	107,3	109,6	111,7	114,1	119,0
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	87,0	91,6	96,3	100,0	102,7	104,4	106,9	109,7	113,3	117,2
HN25.C Contrôle et analyse technique	94,1	97,2	97,9	100,0	108,9	110,1	112,3	112,6	112,8	113,2
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	90,6	93,9	97,6	100,0	103,3	105,2	107,5	109,0	110,8	113,2
HK07.F Services donnant lieu à des péages	89,6	93,1	97,2	100,0	104,4	108,0	110,9	112,9	114,6	117,1
HK07.G Autres infrastructures routières	85,6	89,6	96,0	100,0	103,7	105,1	108,4	111,1	115,0	117,5
HN31.A Location de véhicules automobiles	95,0	97,6	100,1	100,0	101,0	98,9	99,5	98,7	98,0	99,6
HN31.B Location d'autres matériels de transport	96,1	99,2	99,2	100,0	102,7	98,3	100,1	99,2	98,5	100,2
HQ1A.B Ecoles de conduite	93,2	96,3	98,0	100,0	102,0	103,3	104,7	105,7	107,9	111,1
073 Services de transports	95,4	97,8	98,5	100,0	100,6	103,2	104,9	105,6	106,9	110,0
0731 Transports de voyageurs par rail	92,3	97,5	98,2	100,0	102,4	103,9	105,1	106,5	108,2	110,9
0732 Transports de voyageurs par route	90,7	94,3	97,4	100,0	102,4	104,7	106,7	107,8	108,7	111,2
HK02.B Transports routiers de voyageurs	91,0	94,1	97,3	100,0	102,4	104,7	106,7	107,6	108,0	109,7
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	89,4	94,6	97,7	100,0	102,4	104,7	106,7	108,5	110,9	115,0
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	91,1	94,3	97,4	100,0	102,4	104,8	106,7	107,4	108,0	110,4
0733 Transports de voyageurs par air	110,9	105,3	100,0	100,0	96,1	98,9	100,8	100,9	102,4	107,7
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	105,5	107,6	109,1	100,0	93,7	106,4	95,0	97,2	106,5	113,2
0735 Autres services de transports	96,3	97,0	97,5	100,0	102,6	105,0	107,7	108,1	109,1	113,1
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	87,0	94,1	97,6	100,0	102,4	105,0	107,4	108,1	108,7	109,7
07 Transport	92,8	95,7	97,6	100,0	102,5	103,4	103,4	104,5	109,0	109,3
1254 Assurance automobile	88,6	90,3	110,0	100,0	99,0	81,7	74,0	71,9	71,0	71,1
Dépenses de consommation des ménages	93,7	96,0	98,0	100,0	101,9	103,3	104,0	104,4	106,0	107,8

Source : Insee

Note : Le tableau A 3.5 rapporte la valeur de l'année N sur le volume de l'année N calculé aux prix de 1995.

TABLEAU A 3.6

Évolution des coefficients budgétaires, dans les dépenses réelles, au titre de la fonction transport "en valeur"
(%)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Achats de véhicules	5,1	4,1	4,3	3,6	3,9	4,2	4,1	4,3
Dépenses d'utilisation								
des véhicules	8,4	8,7	8,6	8,8	8,6	8,8	9,1	8,8
Pièces détachées	2,0	2,6	2,5	2,6	2,6	2,5	2,5	2,5
Carburants, lubrifiants	3,4	3,3	3,4	3,5	3,3	3,4	3,7	3,4
Entretien, réparations	2,0	2,1	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	1,9
Autres services	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
Service de transports	2,3	2,1	2,1	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3
Transports par rail	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Transports par route	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Transports par air	0,6	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,7	0,6
Transports par mer, voies d'eau	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres transports	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports urbains de voyageurs	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Ensemble	15,7	14,8	15,1	14,5	14,8	15,2	15,5	15,4

Source : Insee, Comptes nationaux

4. LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

TABLEAU A 4.1

Les transports intérieurs de voyageurs

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Voitures particulières (1)	570,6	585,6	591,4	606,2	611,1	623,3	640,1	649,1	659,5	678,6	699,6	699,6	727,6
Autobus, autocars	40,2	41,3	42,9	41,8	42,0	42,7	41,6	42,4	42,0	42,7	42,9	45,3	43,8
urbain (hors IdF)	4,7	4,5	4,8	5,0	5,0	5,3	5,1	5,0	5,0	5,2	5,2	5,4	5,3
interurbain (hors IdF)	5,3	6,0	5,9	5,7	5,2	5,7	6,2	6,3	7,7	8,1	7,7	8,9	8,4
Ile-de-France (urb.+interurb.hors RATP)	1,2	1,6	1,5	1,4	1,4	1,4	1,5	1,3	1,3	1,5	2,2	2,4	2,6
scolaire	5,5	5,6	5,9	5,5	5,8	5,7	5,7	5,4	3,9	3,9	4,2	4,5	4,4
personnel	3,5	3,1	3,3	2,9	2,7	2,7	2,3	2,2	2,0	2,1	1,8	1,9	1,9
occasionnel	18,0	18,3	19,4	19,2	19,6	19,7	18,8	20,0	19,7	19,5	19,3	19,7	18,5
Autobus et tramways RATP	2,2	2,2	2,1	2,2	2,2	2,2	2,0	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6
Transports en commun ferroviaires	73,8	73,9	72,3	73,1	68,4	69,0	64,5	69,3	71,4	74,5	76,6	80,7	82,6
SNCF	64,0	63,7	62,4	63,0	58,4	58,9	55,6	59,8	61,8	64,5	66,2	69,9	71,6
dont : TGV (2)(3)	11,5	14,9	17,9	19,0	18,9	20,5	21,4	24,8	27,6	30,0	32,4	34,7	37,4
réseau principal hors TGV(2)(4)	42,7	38,9	34,5	34,0	29,7	29,0	25,7	26,1	25,0	25,2	24,8	25,4	24,2
dont TER (5)	6,0	6,1	7,8	7,6	7,6	7,4	6,8	7,3	7,5	7,6	8,0	8,5	8,8
réseau Ile de France(4)(6)	9,8	10,0	10,0	10,1	9,9	9,5	8,5	8,9	9,2	9,3	9,1	9,7	9,9
RATP (métro+RER)	9,3	9,7	9,4	9,5	9,3	9,3	8,3	8,8	9,0	9,3	9,7	10,1	10,3
métro de province	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Transports aériens	11,0	11,4	11,7	12,2	12,3	12,7	12,7	13,8	13,8	14,5	15,5	15,7	14,5
Ensemble	695,7	712,2	718,3	733,2	733,8	747,6	758,9	774,5	786,7	810,3	834,6	841,3	868,5

Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC.

Notes : (1) Série révisée depuis 1991, compte tenu du rechiffage du bilan de la circulation routière.

(2) modification du mode de comptage en 1999 sur les TGV : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1998, mais pas les données antérieures. Pour l'année 1998, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 30,6 et 24,7 milliards de voyageurs-kilomètres, respectivement pour le réseau TGV et le réseau principal hors TGV.

(3) prise en compte (pour moitié), à partir de 2000, des transports effectués dans le tunnel sous la Manche : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1999, mais pas les données antérieures. Pour 1999, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 32,2 milliards de voyageurs-kilomètres.

(4) réintégration, à partir de 1999 des parcours complémentaires transiliens auparavant inclus dans les transports du réseau principal : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1998 et 1999, mais pas les données antérieures. Pour l'année 1998, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 24,7 et 9,1 milliards de voyageurs-kilomètres, respectivement pour le réseau principal hors TGV et pour le réseau Ile de France

(5) y compris les "Express d'Intérêt Régional" à partir de 1991.

(6) modification en 2000 des coefficients de partage des recettes de la Carte Orange : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1999, mais pas les données antérieures. Pour 1999, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 9,6 milliards de voyageurs-kilomètres.

TABLEAU A 4.2

Transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Produit agro-alimentaire	29,2	28,8	28,2	28,2	27,2	27,8	27,4	23,2	22,9	22,1	21,7	21,3	22,1	22,8	22,8
Combust. Minér. solides	4,9	4,3	4,6	4,0	4,0	4,1	3,5	3,1	3,0	2,7	2,1	2,6	2,5	2,5	2,0
Produits pétroliers	6,9	6,9	6,9	7,4	7,6	7,4	7,7	6,8	6,1	6,5	6,5	6,6	6,8	6,3	6,4
Minerais	4,1	3,6	3,8	3,7	3,5	3,1	4,0	4,9	5,0	4,4	4,4	5,1	4,8	5,0	5,2
Sidérurgie	11,5	12,6	12,8	12,9	13,0	11,9	10,9	12,4	12,7	12,5	13,5	13,5	13,0	13,8	13,3
Fonderie	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
Matériaux de construction	10,2	11,1	11,0	10,9	10,7	10,6	10,4	11,2	10,7	10,2	9,7	9,7	10,2	9,6	9,4
Chimie de base	7,1	6,7	6,6	6,5	6,5	6,5	6,6	6,9	6,6	6,5	5,9	5,4	5,5	5,2	5,4
Papier	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0
Chimie organique	2,2	1,8	1,7	1,8	1,6	1,5	1,4	1,1	1,0	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8
Matériels de transport	4,1	4,1	4,2	4,1	3,9	3,9	3,2	3,5	3,7	4,1	4,0	4,3	4,3	3,9	4,4
Machines	1,0	0,9	0,9	0,8	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6
Verres	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
Produits manufacturés	16,5	17,0	17,1	17,4	18,7	20,3	22,1	24,1	25,7	27,6	28,7	27,7	27,3	27,3	27,6
Ensemble en Md t-km	49,8	50,7	51,6	49,7	49,4	48,2	43,6	47,2	46,4	48,3	52,6	52,7	52,1	55,3	50,3

Source : SNCF

La décomposition des trafics par produits est ici fondée sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature d'activités et de produits de l'Insee. On a retenu quatorze ensembles : produits agro-alimentaires (NAP : U01, U02 - NST 0, 1, 7) ; combustibles minéraux solides (T04 - NST 2) ; produits pétroliers (S053 - NST 3) ; minerais (S09, S12 - NST 4) ; sidérurgie (S10, S11 - NST 5a) ; fonderie (S13, T13 - NST 5b) ; matériaux de construction (T09 - NST 6a) ; chimie de base (S171 - NST 6b, 8a) ; papier (T21 - NST 8b) ; chimie organique (S172 - NST 8c) ; machines et matériels de transport (T16 - NST 9a) ; machines (T14 - NST 9b) ; verres (T10 - NST 9c) ; produits manufacturés (U05b, U06 - NST 9d). Ce regroupement très sommaire a pour objet de situer l'évolution des trafics par rapport à celle de la production.

TABLEAU A 4.3

Données générales sur le transport intérieur de marchandises

Le transit routier n'est déterminé qu'à partir de l'année 1990.

en milliards de tonnes-kilomètres

	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Tr. ferroviaire (1)	55,9	54,2	50,2	49,7	50,7	51,5	49,7	49,4	48,2	43,6	47,1	46,6	48,3	52,6	52,7	52,1	55,4	50,3
Tr. ferro. hors transit	50,1	48,6	44,7	44,1	45,1	45,8	44,0	43,5	41,9	37,6	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9	46,0	42,1
national	32,7	32,4	30,4	30,1	30,3	30,1	29,0	28,7	27,3	24,7	25,7	24,6	24,9	26,4	26,1	26,1	27,5	25,1
importations	7,0	6,3	5,8	5,5	5,7	6,2	6,2	5,7	5,7	4,7	5,6	5,9	6,2	6,6	7,7	7,6	8,3	7,5
exportations	10,4	10,0	8,5	8,5	9,1	9,5	8,8	9,1	8,9	8,2	8,6	8,5	8,6	9,4	9,4	9,2	10,2	9,5
transit	5,7	5,6	5,5	5,7	5,6	5,7	5,7	5,9	6,3	6,0	7,3	7,5	8,7	10,2	9,5	9,2	9,3	8,2
Transport routier	125,9	128,4	134,6	144,5	161,1	168,6	193,9	199,6	205,0	201,1	213,7	227,1	231,1	238,2	246,5	260,3	266,5	273,7
Tr. routier hors transit	125,9	128,4	134,6	144,5	161,1	168,6	171,8	175,6	179,3	174,2	184,5	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5
1 - pavillon français	114,7	116,4	121,4	130,2	145,3	151,7	155,8	159,9	163,7	158,2	166,7	178,9	180,1	183,6	189,8	201,0	203,0	208,5
1.1 national (CU>3t.) (2)	94,0	94,9	98,9	106,0	117,9	123,1	123,2	126,0	128,0	123,4	129,9	141,1	142,1	144,3	149,5	158,9	163,0	168,6
1.2 internat. (CU>3t.) (2)	9,0	9,2	9,7	10,9	13,4	14,4	16,8	17,0	18,3	17,0	18,6	19,6	19,9	20,8	21,5	22,7	20,7	19,9
1.3 national CU<3t. (3)	11,7	12,3	12,8	13,3	14,0	14,3	14,5	15,3	15,8	16,1	16,5	16,9	17,0	17,4	18,0	18,5	18,8	19,5
1.4 Transit (2)							1,3	1,6	1,7	1,7	1,6	1,4	1,1	1,1	0,8	0,9	0,5	0,5
2 - pavillon étranger	11,2	12,0	13,2	14,4	15,8	16,9	38,0	39,7	41,2	42,8	47,0	48,3	50,9	54,6	56,7	59,3	63,5	65,2
2.1 transit pavillon étr.(4)							20,8	22,5	24,0	25,2	27,6	28,9	30,3	32,4	33,0	34,4	36,5	38,7
2.2 Autres pavillon étr.(4)	11,2	12,0	13,2	14,4	15,8	16,9	17,2	17,3	17,2	17,6	19,4	19,4	20,6	22,2	23,7	24,9	27,0	26,5
Navig. intérieure (5)	8,0	7,6	7,0	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7
national	5,0	4,5	4,1	3,9	3,7	3,9	4,3	4,3	4,3	3,5	3,1	3,2	3,2	3,1	3,5	4,1	4,1	3,6
importations	1,3	1,3	1,3	1,3	1,2	1,3	1,3	1,2	1,1	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2	1,4	1,4
exportations	1,7	1,7	1,6	1,5	1,7	1,5	1,6	1,4	1,5	1,5	1,4	1,6	1,4	1,4	1,6	1,5	1,8	1,7
Oléoducs (6)	25,7	24,1	26,9	25,7	29,3	23,0	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,3
Ens. modes terrestres																		
y compris transit	215,4	214,3	218,7	226,6	247,8	249,9	271,2	278,5	283,5	274,0	288,6	301,9	307,0	318,7	327,0	340,6	350,8	353,0
hors transit	209,7	208,7	213,2	221,0	242,2	244,2	243,4	248,6	251,5	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,6

(1) Source : SNCF. Transport total : tonnes-kilomètres taxées sur le réseau ou en provenance d'autres réseaux ; transport par wagons, non compris les wagons de particuliers vides, les transports routiers ni les expéditions.

(2) Source : DAEI/SES (d'après l'enquête TRM). Transport intérieur des véhicules immatriculés en France, d'au moins trois tonnes de PTCU et de moins de quinze ans d'âge. Les chiffres ont été réévalués à plusieurs reprises pour tenir compte de modifications successives.

(3) Source : DAEI/SES. Série révisée depuis 1991, compte tenu du rechiffrement du bilan de la circulation routière.

(4) Source : directives Eurostat, DAEI/SES. Série transit révisée depuis 1993, compte tenu des premiers résultats de l'enquête "transit" réalisée en 1999.

(5) Source : Voies navigables de France. Le transit rhénan est exclu pour toutes les années.

(6) Source : Ministère de l'Industrie - Direction des Matières Premières et des Hydrocarbures - La dernière année est provisoire.

TABLEAU A 4.4

Transport intérieur fluvial de marchandises

en % des tonnes-kilomètres

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Produit agro-alimentaire	34,5	32,9	29,3	26,1	22,8	20,7	25,5	23,7	24,5	24,8	27,6	29,1	29,7	30,1	28,9
Combust. Minér. solides	5,8	4,6	5,4	8,9	11,6	13,1	9,8	6,7	7,1	8,4	7,1	10,3	11,1	10,6	7,3
Produits pétroliers	12,1	11,1	11,0	10,0	10,4	15,1	12,8	13,1	11,4	12,9	12,7	12,3	11,5	9,8	9,6
Minerais	2,3	2,9	3,4	3,0	3,1	2,7	3,2	3,9	4,1	3,7	4,2	3,3	2,9	2,8	3,6
Sidérurgie	3,5	3,3	3,9	3,6	3,4	3,3	3,4	3,3	4,6	4,0	4,4	4,9	4,2	5,4	5,2
Fonderie	0,0	0,6	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,9	0,4	0,5	0,4	0,3	0,2	0,2	0,3
Matériaux de construction	37,3	39,5	41,4	43,6	43,7	40,5	40,0	43,2	41,3	37,6	36,1	32,9	32,6	32,2	34,9
Chimie de base	2,4	2,7	2,4	1,0	2,2	1,6	2,2	2,4	2,8	3,2	2,7	2,1	3,0	3,5	3,4
Papier	0,8	0,7	0,7	0,2	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7
Chimie organique	0,5	0,9	1,0	2,3	0,9	0,8	0,9	1,1	1,3	1,7	1,8	1,5	1,6	1,8	2,1
Matériels de transport	0,3	0,4	0,4	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,4	0,6
Machines	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verres	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1
Produits manufacturés	0,1	0,2	0,4	0,5	0,4	0,5	0,6	0,8	1,2	1,8	1,7	1,7	1,6	2,4	3,3
Ensemble en Md t-km	6,7	6,6	6,8	7,2	6,8	6,9	6,0	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7

Source : Voies navigables de France. Le transit rhénan est exclu pour toutes les années.

TABLEAU A 4.5

Transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui, hors transit

en % des tonnes-kilomètres

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Produit agro-alimentaire	31,6	32,4	32,7	33,0	33,5	34,3	35,5	34,7	34,8	32,1	32,9	32,1	30,9	29,3	29,2
Combust. Minér. solides	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3
Produits pétroliers	4,6	4,3	3,9	3,6	4,1	4,1	4,2	3,8	3,7	3,9	3,9	3,8	3,5	3,2	3,7
Minerais	1,0	1,2	1,0	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,0	1,0	1,0
Sidérurgie	4,9	4,6	4,5	4,1	4,0	3,7	3,3	3,5	3,3	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8	2,4
Fonderie	1,1	1,1	1,2	1,2	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,7
Matériaux de construction	16,5	16,6	16,9	16,8	15,9	14,8	15,3	15,5	13,9	14,5	14,8	14,3	13,9	13,8	14,3
Chimie de base	3,8	3,6	3,4	3,5	2,9	2,8	2,8	2,5	2,2	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7	1,9
Papier	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6
Chimie organique	4,8	4,8	4,7	5,0	5,2	5,6	5,4	5,7	5,1	4,5	4,7	4,7	4,0	3,6	3,5
Matériels de transport	2,3	2,3	2,6	2,9	3,4	3,3	2,8	2,9	3,7	3,0	2,9	3,3	3,8	4,1	4,2
Machines	4,5	4,5	4,5	4,4	4,6	4,3	4,1	4,1	4,1	3,9	3,9	4,0	3,6	3,4	3,4
Verres	1,3	1,5	1,6	1,5	1,6	1,5	1,7	1,6	1,8	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3	1,1
Produits manufacturés	22,0	21,7	21,8	21,6	21,4	22,2	21,8	22,4	24,5	28,7	27,5	28,6	31,6	34,3	33,9
Ensemble en Md t-km	81,0	93,6	100,2	103,2	104,9	108,2	104,8	111,6	121,6	125,3	130,3	139,6	150,4	154,5	157,5

TABLEAU A 4.6

Transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit

en % des tonnes-kilomètres

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Produit agro-alimentaire	46,6	45,6	43,1	43,2	43,4	43,2	44,1	42,8	43,4	42,2	41,3	42,5	40,6	39,5	39,2
Combust. Minér. solides	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,4	0,1	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Produits pétroliers	7,0	6,5	6,0	5,8	6,5	6,6	6,4	7,0	6,6	5,3	5,7	5,3	6,1	5,6	5,0
Minerais	1,2	1,3	1,5	1,8	1,9	2,2	2,6	2,6	2,9	2,5	2,4	2,6	3,1	2,3	2,6
Sidérurgie	1,7	1,7	2,0	1,5	1,6	1,3	1,3	1,4	1,5	1,7	1,6	1,3	1,5	1,1	1,2
Fonderie	0,6	0,8	0,7	0,6	0,4	0,5	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,7	0,3
Matériaux de construction	22,6	24,7	25,4	26,0	26,1	27,8	26,3	26,3	25,4	23,5	25,4	25,5	26,0	28,6	30,7
Chimie de base	1,5	1,3	1,4	1,7	1,8	1,0	1,2	1,0	1,1	1,2	1,2	0,7	0,8	0,8	0,9
Papier	0,5	0,6	0,6	0,4	0,4	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6
Chimie organique	1,5	1,6	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,4	1,8	1,9	1,6	1,6	1,6	1,3
Matériels de transport	2,3	1,9	2,0	2,0	1,9	1,5	1,5	1,3	1,3	2,0	2,3	2,2	1,9	1,7	1,1
Machines	2,8	3,1	3,4	3,4	2,9	2,7	2,9	2,9	2,9	3,6	2,8	2,8	2,9	2,7	2,9
Verres	1,1	1,0	1,1	1,1	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,1	1,2	1,0	1,1	0,9	0,8
Produits manufacturés	10,5	9,8	11,2	10,8	10,2	10,0	10,0	10,5	11,1	13,5	13,1	13,4	13,3	13,8	13,1
Ensemble en Md t-km	35,9	37,7	37,3	36,8	38,1	38,0	35,6	37,0	39,0	36,8	34,8	31,4	31,2	29,2	31,0

Source : DAEI/SES (TRM). Séries réétalées avant 1990.

Champ : véhicules français de charge utile supérieure à trois tonnes et de moins de quinze ans d'âge.

TABLEAU A 4.7

Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transport ferroviaire	19,9	18,6	18,8	18,1	17,5	16,7	15,6	15,8	14,8	14,8	15,4	15,2	14,5	15,1	13,8
Transport routier	65,4	66,5	69,1	70,6	70,6	71,3	72,3	73,2	74,6	74,8	74,5	75,0	76,0	75,4	76,7
Navigation intérieure	3,0	2,7	2,8	2,9	2,7	2,7	2,5	2,2	2,2	2,2	2,1	2,2	2,3	2,4	2,2
Oléoducs	11,6	12,1	9,4	8,4	9,1	9,3	9,7	8,8	8,4	8,2	8,0	7,6	7,2	7,1	7,3
Tous modes en Md t-km	221,0	242,2	244,2	243,4	248,6	251,5	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,6
Hors Oléoducs, VU de moins de 3T ou pavillon étranger															
Transport ferroviaire	26,3	24,6	24,1	23,0	22,5	21,5	20,4	20,5	19,0	19,1	19,9	19,6	18,6	19,4	17,8
Transport routier	69,7	71,7	72,3	73,3	74,0	75,0	76,3	76,6	78,2	78,1	77,4	77,6	78,5	77,5	79,4
Navigation intérieure	4,0	3,6	3,6	3,7	3,5	3,5	3,2	2,9	2,9	2,8	2,7	2,8	3,0	3,1	2,8
Tous modes en Md t-km	167,6	183,0	190,1	191,2	193,3	195,1	184,0	194,0	205,6	207,4	213,2	220,4	231,3	237,0	237,3

Sources : DAEI/SES, SNCF, VNF.

Pour l'ensemble des modes, les transports (exprimés en tonnes-kilomètres) sont pris hors transit et effectués sur le territoire français.

Dans la première partie du tableau, le transport routier regroupe :

- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de plus de trois tonnes de PTCU ;
- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de moins de trois tonnes de PTCU ;
- les transports intérieurs des poids lourds de pavillon étranger.

TABLEAU A 4.8 à A 4.13

Bilan de la circulation et des consommations de carburant de 1995 à 2000

A4.8 : PARCS MOYENS (véhicules immatriculés en France)

en milliers de véhicules	1996	1997	1998	1999	2 000	2 001	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00
Voitures particulières	25 300	25 795	26 450	27 145	27 770	28 380	1,2%	2,0%	2,5%	2,6%	2,3%	2,2%
dont essence	18 096	18 045	18 131	18 210	18 150	17 946	-1,5%	-0,3%	0,5%	0,4%	-0,3%	-1,1%
dont Diesel	7 204	7 750	8 319	8 935	9 621	10 435	8,8%	7,6%	7,3%	7,4%	7,7%	8,5%
Véhicules utilitaires légers	4 606	4 697	4 822	4 934	5 055	5 191	1,1%	2,0%	2,7%	2,3%	2,5%	2,7%
dont essence	1 494	1 443	1 404	1 356	1 299	1 240	-4,2%	-3,4%	-2,7%	-3,5%	-4,2%	-4,5%
dont Diesel	3 112	3 254	3 418	3 578	3 756	3 951	3,9%	4,5%	5,0%	4,7%	5,0%	5,2%
Véhicules lourds	617	625	617	622	627	634	1,0%	1,4%	-1,3%	0,7%	0,9%	1,0%
dont poids lourds	536	543	535	541	547	554	0,8%	1,3%	-1,5%	1,0%	1,2%	1,2%
dont bus et cars	81	82	82	81	80	80	2,5%	1,9%	0,0%	-1,2%	-1,2%	0,0%
TOTAL VEHICULES	30 523	31 117	31 889	32 700	33 452	34 205	1,2%	1,9%	2,5%	2,5%	2,3%	2,3%

Source : CCFA

A4.9 : PARCOURS MOYENS

km/véhicule	1996	1997	1998	1999	2 000	2001	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00
Voitures particulières (*)	14 030	13 985	14 037	14 103	13 789	14 031	0,2%	-0,3%	0,4%	0,5%	-2,2%	1,8%
dont essence	11 505	11 583	11 440	11 359	11 075	11 020	-1,0%	0,7%	-1,2%	-0,7%	-2,5%	-0,5%
dont Diesel	20 373	19 578	19 696	19 696	18 908	19 210	-1,2%	-3,9%	0,6%	0,0%	-4,0%	1,6%
Véhicules utilitaires légers	15 771	15 841	15 895	15 971	15 852	16 012	0,0%	0,4%	0,3%	0,5%	-0,7%	1,0%
dont essence	8 629	8 629	8 629	8 542	8 457	8 372	-2,9%	0,0%	0,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%
dont Diesel	19 200	19 040	18 880	18 786	18 410	18 410	-0,8%	-0,8%	-0,8%	-0,5%	-2,0%	0,0%
Véhicules lourds	43 068	43 403	44 991	46 108	46 010	46 043	-1,8%	0,8%	3,7%	2,5%	-0,2%	0,1%
dont poids lourds	45 246	45 689	47 533	48 837	48 401	48 455	-1,7%	1,0%	4,0%	2,7%	-0,9%	0,1%
dont bus et cars	28 565	28 266	28 408	27 896	29 657	29 360	-1,8%	-1,0%	0,5%	-1,8%	6,3%	-1,0%

Sources : SOFRES, panel ADEME-SECODIP et estimations DAEI/SES

A4.10 : CIRCULATION EN FRANCE

en milliards de véhicules-km	1996	1997	1998	1999	2 000	2001	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00
Voitures particulières	355,0	360,7	371,3	382,8	382,9	398,2	1,4%	1,6%	2,9%	3,1%	0,0%	4,0%
dont essence	208,2	209,0	207,4	206,8	201,0	197,8	-2,5%	0,4%	-0,8%	-0,3%	-2,8%	-1,6%
dont Diesel	146,8	151,7	163,8	176,0	181,9	200,5	7,4%	3,4%	8,0%	7,4%	3,4%	10,2%
Véhicules utilitaires légers	72,6	74,4	76,6	78,8	80,1	83,1	1,1%	2,4%	3,0%	2,8%	1,7%	3,7%
dont essence	12,9	12,5	12,1	11,6	11,0	10,4	-7,0%	-3,4%	-2,7%	-4,4%	-5,1%	-5,5%
dont Diesel	59,8	61,9	64,5	67,2	69,1	72,7	3,0%	3,7%	4,2%	4,2%	2,9%	5,2%
Véhicules lourds	26,6	27,1	27,8	28,7	28,8	29,2	-0,8%	2,2%	2,3%	3,2%	0,7%	1,1%
dont poids lourds	24,3	24,8	25,4	26,4	26,5	26,8	-1,0%	2,3%	2,5%	3,8%	0,3%	1,3%
dont bus et cars	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4	2,3	0,7%	0,8%	0,5%	-3,0%	5,0%	-1,0%
VP et VUL étrangers	17,0	18,0	19,5	19,4	19,9	20,4	1,0%	6,0%	8,0%	-0,2%	2,3%	2,4%
dont essence	14,2	15,0	16,1	16,1	16,4	16,7	0,5%	5,5%	7,5%	-0,2%	2,0%	1,8%
dont Diesel	2,8	3,0	3,3	3,3	3,5	3,7	3,5%	8,6%	10,6%	0,0%	4,0%	5,5%
Véhicules lourds étrangers	5,5	5,9	6,2	6,5	6,9	7,1	7,0%	6,5%	6,1%	4,2%	6,7%	2,9%
dont poids lourds	5,1	5,4	5,8	6,0	6,4	6,6	7,0%	6,5%	6,1%	4,5%	7,0%	3,0%
dont bus et cars	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	6,9%	6,5%	6,1%	0,0%	3,0%	2,0%
Deux roues	5,7	5,5	5,7	6,9	7,1	7,4	0,2%	-3,2%	3,5%	21,1%	3,0%	4,7%
TOTAL GENERAL	482,4	491,7	507,0	523,1	525,8	545,4	1,3%	1,9%	3,1%	3,2%	0,5%	3,7%

Sources : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

A4.11 : CONSOMMATIONS UNITAIRES

(en litre/100km)	1996	1997	1998	1999	2 000	2001	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00
Voitures particulières	7,69	7,64	7,59	7,52	7,40	7,31	-1,1%	-0,8%	-0,6%	-1,0%	-1,5%	-1,3%
dont essence	8,38	8,30	8,28	8,25	8,07	8,03	-1,3%	-1,0%	-0,2%	-0,4%	-2,2%	-0,5%
dont Diesel	6,72	6,72	6,72	6,65	6,67	6,60	0,7%	0,0%	0,0%	-1,0%	0,3%	-1,0%
Véhicules utilitaires légers	9,74	9,74	9,74	9,70	9,69	9,65	0,1%	0,0%	0,0%	-0,4%	-0,1%	-0,4%
dont essence	9,61	9,61	9,61	9,61	9,51	9,51	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	-1,0%	0,0%
dont Diesel	9,77	9,77	9,77	9,72	9,72	9,67	0,0%	0,0%	0,0%	-0,5%	0,0%	-0,5%
Véhicules lourds	36,66	36,93	37,21	37,34	37,27	37,10	0,7%	0,7%	0,7%	0,4%	-0,2%	-0,4%
dont poids lourds	36,99	37,26	37,54	37,69	37,69	37,50	0,8%	0,7%	0,7%	0,4%	0,0%	-0,5%
dont bus et cars	33,20	33,40	33,60	33,26	32,60	32,60	0,6%	0,6%	0,6%	-1,0%	-2,0%	0,0%

Source : Panel ADEME-SECODIP

(*) On ne dispose pas de kilométrage annuel pour les sociétés. En 1996, il a été estimé à 23 0408 pour les voitures à essence et à 40 075 pour les voitures Diesel.

A4.12 : ACHATS DE CARBURANTS

(en milliers de m3)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00
Total VP françaises	27 310	27 545	28 185	28 772	28 354	29 115	0,3%	0,9%	2,3%	2,1%	-1,5%	2,7%
Total VUL français	7 073	7 245	7 464	7 643	7 762	8 019	1,2%	2,4%	3,0%	2,4%	1,6%	3,3%

Essence												
Deux roues	227	225	238	286	298	315	0,9%	-0,9%	5,8%	20,2%	4,2%	5,8%
Voitures particulières	17 447	17 349	17 174	17 065	16 221	15 879	-3,8%	-0,6%	-1,0%	-0,6%	-4,9%	-2,1%
Véhicules utilitaires légers	1 238	1 196	1 164	1 112	1 045	987	-6,6%	-3,4%	-2,7%	-4,4%	-6,1%	-5,5%
Total véhicules légers français	18 913	18 770	18 576	18 463	17 564	17 181	-3,9%	-0,8%	-1,0%	-0,6%	-4,9%	-2,2%
VP et VUL étrangers	1 251	1 312	1 402	1 393	1 390	1 415	-0,1%	4,9%	6,9%	-0,6%	-0,2%	1,8%
Total Conso Transp en France	20 163	20 081	19 978	19 856	18 954	18 596	-3,7%	-0,4%	-0,5%	-0,6%	-4,5%	-1,9%
Achat aux frontières et ajustement statistique	-449	-787	-1 012	-1 001	-1 011	-1 020	-26,4%	75,2%	28,7%	-1,1%	1,0%	0,9%
Vente sous douane	17	19	17	26	16	21	25,9%	11,8%	-10,5%	50,0%	-38,0%	31,0%
Divers	319	325	332	340	337	340	2,2%	1,8%	2,2%	2,3%	-1,0%	1,0%
Livraisons CPDP	20 050	19 638	19 315	19 221	18 295	17 937	-2,9%	-2,1%	-1,6%	-0,5%	-4,8%	-2,0%

Gazole												
Voitures particulières	9 863	10 196	11 011	11 708	12 133	13 236	8,3%	3,4%	8,0%	6,3%	3,6%	9,1%
Véhicules utilitaires légers	5 835	6 049	6 301	6 531	6 718	7 032	3,0%	3,7%	4,2%	3,7%	2,9%	4,7%
Total véhicules légers français	15 697	16 245	17 311	18 238	18 851	20 268	6,3%	3,5%	6,6%	5,4%	3,4%	7,5%
Poids lourds	8 970	9 244	9 546	9 948	9 978	10 057	-0,2%	3,1%	3,3%	4,2%	0,3%	0,8%
Bus et cars	763	774	783	752	773	766	1,3%	1,4%	1,1%	-4,0%	2,9%	-1,0%
Total véhicules lourds français	9 733	10 018	10 328	10 700	10 751	10 823	-0,1%	2,9%	3,1%	3,6%	0,5%	0,7%
VP et VUL étrangers	206	224	247	245	255	267	4,3%	8,6%	10,6%	-1,0%	4,0%	5,0%
Véhicules lourds étrangers	2 064	2 184	2 302	2 382	2 330	2 376	6,3%	5,8%	5,4%	3,5%	-2,2%	2,0%
Total Conso Transp en France	27 701	28 672	30 189	31 565	32 187	33 735	3,9%	3,5%	5,3%	4,6%	2,0%	4,8%
Achat aux frontières et ajustement statistique	-721	-486	-992	-1 310	-1 420	-1 490	5,4%	-32,6%	104,2%	32,1%	8,4%	4,9%
Vente sous douane	487	489	496	515	491	527	-3,1%	0,4%	1,4%	3,9%	-4,8%	7,4%
Divers	852	867	887	900	891	918	2,2%	1,8%	2,3%	1,5%	-1,0%	3,0%
Livraisons CPDP	28 319	29 542	30 580	31 670	32 316	33 859	3,7%	4,3%	3,5%	3,6%	2,0%	4,8%

TOUS CARBURANTS												
Total livraisons CPDP	48 369	49 180	49 895	50 890	50 611	51 796	0,9%	1,7%	1,5%	2,0%	-0,5%	2,3%

Source : CPDP et estimations DAEI/SES

A4.13 : CIRCULATION PAR RESEAUX

en milliards de véhicules-kilomètres	1996	1997	1998	1999	2000	2001	96/95	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00
Autoroutes concédées	54	57	60	64	66	69	0,2%	4,6%	5,2%	7,1%	3,0%	5,3%
Autres autoroutes	34	35	37	39	41	43	5,5%	3,0%	6,9%	4,6%	5,7%	3,3%
Total autoroutes	88	92	97	103	107	112	2,2%	4,0%	5,9%	6,1%	4,0%	4,5%
Routes nationales	84	86	89	90	91	92	1,8%	2,3%	2,7%	1,9%	0,6%	1,8%
Réseau national	172	178	186	193	198	204	2,0%	3,2%	4,3%	4,1%	2,4%	3,3%
Autres routes (solde)												
(routes départementales et réseau local)	310	314	322	330	328	341	0,9%	1,2%	2,5%	2,6%	-0,6%	4,0%
TOTAL	482	492	507	523	526	545	1,3%	1,9%	3,1%	3,2%	0,5%	3,7%

Sources : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

TABLEAU A 4.14
Indicateurs généraux

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Prix de vente OPEP (1) (\$ le baril)	17,3	22,3	18,7	18,2	16,3	15,5	16,9	20,3	18,7	12,3	17,5	27,6	23,1
Cours du dollar (moyenne annuelle en euros)	0,97	0,83	0,86	0,81	0,86	0,85	0,76	0,78	0,89	0,90	0,94	1,09	1,08
Coût moyen du brut importé en €/t (CAF)	126	137	124	110	102	98	97	120	126	85	120	228	203
Importations (CAF) produits pétroliers et gaz naturel (GG12 et GG15) en milliards d'euros	15,5	17,8	18,4	16,0	15,1	14,5	13,9	17,2	19,0	10,0	17,1	31,7	30,7
Rapport consommation corrigée (*) de produits pétroliers sur PIB (1000 tep, milliards d'euros 1995)	80,7	79,2	78,3	81,5	80,0	79,7	78,4	77,7	77,9	76,5	74,3	71,0	70,3

Source : Observatoire de l'énergie, Insee

(1) Moyenne des prix spot OPEP, d'après Platt's Oilgram.

(*) Correction de climat. Les chiffres utilisés sont ceux des bilans énergétiques publiés par l'Observatoire de l'énergie

TABLEAU A 4.15
Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers (en %)
Consommation corrigée du climat - Données de base en millions de TEP

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Sidérurgie	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1
Industrie (hors sidérurgie)	12,8	12,2	11,4	11,2	11,6	11,4	11,2	11,2	10,9	9,8	9,7	9,4
Résidentiel Tertiaire	25,5	24,3	25,2	24,6	24,8	23,7	23,4	23,6	22,5	22,5	22,0	22,2
Agriculture	3,8	3,9	3,7	3,4	3,2	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	3,3	3,2
Transports (*)	57,5	59,3	59,4	60,6	60,2	61,2	61,6	61,5	62,8	64,1	64,9	65,1
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Source : Observatoire de l'énergie

TABLEAU A 4.16
Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur en %

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport ferroviaire	31	31	36	28	31	21	27	20	18	15	21
Transport terrestre de voyageurs	28	28	28	28	28	23	29	28	31	30	38
Transport terrestre de marchandises	32	30	30	32	33	34	37	37	32	33	41
Transport par eau	20	22	21	23	25	24	26	26	23	23	30
Transport aérien	23	22	21	22	22	19	21	22	14	19	24
Autres postes transport	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4
Total transport	19	19	18	19	19	18	19	18	16	16	22
Autres branches	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Source : Insee - comptes nationaux

TABLEAU A 4.17
Évolution des prix des carburants indice des prix à la consommation, base 100 en 1990, France entière

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	100	98,2	96,1	98,9	102,7	108,9	115,6	120,0	117,1	121,0	139,8	136,7
Gazole	100	101,4	97,8	103,5	109,6	109,7	121,9	126,6	120,4	127,8	158,3	149,4
Fioul	100	100,7	91,1	92,0	88,8	86,8	97,8	101,3	87,3	93,8	133,9	116,5
Carburéacteur	100	93,7	90,5	95,4	88,7	87,7	91,5	96,1	96,1	99,4	139,4	162,4

Source : Insee, sauf pour le carburéacteur (d'après les données du CPDP pour Orly)

TABLEAU A 4.18

Prix des principaux carburants

en euros

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)												
TTC	0,81	0,82	0,80	0,83	0,86	0,89	0,95	0,98	0,96	1,00	1,17	1,12
hors taxes	0,21	0,20	0,18	0,18	0,16	0,16	0,18	0,19	0,16	0,19	0,34	0,31
valeur des taxes	0,60	0,61	0,62	0,65	0,70	0,73	0,77	0,79	0,80	0,81	0,83	0,81
Gazole												
TTC	0,54	0,55	0,53	0,56	0,59	0,59	0,65	0,68	0,64	0,69	0,85	0,80
hors taxes	0,21	0,21	0,19	0,19	0,17	0,16	0,19	0,20	0,16	0,19	0,32	0,29
valeur des taxes	0,33	0,34	0,34	0,37	0,42	0,43	0,46	0,48	0,48	0,50	0,53	0,51
Super carburant sans plomb 98												
TTC		0,79	0,77	0,80	0,82	0,86	0,92	0,95	0,93	0,96	1,11	1,06
hors taxes		0,24	0,22	0,21	0,18	0,17	0,19	0,21	0,18	0,21	0,34	0,31
valeur des taxes		0,55	0,56	0,59	0,64	0,69	0,73	0,74	0,75	0,75	0,77	0,75
diesel SNCF												
TTC	0,26	0,26	0,23	0,23	0,22	0,22	0,26	0,27	0,22	0,26	0,40	n.d.
hors taxes	0,15	0,15	0,13	0,13	0,11	0,11	0,14	0,14	0,10	0,14	0,25	n.d.
valeur des taxes	0,11	0,11	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,12	0,12	0,15	n.d.
carburéacteur (*)												
TTC	0,43	0,41	0,39	0,41	0,38	0,38	0,40	0,42	0,42	0,43	0,60	0,70
hors taxes	0,34	0,32	0,31	0,32	0,30	0,29	0,30	0,32	0,32	0,33	0,48	0,56
valeur des taxes	0,09	0,09	0,08	0,09	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,12	0,14
fioul												
TTC	0,34	0,35	0,31	0,32	0,31	0,30	0,33	0,35	0,30	0,33	0,46	0,39
hors taxes	0,22	0,23	0,20	0,20	0,19	0,18	0,20	0,21	0,17	0,19	0,32	0,29
valeur des taxes	0,12	0,12	0,11	0,12	0,12	0,12	0,13	0,14	0,13	0,14	0,14	0,10

Sources : DIREM, SNCF, CPDP

(*) Depuis 1993, il n'y a pas de TIPP sur le carburéacteur pour usage avion ; la valeur des taxes indiquée correspond au carburéacteur "sous condition d'emploi".

TABLEAU A 4.19

évolution de la taxation des carburants (Part des taxes dans le prix (*))

en %

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	74	75	77	79	81	82	81	80	83	81	71	72
Gazole	61	62	64	66	71	72	71	70	75	72	61	63
Gazole (y.c. déduction TVA)	55	55	58	60	65	67	64	64	69	67	54	56
Fioul	34	34	37	37	40	41	40	39	43	42	31	27
Supercarburant sans plomb 98		70	72	74	77	80	79	78	81	78	69	70

Source : DIREM

(*) Prix moyens annuels France entière. Toutes les taxes sont incluses.

TABLEAU A 4.20

Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
ELECTRICITE * :												
millions de kwh	6141	6352	6454	6258	6484	6353	7140	7314	7492	7608	7784	7843
milliers de tep	528	546	555	538	558	546	614	629	644	654	669	674
DIESEL :												
milliers de m3	403	390	371	344	318	304	295	292	278	280	285	271
milliers de tep	341	330	313	290	269	257	249	247	235	237	241	229
TOTAL :												
milliers de tep	869	876	868	828	827	803	863	876	879	891	910	903
<i>Part de l'électricité dans le total en %</i>												
	60.8%	62.3%	63.9%	65.0%	67.5%	68.0%	71.1%	71.8%	73.3%	73.4%	73.5%	74.7%

Source : SNCF

* l'électricité a été valorisée en tep suivant la nouvelle méthodologie d'établissement des bilans énergétiques de l'Observatoire de l'énergie, avec 0,086 tep par MWh. En conséquence, la série diffère de celle qui avait été publiée antérieurement.

TABLEAU A 4.21

Les carburants et les ménages

en milliards d'euros

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Consommation de carburants et lubrifiants par les ménages	18,8	19,2	19,1	19,9	20,7	21,3	22,6	23,6	23,3	24,7	28,6	27,4
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. des ménages (en %)	3,4%	3,3%	3,2%	3,3%	3,3%	3,3%	3,4%	3,5%	3,3%	3,4%	3,7%	3,4%
Cons. de prod. pétroliers par les ménages	24,1	25,1	24,6	25,2	25,5	26,2	28,4	29,4	28,8	30,4	35,6	34,3
Part des prod. Pétroliers dans la cons. des ménages (en %)	4,4%	4,4%	4,1%	4,2%	4,1%	4,0%	4,2%	4,3%	4,1%	4,1%	4,7%	4,3%
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. de prod. pétroliers par les ménages (en %)	77,8%	76,4%	77,7%	78,7%	80,9%	81,2%	79,2%	80,4%	81,0%	81,3%	80,1%	79,8%

Source : Insee

TABLEAU A 4.22

Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

en millions de TEP

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transports ferroviaires SNCF	0,87	0,88	0,87	0,83	0,83	0,80	0,86	0,88	0,88	0,89	0,91	0,90
dont : électricité	0,53	0,55	0,56	0,54	0,56	0,55	0,61	0,63	0,64	0,65	0,67	0,67
Transports routiers de marchandises	12,84	13,48	13,99	13,93	14,61	14,96	15,12	15,59	16,12	16,69	16,93	17,18
essence (français)	1,67	1,59	1,44	1,28	1,15	1,05	0,98	0,95	0,92	0,88	0,83	0,78
gazole : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	3,23	3,63	3,97	4,27	4,56	4,78	4,93	5,11	5,32	5,52	5,68	5,94
GPL : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	0,02	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02
gazole : P.T.M.A. > 5t, français+ étrang.	7,92	8,24	8,57	8,37	8,89	9,12	9,20	9,52	9,87	10,28	10,40	10,44
gazole (tous P.T.M.A.)	11,15	11,87	12,54	12,64	13,45	13,90	14,13	14,63	15,19	15,80	16,08	16,38
Transports urbains de voyageurs	0,29	0,3	0,3	0,3	0,31	0,31	0,32	0,32	0,34	0,34	0,34	0,34
gazole	0,21	0,22	0,22	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23	0,25	0,25	0,25	0,25
électricité	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
Transports routiers de voy. gazole	0,44	0,48	0,50	0,56	0,52	0,53	0,54	0,56	0,55	0,53	0,54	0,54
Navigation intérieure (fioul)	0,07	0,06	0,05	0,06	0,05	0,06	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06
Transport maritime : diesel marine, fioul (1)	2,47	2,56	2,47	2,40	2,14	2,20	2,31	2,54	2,79	2,82	2,92	2,48
Transport aérien : carburéacteur, essence aviation (2)	3,95	3,89	4,37	4,48	4,65	4,81	5,13	5,26	5,60	6,09	6,29	6,17
Oléoducs (électricité)	0,04	0,03	0,04	0,03	0,04	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
Transports individuels	22,36	22,40	22,83	22,98	22,88	23,40	23,53	23,85	24,56	25,14	24,86	25,55
- deux roues	0,18	0,18	0,19	0,23	0,21	0,18	0,18	0,18	0,19	0,23	0,24	0,25
- voitures particulières, taxis, vul étrangers												
- essence	17,66	17,12	17,00	16,59	15,73	15,33	14,80	14,77	14,70	14,60	13,93	13,68
- gazole	4,48	5,06	5,61	6,13	6,92	7,87	8,51	8,81	9,51	10,10	10,47	11,41
- GPL	0,04	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,04	0,09	0,16	0,21	0,22	0,21
Ensemble	43,33	44,08	45,42	45,57	46,03	47,11	47,89	49,09	50,94	52,60	52,89	53,26

Sources : CPDP, DAEI/SES

Notes : données modifiées pour tenir compte de la nouvelle méthodologie d'établissement des bilans énergétiques par l'Observatoire de l'énergie.

Coefficients d'équivalence : 1000 kwh = 0,086 tep, une tonne de gazole ou de fioul = 1 tep.

une tonne d'essence ou de carburéacteur = 1,048 tep, une tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

La valorisation de l'électricité est donc très différente de celle des publications précédentes ; c'est celle qui est utilisée par les organisations internationales (A.I.E., Eurostat,...)

(1) : livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants

(2) : livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

5. LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Élaboration des comptes des entreprises à l'Insee

Plusieurs étapes sont nécessaires pour établir les comptes des entreprises publiés dans les comptes nationaux.

Les sources fiscales :

La Direction Générale des Impôts fournit chaque année à l'Insee une exploitation statistique des déclarations fiscales des entreprises soumises au régime d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux (BIC). Ces documents constituent une des sources importantes de la comptabilité nationale. La majeure partie des entreprises souscrivent aux BIC. Cependant, ce n'est pas le cas des unités à statut particulier, généralement contrôlées par l'État et les collectivités publiques, notamment certaines régies locales de transport.

Les entreprises soumises aux BIC se divisent en trois groupes :

- les entreprises imposées au "bénéfice réel normal" (BRN). Le système comptable y est développé ;
- les entreprises imposées au "régime réel simplifié" (RSI) ;
- les entreprises au "forfait" (entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur à un certain seuil et qui n'ont pas opté pour le régime du bénéfice réel).

Le système unifié de statistiques d'entreprises (SUSE) :

Les statisticiens sont confrontés à un problème de mise en cohérence entre les données des statistiques structurelles des enquêtes annuelles d'entreprises et les données comptables des déclarations fiscales. Pour réaliser la cohérence entre ces deux sources différentes, les données fiscales sont traitées à l'Insee dans le cadre de l'opération SUSE (Système Unifié de Statistiques d'Entreprises), où elles sont mises en cohérence avec les données des enquêtes annuelles d'entreprises (EAE), par une confrontation au niveau individuel qui conduit à améliorer l'information initiale. Ceci permet en particulier de détecter les lacunes et de reclasser les plus grosses unités dans leur secteur d'activité réel. SUSE III, mis en place à partir de 1991 vise à assurer une cohérence complète entre les deux sources.

Le système intermédiaire d'entreprises (SIE) :

Les comptes nationaux qui visent à une description macroéconomique des entreprises doivent réconcilier les concepts de la comptabilité d'entreprise avec ceux de la comptabilité nationale. Cette cohérence macroéconomique au niveau sectoriel est assurée par le "système intermédiaire d'entreprises" (SIE) qui a plusieurs objectifs :

- la couverture complète et sectorisée du champ annuel des entreprises non financières :

Toutes les sources disponibles sont utilisées : ensemble des fichiers SUSE, BIC et hors BIC, et diverses comptabilités pour des unités hors du champ SUSE (HLM, Régies,...). Le champ est complété par réintroduction des grandes entreprises absentes des sources et redressement statistique pour absence des petites et moyennes unités. Enfin des reclassements sectoriels peuvent être réalisés pour les grandes entreprises.

- la cohérence des postes comptables :

A partir des différentes sources, on élabore un cadre comptable central commun, des listes de variables comptables fournissant le passage des variables de chaque source à celles du système intermédiaire.

Les pratiques comptables pouvant varier entre les entreprises, certaines corrections spécifiques sont réalisées pour remettre certaines variables dans une définition commune, en particulier pour les impôts et taxes sur les produits, les subventions, etc. Enfin, les données SUSE sont complétées, des variables non renseignées pour les régimes les plus simplifiés sont recalculées et des informations complémentaires diverses (parfois non comptables) sont rajoutées.

Méthodologie des comptes présentés dans cette annexe

Nous utilisons ici le système intermédiaire d'entreprises (SIE) pour présenter les comptes des entreprises des divers secteurs. Les années disponibles pour la base des comptes nationaux dans ce système sont actuellement les années 1996 à 1999 inclus. Les autres années (1993 à 1995 et 2000) ont été estimés à partir des évolutions de l'enquête annuelle d'entreprise. Le SIE a l'avantage de comprendre un champ plus complet que l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) et donc de mieux appréhender les niveaux réels.

Ainsi, les différents postes pour l'année 2000 ont été estimés à partir des évolutions 1999-2000, à champ constant ou à champ complet selon les cas, des SQS (sociétés et quasi-sociétés) issues de l'EAE ; ces évolutions ont été appliquées aux niveaux 1999 du SIE.

Pour les années antérieures à 1996, nous avons utilisé la même méthode (à champ complet) appliquée aux niveaux 1996. Compte tenu du changement de nomenclature intervenue en 1993 dans la nomenclature d'activités et de produits (passage de la NAP à la NAF), il n'a pas été possible d'aller (sauf exception) en-deçà de 1993.

Le cadre comptable présenté respecte dans la mesure du possible le compte standard ci dessous, même si tous les postes ne peuvent être présentés.

COMPTE STANDARD

(cadre commun à tous les régimes)

Emplois		Ressources	
VariableSIE		VariableSIE	
		R310	CA (Hors TVA) (ventes marchandises + production vendue)
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	R401	Ventes de marchandises
RC301	Marge commerciale		

Le compte de production

RC201	Consommations intermédiaires	RC301	Marge commerciale
		RC302	Production vendue
		R311	Production stockée
		RC312	Production immobilisée
VA	Valeur ajoutée brute	RC300	Production totale

Le compte d'exploitation

Emplois		Ressources	
RB216	Frais de personnel	VA	Valeur ajoutée brute
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	R313	Subventions d'exploitations
EBE	Excédent brut d'exploitation		
		Total ressources d'exploitations	

Le compte de répartition du revenu

R222	Autres charges d'exploitation	EBE	Excédent brut d'exploitation
RC231	Intérêts et charges assimilées	RS315	Autres produits d'exploitations
RN202	Solde d'opérations en commun	RC303	Intérêts et produits assimilés
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		
		Total des ressources courantes	

RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de g PBCAI	Profit brut courant avant impôt	
R205	Participation des salariés au résultat de l'entr RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	
R206	Impôts sur les bénéfices		
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		
		Total des ressources disponibles	

B604	Dividendes distribués		
AUTO	Autofinancement de l'exercice		
		CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice

TABLEAU A 5.1

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs (Emplois)

en millions d'euros

NAF 602A à 602G		Emplois								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues					64	56	62	74	81
RC301	Marge commerciale					18	12	22	12	-21
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		2 670	2 781	2 873	3 033	3 269	3 267	3 333	3 471
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		3 345	3 609	3 669	3 845	3 860	4 278	4 371	4 818
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		4 010	4 129	4 248	4 380	4 475	4 605	4 808	5 002
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		479	513	559	601	409	438	473	486
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		1 856	1 692	1 256	1 122	953	1 145	1 071	1 464
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		86	50	64	73	81	108	114	132
RC231	Intérêts et charges assimilées		388	388	428	481	485	448	433	497
RN202	Solde d'opérations en commun		3	5	2	1	0	6	6	7
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		1 674	1 506	1 078	933	828	954	888	1 147
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		32	42	38	37	35	42	48	80
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		6	8	7	6	7	10	9	11
R206	Impôts sur les bénéfices		40	40	45	42	65	83	90	90
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		1 665	1 490	1 052	912	789	916	819	1 099
B604	Dividendes distribués					80	83	84	78	
AUTO	Autofinancement de l'exercice					832	706	832	740	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.2

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs (Ressources) en millions d'euros

NAF 602A à 602G		Ressources								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises					82	68	84	86	117
Compte de production										
RC301	Marge commerciale					18	12	22	12	-21
RC302	Production vendue					6 758	7 025	7 439	7 669	8 271
R311	Production stockée	9	19	141	9	5	4	-58	-39	
RC312	Production immobilisée	95	101	98	94	87	79	81	78	
RC300	Production totale	6 014	6 391	6 542	6 878	7 129	7 545	7 704	8 289	
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	3 345	3 609	3 669	3 845	3 860	4 278	4 371	4 818	
R313	Subventions d'exploitation	3 001	2 725	2 393	2 258	1 977	1 911	1 980	2 135	
	Total ressources d'exploitation	6 346	6 334	6 062	6 103	5 837	6 189	6 351	6 953	
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1 856	1 692	1 256	1 122	953	1 145	1 071	1 464	
RS315	Autres produits d'exploitation	170	139	177	207	270	235	228	136	
RC303	Intérêts et produits assimilés	125	118	139	159	172	135	141	182	
	Total des ressources courantes	2 152	1 949	1 572	1 487	1 395	1 516	1 440	1 782	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1 674	1 506	1 078	933	828	954	888	1 147	
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	70	74	64	64	68	97	78	133	
	Total des ressources disponibles	1 744	1 579	1 142	997	896	1 052	966	1 280	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1 665	1 490	1 052	912	789	916	819	1 099	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.3

Compte des entreprises (sociétés et quasi sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises (Emplois) en millions d'euros

		Emplois								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues					685	669	632	685	700
RC301	Marge commerciale					269	244	300	331	895
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		12 841	13 101	13 960	14 388	14 865	15 646	16 466	18 130
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		8 751	8 846	9 370	9 190	9 331	10 070	10 529	11 269
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		6 058	6 087	6 590	6 753	6 892	7 392	7 922	8 580
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		557	555	608	629	642	682	725	771
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		2 146	2 217	2 187	1 828	1 825	2 024	1 912	1 960
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		149	158	160	146	147	141	137	129
RC231	Intérêts et charges assimilées		414	340	334	297	262	234	216	271
RN202	Solde d'opérations en commun		5	5	3	2	2	1	1	1
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		1 792	1 917	1 875	1 577	1 586	1 809	1 718	1 730
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		125	118	126	134	139	152	137	142
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		17	18	17	14	16	22	19	20
R206	Impôts sur les bénéfices		145	155	182	144	173	234	229	192
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		1 620	1 732	1 665	1 409	1 387	1 526	1 460	1 505
B604	Dividendes distribués					137	124	122	156	
AUTO	Autofinancement de l'exercice					1 271	1 263	1 403	1 304	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.4

Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises (Ressources) en millions d'euros

		Ressources								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises					954	913	932	1 017	1 154
Compte de production										
RC301	Marge commerciale					269	244	300	331	864
RC302	Production vendue					23 291	23 937	25 400	26 654	28 529
R311	Production stockée	90	49	9	7	6	9	3	-1	
RC312	Production immobilisée	7	7	7	11	9	7	7	7	7
RC300	Production totale	21 592	21 947	23 330	23 578	24 196	25 716	26 996	29 398	
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	8 751	8 846	9 370	9 190	9 331	10 070	10 529	11 269	
R313	Subventions d'exploitation	9	13	15	20	27	28	30	41	
	Total ressources d'exploitation	8 761	8 859	9 384	9 210	9 358	10 098	10 559	11 310	
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	2 146	2 217	2 187	1 828	1 825	2 024	1 912	1 960	
RS315	Autres produits d'exploitation	141	131	113	128	116	107	102	104	
RC303	Intérêts et produits assimilés	72	73	73	66	57	54	59	67	
	Total des ressources courantes	2 359	2 421	2 372	2 022	1 997	2 185	2 073	2 131	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1 792	1 917	1 875	1 577	1 586	1 809	1 718	1 730	
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	116	106	114	124	129	125	127	128	
	Total des ressources disponibles	1 908	2 023	1 990	1 701	1 716	1 934	1 845	1 858	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1 620	1 732	1 665	1 409	1 387	1 526	1 460	1 505	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.5

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises (emplois) en millions d'euros

		Emplois								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues					601	603	561	620	634
RC301	Marge commerciale					234	214	271	234	633
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		11516	11749	12520	12904	13588	14385	15135	16664
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		7671	7753	8212	8048	8224	8918	9369	10021
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		5647	5674	6143	6295	6457	6958	7447	8065
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		504	502	549	569	584	617	653	678
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		1528	1588	1531	1201	1206	1368	1295	1314
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		134	143	144	131	134	128	125	118
RC231	Intérêts et charges assimilées		357	294	288	257	226	202	187	234
RN202	Solde d'opérations en commun		5	5	3	2	3	1	1	1
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		1224	1330	1264	986	998	1179	1126	1115
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		109	103	110	117	124	136	122	126
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		17	18	17	13	16	22	19	20
R206	Impôts sur les bénéfices		145	154	181	144	173	234	229	192
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		1052	1146	1054	817	798	896	868	889
B604	Dividendes distribués					137	124	122	156	
AUTO	Autofinancement de l'exercice					680	675	774	712	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.6

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises (ressources)

en millions d'euros

		Ressources								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises					835	816	832	854	970
Compte de production										
RC301	Marge commerciale					234	214	271	234	613
RC302	Production vendue					20 703	21 585	23 019	24 263	26 072
R311	Production stockée	57	31	6	4	5	7	1	0	
RC312	Production immobilisée	7	7	7	11	8	7	7	6	
RC300	Production totale	19 188	19 503	20 732	20 952	21 812	23 304	24 504	26 685	
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	7 671	7 753	8 212	8 048	8 224	8 918	9 369	10 021	
R313	Subventions d'exploitation	8	11	12	17	23	24	26	36	
	Total ressources d'exploitation	7 679	7 764	8 224	8 065	8 248	8 942	9 395	10 057	
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1 528	1 588	1 531	1 201	1 206	1 368	1 295	1 314	
RS315	Autres produits d'exploitation	121	111	96	109	99	89	86	88	
RC303	Intérêts et produits assimilés	71	72	72	65	56	53	58	66	
	Total des ressources courantes	1 720	1 772	1 699	1 375	1 361	1 510	1 439	1 468	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1 224	1 330	1 264	986	998	1 179	1 126	1 115	
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	99	91	98	106	114	109	111	113	
	Total des ressources disponibles	1 323	1 421	1 362	1 092	1 112	1 289	1 237	1 227	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice									
		1 052	1 146	1 054	817	798	896	868	889	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.7

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien (emplois)

en millions d'euros

NAF 621Z et 622Z		Emplois								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues					124	41	31	28	34
RC301	Marge commerciale					9	3	11	12	15
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		6 331	6 061	6 092	7 010	7 601	7 873	8 681	10 622
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		3 351	3 757	3 780	3 731	4 058	4 288	4 551	4 395
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		3 216	3 081	3 019	3 065	3 129	3 378	3 556	3 797
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		295	304	304	327	262	227	260	233
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		-108	423	506	388	715	726	866	482
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		70	67	65	87	111	117	199	273
RC231	Intérêts et charges assimilées		392	330	285	295	275	254	224	456
RN202	Solde d'opérations en commun		-20	-6	-9	1	-13	-13	-10	7
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		-350	220	372	206	549	538	705	97
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		238	197	202	203	192	172	92	124
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		4	4	6	5	2	3	32	12
R206	Impôts sur les bénéfices		10	27	23	16	4	12	9	7
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		-525	51	216	61	481	396	632	62
B604	Dividendes distribués					4	2	3	3	
AUTO	Autofinancement de l'exercice					57	479	393	628	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.8

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien (ressources)

en millions d'euros

NAF 621Z et 622Z		Ressources								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises					134	43	42	40	48
Compte de production										
RC301	Marge commerciale			0	0	9	3	11	12	15
RC302	Production vendue			0	0	10682	11606	12110	13177	14941
R311	Production stockée		1	-1	1	-2	3	-4	0	0
RC312	Production immobilisée		42	45	49	52	47	45	44	62
RC300	Production totale		9681	9818	9872	10741	11659	12161	13233	15017
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute		3351	3757	3780	3731	4058	4288	4551	4395
R313	Subventions d'exploitation		53	50	49	50	48	44	130	117
	Total ressources d'exploitation		3403	3807	3829	3781	4106	4332	4681	4512
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation		-108	423	506	388	715	726	866	482
RS315	Autres produits d'exploitation		92	101	88	65	57	32	89	21
RC303	Intérêts et produits assimilés		108	87	119	136	149	139	163	330
	Total des ressources courantes		92	611	713	589	922	896	1118	833
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		-350	220	372	206	549	538	705	97
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion		77	60	76	79	130	45	60	108
	Total des ressources disponibles		-273	280	448	285	679	583	765	205
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		-525	51	216	61	481	396	632	62

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.9

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime (emplois)

en millions d'euros

NAF 611A et 611B		Emplois								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues					59	72	43	36	28
RC301	Marge commerciale					41	62	66	55	29
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		3 565	3 610	3 571	3 544	3 666	3 488	3 508	4 501
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		521	528	400	413	525	543	577	669
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		590	541	528	516	554	541	529	556
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		41	48	46	44	47	47	69	71
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		-2	55	-60	-36	35	67	99	185
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		44	52	43	15	24	12	23	13
RC231	Intérêts et charges assimilées		203	206	148	124	120	93	85	85
RN202	Solde d'opérations en commun		-36	-15	-43	-20	-30	-20	-9	168
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		-24	-14	-54	16	98	76	88	9
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		86	109	78	86	133	89	72	54
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		0	1	0	1	1	2	2	4
R206	Impôts sur les bénéfices		3	4	2	2	42	26	13	13
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		-78	-85	-106	-36	-31	-5	40	-14
B604	Dividendes distribués					24	77	31	38	
AUTO	Autofinancement de l'exercice					-60	-108	-36	1	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.10

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime (ressources)

en millions d'euros

NAF 611A et 611B		Ressources								
(millions d'euros)		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises				100	134	109	91	56	
Compte de production										
RC301	Marge commerciale				41	62	66	55	30	
RC302	Production vendue				3 905	4 116	3 966	4 006	5 171	
R311	Production stockée	8	-1	13	-4	2	-8	23	-32	
RC312	Production immobilisée	2	1	7	14	11	7	0	0	
RC300	Production totale	4 086	4 138	3 972	3 957	4 191	4 032	4 085	5 169	
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	521	528	400	413	525	543	577	669	
R313	Subventions d'exploitation	108	117	113	111	111	111	121	143	
	Total ressources d'exploitation	629	645	514	524	636	654	698	812	
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	-2	55	-60	-36	35	67	99	185	
RS315	Autres produits d'exploitation	56	53	47	41	35	25	14	17	
RC303	Intérêts et produits assimilés	135	122	107	130	143	69	74	73	
	Total des ressources courantes	188	230	94	135	213	161	187	275	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-24	-14	-54	16	98	76	88	9	
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	35	43	28	37	46	36	38	47	
	Total des ressources disponibles	11	29	-26	53	144	112	126	57	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-78	-85	-106	-36	-31	-5	40	-14	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.11

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial (emplois)

en millions d'euros

NAF 612Z		Emplois								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues					12,2	12,2	12,3	13,0	17,7
RC301	Marge commerciale					2,9	5,1	2,8	9,3	9,0
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		150,5	151,9	171,7	168,1	173,9	185,1	211,1	248,0
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		87,8	82,3	81,2	77,6	83,8	89,5	90,6	103,6
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		57,5	52,2	50,2	50,8	56,1	59,1	62,3	66,7
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		5,8	6,3	5,3	5,4	6,2	6,1	6,4	5,7
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		24,9	24,5	26,4	21,9	21,8	24,9	22,5	32,9
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		1,1	0,6	0,8	0,7	0,7	0,4	1,0	1,9
RC231	Intérêts et charges assimilées		5,6	3,9	5,1	4,7	3,7	2,7	3,5	4,0
RN202	Solde d'opérations en commun		-0,9	-0,5	-0,8	-1,3	-1,3	-1,3	-1,2	-1,3
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		24,5	29,4	28,9	23,1	24,3	29,9	26,1	36,9
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		1,5	1,1	1,4	1,2	1,7	2,7	2,2	2,9
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		0,5	0,3	0,3	0,2	0,1	0,3	0,7	0,6
R206	Impôts sur les bénéfices		4,4	5,4	5,0	3,2	3,6	5,6	5,1	5,8
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		20,5	35,9	26,8	19,3	20,5	22,4	19,7	29,7
B604	Dividendes distribués					4,3	4,0	5,5	11,7	
AUTO	Autofinancement de l'exercice					15,0	16,4	16,9	8,0	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.12

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial (ressources)

en millions d'euros

NAF 612Z		Ressources								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises					15,2	17,4	15,1	22,3	26,6
Compte de production										
RC301	Marge commerciale					2,9	5,1	2,8	9,3	9,0
RC302	Production vendue					241,4	252,0	271,5	291,7	340,1
R311	Production stockée		1,4	1,3	1,2	1,2	0,1	0,0	0,0	0,0
RC312	Production immobilisée		0,1	0,1	0,1	0,1	0,5	0,3	0,7	2,5
RC300	Production totale		238,3	234,2	252,9	245,7	257,7	274,6	301,7	351,6
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute		87,8	82,3	81,2	77,6	83,8	89,5	90,6	103,6
R313	Subventions d'exploitation		0,4	0,7	0,7	0,4	0,4	0,6	0,6	1,7
	Total ressources d'exploitation		88,2	83,0	81,9	78,0	84,2	90,1	91,2	105,3
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation		24,9	24,5	26,4	21,9	21,8	24,9	22,5	32,9
RS315	Autres produits d'exploitation		1,3	4,9	1,2	1,0	0,5	0,8	0,9	0,5
RC303	Intérêts et produits assimilés		4,1	4,1	6,3	4,3	5,0	5,9	6,1	8,1
	Total des ressources courantes		30,3	33,4	33,9	27,2	27,3	31,6	29,5	41,5
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		24,5	29,4	28,9	23,1	24,3	29,9	26,1	36,9
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion		2,4	13,2	4,6	0,8	1,6	1,1	1,6	2,1
	Total des ressources disponibles		26,9	42,6	33,5	23,9	25,8	30,9	27,7	39,0
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		20,5	35,9	26,8	19,3	20,5	22,4	19,7	29,7

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.13

Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie fret express (emplois)

en millions d'euros

NAF 634A		Emplois (millions d'euros)						
		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<i>VariableSIE</i>								
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	0	0	72	69	68	50	28
RC301	Marge commerciale	0	0	46	24	21	10	39
Compte de production								
RC201	Consommations intermédiaires	4 387	4 615	5 392	5 617	6 120	6 505	7 518
	<i>dont sous traitance</i>	2 948	3 077	3 645	3 808	4 297	4 540	5 282
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	1 895	1 934	2 128	2 179	2 437	2 459	2 681
Compte d'exploitation								
RB216	Frais de personnel	1 829	1 756	1 777	1 786	1 972	2 052	2 232
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	222	189	191	195	215	212	181
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	-155	-9	164	203	254	198	271
Compte de répartition du revenu								
R222	Autres charges d'exploitation	52	61	56	60	68	57	66
RC231	Intérêts et charges assimilées	49	69	47	41	54	40	59
RN202	Solde d'opérations en commun	8	5	3	-1	0	0	0
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-190	-76	142	180	216	197	278
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	54	55	35	41	49	43	55
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	10	10	12	15	17	16	15
R206	Impôts sur les bénéfices	45	45	45	57	57	62	64
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-265	-154	83	89	119	98	176
B604	Dividendes distribués			69	70	68	74	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			14	19	51	24	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.14

Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie fret express (ressources)

en millions d'euros

NAF 634A		Ressources							
		(millions d'euros)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises				118	93	88	60	68
Compte de production									
RC301	Marge commerciale				46	24	21	10	39
RC302	Production vendue				7 473	7 772	8 533	8 951	10 156
R311	Production stockée	0	0	0	0	0	2	2	4
RC312	Production immobilisée	1	1	1	1	1	1	1	1
RC300	Production totale	6 282	6 549	7 520	7 796	8 557	8 964	10 199	
	dont sous traitance	2 948	3 077	3 645	3 808	4 297	4 540	5 282	
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	1 895	1 934	2 128	2 179	2 437	2 459	2 681	
R313	Subventions d'exploitation	2	2	4	4	2	3	3	
	Total ressources d'exploitation	1 897	1 936	2 132	2 183	2 440	2 462	2 684	
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	-155	-9	164	203	254	198	271	
RS315	Autres produits d'exploitation	24	30	35	32	35	43	47	
RC303	Intérêts et produits assimilés	50	40	50	45	50	53	84	
	Total des ressources courantes	-82	60	249	280	338	294	402	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-190	-76	142	180	216	197	278	
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	35	33	33	23	26	22	32	
	Total des ressources disponibles	-155	-43	175	202	243	219	310	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-265	-154	83	89	119	98	176	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.15

Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux
 (emplois)

en millions d'euros

NAF 634 (B+C)		Emplois								
(millions d'euros)		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues				141	96	117	181	93	
RC301	Marge commerciale				-32	12	2	-52	19	
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	6 180	6 564	7 006	7 112	7 960	9 057	9 556	10 932	
	dont sous traitance	5 006	5 326	5 674	5 671	6 382	7 104	7 699	8 748	
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	1 630	1 647	1 692	1 766	1 867	2 131	2 233	2 501	
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	1 370	1 317	1 372	1 420	1 469	1 614	1 714	1 913	
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	120	111	121	126	135	148	156	151	
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	143	222	202	223	268	376	368	442	
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	68	61	61	58	56	62	65	56	
RC231	Intérêts et charges assimilées	94	71	89	79	71	70	67	78	
RN202	Solde d'opérations en commun	-4	-6	-17	0	-4	1	3	3	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	112	201	184	208	273	367	366	450	
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	62	59	86	75	77	63	55	55	
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	7	10	9	8	10	13	13	17	
R206	Impôts sur les bénéfices	57	59	72	67	87	96	100	97	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	42	127	79	114	146	233	245	332	
B604	Dividendes distribués				42	107	109	108		
AUTO	Autofinancement de l'exercice				72	39	124	137		

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.16

Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux

(ressources)

en millions d'euros

NAF 634 (B+C)		Ressources								
		(millions d'euros)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises					109	108	118	129	130
Compte de production										
RC301	Marge commerciale					-32	12	2	-52	19
RC302	Production vendue					8 901	9 808	11 178	11 821	13 435
R311	Production stockée	9	9	9	9	7	3	15	-25	
RC312	Production immobilisée	1	1	1	1	0	4	5	4	
RC300	Production totale	7 810	8 210	8 698	8 878	9 827	11 188	11 788	13 432	
	sous traitance	5 006	5 326	5 674	5 671	6 382	7 104	7 699	8 748	
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	1 630	1 647	1 692	1 766	1 867	2 131	2 233	2 501	
R313	Subventions d'exploitation	3	3	3	3	5	6	6	6	
	Total ressources d'exploitation	1 633	1 650	1 695	1 769	1 872	2 137	2 238	2 506	
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	143	222	202	223	268	376	368	442	
RS315	Autres produits d'exploitation	40	37	43	40	44	42	46	49	
RC303	Intérêts et produits assimilés	87	69	72	81	83	82	86	95	
	Total des ressources courantes	270	328	317	344	395	500	500	586	
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	112	201	184	208	273	367	366	450	
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	56	53	62	56	48	38	48	52	
	Total des ressources disponibles	168	254	246	264	321	405	414	502	
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	42	127	79	114	146	233	245	332	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 1999). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A 5.17
Démographie des entreprises de transport

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
601Z - transports ferroviaires	nombre	27	30	32	28	27	30	30
602L+602M - TRM	créations	6 171	5 917	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413
	défaillances	1 270	1 285	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244
	nombre	42 135	41 485	41 903	42 358	41 844	41 075	40 682
dont 602L - TRM de proximité	créations	4 897	4 689	4 873	4 704	4 075	2 648	2 502
	défaillances	672	695	842	732	751	807	812
	nombre	25 630	25 881	26 481	27 018	26 734	26 185	25 868
602M - TRM interurbain	créations	1 274	1 228	1 280	1 199	1 138	898	911
	défaillances	598	590	652	507	442	496	432
	nombre	16 505	15 604	15 422	15 340	15 110	14 890	14 814
Autres transports terrestres	créations	2 953	2 467	2 700	2 510	2 477	2 365	2 156
	défaillances	365	309	313	282	283	280	246
	nombre	38 327	37 973	37 751	37 696	37 585	37 556	37 403
dont 602E - transports par taxis	créations	2 167	1 644	1 947	1 853	1 864	1 867	1 685
	défaillances	129	105	104	108	133	97	85
	nombre	28 417	28 128	28 049	28 108	28 088	28 209	28 149
61 - transports par eau	créations	174	155	146	137	135	136	142
	défaillances	26	15	25	17	11	18	15
	nombre	2 007	1 987	1 918	1 871	1 924	1 950	1 930
62 - transport aérien	créations	74	51	36	49	48	52	39
	défaillances	18	13	11	6	7	10	15
	nombre	575	554	551	532	537	550	531
63 - auxiliaires de transport	créations	1 126	1 052	1 039	1 051	1 027	974	1 012
	défaillances	287	284	288	245	227	219	228
	nombre	9 920	9 670	9 936	10 239	10 525	10 856	10 774
dont 633 - agences de voyages	créations	412	435	438	407	387	408	427
	défaillances	148	131	143	115	80	73	98
	nombre	3 829	3 812	3 951	4 049	4 166	4 329	4 303
634 - organisation de transp. de fret	créations	487	403	415	421	396	333	300
	défaillances	106	119	108	93	118	106	93
	nombre	3 243	3 001	3 129	3 278	3 304	3 356	3 349
T31 - secteur des transports (*)	créations	10 498	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766
	défaillances	1 966	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748
	nombre	92 991	91 699	92 091	92 724	92 415	91 987	91 350

Source : Insee

Notes : Le champ couvert est l'ensemble des entreprises françaises (y compris Dom-Tom) dont l'activité principale relève des transports : postes 60 à 63 de la nomenclature NAF.

Les créations d'entreprises sont issues du répertoire Sirène de l'Insee, et incluent les "réactivations" et les reprises. Le nombre d'entreprises issu du répertoire Sirène est comptabilisé en fin d'année.

Le nombre de défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales (Bodacc) pendant l'année considérée à la date du jugement.

LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La méthode de calcul des indices de prix des transports routiers au SES

En 1996, le SES a modifié le questionnaire de l'enquête sur le transport routier de marchandises, en changeant notamment d'unité enquêtée (le véhicule tracteur contre le véhicule porteur précédemment). La production et la publication de l'indice de prix du TRM ont été profondément perturbées par le changement d'enquête, et une refonte de la chaîne de l'indice des prix a été nécessaire.

Le champ du nouvel indice est plus restreint que le précédent. En effet, alors que l'ancien indice des prix du TRM couvrait l'ensemble de la branche "transport de marchandises pour compte d'autrui", le champ du nouvel indice se limite au secteur du transport routier de marchandises, c'est-à-dire qu'il porte uniquement sur des observations de chargement transporté dans des véhicules dont le propriétaire possède un code APE 602L (transport de marchandises de proximité) ou un code APE 602M (transport de marchandises de zone longue). L'unité de prix élémentaire retenue dans la comptabilité nationale est le prix à la tonne-kilomètre, ainsi le nouvel indice sera comme le précédent publié dans sa version en tonne-kilomètre, mais le calcul des prix au véhicule-kilomètre a été poursuivi.

La **source statistique** utilisée jusqu'en 1995 est l'enquête TRM du SES qui recense les transports de marchandises en relevant, pour chaque trajet de l'échantillon, ses caractéristiques physiques (nature de la marchandise transportée, poids, conditionnement, origine et destination, distance en charge, facture hors TVA, type de véhicule-porteur). A partir de 1996, l'enquête TRM du SES a changé d'unité enquêtée. L'enquête porte dorénavant sur les véhicules tracteurs (tracteurs ou camions).

La **formule indicielle** est un indice de Laspeyres à pondération fixe (le poids est la part du chiffre d'affaires de la strate dans le total) pour distinguer les évolutions structurelles de trafics des évolutions de prix. Une strate élémentaire est considérée comme un produit homogène avec un volume de transport exprimé en tonne-kilomètre et un prix unitaire. Si l'on repère l'observation élémentaire par n , le prix à la date t pour la strate i se définit par :

$\text{prix}(t, i) = S_{\text{facture}}(t, i, n) / S_{\text{transport}}(t, i, n)$
l'indice élémentaire de prix par rapport à la date par :

$$\text{ind}(t, i) = \text{prix}(t, i) / \text{prix}(0, i)$$

l'indice agrégé sur l'ensemble des strates i par :

$$\text{ind}(t) = S((\text{ind}(t, i) * \text{poids}(t, i)) / S(\text{poids}(t, i))$$

La stratification : jusqu'en 1995, la stratification se composait de 110 strates élémentaires qui s'agrégeaient en quatre grands groupes d'importances inégales croisant les critères : {zone courte, zone longue} et {petits véhicules, gros véhicules}. A partir de 1996, la nature de l'enquête rend indisponibles certaines variables de stratification (charge utile et carrosserie du véhicule porteur). La nouvelle strati-

fication se compose donc de trois grands groupes (France zone courte, France zone longue, international zone longue), scindés chacun en sept strates de tonne-kilomètre.

TABLEAU A 5.18

La stratification de l'indice des prix du TRM*

Strate de tranche de tonnes-km	Nombre annuel d'observations	Poids dans l'indice
France Zone courte	29070	255
35 à 90 t-km	381	17
90 à 150 t-km	534	15
150 à 300 t-km	1535	26
300 à 490 t-km	2011	27
490 à 860 t-km	3984	28
860 à 1880 t-km	8508	61
1880 t-km et plus	12117	82
France Zone longue	25952	525
0 à 780 t-km	979	26
780 à 1320 t-km	1023	31
1320 à 2400 t-km	2389	59
2400 à 3600 t-km	2659	58
3600 à 5000 t-km	3041	74
5000 à 8400 t-km	7981	125
8400 t-km et plus	7880	153
International Zone Longue	5682	220
0 à 1320 t-k	122	3
1320 à 2400 t-k	166	6
2400 à 4400 t-k	433	12
4400 à 7500 t-k	1048	30
7500 à 12500 t-k	1528	43
12500 à 22400 t-k	1603	65
22400 t-k et plus	782	61
Total	60704	1000

(*) en 2001, euros hors taxes

Redressement et filtres

Après la baisse du nombre annuel d'observations de prix constaté lors du passage (1996) de l'ancienne enquête TRM à la nouvelle enquête, des méthodes de filtrages plus "économiques" en terme de perte d'observations que précédemment ont été mises en place. Pour les strates correspondant à un faible nombre de tonne-kilomètre, le filtrage des observations consiste à écarter les observations de prix plus de dix fois supérieures ou inférieures à la médiane des prix constatés sur la strate. Pour les autres strates, on évince les observations sensiblement trop éloignées d'une régression du type $\log(\text{prix}) = a + b \cdot \log(\text{tkm})$, calculée sur chacun des grands regroupements de strate. Les non-réponses au prix sont assimilées aux moyennes de leurs strates (strates à faible tonne-kilomètre) ou estimées suivant la précédente relation économétrique.

TABLEAU A 5.19

LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Prix HT à la tonne-kilomètre (euros courants)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France Zone courte	0,132	0,136	0,133	0,132	0,132	0,145	0,145	0,146	0,150	0,150	0,147	0,145	0,143	0,144	0,146	0,154	0,161
France Zone longue	0,083	0,083	0,079	0,076	0,074	0,076	0,077	0,080	0,079	0,081	0,080	0,081	0,082	0,081	0,079	0,084	0,087
International Zone longue	0,061	0,061	0,060	0,059	0,059	0,060	0,061	0,061	0,060	0,061	0,060	0,059	0,061	0,061	0,062	0,066	0,069
Ensemble	0,084	0,085	0,082	0,079	0,079	0,082	0,082	0,083	0,084	0,085	0,084	0,084	0,085	0,084	0,085	0,090	0,094

Source : DAEI/SES

Prix HT à la tonne-kilomètre (indices base 100 en 1990)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France Zone courte	90,6	93,3	91,2	90,6	90,7	100,0	99,5	100,2	103,5	102,8	101,0	99,4	98,3	98,7	100,1	105,7	110,7
France Zone longue	109,0	109,0	103,6	99,2	97,2	100,0	101,4	105,2	103,8	105,8	105,2	106,2	107,2	106,4	103,8	110,4	114,1
International Zone longue	100,8	101,3	99,7	97,5	98,7	100,0	101,3	102,3	99,7	101,0	100,3	97,7	101,3	101,8	102,9	109,6	115,5
Ensemble	102,8	103,5	99,8	96,8	96,3	100,0	100,6	102,1	102,8	103,5	103,0	102,4	103,5	103,4	103,9	110,1	115,2

Prix HT au véhicule-kilomètre (euros courants)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France Zone courte	1,721	1,816	1,795	1,798	1,765	1,899	1,946	1,903	1,935	1,990	1,976	1,962	1,946	1,977	1,997	2,102	2,186
France Zone longue	1,196	1,195	1,151	1,110	1,076	1,087	1,106	1,120	1,131	1,134	1,116	1,094	1,092	1,096	1,094	1,177	1,228
International Zone longue	1,097	1,112	1,090	1,071	1,084	1,097	1,117	1,113	1,107	1,109	1,108	1,056	1,086	1,109	1,145	1,210	1,281
Ensemble	1,223	1,235	1,195	1,171	1,161	1,194	1,214	1,205	1,212	1,215	1,194	1,224	1,227	1,241	1,257	1,331	1,392

Prix HT au véhicule-kilomètre (indices base 100 en 1990)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
France Zone courte	90,6	95,6	94,5	94,7	92,9	100,0	102,5	100,2	101,9	104,8	104,1	103,3	102,5	104,1	105,1	110,7	115,1
France Zone longue	110,0	109,9	105,9	102,1	98,9	100,0	101,8	103,0	104,0	104,3	102,7	100,7	100,4	100,9	100,7	108,3	113,0
International Zone longue	100,0	101,4	99,3	97,6	98,8	100,0	101,8	101,4	100,9	101,1	101,0	96,2	99,0	101,1	104,3	110,3	116,8
Ensemble	102,4	103,4	100,1	98,1	97,2	100,0	101,7	100,9	101,6	101,8	100,0	102,5	102,8	103,9	105,3	111,5	116,6

Source : DAEI/SES

Champ : compte d'autrui-véhicules de plus de trois tonnes de charge utile. Les prix n/n-1 sont les indices de prix calculés selon la méthode précédemment décrite. Le raccordement entre l'ancienne série et la nouvelle série a eu lieu sur l'année 1996.

6. LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

TABLEAU A 6.1

Les sociétés concessionnaires d'autoroute

(en millions d'euros courants et en pourcentage)

	1998	1999	2000	2000 nouvelle base	2001	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %
Chiffre d'affaires	4 351,5	4 748,5	4 932,7	5 046,0	5 115,8	8,3%	9,1%	3,9%	1,4%
Consommation intermédiaire	497,4	526,1	551,2	679,0	726,5	-3,2%	5,8%	4,8%	7,0%
Valeur ajoutée	3 854,2	4 222,5	4 426,4	4 368,0	4 389,8	10,0%	9,6%	4,8%	0,5%
Frais de personnel	512,5	538,1	568,2	607,0	641,0	6,6%	5,0%	5,6%	5,6%
Impôts et taxes	504,5	622,4	600,6	606,0	633,9	8,6%	23,4%	-3,5%	4,6%
Excédent brut d'exploitation	2 838,1	3 144,7	3 260,2	3 223,0	3 087,6	10,9%	10,8%	3,7%	-4,2%
dont concours à l'exploitation	1,1	1,7	2,8		2,1				
Frais financiers	1 395,2	1 449,0	1 484,2	1 625,0	1 607,1	6,4%	3,9%	2,4%	-1,1%
Capacité d'autofinancement	1 344,9	1 590,3	1 560,2	1 560,0	1 552,9	15,2%	18,2%	-1,9%	-0,5%
Investissements	2 327,1	1 962,3	1 787,3	1 787,3	1 701,8	-15,5%	-15,7%	-8,9%	-4,8%
Dette MLT au 31-12	21 267,1	21 804,8	23 050,8	23 050,8	24 628,7	6,5%	2,5%	5,7%	6,8%

Source : Direction des Routes

TABLEAU A 6.2

Réseau ferré de France

(en millions d'euros courants HTVA et en pourcentage)

	1998	1999	2000	2001	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %
	Millions d'euros							
Produits d'exploitation	3 214,7	3 657,6	3 494,7	3 766,2	0,9%	13,8%	-4,5%	7,8%
dont								
Redevances d'infrastructure	930,7	1 456,5	1 498,9	1 630,2	3,3%	56,5%	2,9%	8,8%
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure	1 801,9	1 647,8	1 632,6	1 606,1	0,0%	-8,6%	-0,9%	-1,6%
Charges d'exploitation	3 855,4	3 840,5	3 702,7	3 846,8	0,7%	-0,4%	-3,6%	3,9%
dont :								
- Rémunération versée au gestionnaire d'infra. délégué	2 530,7	2 621,7	2 616,8	2 632,0	-1,2%	3,6%	-0,2%	0,6%
- Dotation aux amortissements du réseau ferré	869,4	749,1	783,9	860,4	3,0%	-13,8%	4,6%	9,8%
Résultat d'exploitation	-640,7	-182,8	-145,8	-80,4	ns	ns	ns	ns
Charges financières	1 609,3	1 864,9	2 360,7	2 502,2	4,7%	15,9%	26,6%	6,0%
Résultat net de l'exercice	-2 091,0	-1 579,8	-1 700,6	-1 646,5	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	-1 300,5	-808,7	-874,1	-783,9	ns	ns	ns	ns
Investissements	1 855,6	1 585,8	1 492,3	1 307,0	-8,5%	-14,5%	-5,9%	-12,4%
Dette LT nette au 31-12	22 364,0	22 878,6	22 778,8	23 615,2	8,2%	2,3%	-0,4%	3,7%

Source : Réseau ferré de France

TABLEAU A 6.3

Les principaux aéroports (Paris et province)

(en millions d'euros courants HTVA et en pourcentage)

	1997	1998	1999	2000	2001	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %
	Millions d'euros								
Chiffre d'affaires	1 403,0	1 515,6	1 655,1	1 764,8	1 745,8	8,0%	9,2%	6,6%	-1,1%
Consommation intermédiaire	408,7	427,9	477,8	538,3	568,6	4,7%	11,6%	12,7%	5,6%
Valeur ajoutée	994,3	1 087,7	1 177,4	1 226,6	1 177,2	9,4%	8,2%	4,2%	-4,0%
Frais de personnel	438,6	466,3	493,2	495,0	508,8	6,3%	5,8%	0,4%	2,8%
Impôts et taxes	74,5	75,6	79,7	88,7	104,3	1,4%	5,4%	11,3%	17,5%
Excédent brut d'exploitation	483,0	549,4	606,6	645,3	566,4	13,8%	10,4%	6,4%	-12,2%
dont concours à l'exploitation	0,0	0,0	0,0	0,0	6,1				
Frais financiers	134,5	124,4	129,3	167,2	204,4	-7,5%	3,9%	29,3%	22,3%
Capacité d'autofinancement	305,8	346,2	384,6	436,8	417,9	13,2%	11,1%	13,6%	-4,3%
Investissements	448,5	534,6	458,3	598,8	653,0	19,2%	-14,3%	30,7%	9,1%
Dette MLT au 31-12	1 410,8	1 471,3	1 465,5	1 721,9	2 115,8	4,3%	-0,4%	17,5%	22,9%

Source : Direction générale de l'aviation civile

TABLEAU A 6.4

Les ports maritimes métropolitains

(en millions d'euros courants HTVA et en pourcentage)

	1997	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
	Millions d'euros					%	%	%	%
Chiffre d'affaires	655,1	691,7	682,4	688,3	698,5	5,6%	-1,3%	0,9%	1,5%
Consommation intermédiaire	110,3	134,3	131,9	138,9	127,8	21,8%	-1,8%	5,3%	-8,0%
Valeur ajoutée	544,9	557,4	550,5	549,4	570,6	2,3%	-1,2%	-0,2%	3,9%
Frais de personnel	313,4	322,7	328,2	329,7	338,4	3,0%	1,7%	0,5%	2,6%
Impôts et taxes	8,3	9,0	10,7	9,9	9,7	7,9%	19,0%	-7,1%	-1,9%
Excédent brut d'exploitation	223,5	236,1	228,4	228,2	226,5	5,7%	-3,3%	-0,1%	-0,8%
dont concours à l'exploitation	15,0	16,6	16,8	18,4		10,6%	1,2%	10,0%	
Frais financiers	23,9	22,1	20,1	18,0	19,0	-7,4%	-8,9%	-10,6%	5,3%
Capacité d'autofinancement	172,3	186,8	185,4	193,5	164,7	8,4%	-0,7%	4,4%	-14,9%
Investissements	176,2	185,5	181,9	192,8	296,1	5,2%	-2,0%	6,0%	53,5%
Dette MLT au 31-12	302,0	255,7	222,0	187,5	188,4	-15,3%	-13,2%	-15,5%	0,5%

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral

TABLEAU A 6.5

Voies navigables de France

(en millions d'euros courants HTVA et en pourcentage)

	1997	1998	1999	2000	2001	1998	1999	2000	2001
	Millions d'euros					%	%	%	%
Chiffre d'affaires	95,8	95,6	103,7	104,3	105,3	-0,2%	8,5%	0,5%	1,0%
Consommation intermédiaire	37,6	38,9	43,1	46,1	46,7	3,5%	11,0%	6,8%	1,3%
Valeur ajoutée	58,2	56,7	60,6	58,2	58,6	-2,5%	6,8%	-4,0%	0,7%
Frais de personnel	12,3	11,4	12,4	13,7	14,3	-7,7%	9,0%	10,5%	4,6%
Impôts et taxes	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	3,8%	3,7%	9,6%	-1,6%
Excédent brut d'exploitation	46,6	45,5	49,5	45,7	46,1	-2,4%	8,9%	-7,8%	0,9%
dont concours à l'exploitation	2,4	1,9	2,4	2,4	3,0	-20,0%	25,0%	-1,9%	26,1%
Frais financiers	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-93,8%	0,0%	0,0%	-100%
Capacité d'autofinancement	31,3	28,4	22,5	26,9	26,7	-9,2%	-20,8%	19,6%	-0,9%
Investissements	60,1	72,3	90,4	116,3	116,5	20,3%	25,0%	28,6%	0,2%
Dette MLT au 31-12	4,7	4,7	3,9	3,4	3,8	0,5%	-16,1%	-14,8%	13,3%

Source : Voies navigables de France

TABLEAU A 6.6

Les dépenses en infrastructures de transport

(en milliards d'euros courants)

	1980	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1 - Réseau routier	3,6	7,5	7,9	8,4	8,5	8,7	8,6	9,1	8,9	8,6	8,2	8,2	8,4
1.1 - réseau non concédé	2,9	5,9	6,2	6,7	6,7	6,6	6,0	6,1	6,1	6,3	6,3	6,4	6,7
dont réseau départ. et local	1,8	4,2	4,5	4,9	4,6	4,7	4,4	4,1	4,2	4,7	4,7	5,0	5,1
dont réseau national	1,1	1,8	1,7	1,9	2,1	1,8	1,6	2,0	1,9	1,6	1,6	1,5	1,5
1.2 - réseau concédé	0,8	1,5	1,7	1,7	1,8	2,2	2,5	3,0	2,8	2,3	2,0	1,8	1,7
Réseau ferré principal	0,8	2,0	2,5	2,4	1,9	1,4	1,4	1,9	2,0	1,9	1,6	1,3	1,1
2.1 - Réseau grande vitesse	0,2	1,0	1,5	1,3	0,7	0,4	0,3	0,7	0,9	0,8	0,7	0,6	0,3
2.2 - Réseau principal hors LGV	0,6	1,0	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	0,9	0,7	0,8
3 - TCU	0,7	0,8	1,0	1,2	1,5	1,4	1,4	1,2	1,2	1,1	0,9	1,0	1,0
3.1 - TCU de province	0,3	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
3.2 - RATP	0,2	0,3	0,4	0,4	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4
3.3 - SNCF Banlieue	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2
4 - Autres infrastructures	0,4	0,8	0,9	1,0	0,8	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,3
4.1 - Ports maritimes	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
4.2 - Aéroports et nav.. aérienne	0,2	0,5	0,6	0,7	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8
4.3 - Voies navigables	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
5 - Ensemble	5,5	11,1	12,4	13,0	12,7	12,5	12,4	13,0	13,0	12,7	11,7	11,7	11,8

Sources : Insee, DGCP, DGAC, DTMLP, DR, GART, RATP, SNCF, VNF, DAEI/SES.

7. LES TRANSFERTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

TABLEAU A 7.1

Rendement fiscal des taxes sur les transports

(en millions d'euros)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Route								
Taxe sur contrats d'assurance automobile (1)	764	818	831	799	796	830	808	876
Taxe à l'essieu	61	69	71	71	71	127	223	225
Certificats d'immatriculation	1 085	1 133	1 234	1 170	1 262	1 313	1 373	1 401
Vignette	2 169	2 299	2 396	1 984	2 010	2 065	539	559
Droits de timbres sur contrats de transport	75	79	78	86	87	75	10	0
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	419	416	440	441	508	551	644	701
Permis de conduire	6	5	6	6	4	4	4	4
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	201	155	250	274	286	323	329	279
Taxe sur l'aménagement du territoire	-	144	321	325	337	375	425	448
Redevances domaniales	-	-	-	115	122	129	132	137
Contribution gendarmerie	78	77	90	-	-	-	-	-
Voies navigables (2)								
Taxe sur la navigation intérieure	83	87	92	92	92	99	104	105
Aviation civile								
Taxe de l'Aviation Civile	90	92	107	132	186	216	220	223
Redevance de la circulation aérienne (3)	807	873	847	860	916	953	940	911

Source : Insee, DGAC, DR.

(1) au bénéfice de la sécurité sociale

(2) au bénéfice de Voies navigables de France

(3) inclut le budget annexe de l'aviation civile.

TABLEAU A 7.2

Rendement fiscal des taxes sur les hydrocarbures

(en millions d'euros)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)								
Prélèvement au profit de :								
Budget général (1)	21 458	21 791	22 558	22 918	23 948	24 581	24 074	22 844
Fonds de soutien des hydrocarbures	30	28	27	28	28	0	0	0
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	28	43	53	61	93	0	0	0
Taxe générale sur les activités polluantes	0	0	0	0	0	154	396	510
Total TIPP	21 516	21 861	22 639	23 006	24 069	24 735	24 470	23 354

Source : Insee.

(1) cette taxe inclut la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel.

TABLEAU A 7.3

Produit du versement transport

(en millions d'euros)

	1997	1998	1999	2000	Estimations 2001
Province	1 459	1 552	1 639	1 742	1 853
- autorités organisatrices à TCSP(1)	663	675	711	751	793
- autres autorités organisatrices de 100 000 habitants et plus	641	696	746	806	870
- autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants	154	181	181	185	189
Ile-de-France (STIF)	1 809	1 935	2 002	2 100	2 203
Ensemble	3 268	3 487	3 640	3 843	4 057

Sources : Certu, syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

(1) TCSP : transport collectif en site propre.

TABLEAU A 7.4

Le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN)

Crée en 1995, le FITTVN a permis, dans un contexte de faible croissance économique de relancer l'investissement public en matière d'infrastructures de transport. Il était alimenté par deux taxes, l'une sur les kilowattheures des ouvrages électriques, l'autre sur les péages autoroutiers. A la suite de réserves émises par la Cour des Comptes et par la mission d'évaluation et de contrôle quant au manque de transparence et d'efficacité de la gestion des crédits, le FITTVN a été supprimé le 31 décembre 2000. Toutefois, les taxes qui le finançaient et les crédits ont, à partir de 2001, été budgétisés dans le budget des transports, regroupant les crédits des routes et des transports terrestres. Il sera désormais difficile de retrouver, dans les différentes lignes budgétaires, les montants qui correspondent aux ressources de l'ancien FITTVN.

En ce qui concerne les reports de crédits de paiement disponibles au terme de l'exercice 2000 sur le compte d'affectation spéciale, ils ont été effectués en totalité sur les différents chapitres d'accueil du budget général.

FITTVN	CP reportés (en millions d'euros)	Chapitres d'accueil Budget 2001
Chapitre 01	379	article 53-47/30 (investissements sur le réseau routier national hors Ile-de-France)
Chapitre 02	20	
article 10	4	article 53-46/80 (entretien préventif, réhabilitation et aménagement de sécurité des voies navigables)
	3	article 53-47/10 (études économiques, techniques et expérimentations dans le domaine des transports)
article 20	16	article 63-44/50 (infrastructures de voies navigables)
Chapitre 03	242	
article 10	151	article 63-44/30 (infrastructures de transport ferroviaire),
article 20	75	article 63-44/60 (infrastructures et équipements de transport combiné)
article 30	16	articles 63-43/05 (études, recherches, développement et expérimentations de transports urbains) et 63-44/05 (études, recherches, développement et expérimentations de transports interurbains)
Total	640	

Source : Budget voté de 2001, Equipement, transports et logement. III-Transport et sécurité routière, Notes vertes.

TABLEAU A 7.5

Le fonds d'aménagement de la région Ile-de-France (FARIF)

Le FARIF a été créé en 1990, afin de dégager des moyens complémentaires à ceux du budget général pour résoudre les problèmes liés à la concentration urbaine de la région Ile-de-France. Il était, pour l'essentiel, alimenté par le produit de la taxe sur les locaux à usage de bureaux en Ile-de-France. Il a été supprimé le 31 décembre 1999. Les taxes ont été maintenues et les crédits ont été budgétisés, à partir de 2000, dans le budget des transports. Il sera désormais difficile de retrouver dans les différentes lignes budgétaires, les montants qui correspondent au FARIF.

En ce qui concerne les reports disponibles au terme de l'exercice 1999 sur le compte d'affectation spéciale, ils ont été effectués en totalité sur les différents chapitres d'accueil du budget général.

FARIF	crédits (en millions d'euros)	Chapitres d'accueil Budget 2000
Chapitre 04 Transports collectifs	220	
article 10		article 63-41/18 : transports terrestres. Subventions d'investissement
article 20		article 63-41/18 : transports terrestres. Subventions d'investissement
Chapitre 05 Réseau routier national	580	
article 10		article 53-43/90: investissement sur le réseau routier d'Ile-de-France
Total	800	

Source : Budget voté de 2001, Equipement, transports et logement. III-Transport et sécurité routière, Notes vertes.

TABLEAU A 7.6

Ventilation par fonction des dépenses des administrations centrales en transports

(en millions d'euros TTC)

	Transport collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Services communs 80	Route et transport routier 82	Transport ferroviaire 83	Voies navigables 84	Transport maritime 85	Transport aérien 86	Total
année 1998									
P2 Consommation intermédiaire	0,0	34,5	118,3	244,8	0,0	415,0	51,5	0,0	864,1
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	256,4	1 203,0	0,0	337,8	224,7	240,6	2 262,5
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,5	0,2	0,0	1,1	0,3	0,0	2,0
D3 Subventions d'exploitation	824,9	0,0	315,3	0,0	2 885,7	20,9	64,6	0,9	4 112,3
D4 Interêts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine	0,0	0,0	0,0	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	19,8	0,0	0,0	0,0	294,7	0,0	0,0	0,0	314,5
D71 Primes nettes d'assurance-dommages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
D73 Transferts courants entre administrations publiques	0,8	3,8	52,9	13,6	2 581,0	1,2	0,6	202,5	2 856,3
dont: Pensions retraite CARCEPT	0,5	0,5	0,0	2,3		0,0	0,0	0,0	3,2
Charges de retraite SNCF	0,0	0,0	0,0	0,0	2 140,8	0,0	0,0	0,0	2 140,8
Versement FONGECFA	0,0	0,0	0,0	11,3		0,0	0,0	0,0	11,3
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	2,6	0,5	0,0	0,0	2,1	0,0	5,2
D75 Transferts courants divers	11,3	0,0	0,3	0,0	0,0	0,9	15,5	0,0	28,1
Dépenses d'exploitation	856,8	38,3	746,2	1 462,9	5 761,4	777,2	359,5	443,9	10 446,1
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	464,7	6,7	1 059,1	0,0	117,8	58,4	0,0	1 706,7
D92 Aides à l'investissement	147,4	6,6	22,9	18,6	1,1	0,0	32,0	35,7	264,2
D994 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 524,5	0,0	0,0	0,0	1 524,5
NP11 NP2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	-0,2	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,9
Dépenses en capital	147,4	471,2	29,4	1 077,7	1 525,6	118,9	90,4	35,7	3 496,3
Total	1 004,2	509,5	775,7	2 540,6	7 286,9	896,1	449,9	479,6	13 942,4
année 1999									
P2 Consommation intermédiaire	0,0	22,6	128,1	262,7	0,0	516,8	57,6	0,0	987,7
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	262,4	1 235,1	0,0	345,6	231,4	250,3	2 324,8
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,6	0,6	0,0	1,1	0,3	0,0	2,6
D3 Subventions d'exploitation	832,7	0,0	33,7	0,0	2 928,2	4,7	108,7	4,0	3 912,0
D4 Interêts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	23,5	0,0	0,0	0,0	294,7	0,0	0,0	0,0	318,2
D71 Primes nettes d'assurance-dommages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D73 Transferts courants entre administrations publiques	0,8	30,0	69,4	24,7	2 578,5	6,6	0,6	194,7	2 905,2
dont: Pensions retraite CARCEPT	0,5	0,5	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Charges de retraite SNCF	0,0	0,0	0,0	0,0	2 099,4	0,0	0,0	0,0	2 099,4
Versement FONGECFA	0,0	0,0	0,0	22,6		0,0	0,0	0,0	22,6
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,9	1,7	3,2
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0		11,6	0,0	11,9
Dépenses d'exploitation	856,9	52,6	495,0	1 523,1	5 801,4	874,8	411,2	450,6	10 465,6
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	384,0	5,5	1 032,8	0,0	102,0	66,8	0,0	1 591,1
D92 Aides à l'investissement	129,9	14,6	55,2	18,4	0,6	0,2	4,4	135,4	358,7
D994 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 905,6	0,0	0,0	0,0	1 905,6
NP11 NP2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	-1,2	0,0	0,0	-1,1
Dépenses en capital	129,9	398,7	60,8	1 051,3	1 906,2	100,9	71,2	135,4	3 854,4
Total	986,8	451,2	555,8	2 574,4	7 707,7	975,7	482,3	586,0	14 320,0

Source : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES ;

(1) Pensions de retraite remboursées à la caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance des transports.

(2) Versement au fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité (FONGECFA-Transports)

TABLEAU A 7.6 (suite)

Ventilation par fonction des dépenses des administrations centrales en transports

(en millions d'euros)

	Transport collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Services communs 80	Route et transport routier 82	Transport ferroviaire 83	Voies navigables 84	Transport maritime 85	Transport aérien 86	Total
année 2000									
P2 Consommation intermédiaire	0,0	64,0	128,6	303,2	0,0	536,1	26,7	0,0	1 058,6
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	277,6	1 321,4	0,0	371,3	242,2	261,6	2 474,2
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	1,1	0,3	0,0	2,0
D3 Subventions d'exploitation	854,0	0,0	0,0	0,0	2 935,6	24,6	98,4	0,0	3 912,5
D4 Interêts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	0,0	0,0	0,0	0,0	294,7	0,0	0,0	0,0	294,7
D71 Primes nettes d'assurance-dommages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
D73 Transferts courants entre administrations publiques	0,5	3,6	70,1	59,7	2 608,6	0,0	0,7	175,2	2 918,4
dont: Pensions retraite CARCEPT (1)	0,5	0,5	0,0	2,1	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Charges de retraite SNCF	0,0	0,0	0,0	0,0	2 131,2	0,0	0,0	0,0	2 131,2
Versement FONGECFA (2)	0,0	0,0	0,0	28,8		0,0	0,0	0,0	28,8
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	1,1	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	2,1
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	5,3	9,3	0,0	14,8
Dépenses d'exploitation	854,5	67,6	477,8	1 684,8	5 838,8	938,6	378,7	436,8	10 677,5
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	497,9	5,4	767,9	0,0	117,7	36,4	0,0	1 425,3
D92 Aides à l'investissement	61,7	13,6	0,0	12,7	0,1	0,0	28,1	212,5	328,8
D994 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 829,4	0,0	0,0	0,0	1 829,4
NP11 NP2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	1,8
Dépenses en capital	61,7	511,5	5,7	780,5	1 829,5	119,2	64,5	212,5	3 585,3
Total	916,2	579,1	483,5	2 465,3	7 668,3	1 057,8	443,2	649,3	14 262,8
année 2001*									
P2 Consommation intermédiaire	0,0	54,4	288,9	120,9	0,0	481,7	31,6	0,4	977,8
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	278,4	1 329,6	0,0	373,2	246,1	269,4	2 496,7
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,6	0,9	0,0	1,3	0,5	0,0	3,2
D3 Subventions d'exploitation	3,0	0,0	82,9	2,0	3 086,2	25,9	111,3	18,5	3 329,8
D4 Interêts	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	1,4	0,0	0,0	0,0	295,0	0,0	0,0	0,0	296,4
D71 Primes nettes d'assurance-dommages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
D73 Transferts courants entre administrations publiques	1 271,3	31,6	126,4	43,0	2 786,1	0,0	0,6	227,9	4 486,9
dont: Pensions retraite CARCEPT (1)	0,5	0,5		2,0					3,0
Charges de retraite SNCF					2 223,0				2 223,0
Versement FONGECFA (2)				40,0					40,0
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,7	0,1	2,9
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	1,2	4,7	0,0	8,4
Dépenses d'exploitation	1 275,8	86,0	781,7	1 496,3	6 167,3	883,6	395,5	516,3	11 602,4
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	626,9	81,9	984,4	0,0	54,1	58,2	0,0	1 805,5
D92 Aides à l'investissement	312,9	0,0	0,0	24,1	40,7	30,0	24,6	199,1	631,4
D994 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 067,0	0,0	0,0	0,0	1 067,0
NP11 NP2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	1,7	0,0	0,0	2,0
Dépenses en capital	312,9	626,9	82,2	1 008,5	1 107,7	85,8	82,8	199,1	3 506,0
Total	1 588,7	712,9	864,0	2 504,8	7 275,0	969,4	478,3	715,4	15 108,4

Source : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES.

* Avertissement : En 2001, la section budgétaire «22 - Equipement, transport, logement - transport et routes» a été supprimée et les dépenses correspondantes intégrées dans la section budgétaire «26 - Equipement, transport, logement - transport terrestre» occasionnant des ruptures dans les intitulés des chapitres budgétaires. Ainsi, certaines dépenses affectées anciennement à la fonction «64» ne peuvent plus être isolées et sont affectées à la fonction «82».

TABLEAU A 7.7

Ventilation fonctionnelle des dépenses des APUL en transports

(en millions d'euros)

		Transport collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Services communs 80	Route et transport routier 82	Transport ferroviaire 83	Voies navigables 84	Transport maritime 85	Transport aérien 86	Total
Départements	1996	1 570,8			3 160,4	1,7	80,5	19,8	0,9	4 834,2
	1997	1 792,6			3 505,3	1,7	91,8	23,0	0,9	5 415,3
	1998	1 806,9			3 533,2	1,8	92,5	23,2	0,9	5 458,6
	1999	1 882,2			3 739,3	2,3	89,1	27,7	1,7	5 742,3
	2000	1 929,2			3 843,7	2,4	94,2	29,3	1,8	5 900,7
Communes (+10 000 hab.)	1996	1 259,8	2 925,0				4,7	4,3	1,4	4 195,2
	1997	1 311,8	3 095,4				5,0	4,4	1,5	4 418,2
	1998	1 344,6	3 173,0				4,6	4,0	1,4	4 527,6
	1999	1 393,0	3 287,2				5,1	4,5	1,6	4 691,5
	2000	1 448,8	3 418,7				5,2	4,7	1,6	4 879,0
Communes (-10 000 hab.)	1996		2 214,6							2 214,6
	1997		2 498,1							2 498,1
	1998		2 640,0							2 640,0
	1999		2 830,0							2 830,0
	2000		2 999,8							2 999,8
Communautés urbaines	1996	30,2	118,0				0,8		2,3	151,2
	1997	18,6	72,7				0,5		1,4	93,1
	1998	18,3	71,7				0,5		1,4	91,8
	1999	16,2	63,5				0,4		1,2	81,4
	2000	16,0	62,6				0,4		1,2	80,2
Régies, services dép., com., reg., syndicats	1996	1 807,1	696,5			0,6		72,1		2 576,3
	1997	1 685,8	633,1			2,7		131,7		2 453,4
	1998	1 691,0	635,1			2,5		117,8		2 446,3
	1999	1 611,0	605,0			2,6		122,4		2 341,2
	2000	1 772,1	665,6			2,5		120,2		2 560,4
Ville de Paris	1996	156,3	235,4				5,2			396,8
	1997	114,9	174,4				4,7			294,1
	1998	149,7	227,1				4,7			381,4
	1999	140,1	212,6				4,7			357,4
	2000	141,4	214,5				6,2			362,1
Régions	1996	478,8	94,7		1 559,9					2 133,4
	1997	475,5	93,9		1 713,4	465,6				2 748,3
	1998	397,6	105,0		1 930,6	455,8				2 889,0
	1999	408,6	107,9		1 829,4	522,3				2 868,2
	2000	335,6	136,8		1 865,9	522,3				2 860,6
STIF	1996	1 828,5								1 828,5
	1997	1 754,7								1 754,7
	1998	1 892,8								1 892,8
	1999	2 066,3								2 066,3
	2000	2 645,3								2 645,3
Ensemble	1996	7 131,6	6 284,3		4 720,3	2,3	91,2	96,2	4,6	18 330,3
	1997	7 153,9	6 567,7		5 218,6	470,0	102,0	159,1	3,8	19 675,1
	1998	7 301,0	6 851,8		5 463,8	460,1	102,3	145,0	3,7	20 327,7
	1999	7 517,4	7 106,3		5 568,7	527,1	99,4	154,7	4,4	20 978,1
	2000	8 288,4	7 498,0		5 709,6	527,2	106,1	154,3	4,6	22 288,2

Source : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES.

Les dépenses consacrées aux transports scolaires ne sont pas prises en compte

Les chiffres de 1999 ont été révisés par rapport à la publication du rapport 2000

TABLEAU A 7.8

Ventilation fonctionnelle des dépenses en capital des APUL en transports

(en millions d'euros)

		Transport collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Services communs 80	Route et transport routier 82	Transport ferroviaire 83	Voies navigables 84	Transport maritime 85	Transport aérien 86	Total
Départements	1996	7,2			2 252,6	1,7	3,8	19,2	0,5	2 284,9
	1997	8,1			2 500,2	1,5	4,4	22,4	0,5	2 537,1
	1998	8,2			2 775,0	1,4	5,0	22,6	0,5	2 812,7
	1999	8,3			2 797,4	1,7	2,9	25,6	1,7	2 837,6
	2000	8,5			2 936,6	1,8	3,3	26,7	1,7	2 978,5
Communes (+10 000 hab.)	1996	272,9	719,6				1,4	4,3	1,4	999,5
	1997	279,3	751,0				1,5	4,3	1,5	1 037,6
	1998	285,8	783,9				1,5	3,8	1,4	1 076,4
	1999	293,0	803,6				1,5	4,0	1,4	1 103,4
	2000	311,5	854,7				1,6	4,1	1,4	1 173,2
Communes (-10 000 hab.)	1996		588,3							588,3
	1997		571,8							571,8
	1998		556,0							556,0
	1999		597,8							597,8
	2000		643,2							643,2
Communautés urbaines	1996	29,0	2,7				0,5		2,3	34,5
	1997	18,0	1,5				0,3		1,4	21,2
	1998	17,7	2,3				0,3		1,4	21,6
	1999	15,7	2,0				0,3		1,2	19,2
	2000	14,7	1,9				0,3		1,1	18,0
Régies, services départ., com., rég., syndicats	1996	545,0	388,6			0,0		3,7		937,3
	1997	503,4	351,2			0,3		6,3		861,2
	1998	465,0	317,4			0,2		4,6		787,1
	1999	442,9	302,5			0,2		4,9		750,4
	2000	466,1	322,8			0,2		4,9		793,9
Ville de Paris	1996		46,3				2,6			48,9
	1997		33,8				2,3			36,1
	1998		39,8				2,3			42,1
	1999		42,4				2,3			44,7
	2000		42,5				2,7			45,1
Régions	1996	478,8	94,7		654,0	0,0				1 227,5
	1997	475,5	93,9		649,4	341,9				1 560,8
	1998	397,6	104,3		942,9	364,7				1 809,4
	1999	408,4	107,2		893,5	417,9				1 826,9
	2000	335,6	131,3		911,3	487,3				1 865,6
STIF	1996	387,1								387,1
	1997	409,5								409,5
	1998	520,2								520,2
	1999	567,9								567,9
	2000	582,0								582,0
Ensemble	1996	1 719,9	1 840,2		2 906,6	1,7	8,2	27,1	4,1	6 507,9
	1997	1 693,7	1 803,3		3 149,6	343,8	8,5	32,9	3,4	7 035,2
	1998	1 694,5	1 803,6		3 717,9	366,2	9,1	30,9	3,2	7 625,5
	1999	1 736,2	1 855,3		3 690,9	419,7	7,0	34,5	4,3	7 747,9
	2000	1 718,4	1 996,3		3 847,9	489,2	7,8	35,7	4,3	8 099,6

Source : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES.

8. LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS

LE COMMERCE EXTÉRIEUR DE SERVICES DE TRANSPORTS EN BASE 95

I. Les principes de la comptabilisation CAF¹ et FAB²

En **base 80**, les opérations de commerce extérieur étaient traitées différemment selon qu'on avait à faire à des importations ou à des exportations : les importations de biens étaient évaluées CAF¹ (i. e. y compris les coûts d'assurance et de transport jusqu'à la frontière nationale), alors que les exportations de biens étaient évaluées FAB² (i. e. non compris les coûts d'assurance et de transport au-delà de la frontière nationale).

De ce fait, les services de transport et d'assurance rendus par des entreprises non-résidentes sur des biens importés étaient exclues des importations de services, car déjà pris en compte dans la valeur des biens.

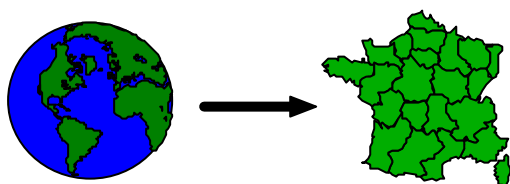
Quant aux services rendus par une compagnie résidente, ils étaient également pris en compte dans la valeur des importations de biens et faisaient donc double emploi avec la production de ces entreprises résidentes. Pour éliminer cette " fausse importation ", on imputait une " fausse exportation " du même montant. Cela gonflait les montants mais permettait d'avoir un solde du commerce extérieur plus satisfaisant.

En **base 95**, les opérations de commerce extérieur (importation ou exportation) sont évaluées FAB.

Il n'est donc plus nécessaire d'imputer la valeur des services de transport rendus par les entreprises résidentes sur des biens importés. En conséquence, le niveau des exportations est structurellement plus bas qu'en base 1980.

En revanche, pour les importations, les changements entre la base 80 et la base 95 se situent dans le traitement du transport entre le pays exportateur et le pays importateur :

Quand le transporteur est résident, en CAF, outre la production de service, il y a importation de bien et exportation de service. En FAB, il ne reste plus que la production de service de transport. Le graphique ci-dessous résume ces différences :



Le service de transport s'analyse en 3 parties :

- 1 : Transport dans le pays exportateur
- 2 : Transport entre le pays exportateur et le territoire national
- 3 : Transport dans le territoire national

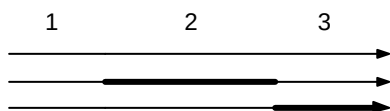
Importation CAF par un transporteur résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
☒			☒
☒			☒

Importation FAB par un transporteur résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
☒			☒

Quand le transporteur est non résident, en CAF, il y a une importation de bien. En FAB, il y a une importation de service :



Importation CAF par un transporteur non résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
☒			
☒			
	☒		

Importation FAB par un transporteur non résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
☒			
	☒		
	☒		

(1) CAF : coût assurance fret (2) FAB : franco à bord

II. Les différentes mesures des échanges extérieurs de transport routier

Il existe plusieurs mesures du transport international de marchandises, répondant à différentes optiques.

1. Pour apprécier la compétitivité du transport français, on peut d'abord mesurer la part du pavillon français en tonnage ou en valeur des marchandises importées et exportées. On peut aussi évaluer à partir de la dépense nationale du transport international (DNTI), le chiffre d'affaires des transporteurs français pour le transport du commerce extérieur français. En pratique, les évaluations de la DNTI, s'appuient sur les statistiques douanières (en tonnage et en valeur) qu'il faut pondérer par des distances parcourues et des prix moyens. Compte-tenu de la disparition de l'information pavillon depuis 1993, les échanges de services de transport ont été estimés à partir des structures antérieures, des données et évolutions ponctuelles.

2. Une deuxième voie consiste à se limiter aux seuls services de transport rendus par des résidents à des non résidents et inversement. Mais, selon que l'on intègre une part plus ou moins importante de services de transport à la valeur des marchandises, on définit des notions d'échanges de services différentes (*cf. page précédente*).

TABLEAU A 8.1

Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 1995 en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000sd	2001p
Importations de services de transport										
Transports ferroviaires	130	114	118	127	104	103	104	105	140	151
Transports routiers (1)	1 249	1 246	1 386	1 383	1 396	1 587	1 704	1 854	2 170	2 075
Transports fluviaux	62	57	61	67	61	61	64	73	78	83
Transports maritimes	2 626	2 701	2 488	2 342	2 317	2 638	2 982	2 878	3 797	3 843
Transports aériens	2 813	2 835	2 416	2 542	2 634	2 802	2 975	2 942	3 455	3 233
Transport par conduites	41	40	42	45	49	57	60	52	52	52
Total des modes	6 922	6 994	6 511	6 506	6 560	7 248	7 888	7 904	9 692	9 437
Exportations de services de transport										
Transports ferroviaires	382	362	364	385	392	414	365	368	404	364
Transports routiers (1)	1 236	1 210	1 347	1 368	1 399	1 482	1 517	1 578	1 576	1 470
Transports fluviaux	7	9	11	14	12	11	12	11	10	9
Transports maritimes	1 550	1 615	1 493	1 511	1 481	1 535	1 775	1 980	2 754	3 042
Transports aériens	2 984	2 907	3 113	3 113	3 178	3 799	4 394	4 588	5 217	4 902
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes	6 158	6 103	6 328	6 390	6 462	7 242	8 063	8 525	9 961	9 787
Solde des échanges										
Transports ferroviaires	252	247	246	258	288	311	261	263	264	213
Transports routiers (1)	-13	-35	-39	-15	4	-105	-187	-276	-594	-605
Transports fluviaux	-55	-48	-50	-54	-49	-50	-52	-62	-68	-74
Transports maritimes	-1 076	-1 086	-995	-832	-836	-1 102	-1 207	-898	-1 043	-801
Transports aériens	170	71	697	571	544	997	1 420	1 646	1 762	1 669
Transport par conduites	-41	-40	-42	-45	-49	-57	-60	-52	-52	-52
Total des modes	-763	-891	-183	-116	-97	-6	175	621	269	350

Sources : Insee, DAEI/SES (pour le transport routier).

(1) Le SES estime le solde FAB/FAB des échanges extérieurs routiers. L'Insee estime les autres modes, en collaboration avec les organismes concernés. On obtient ainsi le solde du "total des modes".

Outre la description des échanges des biens et des services CAF et FAB décrits en début de cette annexe, il existe une troisième façon de procéder en comptabilisant les marchandises acquises à un prix départ-usine, les échanges incluent la totalité des frais de transport et d'assurance relatifs à la livraison ; on parle alors de services effectifs.

Les échanges extérieurs de services de transport sont donc des achats de services de transport (prestations fournies par un transporteur non résident à une entreprise résidente) et des ventes de services de transport (prestations fournies par un transporteur résident à une entreprise non résidente).

TABLEAU A 8.2

Échanges extérieurs par mode de transport

Tonnage : en millions de tonnes

Valeur : en milliards d'euros

		1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Imports CAF																						
Mer	U.E. (15) Tonnages	22,4	25,9	30,5	33,8	35,3	31,8	36,2	33,0	27,7	28,8	31,7	31,4	31,5	34,8	35,7	36,8	36,7	34,5	35,6	34,9	32,5
	Valeurs	9,0	11,4	13,5	16,4	18,1	13,7	15,2	16	18	19	19	20	18	19	20	22	25	27	28	35	32
	Autres Tonnages	155	140	119	119	118	122	117	123	136	141	146	141	138	141	139	137	143	150	135	139	128
Fer	U.E. (15) Tonnages	14,4	13,3	12,9	14,2	13,2	11,3	10,4	10,6	10,7	10,5	9,6	8,6	6,5	8,0	7,8	7,2	8,1	9,2	9,4	10,5	9,1
	Valeurs	6,3	7,6	7,8	8,1	8,2	7,7	7,9	8,6	9,4	9,0	8,2	6,0	4,7	5,5	6,6	6,8	7,5	9,0	9,3	11,1	10,8
	Autres Tonnages	1,70	1,64	1,93	1,59	1,69	1,74	1,77	1,39	1,57	2,01	2,23	3,51	0,71	0,64	0,72	0,88	0,86	1,15	0,94	1,09	0,92
Route	U.E. (15) Tonnages	33,1	34,5	35,9	36,3	38,9	41,6	45,5	50,2	56,0	60,1	61,7	61,3	57,9	63,8	64,5	66,1	71,4	75,0	78,3	84,9	79,0
	Valeurs	33	40	45	51	57	63	68	76	87	91	90	87	79	90	99	99	105	115	118	133	130
	Autres Tonnages	3,85	3,82	3,87	4,84	5,85	7,16	9,40	9,33	11,1	10,4	8,91	8,91	5,95	9,20	8,16	7,08	7,69	8,76	9,99	10,70	10,39
Fluvial	U.E. (15) Tonnages	5,75	5,86	5,83	6,28	5,83	5,80	7,84	6,00	6,13	6,30	5,69	5,18	3,32	4,19	4,45	4,21	4,10	4,41	4,22	4,44	3,83
	Valeurs	0,84	0,95	1,05	1,27	1,15	0,98	0,97	1,04	1,25	1,15	0,96	0,82	0,48	0,61	0,76	0,67	0,69	0,70	0,63	0,96	0,79
	Autres Tonnages	4,29	4,54	4,22	4,04	4,36	4,64	4,21	4,61	6,26	5,52	6,14	6,50	0,90	0,83	0,54	0,43	0,39	0,56	0,63	0,83	1,39
Air	U.E. (15) Tonnages	0,03	0,02	0,06	0,04	0,02	0,02	0,03	0,06	0,05	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03	0,03	0,03	0,05	0,10	0,06	0,10	0,08
	Valeurs	1,9	2,0	2,3	2,7	2,4	2,2	2,7	4,3	4,6	3,5	2,9	3,8	3,0	4,1	3,6	4,0	4,9	5,4	5,2	7,0	6,7
	Autres Tonnages	0,21	0,15	0,16	0,16	0,18	0,18	0,21	0,24	0,28	0,24	0,24	0,24	0,24	0,24	0,27	0,27	0,29	0,29	0,32	0,34	0,30
Total	U.E. (15) Tonnages	85,9	88,0	93,1	97,5	99,9	95,4	104	103	104	110	113	112	104	115	118	120	126	129	134	141	131
	Valeurs	52	64	71	81	89	89	96	107	122	126	124	119	106	120	132	134	146	159	164	192	185
	Autres Tonnages	171	156	135	137	142	150	146	154	170	176	181	177	164	171	169	167	174	184	174	177	163
	Valeurs	55	60	60	68	72	60	64	69	85	88	97	89	81	84	88	93	107	116	126	163	165
Exports FAB																						
Mer	U.E. (15) Tonnages	20,4	18,2	19,9	20,4	22,0	25,0	25,9	26,0	28,1	27,2	25,3	26,8	28,6	27,2	28,2	29,5	32,0	32,9	34,9	36,2	37,5
	Valeurs	8,8	10,2	13,0	14,5	17	16	16	19	21	21	20	21	20	22	23	23	28	30	32	36	35
	Autres Tonnages	31,6	26,9	29,0	28,7	31,2	26,3	27,5	27,1	28,0	28,7	28,7	29,8	40,8	34,1	32,5	33,3	37,0	38,7	39,8	39,6	34,5
Fer	U.E. (15) Tonnages	19,6	18,6	18,4	20,3	19,4	16,7	16,3	17,5	17,1	17,0	17,0	16,4	14,3	14,8	13,8	13,2	12,9	12,2	13,0	14,4	12,5
	Valeurs	6,0	6,7	6,4	7,4	7,8	7,2	7,3	8,3	9,5	9,0	9,0	8,6	7,0	8,4	8,8	9,8	10,6	10,1	10,2	12,4	10,3
	Autres Tonnages	5,19	3,97	4,58	4,66	4,77	3,84	3,42	3,03	2,93	3,11	3,14	3,10	1,70	1,44	1,20	1,23	1,34	1,29	1,30	1,50	1,22
Route	U.E. (15) Tonnages	31,0	31,4	34,8	35,5	37,4	39,6	42,6	46,2	49,2	50,8	54,7	56,6	55,0	61,0	62,9	65,1	69,1	70,3	72,8	76,1	71,7
	Valeurs	25	33	39	45	49	53	58	65	74	81	86	87	78	87	96	100	110	119	123	134	132
	Autres Tonnages	5,70	5,80	6,70	6,47	6,96	8,33	7,82	8,31	9,68	10,04	10,02	9,96	5,95	6,57	7,21	7,09	7,40	7,51	8,58	8,93	9,45
Fluvial	U.E. (15) Tonnages	16,7	16,2	15,5	15,8	15,6	14,5	14,0	16,4	15,1	15,6	14,8	14,7	11,9	11,5	12,4	11,9	12,5	12,0	12,5	13,8	11,0
	Valeurs	1,35	1,6	2,0	2,0	2,1	1,6	1,6	1,9	1,9	2,0	1,8	1,8	1,4	1,2	1,4	1,4	1,4	1,3	1,2	1,7	1,3
	Autres Tonnages	1,80	1,40	1,72	1,75	2,27	2,64	1,93	1,77	2,49	1,87	1,43	1,74	0,92	1,13	1,21	1,04	1,13	1,25	0,83	1,08	0,88
Air	U.E. (15) Tonnages	0,57	0,53	0,58	0,69	0,80	0,75	0,54	0,60	0,71	0,70	0,83	0,60	0,09	0,06	0,06	0,05	0,08	0,11	0,04	0,09	0,06
	Valeurs	0,04	0,02	0,03	0,03	0,04	0,02	0,05	0,04	0,04	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,06	0,06
	Autres Tonnages	3,7	3,4	4,3	6,0	6,0	6,4	7,2	6,6	5,4	4,9	5,2	5,2	3,6	5,4	5,4	5,4	5,9	6,8	7,6	9,8	10,3
Total	U.E. (15) Tonnages	88,1	84,9	89,3	92,6	95,2	96,2	99,2	109	113	113	114	118	112	118	122	123	130	132	138	147	138
	Valeurs	45	55	65	75	82	85	91	105	122	127	135	136	119	133	143	147	167	178	186	213	210
	Autres Tonnages	45,5	39,2	43,2	45,1	50,4	45,5	45,2	43,8	47,8	49,8	49,4	49,8	53,3	47,2	45,8	46,2	50,0	51,9	53,4	53,8	49,2
	Valeurs	41	45	52	63	65	55	54	58	67	68	71	74	78	83	90	95	112	119	124	146	151

Sources : DAEI/SES, DGDDI (SITRAM)

(*) Changements de mode de recueil des informations dans l'Union européenne et de définition du mode pour les autres échanges.

TABLEAU A 8.3

Part des modes de transport dans l'acheminement des échanges extérieurs

en % du total

			1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Imports CAF																							
Mer	U.E.(15)	Tonnages	26,0	29,4	32,7	34,6	35,4	33,4	34,9	32,0	26,6	26,3	28,0	28,1	30,4	30,2	30,3	30,8	29,2	26,7	26,6	24,7	24,9
		Valeurs	17,3	18,0	19,0	20,2	20,4	15,4	15,9	14,7	14,6	15,2	15,7	16,3	16,6	15,9	15,4	16,3	17,3	16,8	17,0	18,3	17,4
	Autres	Tonnages	90,8	89,7	88,1	87,2	83,6	81,5	80,3	80,2	79,7	80,1	80,6	79,7	84,2	82,3	82,1	82,2	81,9	81,6	77,5	78,6	78,5
		Valeurs	64,4	63,6	58,9	56,2	52,6	44,5	41,3	39,2	38,6	37,7	36,3	31,8	41,0	40,4	39,9	39,8	37,9	33,9	32,9	35,7	35,1
Fer	U.E.(15)	Tonnages	16,7	15,1	13,9	14,6	13,2	11,9	10,1	10,2	10,3	9,6	8,5	7,7	6,3	6,9	6,6	6,0	6,4	7,1	7,0	7,4	6,9
		Valeurs	12,2	11,9	10,9	10,0	9,2	8,7	8,2	8,0	7,7	7,2	6,6	5,0	4,4	4,6	5,0	5,1	5,1	5,6	5,7	5,8	5,8
	Autres	Tonnages	1,0	1,1	1,4	1,2	1,2	1,2	1,2	0,9	0,9	1,1	1,2	2,0	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6
		Valeurs	2,2	2,4	2,4	2,1	2,0	2,3	2,1	2,2	2,0	1,8	1,6	1,7	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6
Route	U.E.(15)	Tonnages	38,5	39,3	38,5	37,2	39,0	43,6	43,9	48,7	53,7	54,9	54,5	54,8	55,9	55,3	54,7	55,3	56,8	58,2	58,6	60,2	60,4
		Valeurs	62,5	63,4	63,1	63,0	64,6	71,2	71,4	71,1	71,2	72,1	72,8	72,8	74,8	74,8	75,1	74,1	72,2	72,4	71,8	69,3	70,0
	Autres	Tonnages	2,3	2,5	2,9	3,5	4,1	4,8	6,5	6,1	6,5	5,9	4,9	5,0	3,6	5,4	4,8	4,2	4,4	4,7	5,7	6,1	6,4
		Valeurs	13,2	14,5	16,1	17,1	18,1	23,8	25,1	26,4	26,6	27,8	26,5	30,0	20,7	22,9	23,2	22,8	23,3	24,7	24,8	23,2	23,6
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	6,7	6,7	6,3	6,4	5,8	6,1	7,6	5,8	5,9	5,8	5,0	4,6	3,2	3,6	3,8	3,5	3,3	3,4	3,2	3,1	2,9
		Valeurs	1,6	1,5	1,5	1,6	1,3	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,7	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4
	Autres	Tonnages	2,5	2,9	3,1	3,0	3,1	3,1	2,9	3,0	3,7	3,1	3,4	3,7	0,5	0,5	0,3	0,3	0,2	0,3	0,4	0,5	0,9
		Valeurs	1,5	1,5	1,7	1,6	1,4	1,3	1,1	1,1	1,1	1,0	0,8	0,8	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1
		Valeurs	3,6	3,1	3,2	3,3	2,7	2,5	2,9	4,0	3,8	2,8	2,4	3,1	2,8	3,4	2,7	3,0	3,3	3,4	3,1	3,6	3,6
	Autres	Tonnages	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
		Valeurs	17,2	16,2	19,3	21,0	23,4	25,2	28,7	24,0	19,5	19,6	19,2	19,7	23,7	22,1	23,1	23,0	22,8	24,4	25,1	24,4	22,5
Exports FAB																							
Mer	U.E.(15)	Tonnages	23,2	21,4	22,3	22,0	23,1	26,0	26,1	23,9	24,9	24,0	22,1	22,8	25,5	23,1	23,2	23,9	24,5	25,0	25,3	24,7	27,2
		Valeurs	19,6	18,7	20,1	19,2	20,2	19,1	17,9	18,0	17,1	16,4	15,0	15,5	17,0	16,3	16,3	16,0	17,0	17,2	17,1	17,0	16,8
	Autres	Tonnages	69,3	68,6	67,0	63,5	61,9	57,8	60,9	61,8	58,5	57,5	58,1	59,9	76,5	72,2	70,9	72,0	74,0	74,7	74,6	73,5	70,1
		Valeurs	56,3	53,5	53,0	49,3	47,1	45,3	42,9	41,5	39,1	37,2	35,4	30,4	45,5	44,1	43,1	43,8	41,8	40,4	38,1	38,1	36,9
Fer	U.E.(15)	Tonnages	22,2	21,9	20,6	21,9	20,3	17,4	16,4	16,0	15,2	15,0	14,8	13,9	12,7	12,5	11,4	10,7	9,9	9,3	9,4	9,8	9,1
		Valeurs	13,4	12,2	9,9	9,8	9,5	8,5	8,1	7,9	7,8	7,1	6,7	6,3	5,9	6,3	6,1	6,6	6,4	5,7	5,5	5,8	4,9
	Autres	Tonnages	11,4	10,1	10,6	10,3	9,5	8,4	7,6	6,9	6,1	6,2	6,3	6,2	3,2	3,0	2,6	2,7	2,7	2,5	2,4	2,8	2,5
		Valeurs	7,3	6,1	5,6	5,6	5,6	4,8	4,0	3,8	3,4	3,3	2,8	2,8	1,4	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	0,8	0,9	0,9
Route	U.E.(15)	Tonnages	35,2	37,0	38,9	38,3	39,3	41,2	42,9	42,4	43,8	44,8	47,9	48,1	48,9	51,8	51,7	52,7	53,0	53,5	52,7	51,8	52,0
		Valeurs	55,1	59,6	59,7	59,6	59,7	62,1	63,4	61,7	61,1	64,0	63,8	64,2	65,5	65,5	67,4	67,9	66,2	67,2	66,0	63,2	62,7
	Autres	Tonnages	12,5	14,8	15,5	14,3	13,8	18,3	17,3	19,0	20,2	20,1	20,3	20,0	11,1	13,9	15,7	15,3	14,8	14,5	16,1	16,6	19,2
		Valeurs	13,7	14,6	14,8	14,6	16,4	20,0	20,3	20,8	21,0	23,4	22,9	27,2	13,9	13,8	14,4	15,7	15,7	15,7	15,5	15,6	16,4
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	18,9	19,1	17,3	17,1	16,4	15,1	14,1	15,1	13,4	13,8	12,9	12,5	10,6	9,8	10,2	9,7	9,6	9,1	9,0	9,4	8,0
		Valeurs	3,0	3,0	3,1	2,6	2,5	1,9	1,8	1,8	1,6	1,6	1,3	1,3	1,2	0,9	1,0	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,6
	Autres	Tonnages	3,9	3,6	4,0	3,9	4,5	5,8	4,3	4,0	5,2	3,8	2,9	3,5	1,7	2,4	2,6	2,2	2,3	2,4	1,6	2,0	1,8
		Valeurs	1,4	1,2	1,1	1,1	1,2	1,4	1,0	1,0	1,1	1,0	1,2	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Valeurs	8,4	6,1	6,6	8,0	7,2	7,5	7,9	6,3	4,5	3,8	3,9	3,8	3,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,8	4,1	4,6	4,9
	Autres	Tonnages	0,4	0,4	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8
		Valeurs	20,4	23,8	24,7	28,5	28,5	27,4	31,0	27,1	24,7	25,9	24,8	25,3	26,2	27,3	26,9	26,5	27,3	28,4	28,6	29,7	29,5

Sources : DAEI/SES, DGDDI (SITRAM).

Note : Le mode "Autres" (conduites, propulsion propre, etc.) non présenté en tant que tel ci-dessus, intervient néanmoins dans le dénominateur.

(*) : mêmes remarques que dans la page précédente.

9. LES DONNÉES SOCIALES

TABLEAU A 9.1

Évolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports

(en milliers)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Grandes Entreprises Nationales (GEN)	276	273	267	263	263	265	269	275	282
SNCF	189	183	179	175	174	173	174	175	177
RATP	39	39	39	40	40	40	40	41	43
Air France+Air Inter	48	51	48	48	49	52	55	59	62
Hors GEN	573	584	608	619	637	668	709	752	769
Transport ferroviaire	1	1	1	1	1	1	1	0	0
TRM	255	263	274	278	285	302	317	331	338
TRV	108	108	112	115	118	121	126	130	134
Transport aérien	16	15	16	18	17	20	20	20	17
Transport par eau	13	12	12	12	12	12	13	14	14
Transport par conduite	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Auxiliaires des transports	179	184	192	194	203	211	231	255	265
Non salariés	58	57	59	57	56	55	56	55	55
Total	907	914	934	939	956	988	1034	1082	1106

Sources : Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations SES en 2001 pour les établissements hors grandes entreprises nationales et pour les non salariés. Données au 31 décembre de chaque année.

Non salariés : chiffres calés sur les résultats du recensement de 1999, rétropolés avant 1999 et provisoires pour 2000.

TABLEAU A 9.2

Structure des emplois dans les transports : salariat et sédentarité

(en pourcentage)

Année	1988	1990	1992	1997	1998	1999	2000
Transports routiers de marchandises							
Salariés	89	89	89	90	92	91	91
roulants	62	63	64	68	69	70	66
sédentaires	27	26	25	22	23	21	25
Non salariés	11	11	11	10	8	9	9
Transports urbains de voyageurs							
Roulants	66	66	68	50	50	52	52
Sédentaires	34	34	32	50	50	48	48
Transports de voyageurs par taxis							
Salariés				23	25	24	27
roulants				19	21	20	21
sédentaires				4	4	4	6
Non salariés				77	75	76	73
Transports routiers de voyageurs							
Salariés	96	96	97	97	97	97	98
roulants	75	76	76	74	74	75	73
sédentaires	21	20	20	23	23	22	25
Non salariés	4	4	3	3	3	3	2
Transports maritimes et côtiers							
Navigants	57	60	60	57	58	57	56
Sédentaires	43	40	40	43	42	43	44
Transports fluviaux							
Navigants	55	62	62	67	73	71	75
Sédentaires	45	37	37	33	27	29	25
Transports aériens							
Navigants	27	27	29	29	31	32	31
Sédentaires	73	73	71	71	69	68	69
Auxiliaires des transports							
Non sédentaires	19	15	18	17	17	18	17
Sédentaires	81	84	81	83	83	82	83
Ensemble							
Salariés	94	94	94	93	94	94	94
non sédentaires	42	42	40	41	44	45	43
sédentaires	52	52	54	52	50	49	51
Non salariés	6	6	6	7	6	6	6

Source : EAE-SES (la rupture de série après 1992 est due au changement de nomenclature d'activité NAP-NAF en 1993).

Lecture : en 2001, on compte dans l'ensemble des transports 6 % de non salariés et 94 % de salariés (51 % de sédentaires + 43 % de non sédentaires)

11. LES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES TRANSPORTS

TABLEAU A 11.1

Accidents corporels de la circulation routière

en milliers et gravité en %

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Accidents corporels	261,3	257,7	247,8	253,2	248,5	239,7	230,7	216,1	202,6	191,1	184,6	171,0	175,9	170,6
Tués	13,8	13,1	12,1	12,5	12,5	12,4	12,4	11,9	11,7	10,4	11,0	9,9	10,5	10,5
Gravité (tués/100 acc.)	5,28	5,08	4,88	4,94	5,03	5,17	5,37	5,51	5,77	5,44	5,96	5,79	5,97	6,15

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Accidents corporels	162,6	148,9	143,4	137,5	132,7	132,9	125,4	125,2	124,5	124,5	121,2	116,7
Tués	10,3	9,6	9,1	9,1	8,5	8,4	8,1	8,0	8,4	8,0	7,6	7,7
Gravité (tués/100 acc.)	6,33	6,45	6,35	6,62	6,41	6,32	6,46	6,39	6,75	6,45	6,30	6,61

Source : DSCR

TABLEAU A 11.2

Évolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Allemagne *	138	147	130	134	130	126	118	132	123	121	116	107	104	95	95	91
Royaume-Uni	94	99	94	92	97	94	82	75	68	65	64	64	63	60	60	60
France **	207	216	194	206	205	199	185	173	166	156	153	147	144	152	144	136
Espagne	166	183	197	213	241	232	227	201	163	144	147	140	143	151	146	146
Italie	135	134	128	131	120	124	140	141	126	124	123	117	117	110	ND	ND

Source : DSCR

(*) Allemagne : jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne.

(**) France : depuis 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à trente jours est de 1,057.

TABLEAU A 11.3

Évolution comparée du nombre de tués par million de véhicules automobiles dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Allemagne *	243	243	230	221	206	239	219	211	199	181	174	157	154	146
Royaume-Uni	239	223	227	217	191	175	157	148	146	139	136	127	123	121
France **	426	448	438	420	386	360	344	321	312	296	286	274	254	236
Espagne	583	595	628	575	535	451	358	308	305	281	276	280	256	248
Suède	201	201	216	179	171	173	145	136	131	122	122	118	126	ND
Italie	260	257	228	227	246	236	203	201	195	182	179	167	ND	ND

Source : DSCR

(*) Allemagne : jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne.

(**) France : depuis 1993, le coefficient de correction pour passer au tué à trente jours est de 1,057.

TABLEAU A 11.4

Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus

	Allemagne	Autriche	Belgique	Danemark	Espagne	Finlande	France	Grèce	Irlande	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	Portugal	Royaume-Uni	Suède
Nombre de tués à trente jours par million d'habitant	91,3	120,3	143,6	93,4	146,4	76,6	136,4	201,1	109,6	111	174,7	68,2	210,2	59,9	66,5
Nombre de tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus	12,04	13,18	16,33	10,63	ND	8,48	15,13	26,73	ND	ND	ND	8,9	ND	7,54	8,34

Tués par habitant : 2000 sauf Danemark, Portugal et Suède : 1999.

Tués par kilomètres parcourus : 2000 sauf Pays-Bas et Suède : 1999; Grèce et Royaume-Uni : 1998.

ND: non disponible

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

TABLEAU A 11.5

Accidents ferroviaires et aux passages à niveau

Nombre	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
1 - Accidents de chemins de fer															
1.1 Accidents (1)	804	654	634	657	644	567	553	540	597	566	598	532	468	454	462
Trains	224	179	156	152	159	128	110	119	130	127	124	112	84	87	89
Individuels (2)	237	271	291	322	294	283	298	274	304	260	301	252	232	218	228
Autres (3)	343	204	187	183	191	156	145	147	163	179	173	168	152	149	145
1.2 Tués (4)	128	127	137	178	136	131	151	169	179	127	218	116	112	193	146
Voyageurs	51	44	43	50	45	33	45	58	64	39	115	43	36	80	44
Autres (5)	77	83	94	128	91	98	106	111	115	88	103	73	76	113	102
1.3 Blessés graves (6)	188	191	198	200	196	185	195	237	199	168	259	153	160	153	108
Voyageurs	93	102	98	105	95	94	107	151	126	102	193	111	109	87	54
Autres (5)	95	89	100	95	101	91	88	86	73	66	66	42	51	66	54
2 - Accidents de passage à niveau															
Accidents	333	311	318	325	301	276	315	292	344	354	299	286	294	255	227
Tués	97	67	97	86	114	72	84	75	86	93	87	79	71	56	69
Blessés graves	42	61	35	45	53	47	47	29	44	35	44	39	34	29	24
3 - Ensemble des accidents ferroviaires															
Accidents	1 137	965	952	982	945	843	868	832	941	920	897	818	762	709	689
Tués	225	194	234	264	250	203	235	244	265	220	305	195	183	249	215
Blessés graves	230	252	233	245	249	232	242	266	243	203	303	192	194	182	132

Nombre	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1 - Accidents de chemins de fer												
1.1 Accidents (1)	501	505	446	417	408	359	367	333	407	370	426	410
Trains	109	98	77	72	69	74	79	83	109	89	129	107
Individuels (2)	220	250	216	198	215	138	149	118	142	115	104	112
Autres (3)	172	157	153	147	124	147	139	132	156	166	193	191
1.2 Tués (4)	131	153	134	120	106	73	78	79	85	63	73	68
Voyageurs	30	47	39	37	20	22	12	22	14	11	15	11
Autres (5)	101	106	95	83	86	51	66	57	71	52	58	57
1.3 Blessés graves (6)	122	173	103	116	123	79	80	71	67	59	46	61
Voyageurs	63	91	48	62	52	40	29	33	26	23	24	22
Autres (5)	59	82	55	54	71	39	51	38	41	36	22	39
2 - Accidents de passage à niveau												
Accidents	233	257	224	204	203	177	193	182	177	181	171	176
Tués	57	70	71	54	44	57	58	38	53	46	49	45
Blessés graves	18	36	22	34	18	22	22	23	24	16	20	22
3 - Ensemble des accidents ferroviaires												
Accidents	734	762	670	621	611	536	560	515	584	551	598	586
Tués	188	223	205	174	150	130	136	117	138	109	123	113
Blessés graves	140	209	125	150	141	101	102	94	91	75	66	83

Source : SNCF

(1) Accidents impliquant un véhicule en mouvement ;

ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une «conséquence grave».

(2) Notamment : chute d'un train, heurt par un train, ... (non compris les suicides et tentatives de suicide).

(3) Par exemple : avaries en pleine voie de véhicule moteur, rupture de caténaire, etc.

(4) Personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident.

(5) Agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau SNCF.

(6) Personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours.

TABLEAU A 11.6

Accidents aériens ayant fait des victimes (appareils français)

Nombre	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
1 - Aviation commerciale (1)													
Accidents corporels	1	2	5	4	4	4	1	1	4	8	2	2	4
Morts (à 30 jours)	8	4	2	16	9	2	6	1	0	9	0	5	10
Blessés	0	0	11	7	5	3	0	0	6	48	5	2	0
2 - Aviation générale (2)													
Accidents corporels	65	66	57	74	69	62	54	102	138	142	101	117	140
Morts (à 30 jours)	57	67	74	88	84	81	83	50	70	90	85	80	99
Blessés	63	62	57	65	98	68	69	116	142	174	115	115	142
3 - Travail aérien (3)													
Accidents corporels								16	8	8	12	2	10
Morts (à 30 jours)								4	19	2	16	7	6
Blessés								25	2	9	14	0	11
4 - Ensemble des accidents aériens													
Accidents corporels	66	68	62	78	73	66	55	119	150	158	115	121	154
Morts (à 30 jours)	65	71	76	104	93	83	89	55	89	101	101	92	115
Blessés	63	62	68	72	103	71	69	141	150	231	134	117	153

Nombre	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1 - Aviation commerciale (1)														
Accidents corporels		8	5	1	8	3	3	5	2	4	9	3	6	4
Morts (à 30 jours)		33	192	0	13	88	21	11	30	1	10	14	27	20*
Blessés		44	0	1	25	15	14	11	0	33	85	8	83	11
2 - Aviation générale (2)														
Accidents corporels		170	143	186	155	142	139	112	108	82	116	94	78	104
Morts (à 30 jours)		119	121	83	95	96	78	66	65	57	82	51	59	102
Blessés		185	124	158	160	159	134	116	95	77	106	84	58	60
3 - Travail aérien (3)														
Accidents corporels		17	12	8	13	16	21	11	7	14	10	9	6	8
Morts (à 30 jours)		12	8	2	8	9	11	11	3	8	3	2	2	5
Blessés		10	8	9	13	17	23	12	15	14	7	8	4	6
4 - Ensemble des accidents aériens														
Accidents corporels		195	160	195	176	161	163	128	117	100	135	106	90	116
Morts (à 30 jours)		164	321	85	116	193	110	88	98	66	95	67	88	127
Blessés		239	132	168	198	191	171	139	110	124	198	100	145	77

*dont un mort au sol lors de l'accident du Twin Otter à Saint-Barthélemy le 24/03/01

Source : DGAC

(1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés).

(2) Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés).

(3) Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés : épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, héli-treillage, etc.).

TABLEAU A 11.7

Quantité de polluants émis dans l'air - source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2002

ÉMISSIONS DE SO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	688	591	589	517	662	589	669	546	437	406	424	423	372	425	356	337
Industrie manufacturière	465	436	438	410	426	445	464	415	365	369	343	335	303	274	243	208
Résidentiel et tertiaire	201	191	171	154	143	128	132	125	116	95	82	83	73	85	72	65
Agriculture et sylviculture	17	17	17	17	18	21	20	20	19	17	15	15	15	17	12	13
Autres	0,5	0,4	0,2	0,1	0,8	0,7	0,1	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	0,1	0,2
Transport	122	128	134	144	152	158	163	170	174	167	132	115	62	61	52	37
dont route	104	110	116	126	134	139	144	152	154	147	114	98	47	46	36	22
fer	2,4	2,2	2,2	2,1	2,1	2,0	2,0	1,9	1,7	1,5	1,0	0,8	0,2	0,2	0,2	0,2
fluvial	4,9	5,0	4,9	4,8	4,8	4,9	4,1	4,2	4,8	5,3	4,9	4,2	3,5	3,5	3,7	2,9
maritime (*)	10,1	10,0	9,9	9,7	10,4	10,8	11,6	10,8	12,3	11,7	10,6	10,0	10,0	10,0	10,2	9,9
aérien (*)	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5
TOTAL	1 494	1 364	1 349	1 241	1 402	1 342	1 450	1 275	1 111	1 054	996	970	824	862	735	660
Part transport	8%	9%	10%	12%	11%	12%	11%	13%	16%	16%	13%	12%	7%	7%	7%	6%
Part route dans transport	85%	86%	87%	88%	88%	88%	88%	89%	88%	88%	87%	86%	76%	75%	70%	61%

ÉMISSIONS DE NO_x EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	207	152	156	130	163	141	182	156	108	108	120	131	117	153	139	139
Industrie manufacturière	317	297	297	290	284	249	249	224	215	217	211	215	214	213	204	190
Résidentiel et tertiaire	112	110	110	98	97	94	106	105	103	95	97	105	97	103	100	95
Agriculture et sylviculture	253	253	253	253	253	253	253	243	211	206	224	233	228	220	224	215
Autres	3,0	2,5	1,3	0,9	4,1	4,0	1,0	1,3	1,5	1,6	1,9	1,5	2,0	1,6	1,3	1,7
Transport	948	987	1 010	1 063	1 095	1 164	1 174	1 193	1 162	1 122	1 058	1 004	957	897	851	793
dont route	879	919	942	995	1 025	1 093	1 104	1 125	1 090	1 050	987	935	890	830	780	728
fer	16	15	14	14	14	13	13	12	11	11	10	10	10	9	9	10
fluvial	19,6	19,8	19,6	19,0	19,1	19,7	16,9	17,1	19,1	21,3	21,4	19,2	18,4	18,4	20,1	16,5
maritime (*)	27	26	27	27	28	29	32	29	32	31	29	28	29	29	30	29
aérien (*)	6,5	6,8	7,3	8,2	8,7	9,0	8,9	8,9	8,7	9,1	10,1	10,9	10,2	10,7	10,8	11,1
TOTAL	1 840	1 800	1 827	1 836	1 896	1 905	1 966	1 922	1 800	1 749	1 712	1 689	1 615	1 588	1 518	1 436
Part transport	52%	55%	55%	58%	58%	61%	60%	62%	65%	64%	62%	59%	59%	57%	56%	55%
Part route dans transport	93%	93%	93%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	93%	93%	93%	93%	92%	92%

ÉMISSIONS DE COVNM EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	n.d.	n.d.	n.d.	228	209	178	164	151	141	128	120	119	119	113	101	99
Industrie manufacturière	n.d.	n.d.	n.d.	657	655	598	572	560	516	520	522	518	520	531	515	547
Résidentiel et tertiaire	n.d.	n.d.	n.d.	384	385	398	442	420	415	377	382	397	377	386	382	379
Agriculture et sylviculture	n.d.	n.d.	n.d.	454	487	494	498	484	442	486	481	447	502	474	499	478
Autres	n.d.	n.d.	n.d.	35	44	44	35	35	33	37	36	32	38	35	36	36
Transport	n.d.	n.d.	n.d.	1 232	1 212	1 095	1 072	1 073	1 023	935	851	776	708	648	602	534
dont route	n.d.	n.d.	n.d.	1 176	1 156	1 051	1 031	1 031	976	888	802	726	656	594	546	479
fer	n.d.	n.d.	n.d.	1,7	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4	1,3	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1
fluvial	n.d.	n.d.	n.d.	41,1	40,1	26,8	23,8	25,3	29,4	31,1	33,8	34,4	35,8	38,1	39,8	38,9
maritime (*)	n.d.	n.d.	n.d.	12	13	13	15	13	15	14	13	13	13	13	14	13
aérien (*)	n.d.	n.d.	n.d.	1,7	1,7	1,8	1,6	1,4	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,4	1,4	1,5
TOTAL				2 990	2 992	2 806	2 783	2 722	2 570	2 483	2 393	2 289	2 263	2 186	2 136	2 073
Part transport				41%	41%	39%	39%	39%	40%	38%	36%	34%	31%	30%	28%	26%
Part route dans transport				95%	95%	96%	96%	96%	95%	95%	94%	94%	93%	92%	91%	90%

(*) selon définitions de la CEE-NU : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes internationales et le trafic aérien au-dessus de 1 000 mètres.

TABLEAU A 11.7 (suite)

Quantité de polluants émis dans l'air - source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2002

ÉMISSIONS DE CO EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	46	41	38	35	35	31	32	29	26	26	23	25	23	25	24	23
Industrie manufacturière	3 207	2 794	2 628	2 836	2 770	1 992	1 614	1 492	1 379	1 728	1 929	1 560	1 783	1 756	1 610	1 595
Résidentiel et tertiaire	2 021	1 921	1 989	1 796	1 794	1 813	2 232	2 086	2 068	1 753	1 794	1 939	1 744	1 841	1 785	1 706
Agriculture et sylviculture	635	618	658	672	669	653	668	646	588	583	606	642	650	656	654	629
Autres	70	54	20	9	102	98	16	22	25	27	33	28	38	34	18	30
Transport	8 013	8 163	7 986	7 544	7 063	6 354	6 198	6 052	5 688	4 991	4 594	4 215	3 718	3 433	3 138	2 742
dont route	7 867	8 021	7 841	7 401	6 922	6 258	6 112	5 961	5 584	4 883	4 477	4 095	3 593	3 301	3 000	2 607
fer	4,2	3,9	3,9	3,8	3,7	3,6	3,5	3,4	3,1	2,9	2,8	2,7	2,6	2,5	2,5	2,6
fluvial	136,7	132,3	135,0	133,9	130,6	86,9	77,2	82,3	95,7	101,1	109,8	111,9	116,7	124,0	129,5	126,8
maritime (*)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
aérien (*)	4,9	4,7	5,1	5,8	6,0	5,8	5,2	4,9	4,3	4,5	4,7	5,0	5,2	5,1	5,2	5,3
TOTAL	13 992	13 590	13 318	12 893	12 434	10 941	10 760	10 327	9 773	9 108	8 979	8 409	7 955	7 745	7 229	6 726
Part transport	57%	60%	60%	59%	57%	58%	58%	59%	58%	55%	51%	50%	47%	44%	43%	41%
Part route dans transport	98%	98%	98%	98%	98%	98%	99%	98%	98%	98%	97%	97%	97%	96%	96%	95%

ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en millions de tonnes)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	83	70	65	62	73	68	80	72	59	55	57	62	58	70	64	62
Industrie manufacturière	117	109	110	114	115	115	113	109	104	108	109	107	110	112	106	106
Résidentiel et tertiaire	133	131	130	117	116	114	131	128	126	115	117	127	117	123	120	115
Agriculture et sylviculture	43	44	45	57	47	55	55	54	50	52	55	53	54	55	55	59
Autres	6	7	7	8	8	6	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7
Transport	97	102	105	111	115	116	119	123	123	124	126	127	129	131	134	134
dont route	90	95	98	104	107	109	111	116	116	117	118	119	121	123	126	125
fer	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	1,0	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,8
fluvial	1,8	1,8	1,7	1,7	1,7	1,6	1,4	1,4	1,6	1,7	1,8	1,6	1,6	1,6	1,8	1,5
maritime (*)	1,4	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5	1,6	1,5	1,7	1,6	1,5	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5
aérien (*)	2,6	2,7	2,9	3,3	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	3,5	3,9	4,3	4,3	4,5	4,5	4,6
TOTAL émissions brutes	479,1	461,6	463,9	469,7	473,8	474,7	504,9	491,8	467,5	460,3	470,0	483,1	474,4	498,0	485,1	483,0
Part transport (**)	20%	22%	23%	24%	24%	25%	24%	25%	26%	27%	27%	26%	27%	26%	28%	28%
Part route dans transport	93%	93%	93%	93%	93%	93%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%
Puits	-137	-137	-139	-140	-140	-140	-144	-144	-146	-147	-148	-150	-151	-153	-154	-151
TOTAL émissions nettes	342	324	325	329	333	335	361	347	322	314	322	333	324	345	331	332

(*) selon définitions de la CEE-NU : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes internationales et le trafic aérien au-dessus de 1 000 mètres.

(**) rapporté au total des émissions brutes

TABLEAU A 11.7 (suite)

Quantité de polluants émis dans l'air - source : CITEPA/Coralie/Secten, décembre 2000

ÉMISSIONS DE CH₄ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE en 1000 t

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	327	309	312	316	316	310	255	231	227	220	215
Industrie manufacturière	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	852	905	955	1 002	1 042	1 075	1 081	900	860	808	747
Résidentiel et tertiaire	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	144	176	164	162	136	139	150	134	141	136	129
Agriculture et sylviculture	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1 750	1 726	1 702	1 692	1 694	1 703	1 704	1 688	1 691	1 678	1 679
Autres	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	162	157	162	163	165	166	167	170	170	170	171
Transport	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	35,6	36,3	37,1	37,0	35,2	35,0	35,7	33,6	32,0	29,7	26,6
dont route	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	35,5	36,2	37,0	36,9	35,1	34,9	35,6	33,5	31,9	29,6	26,5
TOTAL	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	3 271	3 309	3 332	3 372	3 389	3 428	3 393	3 157	3 122	3 042	2 969
Part transport						1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	0,90%
Part route dans transport						100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

ÉMISSIONS DE N₂O EN FRANCE MÉTROPOLITAINE en 1000 t

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transformation d'énergie	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1,9	2,5	2,6	2,1	1,9	1,9	2,1	2,0	2,4	2,3	1,9
Industrie manufacturière	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	85,4	84,9	82,4	81,0	80,6	84,8	85,9	86,6	59,7	41,8	37,2
Résidentiel et tertiaire	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,8	6,4	6,4	6,3	6,0	6,0	6,4	6,1	6,3	6,2	6,1
Agriculture et sylviculture	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	193,9	191,4	188,7	182,0	183,5	185,0	187,6	189,8	190,4	189,7	189,5
Autres	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	8,9	8,7	8,6	8,3	8,2	8,2	8,1	8,2	8,1	8,1	8,1
Transport	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,5	5,5	6,0	6,4	7,2	8,1	8,9	9,6	10,3	11,1	11,5
- dont route	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	5,0	5,4	5,9	6,3	7,1	8,0	8,8	9,5	10,2	11,0	11,4
TOTAL	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	301	299	295	286	287	294	299	302	277	259	254
Part transport						2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	3%	4%	4%	5%
Part route dans transport						92%	99%	98%	99%	99%	98%	98%	99%	99%	99%	99%

(*) selon définitions de la CEE-NU : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes internationales et le trafic aérien au-dessus de 1 000 mètres.

(**) rapporté au total des émissions brutes

TABLEAU A 11.8

Émissions du trafic routier en France métropolitaine en 2000

	SO ₂		NO _x		COVNM		CO		CO ₂		N ₂ O	
	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	M.t.	%	1000 t.	%
Voitures particulières												
Essence catalysée	2,0	19%	43,7	12%	103,8	29%	498,4	24%	21,5	30%	3,7	42%
Essence non catalysée	1,6	15%	211,2	56%	236,7	65%	1490,9	71%	17,4	25%	0,4	4%
Diesel catalysés	2,2	21%	39,7	11%	5,1	1%	25,7	1%	10,0	14%	1,6	18%
Diesel non catalysés	4,7	44%	77,6	21%	15,7	4%	66,5	3%	21,0	30%	3,1	35%
GPL	0,1	1%	3,3	1%	1,5	0%	14,6	1%	0,8	1%	0,1	1%
Sous-total	10,6	100%	375,5	100%	362,8	100%	2096,1	100%	71	100%	9	100%
Véhicules utilitaires												
Essence catalysée	0,1	3%	2,0	2%	4,1	9%	37,1	12%	1,3	6%	0,2	15%
Essence non catalysée	0,2	5%	21,7	19%	25,1	56%	196,7	66%	2,0	10%	0,0	0%
Diesel catalysés	0,6	15%	14,3	13%	2,0	4%	6,9	2%	2,8	14%	0,2	15%
Diesel non catalysés	3,2	78%	75,6	67%	13,9	31%	57,3	19%	14,4	70%	0,9	69%
Sous-total	4,1	100%	113,6	100%	45,1	100%	298,0	100%	20,5	100%	1,3	100%
Poids lourds												
Essence	0,0	0%	0,3	0%	0,3	1%	3	4%	0	0%	0,0	0%
Diesel	7,5	100%	237,0	100%	30,2	99%	61,7	96%	33,3	100%	1,0	100%
Sous-total	7,5	100%	237,3	100%	30,5	100%	65	100%	33	100%	1,0	100%
Deux roues												
Sous-total	0,1	100%	1,0	100%	40,5	100%	148	100%	0,7	100%	0,0	100%
Tous véhicules												
Essence	4,0	18%	279,9	38%	410,5	86%	2 374	91%	42,9	34%	4,3	38%
Diesel	18,2	82%	444,2	61%	66,9	14%	218	8%	81,5	65%	6,8	61%
GPL	0,1	0%	3,3	0%	1,5	0%	15	1%	0,8	1%	0,1	1%
Total	22,3	100%	727,4	100%	478,9	100%	2 607	100%	125,2	100%	11	100%

Source : CITEPA/Coralie/Secten - mise à jour février 2002

TABLEAU A 11.9

Évolution de l'indice de la qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1998 à 2001
(en nombre de jours par an)

Niveau	Qualité	1998	1999	2000	2001	Total
1	Très bon	0	0	0	0	0
2	Très bon	11	15	8	15	49
3	Bon	170	174	206	190	740
4	Bon	106	103	99	97	405
5	Moyen	48	52	36	33	169
6	Médiocre	15	12	13	13	53
7	Médiocre	7	8	2	14	31
8	Mauvais	6	1	2	3	12
9	Mauvais	2	0	0	0	2
10	Très mauvais	0	0	0	0	0
Total		365	365	366	365	1 461

Source : AIRPARIF

Depuis 1997, la composition de l'indice Atmo a changé avec l'introduction des poussières (PM₁₀).

TABLEAU A 11.10

Fréquences mensuelles d'apparition des indices sur quatre ans (1998-2001)

niveau	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	oct.	nov	déc.	année
<i>(nombre de jours)</i>													
1 à 4	107	87	101	114	84	83	83	65	106	97	116	120	1 163
5 à 7	17	25	23	6	40	37	40	57	14	27	5	4	295
8 à 10	0	4	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	6
	124	116	124	120	124	120	124	123	120	124	121	124	1 464
<i>(en % du mois considéré)</i>													
1 à 4	86,3%	75,0%	81,5%	95,0%	67,7%	69,2%	66,9%	52,8%	88,3%	78,2%	95,9%	96,8%	79,4%
5 à 7	13,7%	21,6%	18,5%	5,0%	32,3%	30,8%	32,3%	46,3%	11,7%	21,8%	4,1%	3,2%	20,2%
8 à 10	0,0%	3,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,8%	0,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%
	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Source : AIRPARIF

Depuis 1997, la composition de l'indice Atmo a changé avec l'introduction des poussières (PM₁₀).

TABLEAU A 11.11

Nombre de plaintes contre le bruit reçues par le Ministère de l'environnement (France métropolitaine)

Type de nuisance	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Etablissements recevant du public	275	138	111	115	131	120	129	127	139	162	183	148	164
Bruits à l'intérieur des habitations	204	205	215	234	254	220	225	133	113	125	131	106	118
Bruits à l'extérieur des habitations	152	99	114	104	96	90	96	60	51	46	57	31	42
Chiens	184	182	189	176	196	182	160	55	50	49	52	48	61
Installations industrielles, artisanales, commerciales	250	129	130	120	102	108	105	92	89	92	77	73	75
Moto-cross, ball-trap, installations de sport et loisirs	68	90	108	104	108	95	87	25	21	32	16	12	18
Appareils divers	148	142	102	108	102	99	120	72	68	65	59	41	32
Deux roues	13	17	15	25	28	15	18	25	31	45	51	55	37
Circulation routière	31	68	50	65	63	80	110	141	143	159	164	159	155
SNCF, RATP, RER, TGV	5	15	10	15	25	30	65	120	118	122	111	95	119
Avions, hélicoptères	73	85	110	105	120	130	255	402	441	458	355	322	349
Divers	48	64	82	78	76	90	105	95	51	69	54	49	39
TOTAL	1 451	1 234	1 236	1 249	1 301	1 259	1 475	1 347	1 315	1 424	1 310	1 139	1 209

Source : Mission bruit du ministère de l' Ecologie et du développement durable

TABLEAU A 11.12

Dépense de protection de l'environnement en 2000

en millions d'euros courants

	Administrations publiques	Entreprises	Ménages*	TOTAL
Gestion des eaux usées	2 621	4 661	4 011	11 293
Air	878	1 235	-439	1 674
Bruit	65	408	307	780
Déchets	1 200	3 663	3 602	8 465
Nettoyage des rues	977	nd	nd	977
Patrimoine écologique	392	319	so	711
R & D	649	350	so	999
Administration générale	1 240	nd	so	1 240
Dépense de protection de l'environnement	8 022	10 636	7 481	26 139

Source : rapport à la CCEE - aout 2002

(*) estimation - nd : non disponible - so : sans objet

TABLEAU A 11.13

Évolution de la dépense de protection de l'environnement

en millions d'euros courants

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Dépense courante	9 915	10 810	11 816	12 826	13 866	14 752	15 664	16 597	17 148	18 233	19 197
Dépense en capital	5 049	5 275	4 867	5 053	5 374	5 675	4 754	5 761	5 922	6 184	6 942
TOTAL	14 963	16 085	16 683	17 880	19 240	20 427	20 418	22 359	23 070	24 417	26 139

Source : rapport à la CCEE - aout 2002

TABLEAU A 11.14

Évolution de la dépense de protection contre la pollution de l'air

en millions d'euros courants

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000p
Dépense en capital											
Administrations publiques											
Entreprises	341	314	265	275	192	257	358	448	380	445	495
Ménages											
Total	341	314	265	275	192	257	358	448	380	445	495
Dépense courante											
Administrations publiques											
Entreprises	878	878	929	983	918	903	952	1072	985	1020	1070
Ménages	159	159	202	210	182	174	172	201	208	230	109
Total	1038	1036	1131	1192	1100	1077	1124	1273	1192	1250	1179
Dépense totale											
Administrations publiques											
Entreprises	1219	1191	1194	1258	1110	1160	1309	1519	1365	1466	1565
Ménages	159	159	202	210	182	174	172	201	208	230	109
Total	1378	1350	1396	1467	1292	1335	1481	1720	1573	1696	1674

Source : rapport à la CCEE - aout 2002

TABLEAU A 11.15

Évolution de la dépense de protection contre le bruit

en millions d'euros courants

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Dépense en capital											
Administratio	34	20	49	55	62	40	15	15	15	15	19
Entreprises	371	389	385	371	393	405	396	402	399	410	447
Ménages											
Total	404	409	434	426	455	445	412	417	414	425	466
Dépense courante											
Administratio	28	28	28	28	28	29	28	28	28	28	27
Entreprises	149	156	161	165	169	174	177	177	180	187	193
Ménages	78	80	82	84	86	88	88	81	78	90	94
Total	255	264	271	276	283	291	293	285	286	305	314
Dépense totale											
Administratio	61	48	77	83	90	70	43	43	43	43	46
Entreprises	520	546	546	536	562	579	574	578	579	598	640
Ménages	78	80	82	84	86	88	88	81	78	90	94
Total	659	673	705	702	738	737	705	702	700	730	780

Source : rapport à la CCEE - aout 2002