

40^{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 27 juin 2003 sous la présidence de Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 2002.

Le rapport comprend 6 parties, un dossier et des annexes. Les thèmes abordés sont :

- I - Les données macro-économiques*
- II - Les trafics et les transports*
- III - Les entreprises de transport*
- IV - Les gestionnaires d'infrastructures*
- V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales*
- VI - Transports et développement durable*

Dossier : Les déterminants des évolutions à court terme des trafics et transports de voyageurs et de marchandises.

La plupart des parties présentent normalement les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 2002) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Pour les estimations 2002, on ne disposait pas encore de résultats issus de l'enquête annuelle d'entreprises. D'autres estimations reposent sur une partie du champ des transports (telles les statistiques qui ne concernent que les établissements de dix salariés et plus). 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.

Ont participé à la rédaction de ce rapport Mesdames Nathalie Augris, Agnès d'Autume, Annie Delort, Nathalie Devillard, Jocelyne Hermilly, Sylvie Mabile et Claudine Laguzet, et Messieurs Alain Gallais, Bernard Korman, Yves Robin, Pascal Squarcioni, Vincent Vicaire, du SES, ainsi que Monsieur Edouard Fabre, de l'Insee.

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

Un environnement économique peu porteur

La reprise économique, amorcée en début d'année aux Etats-Unis, a été brève, dans un contexte de montée des incertitudes liées à la crise irakienne et aux scandales financiers. Le ralentissement de la croissance s'est propagé en 2002 à l'ensemble des économies développées. La France, avec un PIB en progression de 1,2 % en volume (contre 2,1 % en 2001), a un peu mieux résisté que la zone euro dans son ensemble.

C'est encore la consommation des ménages (+ 1,4 %) qui a tiré la croissance française, bien que ralentie, notamment en fin d'année avec la perspective de hausse du chômage. En particulier, les achats de voitures particulières neuves sont en repli (- 2,3 %), après l'année record 2001 (+ 9,4 %).

Les investissements sont moins élevés qu'en 2001 et la poursuite du ralentissement du commerce mondial en 2002 a conduit à un nouveau ralentissement des exportations et importations françaises, malgré une relativement bonne tenue au premier semestre. En moyenne annuelle, les exportations n'ont progressé que de 1,2 % en 2002 et les importations de 0,7 % (à prix constants).

La croissance de la production de la branche transports est restée faible

L'atonie générale de l'activité, avec un ralentissement de la production industrielle, a continué à peser sur les activités de transports : la croissance de la production de la branche transports est très limitée en 2002 (+ 0,3 %), comparée aux évolutions de moyen terme (+ 0,7 % en 2001, mais autour de + 5 % pour les trois années précédentes). Pour la deuxième année consécutive, cette croissance est inférieure à celle de l'ensemble de l'économie française.

Ce ralentissement est surtout imputable aux services de transport de marchandises (- 1,3 %, avec un recul de 2,3 % pour le transport routier), alors que les services de transport de voyageurs progressent de 1,7 % (mais + 0,4 % seulement dans l'aérien) et les services auxiliaires des transports de 0,7 %.

La valeur ajoutée de la branche est estimée à 58,7 milliards d'euros en 2002 ; sa progression de 2,5 % en valeur est essentiellement imputable aux augmentations de prix : en volume, elle est pratiquement stable (+ 0,2 %).

La part des dépenses de transport dans le budget des ménages recule légèrement : repli des achats d'automobiles.

Si leurs dépenses en transports collectifs augmentent en 2002 au même rythme qu'en 2001 (+ 1,6 %, à prix constants), les achats de véhicules des ménages se replient (- 2,3 %, après une année 2001 exceptionnelle) et leurs dépenses d'utilisation des véhicules ralentissent

(à + 0,6 %), en liaison avec le ralentissement de l'évolution de la circulation. Pour la deuxième année, le prix relatif des carburants est à la baisse (- 4,5 %, après - 6,2 %), alors que celui des transports collectifs est pratiquement stable. La part du budget des ménages allouée aux transports est légèrement inférieure à ce qu'elle était en 2001 (15,2 %, après 15,5 %).

Croissance modérée de la circulation des voitures particulières

Les déplacements en voitures particulières représentent environ 84 % de l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs. Après une croissance de la circulation routière particulièrement dynamique en 2001, l'année 2002 marque une stabilisation de ce type de déplacements (à + 0,8 %), alors que le rythme moyen de croissance des dix dernières années avoisine 2 %. Cette progression est moins élevée que celle du parc automobile (+ 1,9 %), car le kilométrage moyen annuel par véhicule baisse légèrement (- 1,1 %).

Evolutions contrastées dans les transports collectifs de voyageurs

Les autres modes de transports de voyageurs ont connu des évolutions contrastées : si le transport ferroviaire poursuit sa croissance, en partie grâce au succès continu du TGV, les transports collectifs routiers et le transport intérieur aérien sont toujours en retrait. On assiste cependant à une reprise du nombre de passagers des vols internationaux, après l'arrêt brutal de 2001, à une forte hausse des transports de passagers par mer, mais à la poursuite de la diminution de l'activité « voyageurs » du tunnel sous la Manche.

Les transports ferroviaires de voyageurs ont enregistré une croissance assez soutenue (+ 2,8 %), en partie grâce au succès continu du TGV qui progresse encore de 6,6 % en 2002. Ainsi, sur dix ans, le volume de transport de voyageurs par TGV a plus que doublé. Toutes les lignes ont progressé en 2002, à l'exception d'Eurostar. La fréquentation des lignes de transports régionaux (TER) reste dynamique (+ 4 %), bénéficiant de la décentralisation et accompagnant l'extension de l'offre de TGV. L'année 2002, à la différence de 2001, aura vu une croissance significative des produits du trafic de la SNCF avec, pour le trafic voyageurs, des augmentations de prix et de volume de l'ordre de 2 %. L'excédent brut d'exploitation se redresse, l'augmentation marquée des consommations intermédiaires étant compensée par une évolution relativement modérée des rémunérations.

Après un début d'année difficile, le nombre de passagers dans les aéroports français s'est rétabli (à + 0,5 %), avec des résultats contrastés selon les liaisons. Pour les liaisons intérieures, le transport est en recul de 2,9 %, alors qu'on assiste à une reprise de la fréquentation des vols internationaux. Les compagnies françaises ont néanmoins souffert du ralentissement de l'ensemble du transport aérien, mais pas toutes de

la même façon. Dans le transport international, il faut mentionner la place de plus en plus importante prise par les compagnies à bas coûts. La compagnie Air France progresse à l'international mais recule sur les vols intérieurs, contrairement à ses filiales régionales.

Les transports collectifs en autobus ou autocars sont également en recul, sauf en Île-de-France. A la RATP, pour la deuxième année consécutive, l'augmentation de production s'accompagne d'une augmentation plus rapide des recettes du trafic. Toutefois, l'excédent brut d'exploitation est resté stable en 2002, car l'augmentation des rémunérations et des consommations intermédiaires ainsi que la baisse des subventions ont plus que compensé le gain de production.

Un transport de marchandises peu dynamique

Si, dans l'ensemble, le nombre de tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire national par les véhicules routiers sous pavillon français est stable (+ 0,1 %), on enregistre, pour la deuxième année consécutive, un dynamisme plus important du transport pour compte propre (+ 5 %), alors que le transport pour compte d'autrui accuse même un repli en 2002 (- 1,3 %). On estime à 1,3 % la progression totale du transport routier intérieur (tous pavillons), et les premiers chiffres disponibles au niveau international laissent à penser que la compétitivité des transporteurs routiers français continue de se dégrader.

Le transport de fret ferroviaire est en léger recul (- 0,7 %, après - 9,0 % en 2001). Seul, le transport fluvial progresse (+ 3,3 %), après le fort repli (- 7,5 %) de l'année précédente. L'activité des principaux ports maritimes est en progression de 1,2 % en tonnage, se rapprochant ainsi du haut niveau de 2000. Cette progression est due à l'augmentation des tonnages traités en vrac solides (+ 4,2 %) et marchandises diverses (+ 5,9 %), alors que ceux des produits pétroliers baissent (- 2,8 %), surtout en sorties.

La baisse de l'activité devrait avoir pesé lourdement sur les comptes des entreprises de transport routier de marchandises, dont les prix stagnent en 2002, d'autant plus que la baisse du prix du carburant ne permet pas de compenser la hausse importante des rémunérations. En 2001, ces entreprises avaient au contraire amélioré leurs comptes, bénéficiant à la fois d'une poursuite de la revalorisation des prix du fret et d'une diminution des prix des carburants.

Progression de l'emploi ralentie dans le secteur des transports

La progression de l'emploi dans les transports s'est poursuivie, bien que ralentie (+ 1,1 %, après + 2,4 % en 2001), et le nombre de demandeurs d'emploi issus des transports s'est accru de 12 %. Les effectifs ont augmenté dans le secteur privé alors que, dans les grandes entreprises publiques, l'emploi est

globalement stable. Cependant, le ralentissement est important dans les secteurs les plus sensibles à la conjoncture, comme le transport routier de marchandises ou les services auxiliaires des transports.

Augmentation des investissements en infrastructures non routières

Les investissements en infrastructures augmentent dans l'ensemble, en particulier ceux du réseau ferré et des aéroports, mais les investissements consacrés au réseau routier sont à la baisse (- 4 %). Ces derniers représentent néanmoins les deux tiers du total des investissements en infrastructures de transports, soit 8 milliards d'euros sur 12 milliards d'euros. L'investissement ferroviaire sur le réseau principal augmente tout particulièrement, avec la première phase de la construction de la LGV est-européenne.

Augmentation des dépenses et des recettes des administrations consacrées aux transports

En 2002, les recettes des administrations publiques liées aux transports sont de nouveau en hausse (+ 3,0%), la TIPP demeurant la principale ressource fiscale de l'Etat, soit 24,1 milliards d'euros sur un total de recettes de 33,2 milliards d'euros. Dans le même temps, les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports augmentent de + 4,1 % et s'établissent à 15,9 milliards d'euros. Etat et collectivités locales ont en particulier versé 3,1 milliards d'euros à RFF, 6,9 milliards d'euros à la SNCF (y compris charges de retraites), 1,9 milliard d'euros à la RATP et près de 0,1 milliard d'euros à VNF. En 2001, les collectivités locales avaient dépensé 23,5 milliards d'euros pour les transports (fonctionnement et investissement), presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.

Diminution des accidents de la route

Le nombre d'accidents corporels de la route a diminué de 9,7 % en 2002, dans un contexte de ralentissement de la croissance de la circulation routière (à + 1,3 %). Le nombre de tués a également diminué (- 6,2 %, à 7 242), sur tous les réseaux sauf sur les autoroutes.

Poursuite de la baisse des émissions polluantes 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 2001. La diésélisation du parc automobile s'est poursuivie en 2002, avec plus de 63 % des immatriculations de voitures neuves. Associée à l'amélioration du rendement énergétique des moteurs, cette tendance contribue à modérer les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre.

I . 1 - LE BILAN ECONOMIQUE DE L'ANNEE 2002

Malgré un début d'année encourageant, la croissance américaine, avec un accroissement annuel moyen de seulement 2,4 %, aura été hésitante, alternant les trimestres de croissance forte et ceux de croissance faible. De ce fait, les Etats Unis n'auront pas été, contrairement aux attentes, un moteur puissant pour l'économie mondiale en 2002. Dès le printemps, la montée des inquiétudes économiques et géopolitiques ont contrarié les espoirs de reprise. Les pays européens ont été particulièrement sensibles à ce retournement conjoncturel. Ainsi, en moyenne sur l'année, l'activité de la zone euro n'aura progressé que de 0,8 %, après la faible croissance, de 1,4 %, enregistrée en 2001.

La France a mieux résisté que l'ensemble de ses partenaires européens, en particulier grâce au dynamisme de la consommation des ménages, permis par l'augmentation de leur pouvoir d'achat. Pourtant, avec + 1,2 % de croissance moyenne annuelle, l'économie française a connu un ralentissement, pour la deuxième année consécutive, avec un recul au quatrième trimestre. Les incertitudes grandissantes quant au dénouement de la situation irakienne, ajoutées à la force de la monnaie unique face au dollar, ont alors renforcé l'attentisme dont les entreprises avaient fait déjà preuve toute l'année.

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE INTERNATIONAL EN 2002

La reprise économique mondiale, amorcée début 2002, s'est essoufflée sur la deuxième partie de l'année

Après le fort ralentissement, en 2001, de la plupart des économies de l'OCDE, le début de l'année 2002 a été marqué par le retour de la croissance mondiale et la reprise des échanges extérieurs. Ce rebond économique, déjà perceptible fin 2001 aux Etats-Unis, a été largement impulsé par la forte reprise des importations américaines (+ 2,1 % au premier trimestre et + 5,0 % au deuxième). Leur dynamisme a ainsi permis de relancer les exportations des pays asiatiques, essentiellement en produits électroniques, et, dans une moindre mesure, celles des pays européens.

Avec une progression de + 0,8 %, au premier trimestre et de + 3,1 % en moyenne sur 2002, la consommation des ménages américains a été, comme l'année précédente, le principal moteur de la croissance outre-Atlantique. En 2002, leurs dépenses ont de nouveau été favorisées par la poursuite des politiques de baisses d'impôts mises en œuvre courant 2001. Les ménages ont aussi bénéficié de conditions favorables de crédit, grâce à des taux d'intérêt en baisse et à un marché hypothécaire porteur. L'augmentation des dépenses publiques (+ 1,4 % au premier trimestre) a également alimenté

la reprise du début d'année. Parallèlement, bien qu'elles n'aient pas augmenté leurs investissements (- 0,1 % au premier trimestre 2002, - 0,2 % au deuxième), les entreprises américaines ont inversé

TABLEAU I 1.1
Evolution des PIB des principaux pays de l'OCDE

(en %, moyennes trimestrielles et annuelles en volume, aux prix 1995, données cvs-cjo)

	2001	2002	2002			
			T1	T2	T3	T4
OCDE* ⁽¹⁾	0,7	1,5				
Etats-Unis	0,2	2,4	1,2	0,3	1,0	0,4
Japon ⁽¹⁾	-0,3	0,3	0,1	1,3	0,7	0,5
Royaume Uni	2,0	1,6	0,1	0,6	0,9	0,4
Zone euro	1,4	0,8	0,4	0,3	0,3	0,2
Allemagne	0,7	0,2	0,3	0,2	0,3	0,0
Belgique ⁽¹⁾	1,0	0,7	0,5	0,4	0,4	0,2
Espagne	2,7	2,0	0,5	0,5	0,8	0,3
France ⁽²⁾	2,1	1,2	0,7	0,5	0,3	-0,1
Italie	1,8	0,4	0,0	0,2	0,3	0,4
Pays Bas ⁽¹⁾	1,1	0,3	0,0	0,3	0,2	0,1

Sources : Insee, Note de conjoncture, mars 2003.

(1) Direction de la Prévision, Note de conjoncture internationale, octobre 2002 et mars 2003

(2) Insee, Informations rapides, avril 2003

(*) : OCDE à 18 pays

leur comportement de déstockage, contribuant ainsi, au premier trimestre 2002, pour plus de la moitié à la progression du PIB.

Pourtant, à partir du printemps 2002, le climat des affaires s'est brutalement dégradé aux Etats-Unis, en liaison avec la chute des marchés boursiers. De plus, les scandales financiers à répétition ont engendré une certaine méfiance et rendu le financement externe des entreprises coûteux. Ces dernières ont alors revu leurs anticipations à la baisse dès le deuxième trimestre, ont repris leur comportement de déstockage et ont reporté de nouveau leurs projets d'investissement. Les dépenses des ménages américains ont particulièrement ralenti en fin d'année, en lien avec l'essoufflement des facteurs qui étaient, jusqu'alors, à l'origine de leur niveau élevé. Ainsi, les effets des baisses d'impôts sont arrivés en phase d'extinction et les aides favorisant l'achat d'automobiles se sont arrêtées à l'automne. En outre, le ralentissement de la baisse des taux d'intérêt, en fin

également pesé sur la consommation des ménages américains. Le surcroît de dépenses fédérales militaires, au dernier trimestre, n'a pas suffi à compenser le ralentissement de la demande intérieure.

En revanche, alors que le début de l'année avait été décevant, et après sept trimestres de baisse ininterrompue, la formation brute de capital fixe (FBCF) des entreprises américaines a renoué avec un rythme positif au dernier trimestre 2002 (+1,1 %). Ce retournement, d'une ampleur toutefois modeste, s'explique par une reprise de l'investissement en équipement. En effet, dans un contexte de déflation des prix des produits manufacturés, depuis la fin 2001, les entreprises ont cherché à réduire leurs coûts et à augmenter leur productivité, afin d'améliorer leurs marges.

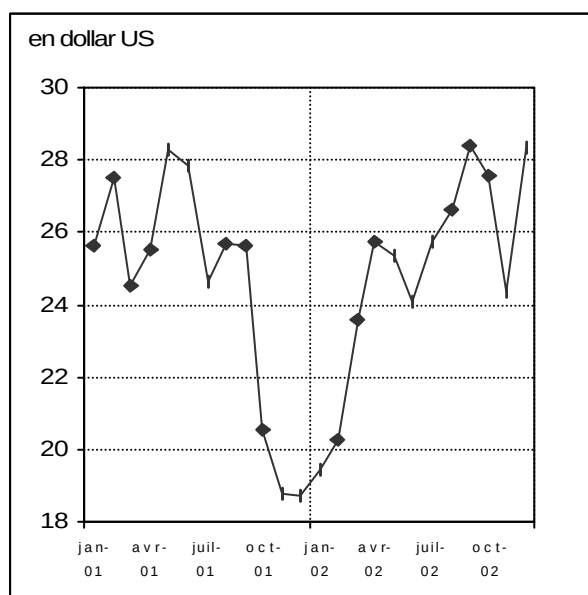
Bien que favorisés par le retournement du dollar vis à vis de l'euro, dès le printemps, mais surtout sur la deuxième partie de l'année, les exportations américaines ont diminué de 1,7 % sur l'ensemble de 2002. L'environnement international a été, en effet, peu porteur pour les Etats Unis, en raison notamment de la faiblesse de la demande des pays de la zone euro, que le redémarrage des exportations vers l'Asie et l'Amérique du nord n'a pas suffi à compenser. Au total, les échanges extérieurs ont contribué négativement à la croissance des Etats-Unis, à hauteur de 0,6 point.

Le rebond américain s'est rapidement propagé, dès le premier trimestre 2002, aux pays insérés dans le commerce international et particulièrement à ceux pour lesquels les Etats-Unis sont le principal partenaire commercial. Ainsi, le redémarrage des investissements en informatique des entreprises américaines a particulièrement bénéficié aux nouveaux pays industrialisés d'Asie. Cette orientation du commerce mondial a également profité au Japon. Ses exportations ont progressé (+ 8,1 %), non seulement en direction des Etats-Unis mais également vers les nouveaux pays industrialisés d'Asie qui, sous l'effet de la reprise économique, ont importé des biens d'équipement. Ainsi l'économie japonaise est-elle sortie de la récession début 2002 (+ 0,3 % en moyenne sur 2002, contre - 0,3 % en 2001). D'abord soutenue par les effets positifs de l'augmentation des importations, la croissance nippone s'est poursuivie, fin 2002, grâce au dynamisme de la demande intérieure, notamment de l'investissement.

Comme en 2001, le Royaume-Uni a plutôt mieux résisté que la plupart des pays industrialisés en réalisant, en 2002, + 1,6 % de croissance. Malgré

GRAPHIQUE I 1.1

**Evolution du Prix du Brent
entre janvier 2001 et décembre 2002**



Source : Ministère de l'économie et des finances, mai 2003

d'année, a limité leur « effet levier » sur la consommation des ménages. L'année 2002 s'est achevée dans un climat de fortes incertitudes géopolitiques. Les craintes d'un conflit en Irak et la contraction de l'offre de pétrole au Venezuela en fin d'année, suite à des conflits sociaux, ont eu pour conséquence la remontée du prix du pétrole. Ces éléments ont

un creux conjoncturel, au premier trimestre, imputable aux difficultés du secteur industriel, l'économie britannique a accéléré en milieu d'année grâce à la reprise de ses exportations et à l'augmentation de la consommation des ménages. Enfin, la reconstitution des stocks en fin d'année a permis d'alimenter la croissance outre-Manche.

Malgré un début d'année favorable (+ 0,4 % au premier trimestre 2002, après - 0,2 % au dernier trimestre 2001), en ligne avec le rebond des importations américaines et la reprise du commerce mondial, le PIB de la zone euro a peu augmenté sur l'ensemble de l'année. Avec + 0,8 % en moyenne sur 2002, la croissance économique de la zone euro s'est avérée décevante par rapport aux attentes de reprise qu'a pu susciter l'amélioration de la situation économique des Etats-Unis.

La faiblesse de la croissance européenne s'explique principalement par le manque de dynamisme de sa demande intérieure : atonie de la consommation des ménages mais surtout contraction des investissements des entreprises. En 2002, la demande intérieure, hors stock, n'a contribué au PIB que pour 0,3 point contre 1,3 l'année précédente. La consommation des ménages s'est accrue de 0,6 %, en net ralentissement par rapport à 2001. Cette évolution est à relier à la dégradation de l'emploi et à l'augmentation du taux de chômage qui ont concerné tous les pays de la zone (à l'exception de l'Italie). L'accroissement global de la consommation des ménages de la zone euro masque des disparités de résistance suivant les pays. Ainsi, la demande de consommation des ménages allemands s'est légèrement contractée (- 0,6 %), tandis qu'elle s'est accrue de 1,4 % en France et de 1,9 % en Espagne. La consommation privée a pourtant été soutenue par des politiques de dépenses publiques visant à maintenir le revenu des ménages et la Banque centrale européenne a baissé ses taux en fin d'année. D'une ampleur plus faible que les mesures mises en place aux Etats-Unis, les effets des politiques budgétaires se sont fait sentir, dans les pays concernés, dès le deuxième trimestre. Ainsi, la France a connu des baisses d'impôts, l'Italie a mis en place des primes destinées à encourager l'achat d'automobiles, les autorités allemandes ont augmenté les allocations familiales. Le ralentissement de la consommation des ménages a également été freiné par l'inflation modérée du premier semestre (+ 2,7 % en janvier 2002 et + 1,8 % en juin 2002, en glissement annuel). Toutefois, les tensions sur le prix du pétrole ont fini par peser sur le pouvoir d'achat, notamment en fin d'année. Au dernier

TABLEAU I 1.2
Evolution des principaux agrégats
de la zone euro, en volume

variations annuelles et trimestrielles en %
données cvs-cjs

	2001	2002	2002			
			T1	T2	T3	T4
PIB	1,4	0,8	0,4	0,3	0,4	0,2
Importations	1,5	-0,3	-1,0	1,5	1,8	0,6
Demande intérieure totale						
Consommation des ménages	1,8	0,6	-0,2	0,4	0,4	0,4
Consommation publique	2,1	2,5	0,7	0,9	0,3	0,5
FBCF	-0,6	-2,5	-0,2	-1,3	-0,2	-0,1
Exportations	2,8	1,2	0,2	1,7	2,1	0,0
Contribution						
Demande intérieure hors stocks	1,3	0,3	0,0	0,1	0,3	0,3
Variations de stocks	-0,4	-0,1	0,0	0,1	0,0	0,1
Commerce extérieur	0,5	0,6	0,4	0,1	0,2	-0,2

Source : Insee, Note de conjoncture, mars 2003.

trimestre 2002, dans un contexte géopolitique incertain, la consommation privée a légèrement ralenti dans de nombreux pays de la zone. Sur cette période, le maintien, à un rythme constant de + 0,4 %, de la consommation des ménages pour l'ensemble de la zone est dû au dynamisme de la consommation des ménages italiens et espagnols.

Les entreprises de la zone euro, quant à elles, ont été très réactives aux variations économiques des Etats-Unis. Ainsi, le climat des affaires a connu une amélioration dès la fin 2001, en liaison avec celle que connaissaient les entreprises outre-Atlantique. Les perspectives de production ont été orientées à la hausse grâce à la reprise du commerce mondial, et en particulier des importations américaines. Les investissements ont alors connu un moindre repli au premier trimestre et les comportements de stockage ont été moins restrictifs dès le deuxième. A la suite de la dégradation de la situation aux Etats-Unis, les entrepreneurs européens ont revu leurs anticipations à la baisse. Ajouté à l'atonie de la consommation des ménages de la zone euro, ce retournement conjoncturel a conduit à la poursuite de la baisse des investissements (- 2,5 % en moyenne sur 2002.). Globalement la contribution des variations de stocks a été nulle sur l'ensemble de l'année (- 0,1 % en 2002, contre - 0,4 % en 2001).

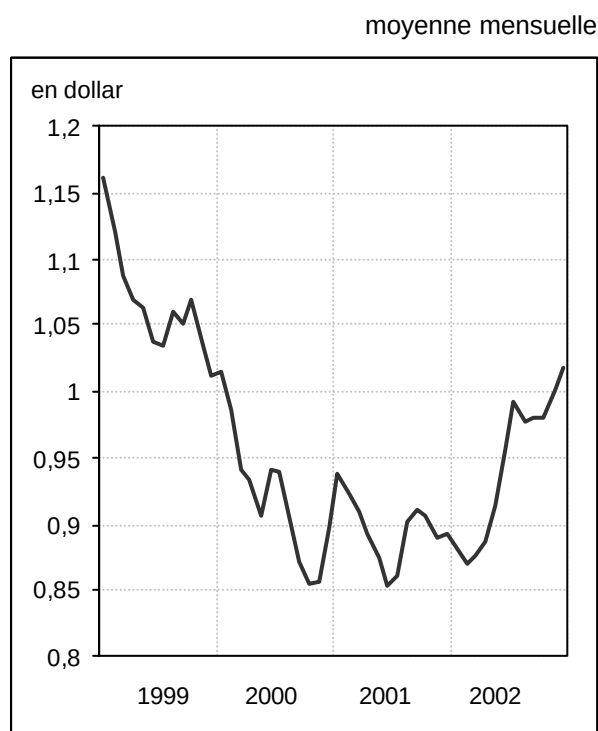
La reprise du commerce extérieur de la zone euro, amorcée en début d'année 2002, est demeurée limitée, tout comme sa contribution à la croissance

(+ 0,2 point). Ainsi, malgré un premier trimestre encourageant, les importations ont fléchi, allant jusqu'à se contracter au dernier trimestre. Sur 2002, elles ont augmenté de + 0,7 %, ralentissant pour la deuxième année consécutive. L'évolution des importations s'explique par le manque de dynamisme des économies européennes, par l'atonie de leur demande de consommation et par l'absence de reprise de leurs investissements. Dans le même temps, les exportations ont progressé davantage que les importations (+ 1,2 % en moyenne sur 2002), sans pour autant éviter un ralentissement par rapport à 2001 et même un repli au dernier trimestre 2002. Très corrélées au niveau de la demande mondiale, et notamment américaine, les exportations de la zone euro ont connu, au premier semestre, une situation plus favorable que celle de la fin 2001 (- 0,5 % au dernier trimestre). Durant l'été, elles ont continué à augmenter (+ 1,3 % au troisième trimestre) et ce malgré l'appréciation de l'euro vis à vis des autres devises et notamment du dollar dès le début de l'année.

Depuis sa création en janvier 1999, l'euro avait connu une première phase de dépréciation par rapport au dollar, et ce jusqu'en octobre 2000 : il avait alors atteint son taux de change le plus faible. A suivi une phase de stabilisation jusqu'en février 2002, date à partir de laquelle l'euro s'est fortement apprécié : entre février et juillet le cours de l'euro contre le dollar s'est accru de 14,0 %. Relativement stable jusqu'à l'automne, le taux de change de la monnaie unique européenne s'est de nouveau accru de pratiquement 4 % entre octobre et décembre 2002. Jusqu'au troisième trimestre, le dynamisme de la demande des partenaires de la zone permettait de compenser l'évolution à la hausse de l'euro qui pesait sur la compétitivité-prix des produits européens. Toutefois, la nouvelle appréciation de l'euro en fin d'année, combinée au ralentissement de la demande des pays importateurs, suite à la montée des incertitudes économiques, a conduit à une stagnation des exportations de la zone.

GRAPHIQUE I 1.2

Cours de l'euro en dollar entre 1999 et 2002



Source : Banque de France, mai 2003

L'ECONOMIE FRANCAISE EN 2002

En 2002, malgré le dynamisme de la consommation des ménages, la reprise économique française attendue n'a pas eu lieu

En 2002, même si la France a mieux résisté que les pays de la zone euro dans leur ensemble (avec + 1,2 % de croissance annuelle moyenne contre + 0,8 % pour la zone euro), la reprise économique escomptée, après le fort ralentissement de 2001, n'a pas eu lieu. Pourtant, en début d'année, des signes encourageants pour l'économie française étaient perceptibles. Ainsi, au premier trimestre, le PIB avait augmenté de 0,7 % par rapport au trimestre précédent (rythme jamais atteint en 2001). Depuis la fin 2001 déjà, un climat plus porteur s'était fait sentir en provenance des Etats-Unis. Au premier semestre, les anticipations des entreprises françaises avaient commencé à se redresser et le comportement de déstockage, qui avait fortement pesé l'année précédente sur la croissance, à s'inverser. Pour la première fois depuis un an, la formation de stocks

contribuait positivement à la croissance économique, à hauteur de + 0,3 point, au premier trimestre 2002 et les importations (en volume), tout comme les exportations, renouaient avec la croissance (respectivement + 1,6%), après un an de reculs consécutifs.

Toutefois, ce redressement a été bref : à partir du deuxième trimestre, la croissance économique française n'a cessé de s'infléchir et s'est même contractée en fin d'année (0,5 %, 0,3 % et - 0,1 % pour le quatrième trimestre). Dès le printemps, les entreprises ont revu leurs anticipations à la baisse, ont repris leur comportement de déstockage et ont reporté leurs projets d'investissement. Ce retournement s'explique principalement par la montée d'incertitudes quant à la reprise économique aux Etats-Unis. En outre, le contexte géopolitique incertain a inquiété les entrepreneurs français. La formation brute de capital fixe (FBCF) des entreprises n'a fait que reculer tout au long de l'année : - 0,2 % au premier trimestre, - 1,4 % au deuxième, - 0,9 % au troisième et - 1,7 % au dernier. L'investissement de l'ensemble des agents de l'économie française, s'est contracté de 1,4 %, malgré une très légère résistance, avec + 0,8 %, pour l'investissement immobilier des ménages. A ces reculs de la FBCF s'est ajoutée une

TABLEAU I 1.3

Equilibre emplois ressources en volume*
données cvs-cjo

	2001	2002	2001				2001	2002	2002
			T1	T2	T3	T4			
	en %, en moyenne annuelle, aux prix 1995		en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 données cvs-cjo				en %, en moyenne annuelle, aux prix de l'année précédente		en valeur, en milliards d'euros courants
PIB	2,1	1,2	0,7	0,5	0,3	-0,1	2,1	1,2	1522,4
Importations	1,4	0,7	1,6	0,8	0,9	-0,6	1,3	0,6	379,8
Demande intérieure totale	2,0	1,1	0,7	0,2	0,3	-0,1			
Dépenses de consommation des ménages	2,7	1,4	0,2	0,4	0,4	0,4	2,6	1,2	823,7
Dépenses de consommation des APU	2,9	4,1	1,4	1,1	0,7	0,7	2,9	4,1	363,3
FBCF Totale	2,1	-1,4	0,0	-0,4	-0,7	-1,1	1,9	-1,6	296,6
FBCF des SNFet des EI	3,5	-2,8	-0,2	-1,4	-0,9	-1,7	3,4	-2,9	164,1
FBCF des ménages (hors EI)	0,8	0,8	0,0	1,1	0,1	-0,2	0,8	0,8	73,1
FBCF des APU	-0,2	-1,0	0,4	0,8	-1,2	-0,9	-0,4	-1,5	46,5
Exportations	1,8	1,2	1,6	1,8	0,8	-0,5	1,6	1,5	412,0
Contribution									
Demande intérieure hors stocks	2,6	1,4	0,4	0,4	0,3	0,2	2,5	1,3	
Variations de stocks	-0,7	-0,4	0,3	-0,2	0,1	-0,2	-0,6	-0,4	-3,6
Commerce extérieur	0,1	0,2	0,0	0,3	0,0	0,0	0,1	0,3	

Sources : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2003
Insee, Comptes nationaux, avril 2003

* 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. La suite de ce rapport, à partir du I. 2, se place dans le cadre des comptes annuels, avec un contenu de la branche transports adapté au champ d'investigation de la CCTN (non prise en compte en particulier des agences de voyages)

reprise des comportements de déstockage qui ont, globalement, coûté 0,4 point de croissance sur l'ensemble de l'année.

Aussi, en 2002, la croissance française a-t-elle reposé essentiellement sur la progression de la consommation des ménages, à hauteur d'un point de croissance sur 1,2. Plus dynamiques au second semestre qu'au premier, les dépenses de consommation n'ont toutefois augmenté que de 1,4 %, en moyenne annuelle, marquant ainsi un ralentissement par rapport aux deux années précédentes (+ 2,7 % en 2001, après + 2,9 % en 2000). Les ménages français, moins sensibles au contexte international que ne l'ont été les entreprises, ont surtout ajusté leur consommation à l'évolution de leur pouvoir d'achat. En 2002, malgré une progression plus faible de 1,3 point qu'en 2001, il s'est accru de 2 % grâce à des évolutions qui lui ont été globalement favorables. Ainsi, le rythme de progression des salaires a connu un ralentissement, principalement du fait de la dégradation du marché du travail, mais cela a été compensé par l'augmentation des prestations sociales (+ 5,1 %), les prélèvements sociaux et fiscaux n'augmentant que modérément (+ 1,3 %).

TABLEAU I 1.4

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

en %, moyennes trimestrielles et annuelles
données cvs

	2001	2002	2002			
			T1	T2	T3	T4
- Salaires bruts	5,4	3,5	0,8	0,8	0,7	0,7
- EBE des EI	4,1	4,1	1,7	0,7	1,0	1,1
- Rev de la propriété	4,1	-4,5	-2,1	-1,4	-0,8	-0,1
Prestations sociales	3,9	5,1	1,7	1,0	1,5	0,8
Revenus bruts	4,7	3,4	1,0	0,6	0,9	0,8
Prélèvements sociaux et fiscaux	4,0	1,3	1,9	1,6	2,0	-8,5
Revenu disponible brut	4,7	3,8	0,7	0,4	0,6	3,1
Prix de la consommation	1,4	1,8	0,8	0,3	0,4	0,4
Pouvoir d'achat	3,3	2,0	-0,1	0,1	0,2	2,7

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2003

Parallèlement, le taux d'inflation annuel moyen (+ 1,8 %) a légèrement progressé par rapport à 2001.

Les éléments moteurs de la croissance économique ont connu un recul au dernier trimestre, à l'exception de la consommation des ménages, qui a maintenu son rythme de progression. Pourtant, un certain nombre d'éléments ont pesé sur les dépenses des ménages en fin d'année. D'une part, la hausse des prix intervenue en fin d'année, imputable au renchérissement du prix du pétrole et, dans une moindre mesure, à la revalorisation des services de santé, a limité la progression de leur pouvoir d'achat. D'autre part, la perspective de la hausse du chômage a amené les ménages à adopter un comportement privilégiant davantage l'épargne, afin d'amortir les éventuelles fluctuations de revenus.

Cependant, les effets des réductions d'impôts intervenus à l'automne ont permis de maintenir la croissance de la consommation à + 0,4 % sur le dernier trimestre.

En 2002, les échanges extérieurs ont recommencé à croître, après une année catastrophique en matière de commerce international, sans pour autant afficher des évolutions importantes. En volume, aux prix 1995, les importations ont progressé de + 0,7 %, tandis que les exportations se sont accrues de + 1,2 %. A l'image de l'évolution de l'économie française, le début de l'année a été plutôt favorable aux échanges, en particulier aux biens de consommation et à l'industrie automobile, mais après trois trimestres consécutifs de hausse, les importations, tout comme les exportations de biens, ont reculé au quatrième trimestre, respectivement de 0,6 % et de 0,5 %. Globalement, le solde extérieur aura tout de même contribué positivement, pour 0,2 point, à l'augmentation du PIB en 2002. Tout comme pour la zone euro, la faible progression des importations s'explique par une demande intérieure timide, surtout de la part des entreprises, en situation d'attente de climat plus porteur. Les exportations sont surtout été pénalisées, en fin d'année, par le renchérissement du taux de change de l'euro vis à vis de la plupart des devises et en particulier par rapport au dollar. Cette situation a pesé sur la compétitivité des entreprises françaises dans ses échanges avec des pays n'appartenant pas à la zone euro. En revanche, comme les principaux partenaires de la France font partie de l'union économique et monétaire, la monnaie unique a supprimé les écueils des variations de taux de change dans les relations commerciales.

LES ACTIVITES SECTORIELLES FRANCAISES

Un ralentissement général des branches consommatrices de transport, en 2002, pour la troisième année consécutive

En 2002, et pour la troisième année consécutive, la production de l'ensemble des branches de l'économie française a ralenti : + 1,4 % en 2002, après + 2,0 % en 2001 et + 5,9 % en 2000. L'écart entre l'évolution des productions de biens, d'une part, et de services d'autre part, a continué à se creuser, en défaveur de la production de biens. Alors que la croissance de la production de services s'est élevée à + 2,1 %, celle des branches industrielles a été seulement de + 0,3 % (cf graphique I.2), portant ainsi le différentiel de croissance à 1,8 point contre 0,7 en 2001, toujours au profit des services. Cette dichotomie trouve son origine dans les fortes disparités des demandes qui génèrent ces productions. Les branches fortement dépendantes de l'activité des entreprises, comme

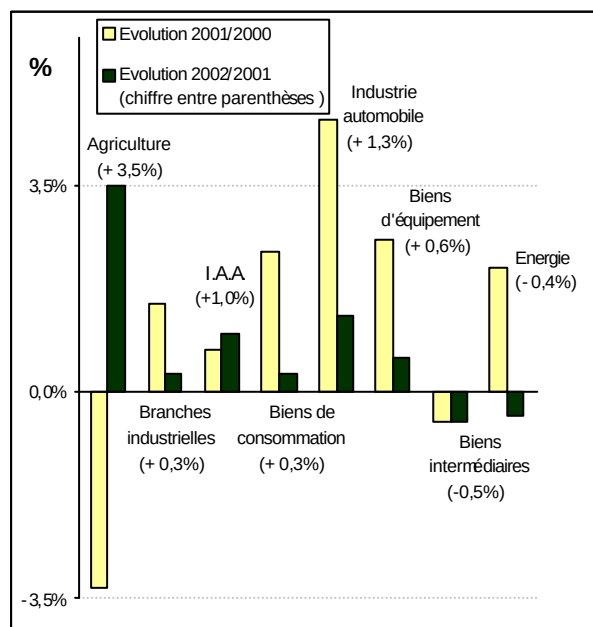
celles des biens d'équipement, ou des biens intermédiaires, ont été plus fortement touchées, en lien avec le recul de l'investissement en France. En revanche, le dynamisme de la demande des ménages a permis de soutenir davantage la production de services. Ainsi, fin 2002, alors que l'économie française a accusé un repli, les secteurs directement liés à la demande des ménages n'ont pas connu une inflexion aussi brutale que ceux dépendants de la demande des entreprises.

L'activité de transport de marchandises est directement liée à celle des branches industrielles, ainsi qu'à la production agricole et à la construction. Or, en 2002 et pour la troisième année consécutive, la production industrielle a accusé un fort ralentissement qui a pesé sur les transports de marchandises et plus particulièrement sur le transport routier (cf. partie II Trafics et Transports). En outre, à l'image de l'évolution infra-annuelle de l'économie française, la fin de l'année a été assez médiocre en matière de production industrielle. Ainsi, entre novembre et décembre, toutes les branches de l'industrie ont été en repli, la diminution globale étant de 1,7 % pour le dernier mois de 2002.

Les branches manufacturières, en particulier, ont connu un fort ralentissement. Cette variation masque toutefois des disparités importantes entre les quatre types de productions manufacturières. Ainsi, la production de biens intermédiaires, a reculé pour la deuxième année (- 0,5 %), en lien avec le ralentissement de l'ensemble des branches industrielles. La production de biens d'équipement n'a augmenté que de 0,6 %, contre 2,6 % en 2001, en rapport avec le recul de l'investissement des entreprises. La branche automobile, « fleuron » de l'économie française, a fortement ralenti : avec une progression de + 1,3 %, son rythme a diminué de 3,3 points par rapport à l'année précédente. Cette variation reste, néanmoins, la plus élevée de l'ensemble des variations des branches de la production industrielle car elle demeure dépendante de la demande des ménages. Enfin, malgré le dynamisme de la consommation des ménages, la production de biens de consommation a ralenti, en raison des comportements de déstockage particulièrement importants dans cette branche.

L'agriculture et l'industrie agro-alimentaire ont fait figure d'exception, puisqu'elles ont connu des évolutions supérieures à celles de 2001. L'agriculture,

GRAPHIQUE I 1.3
Evolution annuelle de la production française de biens en 2002
en volume, aux prix 1995, données cvs-cjo



Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2003

TABLEAU I 1.5

Evolution annuelle de la valeur ajoutée des branches
variation annuelle moyenne, en %, en volume, données cvs-cjo

Branches	2001	2002	2001	2002
	en % en moyenne annuelle aux prix 1995		en %, en moyenne annuelle aux prix de l'année précédente	
Agriculture	-3,3	3,5	-4,0	3,7
I.A.A.	0,7	1,0	0,2	1,4
Branches manufacturières :	1,6	0,2	3,4	-0,1
Biens de consommation	2,4	0,3	5,7	0,6
Industrie automobile	4,6	1,3	5,5	0,3
Biens d'équipement	2,6	0,6	3,2	-0,2
Biens intermédiaires	-0,5	-0,5	1,9	-0,5
Energie	2,1	-0,4	2,5	-0,1
Total branches industrielles	1,5	0,3	2,9	0,0
Construction	1,5	-0,8	1,5	-0,5
Commerce	2,1	0,6	2,3	0,3
Transport	0,3	0,0	0,8	-0,1
Activités financières	-0,2	1,1	-5,0	1,3
Activités immobilières	1,2	1,8	1,2	1,8
Services aux entreprises	4,9	3,3	3,4	1,8
Services aux particuliers	2,2	1,6	2,2	1,1
Education, santé	2,8	4,9	2,8	4,3
Administration	3,2	2,7	4,0	1,9
Total branches non industrielles	2,2	2,1	2,0	1,6
Total	2,0	1,4	2,2	1,3

Sources : Insee, Comptes trimestriels, mai 2003
Insee, Comptes nationaux 2002

qui avait accusé un fort recul l'année précédente (- 3,3 % en 2001), a connu une forte croissance en 2002.

Enfin, la construction, grande génératrice de transport, s'est contractée de 1,6 %, après avoir connu plusieurs années de hausse (+ 1,9 % en 2001). Ce repli s'explique, entre autres, par la fin 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).

On retrouve très largement les mêmes évolutions, pour 2002, en termes de valeur ajoutée (cf tableau I 1.5) : contraction dans une partie des branches industrielles et dans la construction, croissance plus soutenue dans les services et forte croissance dans l'agriculture.

LES ECHANGES EXTERIEURS

L'évolution du commerce extérieur français reflète celle de la conjoncture mondiale : après un rebond des échanges, en début 2002, du fait de la reprise de l'activité aux Etats-Unis puis dans les pays de l'Union européenne, la reprise a tourné court et, sur l'année, les tonnages globaux transportés dans le cadre des échanges extérieurs ont stagné (- 0,1 %, après - 7,2 % en 2001 mais + 3,8 % en 2000). Cette stagnation concerne les tonnages globaux échangés aussi bien avec les pays de l'Union européenne (- 0,0 %) qu'avec les autres pays (- 0,1 %). Mais, au total, les tonnages exportés croissent faiblement (+ 0,7 %) tandis que les tonnages importés se contractent légèrement (- 0,6 %).

TABLEAU I 1.6

Évolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur

(en % et niveaux en millions de tonnes)

	80/73	90/80	95/90	99/95	01/00	02/01	Niv. 2002
Total							
Union europ. (15)	1,3	2,1	1,4	3,2	-6,7	0,0	268,7
Autres	1,8	-0,6	-1,0	1,4	-7,9	-0,1	212,0
Total	1,6	0,6	0,3	2,4	-7,2	-0,1	480,7
Importations							
Union europ. (15)	3,1	2,2	1,5	3,2	-7,3	0,2	131,0
Autres	1,3	-1,2	-0,8	0,8	-7,7	-1,2	161,2
Total	1,8	0,0	0,1	1,8	-7,5	-0,6	292,2
Exportations							
Union europ. (15)	-0,2	2,1	1,4	3,2	-6,1	-0,3	137,7
Autres	4,5	1,8	-1,7	3,9	-8,5	3,3	50,8
Total	1,1	2,0	0,5	3,4	-6,7	0,7	188,5

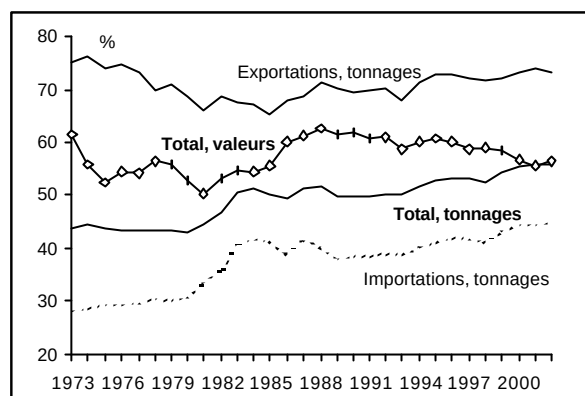
Source : DGDDI

Avec les pays de l'Union européenne, pourtant, les tonnages échangés sont quasiment stables aussi bien à l'exportation (- 0,3 %) qu'à l'importation (+ 0,2 %), alors qu'avec les pays hors Union, si les tonnages importés se replient de 1,2 %, les tonnages exportés augmentent au contraire de 3,3 %.

Les échanges en valeur, qui avaient très fortement progressé en 2000, du fait principalement des produits manufacturés qui en représentent à eux seuls les deux tiers, étaient restés stables en 2001 aussi bien à l'importation qu'à l'exportation. Ils se contractent en 2002, davantage à l'importation (- 4,1 %) qu'à l'exportation (- 2,2 %), bien que les échanges de produits manufacturés se soient pratiquement contractés autant à l'exportation (- 4,6 %) qu'à l'importation (- 4,9 %).

GRAPHIQUE I 1.4

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



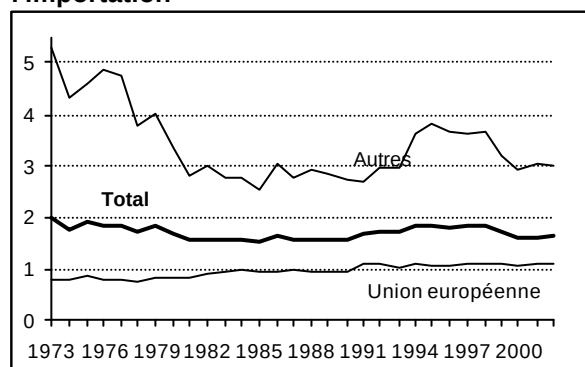
Source : DGDDI

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

tation (- 4,9 %). La valeur des biens importés des pays de l'Union recule de 1,9 %, après - 3,5 % en 2001. De même, la valeur des biens exportés vers les pays de l'Union recule de 1,2 % après - 1,1 % en 2001. La valeur des biens échangés avec les pays extérieurs à l'Union Européenne diminue davantage en 2002 (- 6,6 % à l'importation, - 3,5 % à l'exportation), alors qu'elle avait augmenté en 2001 (+ 1,5 % à l'importation et + 3,6 % à l'exportation).

GRAPHIQUE I 1.5

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, qui avait dépassé le seuil de 1 en 1991, est resté à peu près stable autour de 1,09 depuis 1997. Il augmente très légèrement en 2002 (de 1,08 à 1,09) du fait d'une baisse de la valeur à la tonne plus forte à l'importation (- 2,1 %) qu'à l'exportation (- 0,9 %).

Pour les échanges avec les pays extérieurs à l'Union européenne, ce rapport a subi une forte baisse de 1973 à 1981 (de 5,3 à 2,8); 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. En 2002, il s'établit à 2,99 après 3,03 en 2001, le prix de la tonne exportée vers ces pays baissant davantage que le prix de la tonne importée (- 6,6 %, contre - 5,5 %).

TABLEAU I 1.7

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

		01/00	02/01	niv. 2002
Allemagne	imports	-9,3%	2,9%	27,9
	exports	-12,5%	-3,3%	28,3
	Total	-11,0%	-0,3%	56,2
Belgique	imports	-9,0%	3,3%	32,6
	exports	-11,8%	0,7%	21,4
	Total	-10,2%	2,3%	54,0
Royaume-Uni	imports	-6,5%	-13,7%	16,8
	exports	9,0%	-12,4%	13,9
	Total	-0,1%	-13,1%	30,7
Espagne	imports	-4,6%	1,8%	12,3
	exports	-4,4%	2,6%	21,5
	Total	-4,5%	2,3%	33,8
Italie	imports	9,2%	-3,8%	12,9
	exports	-2,1%	11,8%	24,7
	Total	1,9%	5,9%	37,6
Pays-Bas	imports	-11,8%	7,4%	16,5
	exports	-6,9%	-3,5%	12,5
	Total	-9,6%	2,4%	29,0

Source : DGDDI

Fort repli des échanges avec le Royaume-Uni, poursuite de la baisse des exportations vers l'Allemagne.

Parmi les six principaux partenaires de la France dans l'Union européenne (plus de 29 millions de tonnes de marchandises en 2002 pour chacun, imports et exports cumulés), le Royaume Uni est le seul avec lequel les échanges sont en forte baisse, tant à l'exportation (- 12,4 %) qu'à l'importation (- 13,7 %). La stagnation (- 0,3 %) des échanges globaux avec l'Allemagne, notre premier partenaire commercial, est la résultante d'une poursuite de la baisse de nos exportations vers ce pays (- 3,3 %,

après - 12,5 % en 2001, mais + 6,3 % en 2000) que compense en partie la reprise de la croissance de nos importations (+ 2,9 %, après - 9,3 % en 2001, mais + 9,9 % en 2000). Avec nos autres principaux partenaires, les tonnages globaux échangés sont en hausse modérée, de l'ordre de 2,4 %, et même forte avec l'Italie (+ 5,9 %, avec - 3,8 % à l'importation mais + 11,8 % à l'exportation). Avec l'Espagne et la Belgique, nos échanges augmentent tant à l'importation qu'à l'exportation, sans compenser toutefois les baisses de 2001.

Forte chute des importations de minerais et de charbons

Par famille de produits (décomposition à partir des sections NST), seuls sont en hausse, à l'importation, les tonnages d'hydrocarbures (+ 1,7 %) et de produits alimentaires (+ 5,4 %), les tonnages de charbons et minerais continuant à chuter fortement (- 10,0 %). Les exportations de produits pétroliers raffinés continuent de croître (+ 11,0 %), la baisse des exportations de produits alimentaires est stoppée (+ 0,8 %, après - 11,1 % en 2001), mais celle des exportations de produits agricoles se poursuit (- 4,2 %, après - 14,3 % en 2001).

TABLEAU I 1.8

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

	Tonnages			Valeurs		
	1973	1990	2002	1973	1990	2002
Imports						
Produits agricoles	3,8	3,7	3,6	8,6	3,7	2,4
Produits alimentaires	3,3	7,5	7,5	10,5	7,2	6,4
Charbons, minerais, engrais	16,2	20,3	7,9	3,7	1,8	0,7
Hydrocarbures	59,7	42,4	50,1	10,4	7,9	8,3
Produits métallurgiques	4,1	4,7	6,2	9,8	5,5	4,0
Matériaux construction	5,9	7,9	7,0	1,3	0,9	0,6
Produits chimiques	3,5	6,2	7,7	8,4	10,0	12,2
Produits manufacturés	3,6	7,2	10,0	47,4	62,9	65,4
Exports						
Produits agricoles	16,6	23,3	18,3	10,0	5,6	3,0
Produits alimentaires	7,6	16,5	14,4	11,3	10,3	8,0
Charbons, minerais, engrais	21,5	6,5	3,7	1,7	0,7	0,4
Hydrocarbures	10,6	8,1	14,4	1,6	1,3	1,7
Produits métallurgiques	8,1	8,4	10,9	8,2	5,6	4,1
Matériaux construction	22,0	17,8	11,1	1,0	0,9	0,5
Produits chimiques	6,1	9,5	12,5	9,3	12,6	15,6
Produits manufacturés	7,4	9,9	14,7	56,9	63,1	66,7

Source : DGDDI

LE CHAMP DE LA BRANCHE TRANSPORTS

Le chapitre sur la branche transports traite uniquement du transport réalisé par les entreprises résidentes sur le territoire français 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 la sous-partie suivante 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 la partie II «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 , y compris les transporteurs étrangers qui circulent sur le territoire français .

I . 2 - LA BRANCHE TRANSPORTS

La croissance, en volume, de la production de la branche transports a été à nouveau limitée (+ 0,3 %) en 2002. Cette évolution s'explique par la stagnation de la demande intérieure (+ 1,8 % pour la consommation finale, + 1,5 % pour les consommations intermédiaires et - 1,8 % pour les marges de transport⁽¹⁾). Les échanges extérieurs ont plutôt soutenu l'activité intérieure : le ralentissement de la croissance des importations étant supérieur à celui des exportations, le solde extérieur a progressé de 7,3%. Contrairement à 2001, c'est le transport de voyageurs qui a soutenu la croissance avec une progression de 1,7 % tandis que le transport de marchandises a baissé de 1,3 %, les services auxiliaires des transports ayant légèrement augmenté (+ 0,7 %). Les branches du transport ferroviaire et aérien, en fort recul en 2001, ont renoué avec la croissance mais sans retrouver les rythmes de croissance de 2000. L'augmentation des emplois salariés (+1,1 %), en équivalent temps-plein, a été beaucoup moins soutenue qu'au cours des trois années précédentes.

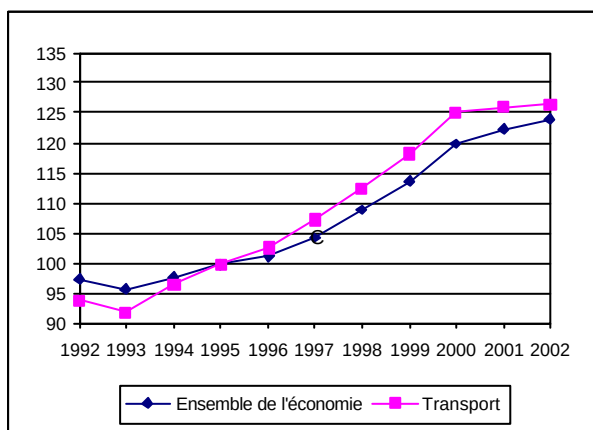
L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

La production de services de transport

En 2002, la production de la branche transports a progressé de 2,1 % en valeur (tableau I 2.1). Pour la deuxième année consécutive, l'augmentation de la production en volume (+ 0,3 %) est faible (+ 0,7 % en 2001), rompant ainsi avec le rythme annuel de croissance de la période de 1997 à 2000, qui était supérieur à 5 %. Ce ralentissement de la production

GRAPHIQUE I 2.1

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



Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

La production de l'année 1997 a été révisée pour le graphique I 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 I 2.1

Partage volume-prix de la production aux prix de base (*) des branches du transport en 2002
(niveaux en millions d'euros)

	2001 niveau	évolution			2002 niveau	2002 structure
		volume	prix	valeur		
Transport ferroviaire de voyageurs (**)	5 997	2,9%	5,4%	8,5%	6 505	5,1%
Transport ferroviaire de marchandises	2 207	-0,8%	0,5%	-0,4%	2 199	1,7%
Transport urbain de voyageurs	7 588	1,7%	2,6%	4,4%	7 919	6,2%
Transport routier de voyageurs	3 575	4,1%	0,8%	5,0%	3 752	3,0%
Autres transports terrestres de voyageurs (***)	2 543	2,3%	2,4%	4,8%	2 664	2,1%
Transport routier de marchandises	32 426	-2,3%	0,7%	-1,7%	31 887	25,2%
Autres transports terrestres de marchandises (****)	1 538	1,1%	2,4%	3,6%	1 593	1,3%
Transport fluvial	420	3,1%	-0,5%	2,6%	431	0,3%
Transport maritime	5 503	3,0%	2,5%	5,5%	5 806	4,6%
Transport aérien de voyageurs	13 197	0,4%	2,2%	2,6%	13 544	10,7%
Transport aérien de marchandises	1 632	2,1%	2,8%	4,9%	1 712	1,4%
Manutention	1 690	0,6%	2,5%	3,1%	1 742	1,4%
Entreposage	5 495	-0,8%	3,9%	3,0%	5 662	4,5%
Gestion d'infrastructure	18 185	3,1%	1,3%	4,4%	18 992	15,0%
Messagerie, fret express	8 193	-6,6%	3,6%	-3,3%	7 926	6,3%
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	13 930	2,5%	0,8%	3,3%	14 386	11,4%
Ensemble transports, dont:	124 117	0,3%	1,5%	1,8%	126 720	100,0%
Transport de voyageurs	33 362	1,7%	2,8%	4,6%	34 885	27,5%
Transport de marchandises	43 264	-1,3%	0,9%	-0,3%	43 127	34,0%
Autres	47 492	0,7%	2,1%	2,8%	48 708	38,4%

Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

(**) : Pour 2002, la hausse des prix de la production de transport ferroviaire de voyageurs de 5,4% est en grande partie imputable à la forte augmentation des contributions publiques à l'exploitation des TER. Sinon, les prix augmentent de 2,4 %.

(***) : 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.

de la branche transports va de pair avec le ralentissement de celle de l'ensemble de l'économie (+ 1,4 % en 2002 et + 1,9 % en 2001). Ainsi, comme pour l'année précédente, la croissance de la branche transports est inférieure de 1,6 point à celle de l'ensemble des branches, alors qu'au contraire, depuis 1993, la branche transport progressait plus vite.

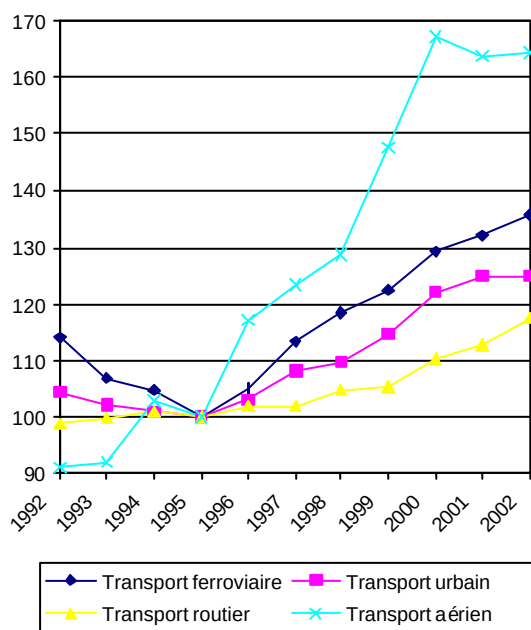
Dans un contexte d'instabilité économique et de repli de la demande touristique, la production du transport de voyageurs, soutenue par le transport ferroviaire et le transport routier, a cependant augmenté de 1,7 % en 2002 (contre + 0,5 % en 2001). Globalement tous les services de transports de voyageurs ont progressé plus vite que l'année précédente, à l'exception notable du transport urbain de voyageurs. Cependant, tous les modes ont enregistré un niveau de croissance moindre qu'en 2000.

Le transport ferroviaire de voyageurs a progressé de 2,9 %, soit un rythme supérieur à celui de 2001 (+ 2 %) mais légèrement inférieur au rythme observé entre 1996 et 2000 (toujours au-dessus des 3 % de croissance). Le succès confirmé du TGV méditerranée a joué positivement et permis au réseau TGV de maintenir le niveau élevé de croissance des années précédentes.

GRAPHIQUE I 2.2

Evolution de la production des principaux modes de transports de voyageurs

(Volume prix 1995 - Base 100 en 1995)



Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

Ayant connu deux années de forte hausse en 1999 (+ 4,5 %) et en 2000 (+ 6,4 %), la production de transport urbain de voyageurs a augmenté en 2002 de 1,7 % : la croissance retrouve ainsi un niveau équivalent à celui de 1998, confirmant le ralentissement de 2001 (+ 2,8 %).

Après une année 2001 de décroissance (- 2,2 %) très fortement marquée par les attentats du 11 septembre et un contexte économique mondial morose, le transport aérien de voyageurs n'est parvenu à se redresser que partiellement. S'il y a retour à une croissance positive, celle-ci a néanmoins été très faible en 2002 (+ 0,4 %), très loin des niveaux de 1999 et 2000 (respectivement + 13,3 % et + 15 %).

TABLEAU I 2.2

Evolution de l'activité par mode (%)

(Production aux prix de base en volume, aux prix n-1 en %)

	1998	1999	2000	2001	2002
Transport ferroviaire de voyageurs	4,5	3,3	5,7	2,0	2,9
Transport ferroviaire de marchandises	-1,1	2,6	6,1	-7,4	-0,8
Transport urbain de voyageurs	1,6	4,5	6,4	2,8	1,7
Transport routier de voyageurs	2,5	0,7	4,7	2,4	4,1
Autres transports terrestres de voyageurs	4,1	5,2	4,1	3,0	2,3
Transport routier de marchandises	7,1	2,4	2,6	2,0	-2,3
Autres transports terrestres de marchandises	4,7	5,9	6,2	3,8	1,1
Transport fluvial	8,7	6,9	1,9	-5,7	3,1
Transport maritime	2,1	6,4	15,4	7,0	3,0
Transport aérien de voyageurs	4,1	15,0	13,3	-2,2	0,4
Transport aérien de marchandises	0,5	6,5	10,0	-2,6	2,1
Autres, dont	5,6	4,7	5,4	-0,2	0,7
Manutention	5,1	0,5	4,2	-1,5	0,6
Entreposage	5,8	6,8	10,1	1,0	-0,8
Gestion d'infrastructure	4,0	5,6	3,2	0,7	3,1
Messagerie, fret express	5,6	3,5	2,9	-4,4	-6,6
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	8,0	4,1	8,3	0,3	2,5
Ensemble transports	5,0	4,9	6,0	0,7	0,3
Ensemble de l'économie	4,3	4,5	5,5	1,9	1,4

Source : Insee - DAEI/SES

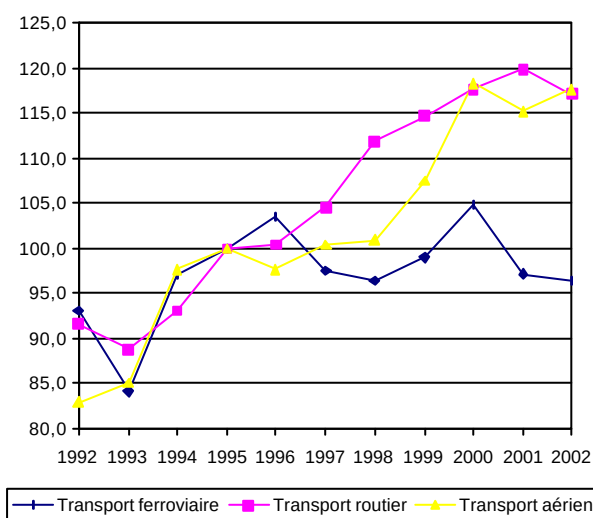
Les difficultés sont de même nature que pour l'année précédente. L'activité intérieure a été marquée par les difficultés structurelles du groupe Air Lib, qui se sont accentuées au cours de l'année et ont entraîné une baisse de l'offre. En outre, la concurrence accrue du TGV, avec la mise en service depuis juin 2001 de la ligne Méditerranée, a pesé sur le transport aérien par effet de substitution. Malgré un environnement économique incertain et les effets des attentats du 11 septembre qui se sont fait encore sentir au premier semestre 2002, le transport international a soutenu la croissance de l'activité aérienne.

La croissance du transport routier de voyageurs s'est fortement redressée en 2002, cette activité progressant de 4,1 % sans atteindre le rythme exceptionnel de 2000 (+ 4,7 %).

Dans un climat d'incertitudes économiques, avec le ralentissement de la croissance tant nationale que mondiale, la production de services de transports de marchandises a chuté de 1,3 % en 2002. Ce repli peut également être mis en perspective avec la faible augmentation de la production des branches industrielles et la contraction des échanges internationaux. Alors qu'en 2001 le transport routier avait soutenu le transport de marchandises, le repli de 2002 est entièrement imputable à la baisse du transport routier de marchandises, qui représente plus de 75 % du total des services de transport de marchandises. La majorité des autres modes de transport progresse plus vite que l'année précédente.

GRAPHIQUE I 2.3

Evolution de la production des principaux modes de transports de marchandises
(Volume prix 95 - Base 100 en 1995)



Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

Le transport routier français a ainsi chuté de 2,3 % en 2002 alors que, depuis 1999, le rythme de croissance tournait autour de 2,5 %.

Le transport ferroviaire a subi un recul modéré (0,8 %) en 2002, après la forte chute observée en 2001, reprenant à la route une partie des parts de marché cédées.

Après une année 2001 en forte baisse (- 5,7 %) interrompant une période de trois années successives de croissance (particulièrement élevée en 1998 et 1999), la production du transport fluvial a augmenté de 3,1 % en 2002. Ce redressement s'est effectué sur le transport intérieur alors que le transport international continuait de chuter. Il s'explique par la très forte hausse de l'approvisionnement des centrales thermiques en charbon et par l'évolution positive des transports de matériaux de construction ainsi que de produits manufacturés.

La production du transport maritime a progressé de 3 % en 2002, poursuivant une croissance ininterrompue depuis 1997.

Le transport aérien de marchandises a renoué avec la croissance en 2002 (+ 2,1 %) faisant suite à une année 2001 en repli (- 2,6 %).

TABLEAU I 2.3

Equilibre ressources-emplois des services de transport
(Evolutions en volume à prix n-1, et valeurs en M€)

	1999	2000	2001	2002	2002 valeur
Production de la branche au prix de base	4,9%	6,0%	0,7%	0,3%	126 509
dont sous-traitance	5,7%	7,1%	0,7%	-1,2%	22 530
Produit fatal & Ventes résiduelles	7,6%	5,3%	-2,0%	3,5%	264
Importation totale	1,0%	15,9%	-1,4%	-9,8%	10 134
dont ajustement CAF/FAB	-0,3%	11,3%	2,3%	-6,6%	-5 097
Impôts sur les produits	5,3%	6,4%	-0,8%	1,2%	999
Subventions sur les produits	5,6%	5,2%	2,2%	2,1%	-6 563
Consommation intermédiaire hors sous-traitance et marge)	7,9%	7,0%	1,2%	1,5%	25 860
Marge de transport (y c marge transitant par le commerce)	3,0%	4,1%	1,1%	-1,2%	40 938
Consommation finale	5,0%	5,6%	0,8%	1,8%	24 137
Exportation totale	2,0%	12,4%	-5,6%	-2,5%	11 543

Source : Insee - CCTN/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).

TABEAU I 2.4
Les taux de marge de transport par produits
 (en valeur, en %)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	2,7%	2,7%	2,8%	3,0%	3,3%	3,3%	3,3%
Produits agroalimentaires	5,0%	5,1%	5,4%	5,6%	6,0%	6,3%	6,0%
Biens de consommation	3,2%	3,2%	3,2%	3,3%	3,3%	3,5%	3,3%
Biens automobiles	1,9%	1,9%	1,8%	1,6%	1,6%	1,5%	1,5%
Biens d'équipement	2,2%	2,1%	2,0%	2,0%	1,9%	1,9%	2,0%
Biens intermédiaires dont :	3,8%	3,7%	3,7%	3,8%	3,7%	3,9%	4,0%
Produits minéraux	8,9%	9,0%	9,1%	9,2%	9,5%	9,6%	9,6%
Produits textiles	2,4%	2,4%	2,4%	2,6%	2,7%	3,0%	3,0%
Produits du bois et du papier	5,0%	5,0%	5,1%	5,2%	5,0%	5,6%	5,5%
Produits chimiques-caoutchouc -matières	2,7%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,7%
Métallurgie-Transformation des métaux	3,5%	3,5%	3,4%	3,7%	3,5%	3,5%	3,8%
Composants électriques et électroniques	2,6%	2,5%	2,5%	2,4%	2,1%	2,4%	2,7%
Produits énergétiques	3,8%	3,8%	4,6%	4,2%	2,9%	3,0%	3,2%

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 2002, la valeur des dépenses de services de transport utilisés pour le transport de produits textiles équivaut à 2,0 % de la valeur des ressources en produits textiles.

La production des services annexes des transports a légèrement progressé en 2002 (+ 0,7 %) alors qu'elle était en baisse en 2001 (- 0,2 %). Cette hausse est en grande partie imputable aux services de gestion d'infrastructures, qui ont augmenté de 3,1 % en 2002 ; la production des services rendus par les autoroutes à péages et les parkings s'est accrue de 3,4 % tandis que la production des services portuaires et aéroportuaires a stagné (+ 0,2 %). La manutention a augmenté de 0,6 % grâce à la manutention portuaire (+ 1,9 %). En revanche, l'entreposage a chuté de 0,8 %, mais, surtout, la messagerie est pour la deuxième année consécutive en fort repli (- 6,6 % en 2002 et - 4,4 % en 2001).

LA DEMANDE DE TRANSPORT

L'année 2001 avait marqué un net ralentissement de la croissance en volume de la demande en transport (+ 0,2 % en 2001 contre + 6,1 % en 2000). En 2002, la demande a évolué de manière négative, enregistrant une baisse de 0,3 %.

La consommation finale a progressé de 1,8 % soit plus vite que l'année précédente (+ 0,8 %) mais à un niveau très inférieur au rythme moyen annuel soutenu de la période 1996-2000 (entre 3,2 % et 5,6 %) (tableau I 2.3).

Les consommations intermédiaires de services de transport ont augmenté de 1,5 % confirmant ainsi le net ralentissement observé en 2001 (+ 1,2 %).

Les marges de transport ont baissé de 1,8 % en 2002, alors qu'elles avaient progressé de 1,1 % l'année précédente.

Face à l'atonie des échanges extérieurs de biens, la demande extérieure de services de transport a reculé à nouveau en 2002 (- 2,5 %), toutefois dans une moindre mesure qu'en 2001 (- 5,6 %).

Les taux de marge de transport sont restés globalement stables en valeur, à 3,4 %, en 2002. On retrouve également cette stabilité pour chacune des familles de produits (tableau I 2.4). Les taux de marge les plus forts concernent les minéraux (9,6 %), les produits agro-alimentaires (6,0 %) et les produits du bois et du papier (5,5 %). Au contraire, les produits pour lesquels les marges sont les plus faibles sont les automobiles (1,5 %) et les biens d'équipement (2,0 %).

La structure des marges de transport par mode reflète le poids considérable du transport routier, qui représente 70,9 % du total des marges, en baisse par rapport à 2001 du fait du recul de la production de transport de marchandises. Les auxiliaires de transports regroupent 18 % des marges, et le transport ferroviaire 5,0 % (I 2.5).

TABEAU I 2.5
Structure des marges par mode en 2002
 (en valeur, en %)

	Fer	TRM y c Location	Conduite	Mer	Fluvial	Air	Auxiliaires	Total
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	5,9	80,2	0,0	7,4	0,8	0,8	4,9	100,0
Produits agroalimentaires	1,9	76,0	0,0	2,1	0,0	0,6	19,3	100,0
Biens de consommation	2,2	70,4	0,0	1,1	0,0	1,2	25,1	100,0
Biens automobiles	9,6	66,0	0,0	2,6	0,0	2,4	19,3	100,0
Biens d'équipement	7,8	63,0	0,0	2,0	0,0	1,9	25,2	100,0
Biens intermédiaires	6,3	71,1	0,0	4,9	0,7	1,7	15,4	100,0
Produits énergétiques	8,6	61,8	10,9	14,9	1,7	0,1	1,9	100,0
Total	5,0	70,9	0,6	3,9	0,4	1,3	18,0	100,0

Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

Lecture : le transport par conduite représente 10,9% des dépenses de services de transport de produits énergétiques.

Selon le type de produit, le recours aux différents modes de transport varie :

- la filière automobile et celles des biens d'équipements et de consommation, ont relativement plus souvent recours aux auxiliaires de transport et moins au transport routier ;

- les transports des produits énergétiques 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 sont plus transportés par la route.

LA VALEUR AJOUTEE DU TRANSPORT

La valeur ajoutée de la branche transports est estimée à 58,7 milliards d'euros, soit une progression de 2,5 % en valeur pour l'année 2002. Cette évolution est essentiellement le fait de l'augmentation des prix car, en volume, la valeur ajoutée a pratiquement stagné avec une croissance de 0,2 % (tableau I 2.6), alors qu'elle avait augmenté de 1 % en 2001.

TABLEAU I 2.6

Evolution de la valeur ajoutée du transport par mode

(Volume prix n-1, valeur en M d'euros et structure en %)

	évolution annuelle moyenne				2001 Valeur	2001 Structure
	1999	2000	2001	2002*		
Ferroviaire	4,0%	5,2%	-1,0%	1,3%	5 742	10,0%
Transport terrestre de voyageurs	3,2%	5,2%	2,6%	2,3%	9 897	17,3%
Transport terrestre de marchandises	0,9%	1,1%	1,9%	-2,3%	15 234	26,6%
Transport par eau	13,2%	16,8%	7,4%	2,8%	1 588	2,8%
Transport aérien	11,1%	8,2%	-2,6%	0,5%	5 595	9,8%
Autres postes de transport	13,4%	4,2%	0,6%	0,6%	19 203	33,5%
Total transport	6,8%	4,3%	1,0%	0,2%	57 259	100,0%

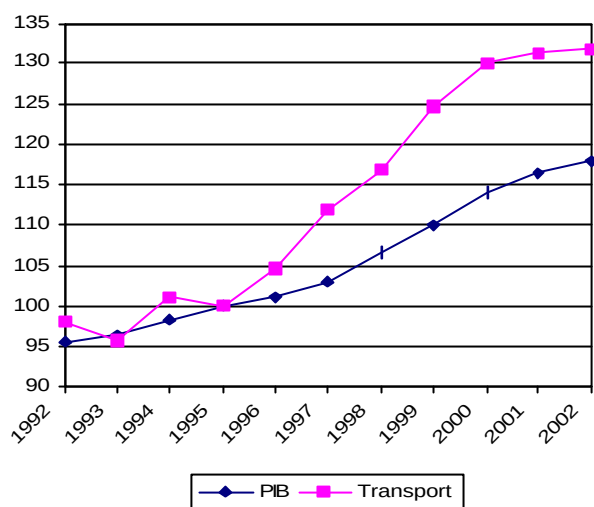
* estimations pour 2002

Source : Insee - DAEI/SES

Par rapport à celles de l'année 2001, les évolutions de la valeur ajoutée par mode de transport sont de signe contraire pour les transports ferroviaire, routier et aérien. En outre, aucun des modes n'a enregistré une croissance comparable à celle de 2000. Les transports ferroviaire et aérien, après une année 2001 atypique de baisse de la valeur ajoutée (respectivement -1 % et -2,6 %), renouent en 2002 avec la croissance (respectivement +1,3 % et +0,5 %). Au contraire, pour le transport routier, qui avait le mieux résisté en 2001 en étant le seul mode à avoir progressé (+1,9 % contre +1,1 % en 2000), la valeur ajoutée a enregistré une chute en 2002, de 2,3 %, en liaison avec l'évolution de sa production. Entre 1995 et 2000, le rythme de croissance de la valeur ajoutée du transport était deux fois plus ra-

GRAPHIQUE I 2.4

Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport et du PIB (Volume prix 95 - Base 100 en 1995)



Source : Insee - DAEI/SES

pide que celui du PIB. Le transport a augmenté de 5,4 % (graphique I 2.4), en moyenne annuelle, alors que le PIB progressait de 2,7 %. Depuis le ralentissement de la croissance économique en 2001, l'évolution de la valeur ajoutée du transport est devenue plus lente que celle du PIB (respectivement +0,2 % et +1,2 % en 2002). Ainsi, sur la période de 1995 à 2002, la valeur ajoutée de la branche transport a progressé de 4 % en moyenne annuelle, contre +2,4 % pour le PIB, soit une réduction de l'écart moyen annuel de 1,1 point en deux ans.

Le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée / production) décroît de manière structurelle : de 51,8 % en 1992 il est passé à 46,4 % en 2002. Cette évolution traduit l'accroissement progressif, en pourcentage, des consommations intermédiaires de la branche transports. Les services de transports constituent le principal produit utilisé par la branche : l'achat de services de transport représente en effet plus de la moitié des consommations intermédiaires (54,3 %) ; viennent ensuite les produits énergétiques (19,5 %) et les services aux entreprises (9,6 %).

LES PRIX DES TRANSPORTS

Après deux années de forte hausse (environ 3,5 %), le prix moyen de la production de services de transports a augmenté de 1,8 % en 2002 (tableau I 2.7). La hausse de prix des transports est restée supérieure à celle de l'ensemble de l'économie (+ 0,7 %) mais l'écart s'est réduit de 1,9 point en 2001 à 0,8 point en 2002. La modération de la hausse du prix des consommations intermédiaires (+ 0,9 %) est en grande partie attribuable à la chute du prix des carburants (- 3,3 %), pour la deuxième année consécutive.

Globalement les différentes branches ont enregistré une évolution comparable de leur prix, proche des 2 %. Cependant le prix de la messagerie, dont l'activité est en recul depuis deux ans, a augmenté de 3,6 % et celui de l'entreposage de 2,9 %. Le prix du transport ferroviaire a fortement augmenté (+ 4,1 %), en partie du fait de la hausse des subventions versées à la branche. Au contraire le prix du transport fluvial est en baisse (- 0,5 %) et le transport routier de marchandises a connu une hausse modérée de ses prix (+ 0,7 %).

TABLEAU I 2.7

Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des consommations intermédiaires de la branche transports (en %)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transport						
Consommation intermédiaire	1,1%	0,5%	3,2%	7,5%	-0,2%	1,5%
Valeur ajoutée	1,0%	1,3%	-0,3%	-1,0%	7,6%	2,2%
Production au prix de base	1,0%	0,9%	1,5%	3,6%	3,4%	1,8%
Energie						
Production au prix de base	2,8%	-7,4%	3,8%	21,2%	-1,8%	-3,3%
Ensemble de l'économie						
Production au prix de base	1,0%	-0,1%	0,5%	2,8%	1,5%	0,7%

Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

TABLEAU I 2.8

Effectifs salariés par branche*

(équivalent temps plein, en milliers et pourcentage)

	1998	1999	2000	2001	2002	2002
	en milliers					en %
Ferroviaire	88,8	87,4	96,7	98,9	nd	nd
Transport terrestre de voyageurs	160,5	164,7	172,3	178,1	nd	nd
Transport terrestre de marchandises	263,9	274,5	289,4	301,4	nd	nd
Transport par eau	14,1	13,7	13,6	13,8	nd	nd
Transport aérien	53,3	58,2	66,3	67,7	nd	nd
Manutention, entreposage, gestion d'infrastructure	146,1	157,5	159,0	167,9	nd	nd
Autres postes de transport	99,0	103,1	103,3	112,4	nd	nd
Total transport	825,7	859,1	900,6	940,2	950,9	1,1%

Source : Insee - DAEI/SES

* Séries révisées : la nouvelle ventilation par branche des effectifs des entreprises conduit en particulier à revoir à la baisse les effectifs de la branche 'transport ferroviaire', et à la hausse les effectifs des branches 'Manutention, entreposage, gestion d'infrastructure' et 'Autres postes de transport'

LES EFFECTIFS DE LA BRANCHE

En 2002, la branche transports comptait 950 900 emplois salariés en équivalent temps-plein (soit près de 4,5 % des salariés de l'ensemble des branches), en progression de 1,1 % par rapport à 2001. Cette évolution est plus faible que celles des trois années précédentes, où le rythme de croissance était supérieur à 4 %. Sur une période de cinq années entre 1996 et 2001, l'ensemble manutention, entreposage et gestion d'infrastructures est celui dont les effectifs ont le plus augmenté (+ 65 %), devant le transport aérien (+ 31 %) et le transport routier de marchandises (+ 16 %). Le transport ferroviaire et le transport par eau ont enregistré une baisse de leurs effectifs (- 13 % pour chacun) sur la même période.

L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS EN 2001

La formation brute de capital fixe est égale aux acquisitions moins les cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents au cours de la période de référence. Par actifs fixes, il faut entendre des actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant une durée d'au moins un an. Elle comprend notamment les investissements en crédit-bail et en location avec option d'achat (LOA).

En 2001, l'investissement de la branche transport est estimé à 14,8 milliards d'euros, représentant ainsi 7 % de la FBCF de l'ensemble de l'économie (tableau I 2.9).

La FBCF du transport est composée pour plus de 40 % de matériel de transport avec 6 milliards d'euros investis en 2001. Les biens automobiles représentent plus de la moitié de ce type d'investissement, les produits de la construction aéronautique et le matériel ferroviaire représentent respectivement 26 % et 18 %. Les autres biens d'équipement, essentiellement de l'équipement mécanique, représentent le quart de la FBCF totale avec 3,9 milliards d'euros. La FBCF en ouvrage de construction a atteint 2,4 milliards d'euros en 2001, soit 16 % de la FBCF totale.

L'activité des services annexes (gestion d'infrastructure, manutention, entreposage) et auxiliaires (organisateurs de fret) représente 49,2 % (graphique I 2.6) de l'investissement de la branche transport, loin devant le transport terrestre de marchandises (16,8 %), le transport terrestre de voyageurs (14,2 %) et le transport aérien (11,5 %).

TABLEAU I 2.9

FBCF de la branche transports (1) en 2001 par type d'agent économique et par produit

(valeur en millions d'euro)

	SNFEI (2)	APU (3)	Total Transport	Ensemble de l'économie
Matériel de transport dont :	6 267	14	6 281	28 911
Biens automobiles	3 317	14	3 331	23 399
Construction navale	197	0	197	772
Matériel ferroviaire roulant	1 107	0	1 107	1 696
Construction aéronautique et spatiale	1 646	0	1 646	2 931
Autres				113
Autres biens d'équipement dont :	3 876	206	4 082	70 801
Équipement mécanique	2 833	0	2 833	46 626
Machines de bureau et matériel informatique	267	205	472	7 983
Autres équipements électriques et électroniques	776	1	777	16 192
Construction hors logement	2 367	25	2 392	72 910
Services dont :	2 038	0	2 038	35 251
Promotion immobilière	341	0	341	3 985
Frais d'ingénierie	1 141	0	1 141	16 825
Logiciels	556	0	556	11 335
Autres				3 106
Autres	3	0	3	6 098
Total	14 551	245	14 796	213 971

Source : Insee - DAEI/SES

(1) Branche transports : hors agences de voyages

(2) SNFEI : sociétés non financières entreprises individuelles

(3) APU : administrations publiques

Croissance de l'économie et évolution de la branche « transports »

Alors que, depuis 1994, la croissance en volume de la valeur ajoutée de la branche « transports » avait toujours été supérieure à celle de l'ensemble de l'économie française (à savoir la croissance du produit intérieur brut), on assiste à un renversement en 2001 et 2002. Le différentiel est de - 1,4 point en 2002 comme en 2001, alors que, au cours des vingt-cinq dernières années, l'écart était en général inverse, avec une croissance moyenne de la valeur ajoutée des transports de 3,3 % contre 2,2 % pour l'ensemble de l'économie. Peut-on, pour autant, parler de rupture voire de découplage entre la croissance économique et la demande de transport ?

Si les années 2001 et 2002 sont exceptionnelles par la faiblesse de la croissance des transports, il n'y a pas que dans ce domaine qu'elles sont remarquables.

Des explications internes au transport...

Pour une part, la faiblesse de cette croissance est spécifique aux transports. Ce sont, en particulier, les suites des attentats du 11 septembre 2001 qui sont à l'origine d'une baisse très sensible de la fréquentation des transports collectifs et, partant, de la consommation des ménages en transports (cf. partie 1). Le transport aérien, qui connaissait un développement sur un rythme supérieur à 7 % par an depuis des années, subit un reflux particulièrement important fin 2001 et pendant une grande partie de l'année 2002 (cf. partie 4). La fréquentation des autres modes de transport s'infléchit tandis que les déplacements en voiture particulière ont augmenté, surtout en 2001, favorisés par deux années de baisse du prix des carburants (- 4,7 % puis - 2,6 %). De même, le transport routier de marchandises pour compte propre, qui baissait très sensiblement depuis des années, a repris de l'importance en 2001 et 2002 (le nombre de tonnes-kilomètres réalisées a augmenté de 5 % après 6 %). Or ces déplacements et ces transports, s'ils contribuent à la mesure du produit

intérieur brut, ne sont pas intégrés à celle de la valeur ajoutée des transports puisqu'ils sont effectués « pour compte propre », ce qui explique une partie du différentiel constaté.

...et d'autres liées à la conjoncture

La faible croissance des transports en 2001 et son recul en 2002 sont également liés à la mauvaise conjoncture économique, qui entraîne une contraction de la demande de transport de marchandises. C'est d'ailleurs un phénomène que l'on observe de façon quasiment systématique au cours des vingt-cinq dernières années : à de rares exceptions près, lorsque la croissance est soutenue (supérieure à 2 %), la valeur ajoutée du transport croît plus vite que celle de l'ensemble de l'économie et, inversement, lorsque la croissance est inférieure à 1,5 %, la valeur ajoutée du transport croît moins vite que celle du reste de l'économie. De plus, les exceptions à cette règle s'expliquent presque toutes par des circonstances exceptionnelles : 1990, année où le ralentissement économique du début des années quatre-vingt-dix a commencé de se manifester dans l'industrie et la construction, qui sont des activités fortement consommatrices de transport ; 1996, avec de fortes grèves des transports publics en fin d'année 1995 qui pèsent sur la croissance de la branche transports en 1995 et l'amplifient l'année suivante ; 2002, avec les suites des attentats du 11 septembre. Si l'on considère les années où la croissance est inférieure à 1,5 % (elle s'établit à 0,7 % en moyenne pour ces années), la croissance de la valeur ajoutée des transports n'est que de 0,4 % ; lorsque l'on est dans une situation inverse de croissance supérieure à 2 %, la croissance du PIB est en moyenne de 3 % et la valeur ajoutée des transports augmente, en moyenne, de 4,1 %.

Les ajustements économétriques des relations entre la croissance de la valeur ajoutée des transports et celle de l'ensemble de l'économie ne sont pas très bons.

L'équation de régression simple aboutit au résultat suivant :

$$\begin{aligned} \text{Croissance de la VA transports (en \%)} &= \\ 1,75 * \text{croissance du PIB (en \%)} - 1,14 & \\ (5,5) & \quad (-1,4) \end{aligned}$$

(Les valeurs entre parenthèses sont celles du test de Student ; le coefficient R^2 de l'ajustement économétrique vaut 0,58, ce qui est assez faible).

Cette relation peut s'écrire approximativement :

$$\begin{aligned} \text{Croissance de la valeur ajoutée transports} &- 1,52 \\ = 1,75 * (\text{croissance du PIB} - 1,52) \end{aligned}$$

Cela tendrait à prouver que lorsque la croissance du PIB est supérieure à 1,5 % par an, la valeur ajoutée des transports augmente plus vite que celle du reste de l'économie et que, inversement, à une croissance inférieure à 1,5 % par an correspond une variation de la valeur ajoutée des transports inférieure à celles des autres branches ! Cependant, si le coefficient estimé de la croissance du PIB est significatif, la constante (- 1,14) n'est pas déterminée avec une grande précision et la qualité de l'ajustement n'est pas excellente. Une telle conclusion serait donc un peu rapide.

Qu'en conclure ?

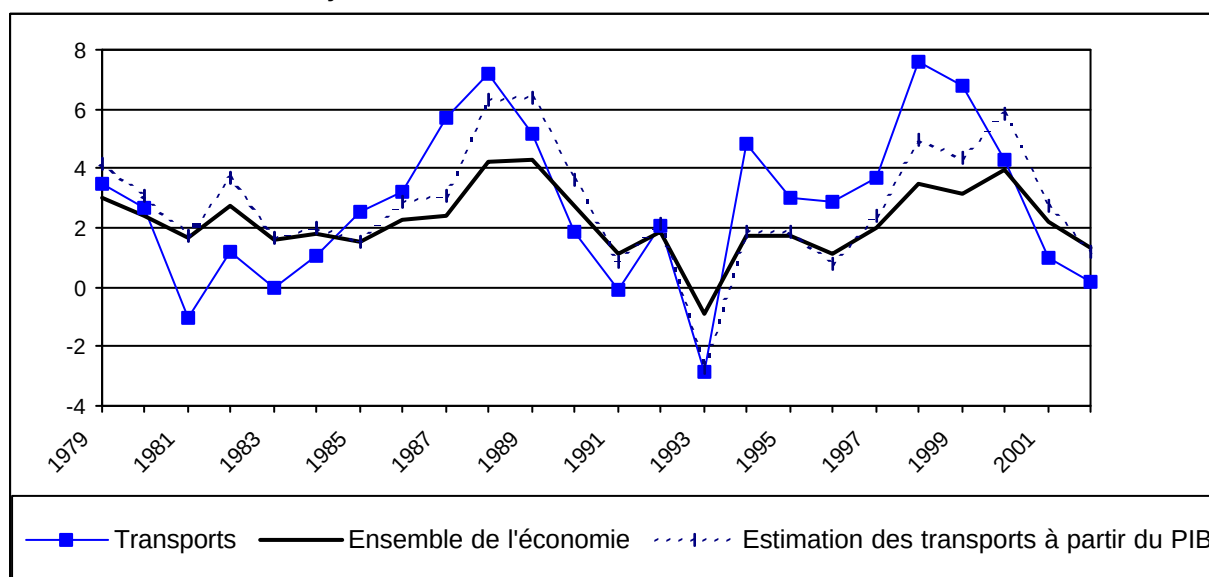
La valeur ajoutée des transports varie dans des proportions importantes et est sujette à des aléas nombreux : mouvements de grèves, périodes d'insé-

curité liées à des vagues d'attentats, ... qui rendent difficile une explication par un seul indicateur. De plus, indépendamment de ces phénomènes spécifiques aux transports, la relation entre la croissance et la demande de transport est manifestement plus complexe : le développement des échanges de marchandises joue fortement sur la demande de transport alors que seul son solde a un impact sur le PIB, le contenu même de la croissance (plus ou moins de biens ou de services) a également des conséquences importantes en matière de transport, les déterminants du transport de marchandises ne sont pas les mêmes que ceux des transports de voyageurs...

On ne pouvait donc escompter que les variations en volume du PIB expliquent, à elles seules, la croissance de la valeur ajoutée des transports. Néanmoins, une relation indiscutable apparaît qui conduit à affirmer que les transports se développent plus vite que le reste des activités en période de croissance soutenue (supérieure à 2 % par an, environ) et, en sens inverse, subissent un ralentissement accentué en période de stagnation de l'économie (taux de croissance inférieur à 1,5 % par an, environ).

A la lumière de l'explicitation de ce lien, la faiblesse de la croissance des transports en 2001 et 2002 apparaît donc moins marquée. Plus qu'une rupture et, a fortiori, l'avènement d'une croissance plus économe en transport, elle semble être la conséquence des suites des attentats du 11 septembre 2001 conjuguée à la mauvaise orientation des économies mondiales et à la forte contraction des échanges extérieurs de marchandises qui s'en est suivie.

Évolutions de la valeur ajoutée entre 1979 et 2002



Source : Insee - DAEI/SES

I . 3 - LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

En 2002, la consommation des ménages au titre de la fonction transport est pratiquement stable (- 0,1 %), après quatre années consécutives de hausse. Cette évolution est essentiellement le fait des achats de véhicules, qui baissent de 2,3 %, après une hausse de 9,4 % en 2001. Le niveau des immatriculations reste pourtant élevé en 2002. En même temps, on assiste à un ralentissement de la croissance de la circulation (+ 1,3 %, après + 3,7 % en 2001). L'année 2002 est marquée par un repli de la hausse des dépenses d'utilisation de véhicules (+ 0,6 %) tandis que le taux de croissance des dépenses en transports collectifs se maintient au même rythme que l'année précédente (+1,6 %). Au total, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages est en très léger recul (15,2 % après 15,5 % en 2001).

LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

En 2002, dans un contexte marqué par un ralentissement du rythme de la croissance de la consommation finale des ménages (+ 1,2 %, après + 2,6 % en 2001), leurs dépenses au titre de la fonction transport ⁽¹⁾ sont restées pratiquement stables (- 0,1 %), à prix constants, après une croissance soutenue en 2001 (+ 4 % en 2001 après 1,9 % en 2000). La

consommation des ménages est tirée vers le bas par le recul des achats de véhicules : - 2,3 % en 2002, après + 9,4 % en 2001, année de croissance très élevée. Les dépenses d'utilisation de véhicules (+ 0,6 % en 2002) progressent à un rythme plus faible que celui de l'année précédente. Enfin, les dépenses en transports collectifs augmentent au même rythme qu'en 2001.

Les prix relatifs des transports par rapport à l'ensemble de la consommation baissent sensiblement (- 0,9 %). Les prix relatifs des achats de véhicules poursuivent leur recul (- 1,0 %), qui s'inscrit dans un

TABLEAU I 3.1

Évolution de la consommation intérieure pour les transports en volume

	1999	2000	2001	2002	2002
	%	%	%	%	Milliards d'euros
Achats de véhicules	12,1	0,6	9,4	-2,3	33,7
Dépenses d'utilisation	2,8	1,3	2,2	0,6	71,9
Transports collectifs	5,2	6,6	1,5	1,6	19,6
Transport	5,6	1,9	4,0	-0,1	125,2
Consommation finale	3,2	2,7	2,6	1,2	823,5

Source : Insee

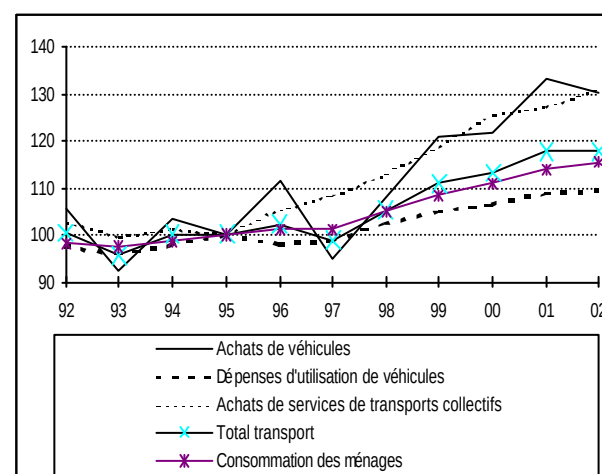
Notes : L'analyse de la consommation des ménages par fonction retient la finalité des opérations effectuées. Ainsi les dépenses des ménages au titre de la fonction transport, hors assurances, incluent les achats d'automobiles en plus des dépenses d'utilisation des véhicules et de services de transports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

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

(1) Il s'agit des dépenses réelles des ménages, hors dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques

GRAPHIQUE I 3. 1

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

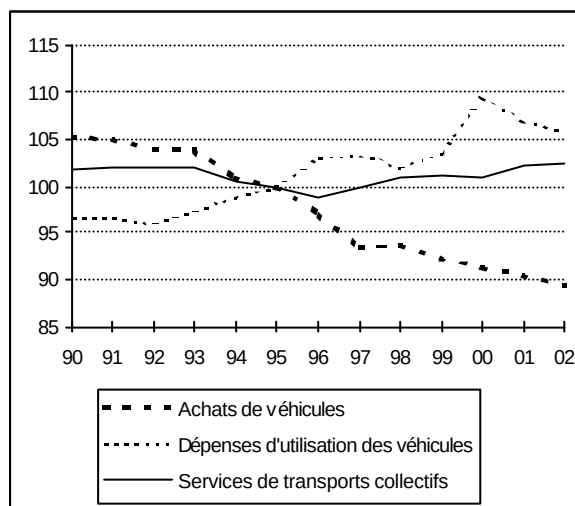


Source : Insee

processus de baisse continue depuis les années quatre-vingt-dix. Les prix relatifs des dépenses d'utilisation des véhicules diminuent légèrement (- 1,1 %), en liaison avec la baisse des prix des carburants (- 2,6 %). Enfin, les prix relatifs des transports collectifs restent quasiment stables (+ 0,15 %).

GRAPHIQUE I 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 2002

Après une année 2001 exceptionnelle, le marché de l'automobile, en 2002, se maintient encore à un bon niveau avec 2 145 000 voitures neuves immatriculées. Toutefois, le nombre des immatriculations est en baisse de 4,9 % par rapport à 2001. La chute des immatriculations des voitures à essence (- 20 %) est considérable et témoigne d'un choix délibéré en faveur des véhicules Diesel, dont la gamme est désormais très large, les performances accrues (agrément de conduite, consommation de carburant, ...) et le coût d'utilisation moins élevé, en raison de la fiscalité avantageuse du gazole. Les immatriculations de voitures Diesel continuent de progresser (+ 6,9 %), toutefois à un rythme nettement moindre qu'en 2001 (+ 21,2 %). Enfin, la baisse des immatriculations touche davantage les voitures étrangères (- 5,3 %) que les voitures françaises (- 4,6 %). La part de marché des marques françaises se situe actuellement à 60,6 %, soit à un niveau

TABLEAU I 3.2

Immatriculations de voitures particulières neuves (en milliers)

	1990	1999	2000	2001	2002
marques françaises	1 405	1 228	1 262	1 362	1 300
évolution (%)	-0,2%	10,4%	2,7%	8,0%	-4,6%
part (%)	60,8%	57,2%	59,1%	60,4%	60,6%
marques étrangères	904	920	872	893	845
évolution (%)	4,3%	10,7%	-5,2%	2,3%	-5,3%
part (%)	39,2%	42,8%	40,9%	39,6%	39,4%
Total	2 309	2 148	2 134	2 255	2 145
évolution (%)	1,5%	10,5%	-0,7%	5,7%	-4,9%

Source : Fichier central des automobiles

proche de celui du début des années quatre-vingt-dix.

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Les dépenses d'utilisation des véhicules se replient (+ 0,6 %, en volume, en 2002), en liaison avec le ralentissement de la circulation (+ 1,3 % après + 3,7 % en 2001). Cette faible augmentation s'explique, d'une part, par la décroissance des postes "entretien, réparations" (- 0,4 %) et "carburants" (- 0,7 %) et, d'autre part, par une moindre augmentation du poste "pièces détachées, accessoires" (+ 2,9 %, après 5,3 % en 2002). Le poste "autres" a crû de 1,0 %, soit au même rythme que les péages qui représentent la moitié de ces dépenses.

TABLEAU I 3.3

Évolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume

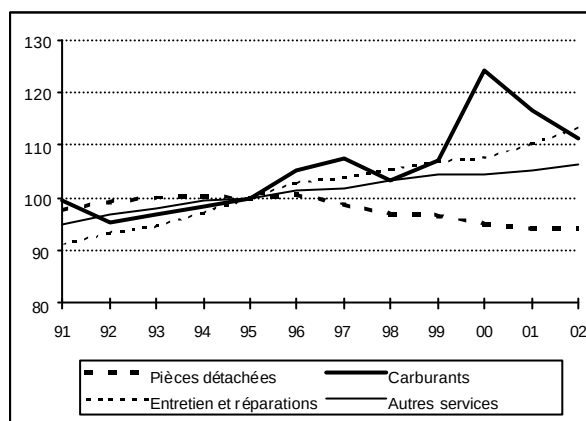
	1999	2000	2001	2002	2002 Millions d'euros
	%	%	%	%	
Pièces détachées, accessoires	2,6	3,8	5,3	2,9	21 635
Carburants	1,6	-1,7	0,7	-0,7	26 781
Entretiens, réparations	3,9	3,0	-0,2	-0,4	16 461
Autres (péages, auto-écoles...)	5,5	1,3	0,5	1,0	7 020
Ensemble	2,8	1,3	2,2	0,6	71 897

Source : Insee

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

GRAPHIQUE I 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.

L'évolution des prix relatifs des dépenses d'utilisation des véhicules (- 1,1 % en 2002, après - 2,2 %, en 2001, faisant suite à la forte hausse de 2000) est marquée par la forte baisse du prix relatif des carburants (- 4,5 % en 2002, après - 6,2 % en 2001).

Les dépenses de transports collectifs

Les dépenses de transports collectifs gardent un taux de croissance proche de celui de 2001 (+ 1,6 %, en 2002 en volume). Ce taux contraste avec celui de la fin des années quatre-vingt-dix, qui était de l'ordre de 5 % par an. En 2002, la hausse des prix des transports collectifs est de 2,2 %, les prix relatifs restant pratiquement stables (+ 0,15 %). La

TABLEAU I.3.4

Évolution de la consommation de transport collectif en volume

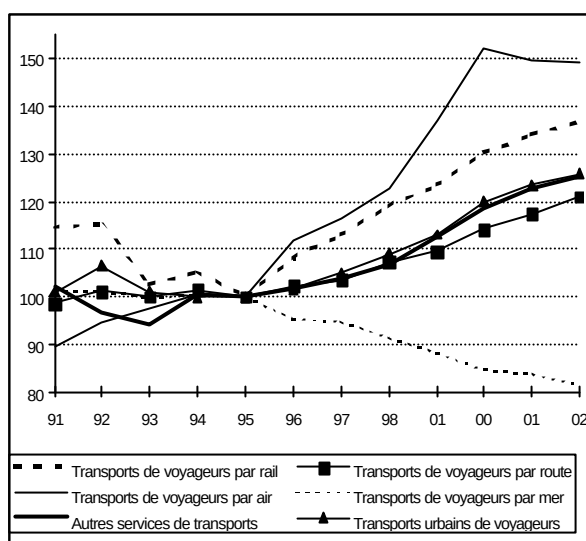
	1998	1999	2000	2001	2002	2002 Millions d'euros
	%	%	%	%	%	
Tr. ferroviaire	5,5	3,6	5,6	2,8	2,2	3 491
Tr. routier	3,7	2,1	4,2	2,9	3,0	5 057
Tr. aérien	5,7	11,6	11,0	-1,8	-0,2	5 403
Tr. mer, voies d'eau	-3,5	-3,5	-4,0	-1,1	-2,6	292
Tr. urbains	3,7	3,8	6,1	2,9	1,9	4 714
Autres	2,5	5,9	5,2	3,3	2,0	628
Ensemble	4,3	5,2	6,6	1,5	1,6	19 584

Source : Insee

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

GRAPHIQUE I 3.4

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



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1995

faible croissance de la fréquentation est liée au ralentissement de la croissance économique. Toutefois, le taux de croissance diffère selon les modes. La consommation des services ferroviaires, qui a connu une progression continue depuis 1995, enregistre depuis 2001 un ralentissement du rythme de croissance (+ 2,2 % en volume, après + 2,8 % en 2001). Cette moindre croissance s'est accompagnée d'une hausse des prix (+2,2 %).

La consommation du transport aérien se replie très légèrement (- 0,2 % en volume en 2002, après -1,8 % en 2001). Elle n'a pas renoué avec la croissance d'avant 2001 et la hausse des prix est de 3,8 %.

La progression du transport collectif urbain (Ile de France et province), amorcée en 1995, a perdu de son dynamisme et connaît un ralentissement plus prononcé qu'en 2001. En volume, la hausse est de 1,9 % (après + 2,9 % l'année précédente) alors que les prix n'ont augmenté que de 1,4 %.

Les coefficients budgétaires

En 2002, la part du budget des ménages allouée aux transports est légèrement inférieure à ce qu'elle était en 2001 (15,2 % en 2002, après 15,5 % en 2001) ; elle baisse très légèrement depuis 1990. A elle seule, la voiture particulière (achats des véhicules et dépenses d'utilisation) représente 12,8 % des dépenses des ménages au titre de la fonction transport.

TABLEAU I 3.5

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

	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Achats de véhicules	5,1%	4,3%	3,6%	3,9%	4,2%	4,0%	4,3%	4,1%
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3%	8,6%	8,7%	8,6%	8,7%	9,1%	8,9%	8,7%
Pièces détachées	2,3%	2,5%	2,6%	2,6%	2,5%	2,5%	2,6%	2,6%
Carburants, lubrifiants	3,4%	3,4%	3,5%	3,3%	3,4%	3,7%	3,5%	3,3%
Entretien, réparations	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Autres services	0,7%	0,8%	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%	0,8%	0,9%
Services de transports	2,2%	2,1%	2,2%	2,2%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%
Transports par rail	3,7%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Transports par route	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
Transports par air	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%
Transports par mer, voies d'eau	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autres transports	0,7%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Transports urbains de voyageurs	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
Ensemble	15,6%	15,1%	14,5%	14,8%	15,2%	15,5%	15,5%	15,2%

Note : les coefficients budgétaires sont rapportés aux dépenses réelles de consommation et non pas à la demande effective.

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, certaines des 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 texte précédent 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.

L'ACTIVITE TOURISTIQUE EN 2002

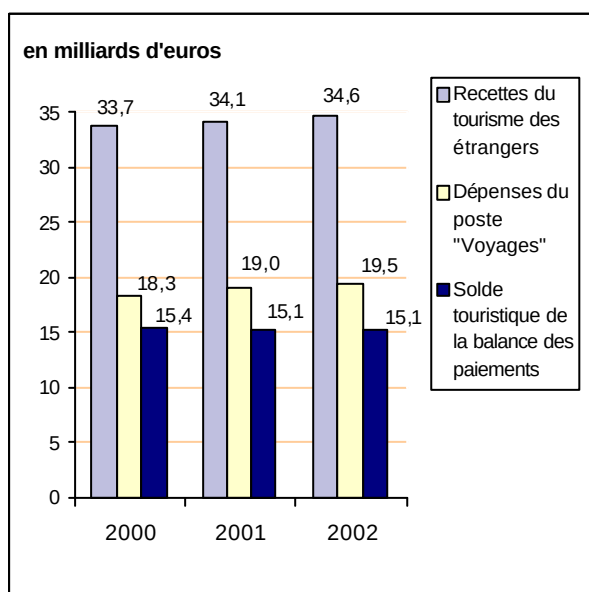
L'activité touristique est particulièrement sensible aux contextes économique et politique, tant sur le plan national qu'international. En 2001, le tourisme français avait été confronté à la fois au ralentissement économique mondial et à la montée d'un climat d'insécurité, consécutif aux attentats du 11 septembre. En 2002, même si sa situation est moins critique que celle de l'année précédente, le tourisme a eu de nouveau à subir les conséquences d'un environnement économique et géopolitique peu favorable. Dans ce contexte, la France a pourtant continué de dégager un solde touristique de la balance des paiements, largement excédentaire (+ 15,1 milliards d'euros). Ce solde, identique à celui de l'année précédente, masque cependant une augmentation de l'activité touristique : le nombre d'étrangers venant visiter l'hexagone a augmenté, d'une part, et le nombre de séjours effectués par les touristes français à l'étranger a progressé, d'autre part. Ainsi les recettes liées au tourisme étranger se sont-elles accrues de 1,4 % par rapport à 2001, tandis que les dépenses des touristes français à l'étranger ont augmenté de 2,6 %. En effet, malgré une croissance économique faible (+ 1,2 % de croissance moyenne annuelle), la consommation des ménages français est restée dynamique, ce qui a permis au tourisme français d'être relativement dynamique à l'étranger.

La France, en 2002, a donc continué à attirer les visiteurs étrangers. Ainsi, même si le record de 2000 n'a pas été atteint, environ 160 millions de visiteurs étrangers sont venus en France en 2002, soit une augmentation de + 2,4 % par rapport à l'année précédente et une contraction de 2,6 % par rapport à 2000.

Le nombre de touristes originaires de l'Europe a augmenté. Cette hausse a été particulièrement marquée pour les pays du sud de l'Europe : l'Italie (+ 11,6 %), l'Espagne (+ 3,8 %), les Pays-Bas (+ 7,3 %), le Portugal et la Grèce. En revanche, le recul du nombre de touristes en provenance des autres continents s'est poursuivi de façon marquée. Alors que les événements du 11 septembre ont continué de susciter des inquiétudes en matière de sécurité, 2002 a de nouveau été le théâtre d'attentats (à Djerba, à Bali, au Kenya), dans un climat d'incertitudes quant à l'issue du conflit irakien. La crainte d'éventuelles répercussions, en lien avec les tensions géopolitiques, a en effet conduit à un report des voyages, en particulier des voyages de très longues distance. En outre, la remontée du taux de change de l'euro face aux principales devises, depuis février 2002, a également, dans une moindre mesure, joué dans ce sens. Ainsi, le recul du nombre de touristes américains a été fort (- 15,3 %). Malgré une amélioration de la situation économique du Japon, la baisse de la clientèle japonaise s'est poursuivie en France.

GRAPHIQUE I 3.5

Balance des paiements et tourisme



Source : Banque de France

Le tourisme des Français s'est très majoritairement orienté sur le territoire français. En effet, leurs déplacements à l'étranger n'ont constitué qu'une fraction limitée de l'ensemble de leurs déplacements : un peu plus de 10% en séjours et 15 % en nuitées en 2002. La progression du tourisme des Français a été légèrement plus rapide en 2002 qu'en 2001 : motifs personnels et professionnels confondus, le nombre total de voyages s'est accru de 4,3 %, le kilométrage parcouru de 1,6 % et le nombre des nuitées de 3,3 %.

En 2002, les déplacements personnels représentaient 94,9 % de l'ensemble des voyages effectués par les Français et 93,9 % du kilométrage. La croissance du nombre de voyages à plus de cent kilomètres (dits voyages de longue distance) a été de 4,3 % par rapport à 2001, tandis que le kilométrage parcouru au cours de ces voyages n'a progressé que de 1,9 %. Ce relatif dynamisme est majoritairement imputable aux comportements de quelques catégories ciblées de la population : les jeunes, entre 15 et 24 ans, les seniors de plus de 65 ans, les personnes sans charge de famille, les

TABLEAU I 3.6

Evolution modale du nombre de voyages à longue distance et des kilomètres parcourus par les Français, tous motifs confondus

	Evolution du nombre de voyages selon le mode de transport principal		Evolution du nombre de kms parcourus, selon le mode de transport principal	
	entre 2000 et 2001	entre 2001 et 2002	entre 2000 et 2001	entre 2001 et 2002
Ensemble	0,9%	4,3%	-2,3%	1,6%
dont - voiture	1,5%	6,5%	2,4%	7,0%
- train	6,7%	-0,2%	6,5%	0,6%
- avion	-8,0%	-4,2%	-8,1%	-4,6%

Source : SES, enquête SDT
Infos Rapides, n° 186, mai 2003

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.

cadres et professions libérales, catégories moins contraintes en termes de moyens et/ou de disponibilités.

L'écart de variation, entre le nombre de voyages de longue distance et la distance parcourue, se retrouve également pour les voyages à motif professionnel (+ 5,0 % pour le nombre de voyages, - 2,0 % pour le kilométrage). Il traduit la diminution du kilométrage moyen par voyage intervenue par rapport à 2001 : les Français se sont déplacés plus fréquemment, pour les voyages comportant au moins une nuitée hors du domicile, mais, en moyenne, moins loin de leur domicile. Ce phénomène est lié à un changement de structure entre la voiture (en hausse de + 6,5 % pour le nombre de voyages et de + 7,0 % pour le kilométrage) et l'avion (en baisse pour la deuxième année consécutive).

Le moindre recours à l'avion se retrouve aussi bien pour des voyages à but professionnel que personnel, mais le recul est plus manifeste pour les premiers

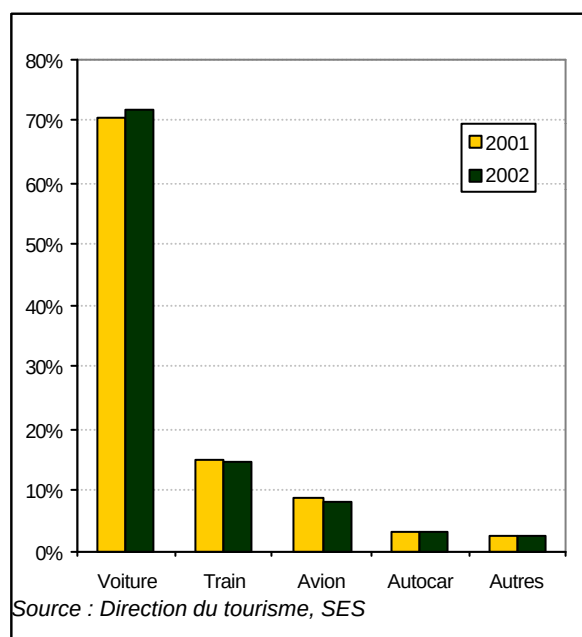
(- 20,1 % pour le nombre de voyages professionnels, contre - 1,0 % pour ceux à motifs personnels, et respectivement - 13,5 % et - 3,5 % pour le kilométrage). Le recul de l'avion s'explique, surtout sur le premier semestre, par les événements du 11 septembre 2001, qui, bien que leurs effets se soient estompés, ont encore joué en défaveur de ce mode de transport.

L'activité intérieure du secteur aérien, déjà en difficulté depuis 2001, a eu du mal à faire face à la concurrence du TGV, et notamment du TGV Méditerranée mis en place en juin 2001. Le ralentissement économique a notamment conduit certaines entreprises à privilégier le TGV, afin de réduire leurs frais des voyages professionnels.

Toutefois, dans l'ensemble, les voyages par train ont stagné en 2002 (- 0,2 % en nombre de voyages, + 0,6 % pour le kilométrage) car, à l'exception du TGV, la voiture a été privilégiée au détriment du TER ou des trains Corail, pour les voyages comportant au moins une nuitée hors du domicile. En 2002, la voiture s'est confirmée comme le mode alternatif à tous les autres modes de transport et ce, quel que soit le motif de voyages et quelle que soit la destination, dans le cas où la distance d'avec le domicile n'excède pas 1500 kilomètres. L'avion est, en effet, incontournable pour certaines destinations et pour les très longues distances.

GRAPHIQUE I 3.6

Répartition modale des voyages*, tous motifs confondus en 2001 et 2002



*voyages à longue distance

II . 1 - LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

Les transports intérieurs de marchandises et de voyageurs (marchands et non marchands) ont connu en 2002 des évolutions globalement très modérées (+ 0,8 %). Cette atonie des transports est liée au ralentissement de l'activité économique, pour la troisième année consécutive.

Dans le transport de marchandises, les évolutions sont moins contrastées selon les modes qu'en 2001 : tassement du transport routier, stabilisation du transport ferroviaire, mais très net redressement du transport fluvial.

Le transport intérieur de voyageurs est essentiellement effectué en voitures particulières. Après une année 2001 exceptionnelle, l'année 2002 se solde par une croissance plus faible que la moyenne des dix dernières années (près de 2 %). Le transport ferroviaire a connu un léger redressement mais les transports par TGV, toujours dynamiques (+ 6,6 %), augmentent toutefois à un rythme un peu moins soutenu qu'au cours des dix années précédentes .

Pour les transports aériens, l'année 2002 se solde par un rétablissement du nombre de passagers transportés (+0,5 %), après une année 2001 difficile, mais la fréquentation des vols intérieurs est toujours en baisse (- 2,9 %). Cette année continue à être marquée par les événements du 11 septembre 2001, et l'ouverture du TGV Méditerranée pour les vols intérieurs .

EVOLUTION GLOBALE

En 2002, les transports de voyageurs et les transports de marchandises n'ont que très peu progressé (+ 0,8 %), dans un contexte de poursuite du ralentissement de l'activité économique.

On avait déjà observé un repli de la croissance du transport de marchandises au cours des deux années précédentes (+ 0,3 % en 2001, après + 3,0 % en 2000 et + 4,2 % en 1999). En 2002, il augmente à peine, comme en 2001 (à + 0,8 %), alors que le taux de croissance du PIB s'amenuise encore (+ 1,2 %). Les importations et les exportations se sont encore contractées, ce qui pèse fortement sur le transport international de marchandises.

TABEAU II 1.1

Évolution globale des transports intérieurs

	2001 %	2002 %
Voyageurs (voyageurs- kilomètres)	3,2	0,8
Marchandises (tonnes kilomètres)	0,3	0,8
PIB *	2,1	1,2
Importations *	1,4	0,7
Consommation des ménages *	2,7	1,4
Exportations *	1,8	1,2
IPI **	0,5	-1,4

(*) au prix de 1995.

(**) Indice de la production industrielle

(hors énergie et industries agro-alimentaires).

Note : voir tableaux II 1.3 et II 1.7 pour le champ retenu pour les transports de marchandises et de voyageurs

Le transport de voyageurs, moins lié au niveau de l'activité économique qu'au revenu des ménages, est à son tour touché par le ralentissement. La consommation des ménages n'a augmenté que de 1,4 %, en 2002, après 2,7 % en 2001. Par ailleurs, le transport de voyageurs est largement dominé par l'usage de la voiture particulière, et la question du prix relatif de l'usage de la voiture particulière joue également. Le prix des carburants, en forte baisse

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.

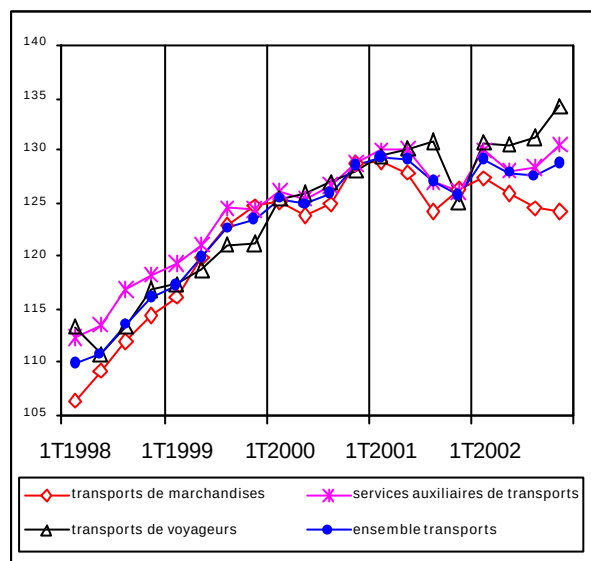
Le **transit** est constitué de la partie effectuée en France des transports dont l'origine et la destination sont situées à l'étranger.

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

GRAPHIQUE II 1.1

L'indice de production de services de transport (IPST) et ses principales composantes

base 100 = moyenne 1995



source : DAEI/SES

en 2001, avait été particulièrement favorable à la circulation en voiture particulière cette année là; en 2002, ce type de déplacements se stabilise (+ 0,8 %, après une hausse exceptionnelle de près de 4 % en 2001).

TABLEAU II 1.2

Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises nationaux et internationaux

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002
	%	%	%	%	%	%	niveau
Ensemble	3,8	2,6	4,2	3,0	0,3	0,8	354,9
<i>national</i>	2,0	2,4	4,7	2,7	1,3	0,8	239,9
<i>international hors tr.</i>	6,6	5,7	3,2	3,1	-4,0	-0,8	66,0
<i>transit</i>	8,9	-0,9	2,8	4,1	2,2	3,3	49,0
dont :							
Fer	8,9	0,1	-1,0	6,2	-9,0	-0,7	50,0
<i>national</i>	6,0	-1,3	0,1	5,5	-8,7	0,3	25,2
<i>international hors tr.</i>	8,8	6,6	-1,4	9,8	-8,1	-0,1	17,0
<i>transit</i>	17,7	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	-4,3	7,9
Route	3,1	3,5	5,6	2,4	2,7	1,3	277,2
<i>national</i>	1,6	3,5	5,9	2,5	3,5	1,0	190,1
<i>international hors tr.</i>	6,3	5,2	5,2	0,0	-2,6	-0,9	46,0
pav. Français	4,5	3,6	5,4	-9,0	-3,8	-8,7	18,1
pav. Étranger	8,0	6,6	5,0	8,3	-1,7	5,0	27,8
<i>transit</i>	6,5	1,0	4,6	4,8	5,8	4,9	41,1
pav. Français	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,5
pav. Étranger	6,7	2,0	4,4	6,0	6,0	5,0	40,6

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- On a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC sont, dans leur intégralité, des transports nationaux.

- Pour les transports internationaux (entrées, sorties et transit), seule est prise en compte la partie de ces transports réalisée sur le territoire national.

En terme d'activité marchande, l'indice de production de services de transport (IPST) met cependant en évidence des évolutions plus contrastées, avec une contraction des transports de marchandises, une augmentation des transports de voyageurs, et une évolution des services auxiliaires très légèrement supérieure à celle de la branche dans son ensemble (graphique I 1.1)

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 2002 comme en 2001 (+ 0,8 % en 2002, + 0,3 % en 2001). Les évolutions sont cependant moins contrastées selon les modes qu'au cours de l'année précédente : tassement du transport routier, moindre baisse du transport ferroviaire, et très net redressement du transport fluvial. En effet, en 2002, le transport routier a augmenté de 1,3 % (contre + 2,7 %

TABLEAU II 1.3

Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises par mode et pavillon

(en milliards de tonnes-kilomètres)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002
	%	%	%	%	%	%	niveau
Tr.ferroviaire	8,9	0,1	-1,0	6,2	-9,0	-0,7	50,0
<i>dont transit</i>	17,7	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	-4,3	7,9
Transport routier	3,1	3,5	5,6	2,4	2,7	1,3	277,2
- pavillon français	1,9	3,4	5,9	1,0	2,7	0,1	208,7
<i>c.d'autrui (PTAC>3,5t)</i>	4,0	7,2	7,7	2,7	2,0	-1,3	155,6
<i>c. propre (PTAC>3,5t)</i>	-5,3	-9,8	-0,7	-6,6	6,1	5,0	32,5
<i>national (PTAC<=3,5t)</i>	2,4	3,0	2,8	1,7	3,7	3,3	20,1
<i>transit</i>	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,5
- pavillon étranger	7,2	3,8	4,6	7,0	2,7	5,0	68,5
<i>transit</i>	6,7	2,0	4,4	6,0	6,0	5,0	40,6
<i>autres</i>	8,0	6,6	5,0	8,3	-1,7	5,0	27,8
Navig. intérieure	-1,1	9,2	10,0	6,3	-7,5	3,3	6,9
Oléoducs	0,9	-2,3	-1,4	1,7	-2,3	-2,1	20,7
Ens. modes terrestres	3,8	2,6	4,2	3,0	0,3	0,8	354,9

Sources : SNCF, VNF, DIREM, 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.

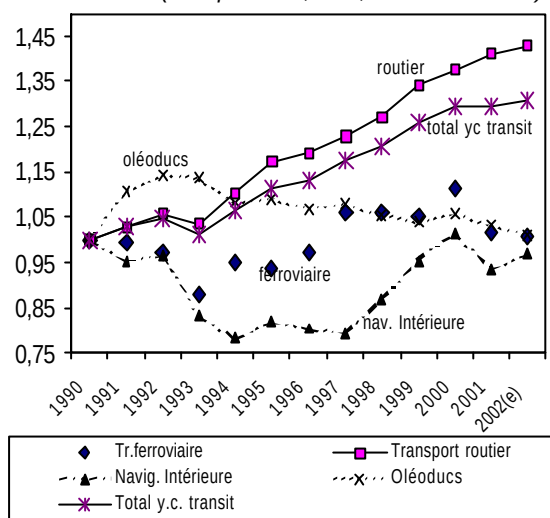
- Le cabotage national réalisé par l'armement français est estimé par la DTML à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres pour 1997. Ce chiffre n'a pas pu être actualisé

- Le chiffre 2002 pavillon étranger est provisoire.

Graphique II 1.2

Évolution des transports intérieurs de marchandises

(transport total, t-km, indice 100=1990)



en 2001), le transport ferroviaire s'est stabilisé à - 0,7 % (contre - 9 %), et la navigation intérieure est en progression de 3,3 % (contre - 7,5 %).

Il résulte de ces évolutions que la part modale du fer est stabilisée à 13,8 % en 2002 (cf. tableau II 1.7 en annexe), et à 17,8 % si l'on ne tient pas compte des transports par véhicules légers ou par oléoducs.

Tous modes et tous pavillons confondus, l'année 2002 serait marquée par un léger ralentissement du transport national, contrebalancé par une moindre dégradation du transport international hors transit qu'en 2001.

Stabilisation du transport routier

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport routier sous pavillon français est stable en 2002 (+ 0,1 %), alors qu'il a progressé en moyenne de 2,5 % au cours des dix dernières années.

La partie internationale des transports sous pavillon français baisse pour la troisième année consécutive (- 9 %, comme en 2000), si bien qu'elle ne représente plus qu'environ 9 % du transport intérieur sous pavillon français (niveau proche de celui de 1992). Mais la baisse sur le long terme du transport international sous pavillon français est en partie 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 (suivi de la marchandise) se décompose maintenant en un transport national, sous pavillon français, suivi d'une autre opération de transport dans le pays partenaire (suivi des véhicules).

Alors que, de façon traditionnelle, les transports pour

compte d'autrui croissaient plus vite que les transports pour compte propre, traduisant en cela un recentrage de chaque entreprise sur son cœur de métier, l'inversion de phénomène amorcée en 2001 s'est poursuivie et accentuée en 2002 : le « compte propre » progresse de 5,0 %, alors que le « compte d'autrui » recule de 1,3 %. La part du compte propre dans le transport routier intérieur sous pavillon français passe ainsi de 16,3 % en 2001 à 17,3 % en 2002. 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 croissait régulièrement, sauf en 1993 : ainsi, la croissance du compte propre des années 2001 et 2002 mérite qu'on s'y arrête.

Elle s'explique en partie par des évolutions conjoncturelles très variables suivant les produits. Le transport pour compte propre se concentre traditionnellement sur deux familles de produits : les produits agricoles et les matériaux de construction, qui en représentent environ 70 %. Or, si le transport routier des matériaux de construction a fortement progressé en 2001, il marque cependant le pas en 2002 (- 2 %). On enregistre pourtant une substitution entre compte d'autrui et compte propre pour le transport de ces matériaux : environ 40 % de la baisse du compte d'autrui (- 5 %) est compensée par une augmentation du compte propre (+ 5 %). D'autres produits comme le verre, les machines ou les produits pétroliers connaissent également des évolutions opposées : négatives pour le compte d'autrui, positives pour le compte propre. En fait, une substitution semble s'opérer pour presque tous les produits en 2002, à l'exception notable des produits chimiques et des denrées alimentaires.

En ce qui concerne le transport de produits manufacturés, qui représente la part la plus importante du transport pour compte d'autrui (35 % des tonnes-kilomètres), il augmente en 2002 simultanément dans le compte d'autrui et le compte propre. L'augmentation est cependant là aussi plus rapide dans le compte propre.

Ces différences d'évolution sont sans doute à rapprocher, comme en 2001, 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 un peu plus du quart du total des transports routiers sur le territoire français ; ils auraient augmenté d'environ 5 % en 2002 (estimation provisoire), contre 2,7 % en 2001 (ce qui ferait un rythme proche de l'augmentation annuelle moyenne de ces dix der-

nières années). L'acheminement des importations et exportations sous pavillon français baissant encore plus en 2002 qu'en 2001 (- 8,7%, contre -3,8 %), il y aurait probablement poursuite de la perte de compétitivité du pavillon français.

Le fret ferroviaire se stabilise également

Après le fort recul de l'année 2001 (- 9 %), le fret ferroviaire s'est stabilisé en 2002 (- 0,7 %), mais à un niveau à peine supérieur à celui de 1990. Cette évolution résulte d'une baisse du transport international à l'export et du transit (respectivement, - 5 % et - 4 %), compensée par une augmentation à l'import (+ 6 %), alors que le transport national reste stable, malgré une année de référence 2001 marquée par des grèves en mars-avril (dont on a estimé l'impact de l'ordre de quatre points). Sur les dix dernières années, le transport ferroviaire national est finalement en léger recul (- 0,8 % par an en moyenne).

Les évolutions sont néanmoins contrastées selon les groupes de produits. La baisse du transport des produits agro-alimentaires (- 9,7 %) ou manufacturés (- 1,8 %) est compensée par une augmentation sensible du transport de produits sidérurgiques et de matériaux de construction (insuffisante cependant pour compenser la baisse enregistrée l'année précédente sur ces produits). Seul, le transport ferroviaire de matériels de transport est dynamique deux ans de suite (+3,3% en 2002, et + 3,9 % en 2001). Sur les dix dernières années, le fer transporte ainsi davantage de produits manufacturés, matériels de transport ou produits sidérurgiques, et moins de produits agro-alimentaires.

De 1985 à 1997, les taux de croissance du transport « combiné » sont toujours supérieurs aux taux

TABLEAU II 1.4

Évolution des transports ferroviaires de marchandises selon les produits (en %)

	2000	2001	2002
	%	%	%
Ensemble, dont:	6,3	-9,0	-0,7
Produits agro-alimentaires	9,6	-8,9	-9,7
Sidérurgie	12,6	-12,3	6,8
Matériaux de construction	0,2	-11,2	4,1
Produits manufacturés	6,3	-8,1	-1,8

Source : SNCF

de croissance du transport « conventionnel » (avec, sur certaines années, en particulier de 1992 à 1995, des écarts entre les croissances très importants). Si bien que, sur longue période de dix sept ans, le transport combiné a presque doublé (indice base 100 en 1985, indice 184,5 en 2002), alors que le transport conventionnel a baissé de plus 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). Pourtant, depuis 1998, on observe un mouvement inverse. En 2002, l'écart d'évolution n'est cependant pas significatif (une légère baisse pour les deux types de transport, inférieure à 1%),

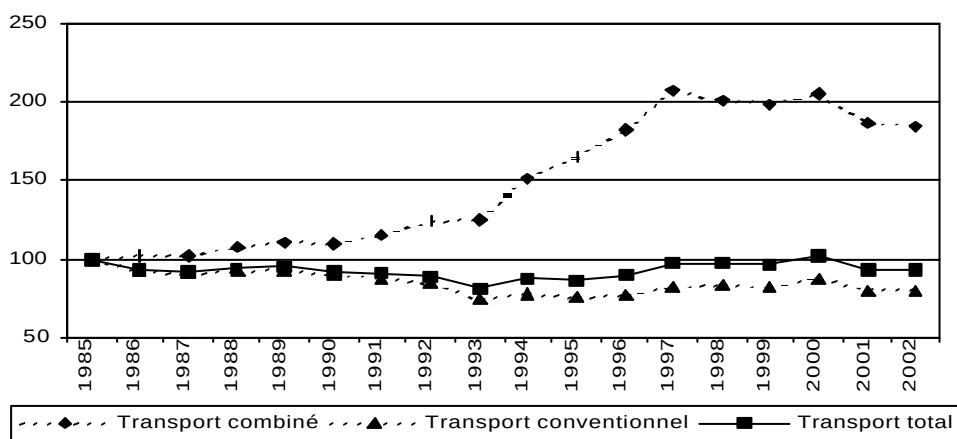
Embellie dans le transport fluvial

Le transport fluvial progresse en 2002 (+ 3,3%), après il est vrai un repli important l'année précédente (- 7,5 %). C'est essentiellement le transport national qui est concerné par ce rattrapage, alors que le transport international est stable (légère baisse des exportations). Mais la part relative du transport national baisse sur longue période : ce dernier représente 56 % du total du transport fluvial de marchandises en 2002.

GRAPHIQUE II 1.3

Évolution des différents transports ferroviaires de marchandises

(base 100 en 1985)



Source : SNCF

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 progresse légèrement plus que l'ensemble des produits en 2002, mais la part qu'il occupent dans l'ensemble du transport fluvial sur dix ans décroît (de 40% en 1992 à 35% en 2002). Pour le transport de produits agricoles, c'est l'inverse : progression de leur part sur dix ans (de 21 % à 27 %), mais recul sur 2002.
- après la baisse des approvisionnements en combustibles des centrales thermiques (charbon et pétrole) en 2001, l'année 2002 se solde par une augmentation, avec 43 % de croissance sur les combustibles minéraux solides, retrouvant un niveau peu inférieur à celui de l'année 2000, alors que le transport de produits pétroliers baisse encore légèrement. Le transport de ces produits est directement lié au problème de fonctionnement des centrales nucléaires.

Si elle n'est pas aussi spectaculaire qu'en 2000 (+ 58,1%), la croissance du transport des produits manufacturés reste presque aussi forte qu'en 2001 (+25%, après plus de 26%), ce qui confirme la montée en puissance des transports par conteneur (la part de ces transport passe de 0,5 % en 1992 à 3,9 % en 2002).

TABLEAU II 1.5

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

	2001			2002			Variation 2002/2001 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes (6 ports)									
TOTAL	197,3	68,5	265,8	199,4	68,0	267,4	1,0%	-0,6%	0,6%
VRACS LIQUIDES	132,4	25,0	157,4	130,3	22,8	153,1	-1,6%	-8,8%	-2,8%
Pétrole brut	97,9	0,7	98,6	92,5	0,6	93,1	-5,5%	-14,6%	-5,6%
Produits raffinés	19,0	19,1	38,1	20,3	17,2	37,5	6,7%	-9,8%	-1,6%
Autres	15,5	5,3	20,8	17,4	5,1	22,5	12,8%	-4,4%	8,4%
VRACS SOLIDES	45,7	15,6	61,3	48,5	15,3	63,9	6,1%	-1,6%	4,1%
Céréales	0,1	10,3	10,4	0,1	9,6	9,7	ns	-6,0%	-6,1%
Charbon	14,3	1,2	15,6	15,5	1,4	16,8	7,8%	8,9%	7,9%
Minerais	19,8	0,2	19,9	20,8	0,1	20,8	5,1%	ns	4,6%
Autres	11,5	3,9	15,4	12,2	4,3	16,5	5,8%	9,1%	6,7%
MARCH. DIVERSES	19,2	27,9	47,1	20,6	29,9	50,4	7,1%	7,2%	7,2%
Conteneurs	10,9	15,1	26,0	12,3	16,7	29,0	13,0%	10,4%	11,5%
"Roll-on/Roll-off"	5,2	7,4	12,6	5,7	8,2	13,9	10,4%	10,6%	10,5%
(véhicules embarqués)									
Autres	3,1	5,3	8,4	2,5	5,0	7,5	-19,1%	-6,3%	-11,0%
Calais*	14,3	18,5	32,7	14,8	19,5	34,4	4,0%	5,8%	5,0%
Autres P.I.N. (12 ports)	23,9	11,8	35,7	23,8	12,7	36,5	-0,6%	8,2%	2,3%
Métropole (19 ports)	235,6	98,7	334,3	238,0	100,3	338,3	1,0%	1,6%	1,2%
Vracs liquides	141,6	26,3	167,8	139,2	24,0	163,2	-1,7%	-8,4%	-2,8%
Vracs solides	54,4	21,8	76,2	57,3	22,1	79,4	5,3%	1,6%	4,2%
Marchandises diverses	39,6	50,6	90,2	41,5	54,1	95,6	4,7%	6,8%	5,9%
Outre-mer (3 ports)	7,4	1,7	9,1	7,2	1,7	8,9	-2,9%	-2,3%	-2,8%
Total (21 ports)	242,9	100,4	343,4	245,2	102,0	347,2	0,9%	1,5%	1,1%

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

Source : DT MPL

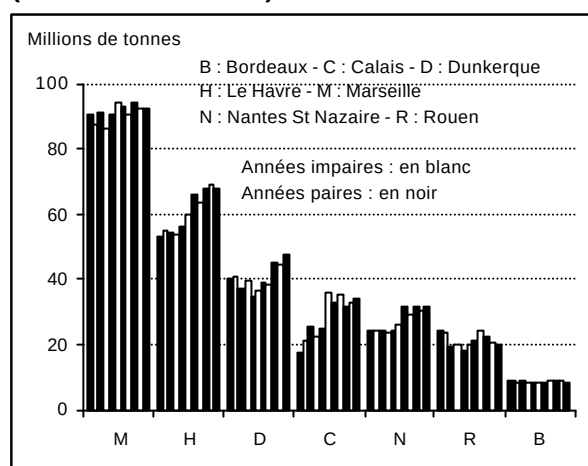
LES PORTS ET LE TRANSPORT MARITIME

Reprise de la hausse du tonnage global traité par les ports

Les tonnages traités par les dix-neuf principaux ports métropolitains (98 % du tonnage total traité par les ports français et presque 100 % des vracs liquides) ont augmenté de 4 millions de tonnes en 2002, soit 1,2 % après un repli de - 1,5 % en 2001. Ils se rapprochent ainsi du haut niveau d'activité de 2000.

GRAPHIQUE II 1.4

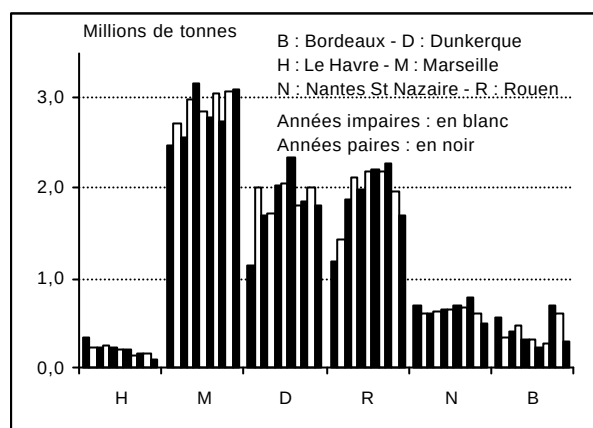
Évolution de l'activité des ports de 1992 à 2002 (total marchandises).



Source : DT MPL

GRAPHIQUE II 1.5

Évolution de l'activité des ports de 1992 à 2002 (marchandises diverses conventionnelles).



Source : DT MPL

Les tonnages débarqués, 238 millions de tonnes sur l'année, ont progressé de 1,0 %, tandis que les tonnages embarqués, 100 millions de tonnes, sont en hausse de 1,6 %.

Toutefois les vrac liquides, qui représentent près de la moitié des marchandises traitées par les ports métropolitains (58 % des entrées, 24 % des sorties), et dont les tonnages avaient déjà baissé de 1 % en 2001, diminuent encore de 2,8 % en 2002. Le recul, de 1,7 % pour les entrées, est plus accentué pour les sorties : - 8,4 %. La baisse touche les tonnages de produits pétroliers, qui représentent 93 % des vrac liquides (96 % des entrées, 78 % des sorties), comme les vrac liquides non pétroliers (- 2,7 %).

Au contraire, les vrac solides (79,4 millions de tonnes), dont les tonnages traités étaient en retrait de 9,2 % en 2001, progressent en 2002 en entrées (+ 5,3 %) comme en sorties (+ 1,6 %), grâce à la reprise des entrées de charbon alimentant les centrales thermiques et au redressement en fin d'année des exportations de céréales.

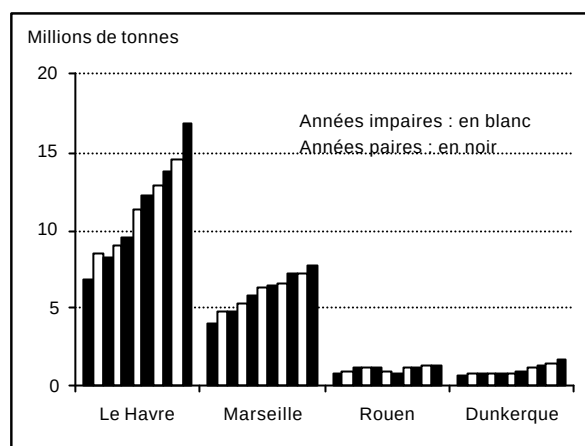
Parallèlement, la hausse des tonnages de marchandises diverses se poursuit, avec une progression de 5,9 % en 2002, (après + 5,1 % en 2001), grâce au dynamisme du roulier et à la forte croissance des transports conteneurisés (+ 10,9 %).

Le tonnage traité par les ports autonomes, qui avait diminué de 1,8 % en 2001, ne progresse que très légèrement (+ 0,6 %), avec des évolutions comprises entre - 5,5 % pour Rouen et + 6,9 % pour Dunkerque.

A Marseille, les tonnages traités sont stables, le dynamisme des marchandises diverses (+ 7,1 %

GRAPHIQUE II 1.6

Évolution de l'activité des ports de 1992 à 2002 (marchandises conteneurisées).



Source : DT MPL

pour les marchandises conteneurisées) et la bonne tenue des vrac liquides ayant permis de compenser le recul des vrac solides.

Les tonnages traités par Le Havre se replient de 1,8 %, mais ce port était le seul à avoir connu une croissance en 2001 (+ 2,2 %) et, surtout, la baisse globale masque une forte croissance, de 15,5 %, des marchandises conteneurisées.

La forte progression de Dunkerque - qui établit un niveau record d'activité à 47,6 millions de tonnes - est portée à la fois par la reprise des entrées de charbon et de minerais et par la forte progression des marchandises diverses, grâce au dynamisme du trafic roulier, qui a augmenté de près de 30 % en 2002.

A Nantes - Saint-Nazaire, après une année 2001 en repli, les tonnages globaux traités ont augmenté de 4,4 %, grâce en particulier au dynamisme des entrées de charbon et de gaz naturel.

A Rouen, les tonnages sont en baisse de 5,5 % sur l'année, après déjà - 9 % en 2001, toujours essentiellement à cause des fluctuations des exportations des céréales. Cependant après une mauvaise campagne céréalière 2001/2002, la nouvelle campagne 2002/2003 s'annonce plus favorable et les flux se sont redressés en fin d'année 2002.

Les tonnages traités sont également en baisse, de 3,9 %, à Bordeaux, touché par une grève d'un mois, dans le secteur du remorquage, en début d'année, et où les exportations exceptionnelles de bois liées à la tempête de 1999 se tarissent.

Pour les ports d'intérêt national, dont le tonnage avait été globalement stable en 2001, 2002 est en hausse sensible (+ 3,5 %). A Calais (34 millions de tonnes en 2002, près de la moitié du total des ports d'intérêt national), la progression est de 5 % par rapport à une année 2001 déjà favorable, grâce à la reprise du

TABLEAU II 1.6

Le fret trans-Manche passant par la France

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	02/01
Fret rail tunnel (en milliers de tonnes)*	-	-	-	187	1 350	2 361	2 923	3 133	2 865	2 947	2 447	1 456	-40,5%
"roll on roll off" ou "roro" (9 ports)	31 029	34 245	37 883	42 057	37 790	36 637	45 540	42 313	43 593	41 112	46 757	48 305	3,3%
- dont contenu des véhicules**	9 802	10 286	11 541	13 570	11 909	12 687	17 838	16 347	17 329	17 303	18 892	20 046	6,1%
Contenu des véhicules (navettes fret) **	-	-	-	573	3 513	5 067	2 585	6 520	8 171	11 047	11 681	12 002	2,8%
Total (en milliers de tonnes)	31 029	34 245	37 883	42 817	42 653	44 065	51 048	51 966	54 628	55 106	60 885	61 763	1,4%
Milliers de véhicules (ferries)	1 106	1 207	1 335	1 533	1 315	1 294	1 765	1 691	1 777	1 775	1 938	2 056	6,1%
dont part française (%)	32,4%	22,5%	21,8%	26,5%	29,0%	26,2%	34,3%	40,2%	36,5%	35,3%	33,4%	38,6%	5,3 pts
Milliers des véhicules (navettes fret)	-	-	-	65	388	517	256	674	838	1 133	1 198	1 231	2,8%
Total véhicules	1 106	1 207	1 335	1 598	1 704	1 811	2 021	2 366	2 615	2 908	3 136	3 287	4,8%

Source : DTMPL, Eurotunnel, SNCF

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

** Estimation DAEI/SES

trafic transmanche. La hausse est globalement plus modérée dans les autres ports d'intérêt national (+ 2,3 % au total, mais avec des évolutions contrastées selon les ports).

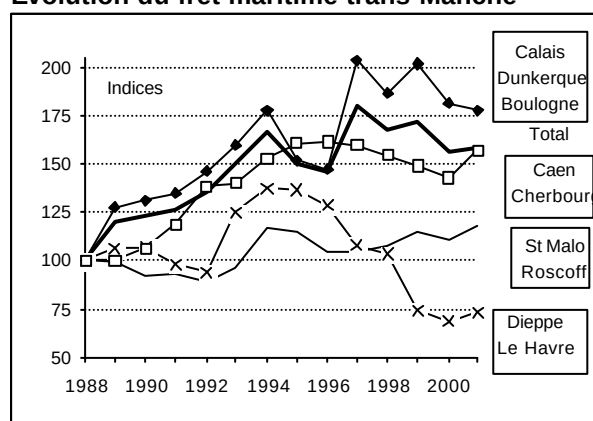
Le tonnage global traité dans les départements d'outre mer diminue de 2,8 % en 2002, après déjà - 0,9 % en 2001.

Le fret trans-Manche : effondrement du fret ferroviaire, hors navettes fret

Globalement, le tonnage de fret trans-Manche passant par la France (via le tunnel ou par les ferries) augmente de 1,4 % (après + 5,7 % en 2001), de façon toujours contrastée selon les modes.

Le trafic routier continue de progresser (+ 3,3 %, mais après + 13,7 % en 2001), le nombre de véhicules empruntant les ferries augmentant de 6,1 % (après + 9,2 % en 2001).

GRAPHIQUE II 1.7

Évolution du fret maritime trans-Manche

Source : DTMPL

De même, le nombre de véhicules empruntant les navettes fret a progressé de 2,8 % (après + 5,7 % en 2001).

Mais le fret ferroviaire hors navettes fret s'est effondré en 2002, avec une baisse de 40 %, après déjà - 17 % en 2001. Avec 1,5 million de tonnes, les tonnages sont redevenus à peine supérieurs à ce qu'ils étaient en 1995, première année de plein exercice après la mise en service du tunnel en 1994. Ce sont surtout les difficultés liées au contrôle des nombreux clandestins qui expliquent cette situation.

Transport maritime de marchandises : légère reprise de l'activité en 2002 et embellie sur les taux de fret en fin d'année.

Pour le transport maritime, au niveau mondial, 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 jusqu'à la fin 2000. En 2001, le ralentissement de l'activité mondiale avait conduit à un retournement complet de la situation et à un retour des taux de fret à des niveaux proches de 1998. L'année 2002 a connu une légère reprise de l'activité, et, en règle générale, un redressement des taux de fret, essentiellement au dernier trimestre. Ce redressement a touché la plupart des secteurs et des marchés de vrac liquides et solides. Il a également concerné les lignes régulières, en particulier sur les deux principaux axes mondiaux, de l'Asie vers l'Amérique du Nord, d'une part, et de l'Asie vers l'Europe, d'autre part. En matière de volume, le problème principal reste toutefois le déséquilibre entre les flux « entrée/sortie » sur les principaux axes d'échange Est - Ouest et Nord - Sud.

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

Après une année 2001 marquée par le retour à une croissance soutenue (près de 3%), le transport intérieur de voyageurs retrouve en 2002 un sentier de croissance plus modéré, proche de celui de l'année 2000 (soit 0,8%, exprimé en voyageurs-kilomètres).

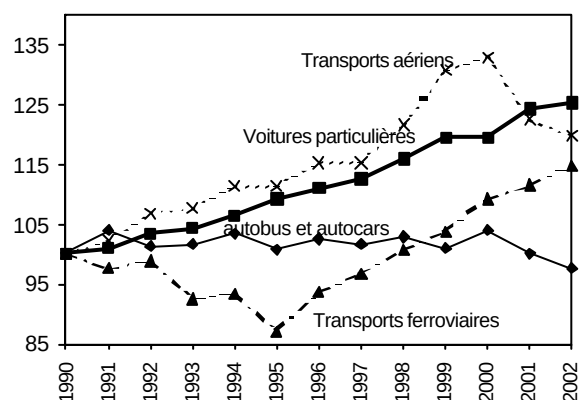
Sur les dix dernières années, l'augmentation atteint 19 %, soit un rythme annuel de 1,7 % en moyenne.

Les déplacements en voitures particulières contribuent en grande partie à cette croissance : ils représentent en effet 84 % de l'ensemble des transports de voyageurs en 2002. Après la forte augmentation de 2001 (+ 4 %), l'année 2002 marque un ralentissement prononcé, à 0,8%, soit moins de la moitié du taux annuel moyen enregistré au cours des dix dernières années (1,9 %).

C'est essentiellement la baisse du parcours moyen qui explique ce ralentissement, le parc de véhicules ayant continué à progresser en 2002 (de 1,9 %, voir le bilan de la circulation ci après). Ces déplacements sont en partie liés aux prix des carburants, dont la baisse (en moyenne sur l'année) est d'autant plus importante pour le consommateur qu'il achète de plus en plus d'automobiles Diesel. Ainsi, malgré la diminution des immatriculations de voitures neuves en 2002 (- 4,9 %, après un niveau 2001 exceptionnel), les immatriculations de voitures Diesel ont poursuivi leur ascension, atteignant une part record de 63,2% de l'ensemble.

GRAPHIQUE II 1.8

Évolution des transports intérieurs de voyageurs
(en voyageurs-kilomètres, indice 100=1990)



Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

Les autres modes de transport de voyageurs ont connu des évolutions contrastées, les transports collectifs routiers et le transport aérien étant toujours en retrait, alors que le transport ferroviaire poursuit sa croissance.

Alors que le transport intérieur aérien a poursuivi son recul en 2002 (- 2,9 % en nombre de passagers, après - 7,4 %, et - 2,1 % en nombre de passagers-km transportés), les transports en commun ferroviaires ont continué de progresser en 2002 (+ 2,6 %, après 2,2 % en 2001). Cette augmentation est en grande partie imputable à la SNCF (+2,8%), et tout particulièrement au trafic TGV : + 6,6 %, qui a bénéficié sur l'ensemble de l'année 2002 de la ligne Méditerranée ouverte en juin 2001. Avec cette ouverture, le TGV a continué à 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 fortement affectée depuis 2001.

TABLEAU II 1.7

Évolution des transports intérieurs de voyageurs

	(en milliards de voyageurs-kilomètres)					2002 niveau
	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %	2002 %	
Voit. particulières	2,9	3,1	0,0	4,0	0,8	733,5
Autobus, cars	1,1	-1,9	3,2	-3,8	-2,6	40,3
<i>Dont RATP</i>	2,8	3,0	5,3	1,0	2,0	2,7
Tr. ferrés	4,3	2,8	5,4	2,2	2,6	84,6
<i>Dont SNCF</i>	4,4	2,7	5,5	2,3	2,8	73,5
TGV	8,7	7,9	7,4	7,6	6,6	39,9
<i>Dont RATP</i>	3,8	3,5	4,9	1,1	1,3	10,4
Tr. aériens	5,4	7,4	1,7	-7,7	-2,1	13,7
Ensemble	3,0	2,9	0,7	3,2	0,8	872,0

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

Enfin, les transports par autocars et autobus sont en repli (- 2,6 %). Cette baisse concerne particulièrement les transports réguliers par autocars.

Le transport ferroviaire : succès continu du TGV

Les transports ferroviaires de voyageurs ont enregistré en 2002 une croissance proche de celle de l'année précédente (+ 2,8 %, contre + 2,4 %, hors RATP), soit un rythme inférieur à celui de l'année 2000, mais néanmoins supérieur à la croissance annuelle moyenne des dix dernières années (+ 1,6 %). L'activité ferroviaire de l'année 2001 avait pourtant été marquée par des mouvements sociaux en avril, mais la politique d'offre de la SNCF avait joué en sens inverse.

Pour les TGV, le rythme de progression était resté élevé (+ 7,6 % en 2001) : il en va de même en 2002, avec une augmentation du transport de + 6,6 %, grâce à l'exploitation sur l'ensemble de l'année de la LGV Méditerranée, mise en service en juin 2001. Ainsi, sur dix ans (de 1992 à 2002), le volume de transport de voyageurs par TGV a plus que doublé, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 7,7 %. Il s'est toutefois stabilisé en cours d'année. De plus, la baisse de fréquentation de l'Eurostar s'est encore amplifiée en 2002 (- 3,5 %), après une mauvaise année 2001.

Le trafic TER reste dynamique (4,0 %), bénéficiant de la décentralisation et des trajets complémentaires effectués par les voyageurs du TGV Méditerranée (régions PACA, Languedoc Roussillon et Rhône-Alpes principalement). En contrepartie, on enregistre, comme l'an passé, une baisse de près de 7 % dans la fréquentation des trains rapides nationaux (TRN)

TABLEAU II 1.8

Régularité de la circulation des trains de voyageurs

% des trains arrivés au terminus avec un retard de		1998	1999	2000	2001	2002
-Grandes Lignes	15mn et +	4,8	5,0	6,2	7,9	6,3
dont TGV, sur réseau :						
Atlantique	15mn et +	3,8	3,7	4,3	5,1	3,6
Sud-Est	15mn et +	6,4	7,0	7,1	9,7	7,7
Nord (yc Eurostar et Thalys)	15mn et +	2,4	2,4	4,1	8,3	4,8
-Services Régionaux d'Ile de France						
heure de pointe	+ de 5 mn	6,9	6,8	8,3	9,5	8,4
-Transport Express Régional	+ de 5 mn	7,0	7,2	8,4	9,8	8,8

Source : 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 amélioration en 2002, après la dégradation de 2001. Les proportions de trains arrivés avec retard au terminus sont proches de celles de l'an 2000, et parfois plus faibles (cas du TGV Atlantique).

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 7,9 % à 6,3 %. Tous les réseaux de transports de voyageurs voient leur situation s'améliorer ; les TGV du réseau Nord avaient souffert en 2001 des intempéries et des fontis : en 2002, la proportion de trains avec retard supérieur à 15 minutes s'établit à 4,8 % (8,3 % en 2001).

En Ile de France, le pourcentage de trains régionaux dont le retard est supérieur ou égal à 5 minutes aux heures de pointe a baissé de 1,1 point en

2002, à 8,4 %. En province, l'indicateur de régularité est légèrement supérieur sur les TER, soit 8,8 % (niveau encore légèrement supérieur à celui de l'année 2000).

Les transports collectifs urbains

Comme l'année précédente, la poursuite du ralentissement de la conjoncture économique générale a limité la croissance de la fréquentation des transports publics urbains. Cependant, avec la poursuite du développement de l'offre et la multiplication des déplacements liés aux loisirs, elle est globalement supérieure à celle de l'année précédente.

En Ile de France, l'amélioration de l'offre de transport, aussi bien en dessertes supplémentaires qu'en qualité du service, ont contribué à la vitalité des réseaux. Citons par exemple la réalisation de couloirs de bus supplémentaires à Paris et de nouvelles lignes de bus en grande couronne, l'augmentation de l'offre de bus et tramway en proche banlieue, l'augmentation de la fréquence des dessertes en début de soirée ou week end sur un grand nombre de lignes de bus ou métro parisiennes, ou la création ou le réaménagement de pôles d'échange à la gare du Nord et à La Défense.

Ainsi, sur le réseau ferré de la RATP (métro + RER), la croissance du nombre de voyageurs-kilomètres est légèrement supérieure à celle de l'année précédente : + 1,3 % en 2002 (+ 1,1 % en 2001) dont + 1,1 % pour le RER (+ 0,4 % en 2001) et + 1,4 % pour le métro (+ 1,5 % en 2001). Quant au réseau d'autobus, il connaît également une croissance plus importante qu'en 2001 : + 1,5 % (0,8 % en 2001) dont + 1,5 % pour les bus de banlieue (+ 2,0 % en 2001), et + 1,4 % pour les bus de Paris intra-muros (- 1,6 % en 2001). Sur les lignes de mode T (tramways et TVM), la progression est particulièrement sensible (+ 9,2 % en 2002, après 4,4 % en 2001), mais sans retrouver les rythmes très élevés de la période de montée en régime de T2 puis TVM, de 1997 à 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 (+ 2,5 % en 2002) supérieure à celle de 2001 (+ 1,8 %).

Globalement, l'activité des réseaux urbains de province est en nette progression par rapport à l'année précédente. Pour les 106 réseaux interrogés par l'Union des Transports Publics, qui représentent l'essentiel de l'activité du transport public de province, le nombre de kilomètres produits a augmenté de 2,8 % et le volume de transport, mesuré en nombre de voyages, de + 1,7 %. On estime à 1,6 %

la croissance du nombre de passagers-kilomètres réalisés dans le réseau des autobus, et à 2,0 % dans les transports en site propre. Mais ces augmentations sont relatives à des niveaux 2001 marqués par des grèves nationales ou locales, et les constats sont très hétérogènes selon les villes concernées. Certains réseaux comme celui de Rennes, avec l'ouverture du Val en mars dernier, ont connu de fortes évolutions ; d'autres, comme Bordeaux, ont connu une activité limitée par la présence de travaux.

LE TRANSPORT AÉRIEN

Après de fortes croissances pendant plusieurs années (+ 8,9 % en 1999 et + 7,7 % en 2000), le nombre de passagers du transport aérien avait baissé de 2,2 % en 2001. En 2002, après un début d'année difficile, on observe un rétablissement, à + 0,5 %. Comme en 2001, la fréquentation des vols intérieurs est en baisse (- 2,9 % entre aéroports de la Métropole comme pour les vols entre la Métropole et les départements d'Outre-mer) ; elle est toutefois moins prononcée qu'en 2001, où elle avait atteint - 7,4 %. Sur les vols internationaux, après un arrêt brutal de la croissance du transport aérien, on assiste à une reprise avec 2,2 % de passagers de plus qu'en 2001 (y compris vols entre les départements d'outre-mer et l'étranger). Les causes de cette situation sont les mêmes que l'année précédente : les suites des attentats du 11 septembre 2001 ainsi que le ralentissement général de l'économie et, en transport intérieur, l'ouverture du TGV Méditerranée.

Après une fin d'année 2001 où il a été extrêmement perturbé par les suites des attentats du 11 septembre, le transport aérien a retrouvé, au printemps de l'année 2002, des niveaux proches de ceux qu'il connaissait deux ans plus tôt. Mais, jusqu'à la fin de l'été, la demande de transport aérien est restée assez molle, en particulier en transport intérieur. Par

TABLEAU II 1.9

Evolution de la demande de transport aérien (niveaux en milliers)

	Passagers			Mouvements		
	2002	02/01	02/00	2002	02/01	02/00
Métropole - International	68 692,4	+2,3%	+2,6%	875,7	-2,9%	-3,3%
Paris - International	49 685,1	+2,6%	+1,8%	485,9	-0,9%	-1,2%
Province - International	19 007,3	+1,5%	+4,7%	389,8	-5,3%	-5,7%
Métropole - Métropole	24 250,8	-2,9%	-10,2%	413,7	-4,9%	-10,2%
Paris - Province	18 429,8	-3,9%	-12,9%	214,3	-7,5%	-12,9%
Province - Province	5 821,1	+0,3%	-0,1%	199,3	-2,0%	-7,0%
Total hors Outre-Mer	92 943,3	+0,9%	-1,1%	1 289,3	-3,6%	-5,6%
Métropole - Outre-Mer	3 363,6	-2,9%	-10,4%	9,2	-1,1%	-11,9%
Outre-Mer - Intérieur	1 908,1	-4,6%	-7,5%	82,9	-9,3%	-19,8%
Outre-Mer - International	1 744,4	-4,1%	-8,8%	57,0	+0,7%	-11,2%
Total Outre-Mer	7 016,2	-3,7%	-9,2%	149,1	-5,2%	-16,2%
TOTAL FRANCE	99 959,4	+0,5%	-1,7%	1 438,5	-3,7%	-6,8%

Source : DGAC

* Dans le calcul des flux, le trafic de l'aéroport franco-suisse Bâle-Mulhouse est considéré comme entièrement français

contre, en fin d'année, on constate un redressement, comme le montre le graphique ci-dessous (II 1.09).

Baisse de l'activité des compagnies françaises

Les compagnies françaises ont souffert de ce ralentissement de l'ensemble du transport aérien. Le nombre de passagers qu'elles ont transportés a diminué de 1 % mais le nombre de passagers-kilomètres réalisés augmente de 2,4 %. Cela tient, en partie, au contraste déjà évoqué entre l'évolution du transport intérieur et celle du transport international : la baisse de la demande a, en effet, été sensible dans le premier cas alors que, dans le second, on a assisté à une certaine reprise dès le deuxième trimestre.

Dans le transport international, il faut mentionner la place de plus en plus importante prise par les compagnies à bas coûts. Celles-ci, qui sont toutes des

GRAPHIQUE II 1.9

Indices de production de transport de voyageurs et fréquentation des principaux aéroports français

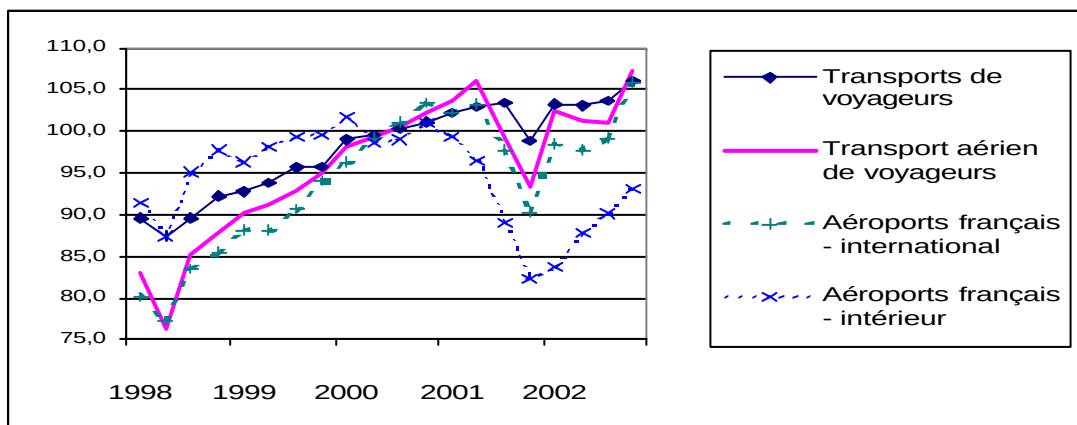


TABLEAU II 1.10

Évolution de l'activité des principales compagnies françaises

Compagnies	Passagers		PKT	
	2002	02/01	2002	02/01
	(milliers)	%	(millions)	%
Air France + Cies franchisées	44 466,3	-0,7%	101 912	+ 2,9%
dont Air France	39 072,1	-2,6%	98 717	+ 2,5%
Air Liberté + AOM + Air Lib	4 263,5	-3,6%	8 485	-16,8%
Regional +Flandre Air + Proteus	2 159,6	+ 20,3%	1 099	+ 24,3%
Corsair	2 073,0	-2,2%	11 273	+ 2,6%
Brit'Air	1 887,0	+ 4,6%	1 067	+ 5,9%
Air Littoral	1 293,8	+ 2,5%	709	+ 5,7%
CCM Airlines	893,7	+1,7%	339	+ 13,9%
Star Airlines	834,3	+ 12,5%	1 900	+ 16,1%
Air Tahiti	721,8	+ 0,4%	244	+ 2,5%
Euralair Horizons	710,7	-4,7%	1 582	-0,4%
Aéries	678,9	+ 63,6%	1 712	+ 183,1%
Air Caraïbes	483,9	-9,1%	110	-6,9%
Air Austral	398,4	-1,4%	294	2,0%
Air Calédonie	277,1	-4,1%	45	-3,8%
Air Tahiti Nui	221,6	+ 86,1%	1 854	+ 120,3%
Air Méditerranée	215,2	+ 43,1%	346	+ 74,4%
Air Moorea	209,1	-12,4%	4	-18,7%
TOTAL COMPAGNIES FRANÇAISES	57 264,0	-1,0%	131 377	+ 2,4%

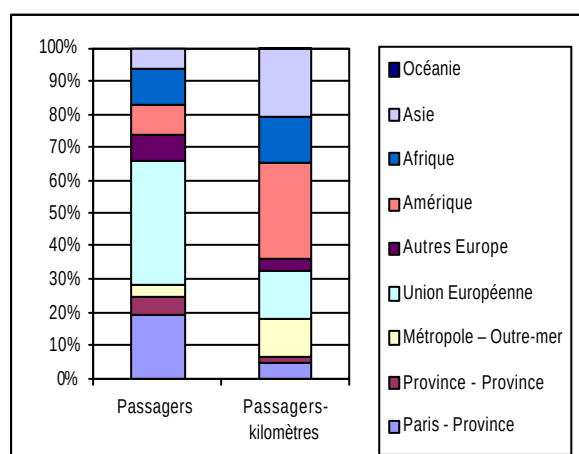
Source : DGAC

* Trafic calculé à partir des informations des formulaires de trafic et associé aux compagnies prises en charge par la navigation aérienne

compagnies étrangères de pays membres de l'Union européenne, disposent des mêmes droits d'accès que les compagnies françaises. Leur activité a presque doublé, passant de 2,8 millions de passagers en 2001 à 5,4 millions de passagers en 2002 tandis que l'activité internationale des autres compagnies baissait de 1,7 %.

De plus, toutes les compagnies n'ont pas été tou-

GRAPHIQUE II 1.10

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-dessus pour l'année 2002.

TABLEAU II 1.11

Évolution de l'activité internationale

	Passagers			Niveau 2002
	00/99	01/00	02/01	
Métropole - International	+10,9%	+0,3%	+2,3%	68 692,4
Paris - International	+10,2%	-0,8%	+2,6%	49 685,1
Paris CDG	+12,4%	+0,0%	+0,8%	43 075,9
Paris Orly	-3,0%	-6,9%	+16,5%	6 609,2
Province - International	+12,9%	+3,2%	+1,5%	19 007,3
dont Nice	+15,2%	+3,4%	+2,5%	4 774,5
dont Lyon	+14,4%	+3,1%	-4,3%	3 224,0
dont Marseille	+16,5%	-0,1%	-4,9%	1 910,7
dont Toulouse	+15,1%	+6,4%	+3,7%	1 592,3
Outre-Mer	+6,8%	-4,8%	-4,1%	1 744,4
Total	+10,8%	+0,1%	+2,1%	70 436,8

Source : DGAC

chées de la même façon, le groupe Air Liberté + AOM + Air Lib ayant été le plus touché en raison de ses difficultés financières (diminution de 3,6 % du nombre de passagers et de 16,8 % du nombre de passagers-kilomètres réalisés). Celles-ci ont, à leur tour, joué non pas tant sur le niveau de l'offre mais sur sa qualité, en particulier sur les liaisons avec l'outre-mer, ce qui a induit une baisse sensible de l'activité sur ce segment.

Recul de la fréquentation des aéroports français, en partie due au TGV sud-est

L'évolution de l'activité des aéroports français est légèrement négative en termes de nombre de passagers transportés (- 0,3 %) et en retrait plus sensi-

TABLEAU II 1.12

Résultats des aéroports en 2002

	Niveaux en milliers		Mouvements
	Passagers	02/01	
Paris	0,6%	71 402	-2,9%
dont international	2,6%	49 828	-0,9%
intérieur	-3,6%	21 573	-7,2%
Nice	2,3%	9 183	-8,8%
Lyon	-5,5%	5 725	-9,5%
Marseille	-8,2%	5 361	-6,7%
Toulouse	2,0%	5 289	-4,5%
Bâle-Mulhouse	-14,8%	2 985	-11,9%
Bordeaux	-4,4%	2 905	-4,9%
Strasbourg	-4,6%	1 994	-7,5%
Nantes	-6,0%	1 804	-8,4%
Montpellier	1,1%	1 560	-0,3%
Ajaccio	-3,3%	1 063	0,0%
Clermont-Ferrand	27,9%	1 061	27,5%
Sous-total (hors Paris)	-2,9%	38 928	-6,2%
Autres Province	6,9%	10 250	1,3%
Total Province	-1,0%	49 178	-4,4%
Total Métropole	-0,0%	120 579	-3,8%
Outre-mer	-3,9%	8 927	-5,9%
Total	-0,3%	129 506	-4,1%

Source : DGAC

ble quant au nombre de mouvements d'avions (- 4,1 %). La situation est assez contrastée selon que l'on s'intéresse au transport international ou au transport intérieur.

En transport international, on observe un retour à une croissance qui, bien que réduite par rapport aux années antérieures à 2001 (en particulier à l'année 2000) est significative : le nombre de passagers s'accroît de 2,1 % après l'interruption de croissance de 2001. Cela est dû en totalité à la très forte croissance de l'activité des compagnies à bas coûts, déjà mentionnée. Ce phénomène touche bon nombre d'aéroports mais se concentre sur quelques uns : Nice, avec 1,8 millions de passagers de ces compagnies, Paris-Charles de Gaulle (0,7 million de passagers) et Beauvais (0,6 million de passagers). Sur ce dernier aéroport, les compagnies à bas coûts représentent plus de 90 % des passagers, de même qu'à Carcassonne et à Tours ; dans six autres aéroports de province, ces compagnies représentent plus de la moitié des passagers.

En revanche, le nombre de passagers en transport intérieur a fortement diminué, pour la deuxième année consécutive. L'ouverture, en juin 2001, de la ligne ferroviaire sud-est à grande vitesse a eu, en effet, un impact très sensible sur la fréquentation des lignes aériennes situées en concurrence avec les dessertes bénéficiaires du nouveau service ferroviaire

à grande vitesse. La baisse totale de la fréquentation des lignes aériennes radiales est de près de 13 % en deux ans ; - 3,9 points sont dus à la seule baisse de la ligne Paris-Marseille (dont la fréquentation a baissé de 27,9 % en deux ans), - 1,6 point à Paris-Montpellier (dont la fréquentation a baissé de 24,1 %) et - 1,1 % à Paris-Nice. Ces trois baisses expliquent donc, à elles seules, près de la moitié de la réduction du nombre de passagers des vols intérieurs français et les dessertes d'Avignon, Nîmes et Perpignan et Toulon contribuent à elles quatre à hauteur de 1,2 point à cette baisse. La diminution de la fréquentation des lignes concurrencées par le TGV sud-est (supérieure à 18 % en deux ans) explique plus de la moitié de l'ensemble de la baisse du nombre de passagers des vols intérieurs français entre 2000 et 2002. La réduction de la fréquentation des dessertes non concurrencées par l'ouverture du TGV sud-est est plus modérée mais reste importante : - 7,5% sur les radiales et - 6,8 % pour les liaisons transversales. On peut ainsi chiffrer l'« effet TGV sud-est » à cinq ou six points sur les treize points de baisse du transport aérien intérieur français en deux ans.

L'activité de l'ensemble des aéroports s'en ressent fortement, seul l'aéroport de Clermont-Ferrand connaissant une progression sensible, qui tient en totalité au développement des vols en correspondance (« hubs »).

TABLEAU II 1.13

Les principales radiales métropolitaines
(milliers de passagers)

Paire de villes (2sens)	1999	2000	2001	2002	02/01
Paris Nice	3 256	3 396	3 002	3 165	5,4%
Paris Toulouse	2 955	2 977	2 857	2 947	3,2%
Paris Marseille	2 928	2 977	2 482	2 146	-13,5%
Paris Bordeaux	1 603	1 614	1 535	1 414	-7,9%
Paris Strasbourg	1 284	1 183	1 150	1 083	-5,8%
Paris Montpellier	1 290	1 378	1 208	1 046	-13,4%
Paris Bâle-Mulhouse	1 053	1 060	992	931	-6,1%
Paris Lyon	761	732	699	638	-8,7%
Paris Toulon-Hyères	665	653	508	618	21,7%
Paris Biarritz	634	608	586	553	-5,6%
Paris Pau	519	515	515	500	-2,9%
Paris Ajaccio	431	456	460	440	-4,3%
Paris Brest	513	514	482	434	-10,0%
Paris Perpignan	476	467	320	414	29,4%
Paris Bastia	287	307	324	319	-1,5%
Paris Clermont Fd	305	306	289	264	-8,7%
Paris Nantes	342	301	305	233	-23,6%
Paris Lorient	195	191	190	183	-3,7%
Paris Quimper	153	149	144	134	-6,9%
Paris Figari	132	127	117	128	9,4%
Paris Calvi	118	114	120	121	0,8%
Paris Grenoble	200	181	134	111	-17,2%
Paris Tarbes	76	69	56	110	96,4%
Paris Rennes	106	105	104	100	-3,8%
Paris Avignon	128	122	122	87	-28,7%
Paris Nîmes	278	225	159	74	-53,5%
Total	20 688	20 727	18 860	18 193	-3,5%
Ensemble radiales	21 146	21 165	19 181	18 430	-3,9%

Source : DGAC

TABLEAU II 1.14

Évolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole

		Niveaux en milliers					
		1998	1999	2000	2001	2002	02/01
Bastia	Marseille	247,6	251,2	257,4	264,0	242,7	-8,1%
Ajaccio	Marseille	245,9	247,2	255,0	260,7	251,5	-3,5%
Bordeaux	Lyon	215,3	235,3	248,2	256,9	242,5	-5,6%
Lyon	Toulouse	223,9	234,3	247,2	236,1	226,9	-3,9%
Lyon	Nantes	201,2	210,6	212,4	221,7	220,1	-0,7%
Lyon	Nice	214,4	217,5	229,2	205,7	174,2	-15,3%
Lille	Lyon	156,9	149,0	153,6	147,8	116,5	-21,2%
Bordeaux	Marseille	127,5	123,1	127,0	145,6	136,9	-6,0%
Ajaccio	Nice	142,8	148,6	143,0	136,2	123,1	-9,6%
Marseille	Nantes	70,0	113,7	145,3	135,1	123,4	-8,7%
Lyon	Strasbourg	123,4	125,5	120,7	130,7	124,3	-4,9%
Bastia	Nice	131,0	134,4	132,5	125,8	111,5	-11,3%
Nice	Toulouse	125,4	130,3	143,2	125,0	121,3	-3,0%
Lille	Nice	136,4	143,5	131,6	124,7	124,4	-0,3%
Nice	Strasbourg	109,0	126,6	118,4	115,7	113,3	-2,1%
Lille	Marseille	68,4	82,5	102,1	113,8	113,3	-0,5%
Nice	Bordeaux	92,7	111,0	122,3	110,6	112,7	1,9%
Nice	Nantes	94,4	109,3	109,6	108,1	115,2	6,6%
Ensemble		2 726	2 883	2 999	2 964	2 794	-5,8%

Source : DGAC

Ponctualité et retards dans le transport aérien

Avec la baisse du nombre de mouvements sur les aéroports métropolitains en 2001 et 2002, 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 de diminuer : 26,3 % des vols en 2002 contre 31,5 % en 2001, 35,2 % en 2000 et 39,3 % en 1999).

Les causes de retard sont principalement l'enchaînement des rotations (un retard induit par un autre retard antérieur), soit 32,6 % (35 % en 2001) ; suivent les causes imputables aux compagnies (27 % contre 25 % en 2001). La part des retards dus aux services de la navigation aérienne est tombée à 11,6 % (20 % en 2001). En revanche, le renforcement des dispositions de sûreté lié aux attentats du 11 septembre 2001 a nettement contribué à augmenter la part des retards passagers dus aux gestionnaires d'aéroports et aux services de sûreté, qui a atteint 17,6 % en 2002 contre 10,5 % l'année précédente.

TABLEAU II 1.15

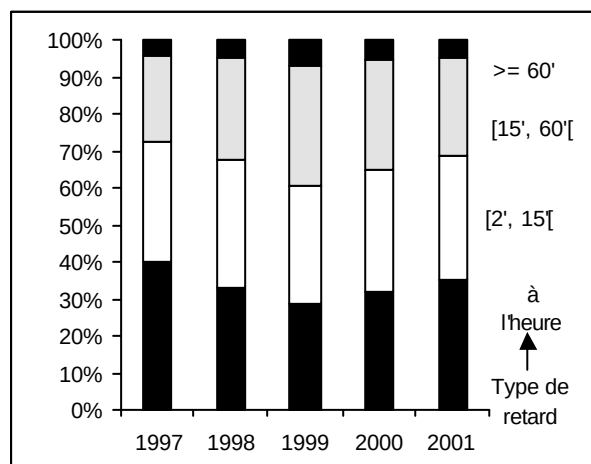
Retards moyens sur les aéroports français (en nombre de minutes par vol)

	1999	2000	2001	2002
par vol retardé	43,1	41,9	41,5	39,9
par vol réalisé	17	14,8	13,1	10,5

Source : COMUTA

GRAPHIQUE II 1.12

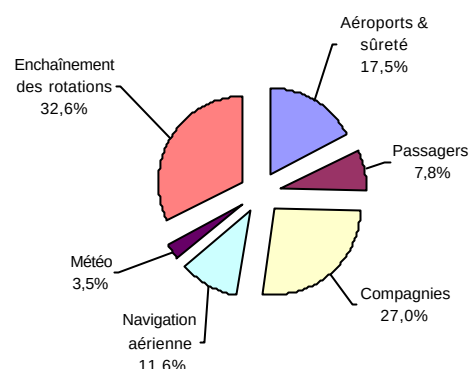
Evolution de la ponctualité au départ



Source : DGAC Comuta

GRAPHIQUE II 1.13

Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon la cause, en 2002



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 du transport aérien en France qui publie deux bilans semestriels (en mars et septembre de chaque année). Il analyse la ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée sur quatorze aéroports ayant plus d'un million de passagers ou plus de 30 000 mouvements commerciaux par an. Ces quatorze aéroports représentaient 92 % du total du trafic des passagers métropolitains en 2002 et 87 % du total des vols commerciaux (hors vols de fret, vols postaux et vols privés).

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 quinzième minute incluse, critère adopté au niveau international (Europe et États-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

Voyageurs : bonne reprise sur le trans-Manche et forte hausse en Méditerranée

Les transports de passagers par mer, y compris les croisiéristes, stables en 2001, sont en 2002 en forte hausse, de + 6,3 %.

L'augmentation du nombre de passagers touche à la

TABLEAU II 1.16

Activité passagers des principaux ports *
(hors services côtiers) (en milliers)

	2001	2002	Evolution
Dunkerque	331	460	39,0%
Calais	14 370	14 991	4,3%
Boulogne-sur-Mer	6	ns	ns
Dieppe	327	376	15,0%
Le Havre	931	941	1,1%
Caen-Ouistreham	891	896	0,6%
Cherbourg	1 577	1 625	3,0%
Saint-Malo	1 095	1 198	9,4%
Roscoff - Bloscon	590	647	9,6%
Manche - Mer du Nord	20 118	21 135	5,1%
Marseille	1 831	1 928	5,3%
Toulon	462	590	27,9%
Nice - Villefranche	1 234	1 425	15,5%
Bastia	1 967	2 124	8,0%
L'Île Rousse	173	190	9,6%
Ajaccio	857	906	5,7%
Bonifacio	276	316	14,5%
Total Méditerranée	6 800	7 479	10,0%
Métropole (16 ports)	26 918	28 614	6,3%
Guadeloupe	1 272	1 025	-19,4%
Fort de France	682	682	0,0%
Outre-mer (2 ports)	1 954	1 707	-12,6%

Source : DT MPL

*plus de 200 000 passagers par an

TABLEAU II 1.17

Les passagers trans-Manche passant par la France

(nombres en milliers)

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	02/01
Passagers Eurostar	-	-	-	152	2 920	4 841	5 969	6 308	6 593	7 130	6 947	6 600	-5,0%
Passagers aériens Paris*- Londres	3 555	3 637	3 666	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2 698	2 895	7,3%
Passagers ferries (9 ports)	20 769	23 514	25 341	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	19 961	21 010	5,3%
dont Calais	10 682	13 863	16 032	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	14 989	4,3%
Part française (9 ports)	27,1%	23,2%	25,5%	25,2%	21,1%	16,4%	23,4%	25,8%	26,2%	24,3%	26,2%	29,1%	+2,9 pts
Passagers navettes tourisme **	-	-	-	40	4 394	8 045	8 858	12 238	11 469	10 163	9 346	8 719	-6,7%
Passagers véhicules navettes fret	-	-	-	74	444	594	290	797	942	1 280	1 356	1 393	2,7%
Total	24 324	27 151	29 007	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	42 136	40 309	40 617	0,8%
Total précédent moins Paris Londres	-	-	-	14	1 216	2 077	2 319	43 904	42 126	39 221	37 611	37 722	0,3%
Navettes tourisme, véhicules	-	-	-	-	23	58	65	96	82	79	75	72	-7,7%
Navettes tourisme, cars	-	-	-	-	23	58	65	96	82	79	75	72	-4,5%
Maritime, voitures particulières	3 324	3 916	4 499	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	3 704	3 906	5,5%
Maritime, autocars	144	169	168	184	184	175	178	166	168	158	145	156	7,8%

Source : DT MPL

* Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

** Estimation DAEI/SES

fois les ports de la Manche et de la mer du Nord (+ 5,1 %, après - 3,1 % en 2001) et ceux de Méditerranée (+ 10,0 %, après déjà + 11,2 % en 2001), où les transports sont en hausse dans tous les ports de la façade.

A Calais, après deux années consécutives de repli, 15 millions de passagers ont transité en 2002, soit 4,3 % de plus qu'en 2001.

A Dunkerque, le nombre de passagers trans-Manche, qui avait recommencé à croître en 2000, a connu en 2002 une progression de plus d'un tiers (+ 39,0 %, après + 245 % en 2001, avec l'ouverture d'une ligne nouvelle).

En Méditerranée, la poursuite du développement de l'activité s'explique, comme en 2001, par la progression du nombre de croisiéristes à Nice et à Marseille et par la forte croissance des lignes régulières avec la Corse (soit + 12 % pour les passagers et + 8,9 % pour les voitures accompagnées).

En revanche, l'activité « passagers » des ports des départements d'outre mer a encore diminué en 2002, de 12,6 % (après déjà - 9,4 % en 2001), du fait d'une forte baisse du nombre de voyageurs en Guadeloupe.

Poursuite de la diminution de l'activité « voyageurs » du tunnel sous la Manche

Pour la deuxième année consécutive, le nombre des passagers des trains Eurostar recule, de 5,0 % après déjà - 2,6 % en 2001. Pour Eurostar, des difficultés techniques (circulation interrompue du fait de conditions climatiques exceptionnelles ; travaux sur la partie anglaise de la ligne) expliquent en partie cette évolution. Par ailleurs, cette baisse est en phase avec la diminution générale du tourisme extra européen en France, qui touche l'Eurostar comme le transport aérien (suite aux attentats du 11 septembre 2001).

Le nombre de voitures des navettes tourisme est en baisse de 7,7 % en 2002, après déjà - 9,1 % en 2001. Le nombre d'autocars diminue également de 4,5 %, après - 5,1 % en 2001.

**Transport maritime de passagers :
progression de l'armement français**

La bonne tenue du transport maritime de passagers, tant en Manche - Mer du Nord qu'en Méditerranée, a bénéficié aux armateurs français, qui ont mené une politique active de renouvellement de la flotte. Sur les lignes Trans-Manche, les gains de parts de marché de l'armement français atteignent 2,9 points.

Sur la Corse, où la progression globale du nombre de passagers atteint 8,5 % (12,0 % avec le continent et 3,2 % avec l'Italie), les deux compagnies maritimes françaises ont attiré un grand nombre d'estivants, grâce aux baisses de tarif annoncées dès le début de l'année et à l'accroissement des capacités offertes.

II . 2 - LE BILAN DE LA CIRCULATION

Après deux années atypiques avec, en 2000, une hausse limitée à + 0,5 % et, en 2001, une forte augmentation de + 3,7 %, l'année 2002 connaît un taux de croissance de la circulation de +1,3 %, inférieur au rythme moyen de la fin des années quatre-vingt-dix. Cette retombée du rythme de croissance de la circulation s'inscrit dans un contexte de ralentissement de la croissance économique. Atténuée par la baisse du prix des carburants, bien que dans des proportions moindres qu'en 2001 (- 2,6 % en 2002, après - 4,4 % en 2001), cette baisse du taux de croissance de la circulation concerne aussi bien les véhicules légers que les véhicules lourds et se manifeste davantage sur les routes nationales (+ 1,7 %), et sur les routes départementales et locales, que sur les autoroutes qui enregistrent encore une hausse de + 3,7 %. Le parc de véhicules continue de progresser en 2002 (+ 1,9 %), toutefois à un rythme moins soutenu qu'en 2001. Les livraisons de carburants n'ont augmenté que de 0,5 %, après une hausse de 2,3 % en 2001.

Croissance un peu moins soutenue du parc de véhicules

En 2002, selon le comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), le parc de véhicules continue de progresser à un rythme modéré (+ 1,9 %). Cette évolution prolonge une croissance quasiment constante depuis 1997, entre 2 % et 2,5 %. Elle s'observe pour tous les types de véhicules sauf les cars et les bus. Le trait le plus marquant est la poursuite de la diésélisation du parc de voitures particulières dont le taux atteint désormais 39 %. En effet, le parc des voitures Diesel continue d'augmenter très fortement (+ 8,8 %) alors que celui des voitures à essence baisse (- 2,1 %). Ce phénomène s'amplifie, les immatriculations de véhicules Diesel neufs augmentant au taux record de + 6,9 %, alors que celles des voitures à essence enregistrent une forte baisse (- 20,0 %).

Selon l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie des ménages, la proportion des ménages multimotorisés reste quasiment stable en 2002, à 31 %, ainsi que celle des ménages possédant au moins une voiture, à 79 %.

En moyenne annuelle, le parc a progressé de 1,9 % pour les voitures particulières, de 2,2 % pour les véhicules utilitaires légers et de 0,3 % pour les poids lourds. L'âge moyen du parc des voitures particulières est de 7,7 ans, comme en 2001.

Baisse du parcours moyen

Le kilométrage moyen parcouru par les voitures particulières baisse de 1,1 % en 2002, après une hausse de 1,8 % en 2001, année de rattrapage. On retrouve donc en 2002 un kilométrage moyen par voiture

proche de celui de 2000.

En 2002, la baisse du parcours moyen des voitures s'explique, en partie, par l'accroissement du parc et aussi par le ralentissement de l'activité économique. Ce recul du parcours moyen est plus marqué pour chacun des deux types de carburant essence (- 1,2 %) et surtout Diesel (- 3,7 %), que pour l'ensemble des voitures particulières (-1,1 %). Cette apparente contradiction s'explique par un effet de structure au sein des voitures Diesel, d'une part, et essence, d'autre part. En effet, les achats de voitures Diesel se banalisent et ne sont plus le seul fait des "gros rouleurs". Par conséquent, les plus "gros rouleurs" essence continuent à passer au Diesel et deviennent ainsi des "petits rouleurs" pour les voitures Diesel. Par conséquent, les deux kilométrages moyens des deux types de carburant baissent. Quant au kilométrage des poids lourds, il augmente légèrement (+ 0,4 %).

Croissance modérée de la circulation

La conjonction d'une croissance modérée du parc et d'une diminution du parcours moyen aboutit à un taux de croissance limité de la circulation routière : 1,2 % en 2002 pour les véhicules immatriculés en France. Cette évolution est en repli par rapport à 2001, mais se rapproche de celle de la fin des années quatre-vingt-dix.

Si la circulation de l'ensemble des voitures particulières a augmenté de 0,8 %, les évolutions sont très différenciées entre les motorisations Diesel et essence : la circulation des voitures Diesel augmente à un rythme soutenu de 4,8 %, alors que celle des voitures à essence baisse de 3,2 %. En outre, pour les poids lourds, le taux de croissance est faible (+ 0,6 %), en liaison avec le ralentissement de l'ac-

TABLEAU II 2.1

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

	Parc moyen %		Parcours moyen %		Circulation %		Conso unitaire		Conso totale 02/01
	02/01	01/00	02/01	01/00	02/01	01/00	02/01	01/00	
Voitures particulières	1,9%	2,2%	-1,1%	1,8%	0,8%	4,0%	-1,1%	-1,3%	-0,3%
essence	-2,1%	-1,1%	-1,2%	-0,5%	-3,2%	-1,6%	-1,0%	-0,5%	-4,2%
Diesel	8,8%	8,5%	-3,7%	1,6%	4,8%	10,2%	-0,4%	-1,0%	4,4%
Véhicules utilitaires légers	2,2%	2,7%	1,1%	1,0%	3,3%	3,7%	-0,5%	-0,4%	2,8%
essence	-5,0%	-4,5%	0,0%	-1,0%	-5,0%	-5,5%	-1,0%	0,0%	-6,0%
Diesel	4,5%	5,2%	0,0%	0,0%	4,5%	5,2%	-0,4%	-0,5%	4,0%
Véhicules lourds	0,3%	1,0%	0,3%	0,1%	0,6%	1,1%	-1,2%	-0,4%	-0,6%
poids lourds	0,2%	1,2%	0,4%	0,1%	0,6%	1,3%	-1,2%	-0,5%	-0,6%
bus et cars	1,3%	0,0%	-0,2%	-1,0%	1,0%	-1,0%	-1,8%	0,0%	-0,8%
TOTAL VEHICULES	1,9%	2,3%	-0,7%	1,5%	1,2%	3,8%	-1,0%	-1,4%	0,1%
Véhicules étrangers					3,3%	2,6%	-0,9%	-0,5%	2,4%
Véhicules divers									1,5%
TOTAL GENERAL					1,3%	3,7%	-0,9%	-1,3%	0,4%
Achats aux frontières et ajustement statistique									-1,9%
Livraisons totales (cpdp)									0,5%

tivité économique et, pour les véhicules utilitaires légers, il est de 3,3 % (+ 4,5 % pour le Diesel et - 5,0 % pour l'essence). Enfin, la circulation des véhicules étrangers augmente davantage (+ 3,3 %).

Croissance plus forte sur les autoroutes que sur les routes départementales et le réseau local

Les comptages sur le réseau national (routes nationales et autoroutes) font état d'une croissance de la circulation moins forte qu'en 2001 (+ 2,8 % en 2002

après + 3,3 % en 2001). Ce retour à une situation proche de la moyenne de la fin des années quatre-vingt-dix s'observe sur tous les réseaux. Le taux de croissance sur les autoroutes est passé de 4,5 % en 2001 à 3,7 % en 2002. Le repli est encore plus marqué sur les autoroutes non concédées (+ 3,3 % en 2001 à + 2,1 % en 2002) que sur les autoroutes concédées (+ 5,3 % en 2001 à + 4,7 % en 2002). En effet, la circulation sur les autoroutes concédées continue d'augmenter fortement quoique les ouvertures de nouveaux tronçons n'aient concerné que 156 kilomètres. Elle est, en partie, tirée par la circulation des véhicules légers, elle-même favorisée par le

TABLEAU II 2.2

Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en 2002 (niveaux).

2002	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	28 930	13 875	401,4	7,23	29 026	
essence	17 575	10 887	191,3	7,95	15 210	
Diesel	11 356	18 500	210,1	6,58	13 816	
Véhicules utilitaires légers	5 305	16 181	85,8	9,60	8 244	
essence	1 178	8 372	9,9	9,41	929	
Diesel	4 127	18 410	76,0	9,63	7 316	
Véhicules lourds	636	46 189	29,4	36,64	10 756	
poids lourds	555	48 658	27,0	37,05	9 996	
bus et cars	81	29 288	2,4	32,01	759	
TOTAL VEHICULES	34 871	14 815	516,6	9,30	48 026	
Véhicules étrangers			28,4	15,24	4 328	
Véhicules divers					2 152	
TOTAL GENERAL			552,7	9,86	54 506	
Essence			226,0	Essence	18 274	17 255
Gazole			326,0	Gazole*	36 232	34 791
TOTAL GENERAL			552,7	Total CPDP	54 506	52 046
Achats aux frontières et ajustement statistique						-2 461

TABLEAU II 2.3

Circulation par catégorie de réseau

(milliards de véh-km)

	2000	2001	2002	00/99	01/00	02/01
Autoroutes concédées	65,6	69,11	72,34	3,0%	5,3%	4,7%
Autres autoroutes	41,3	42,71	43,616	5,7%	3,3%	2,1%
Total autoroutes	107,0	111,8	116,0	4,0%	4,5%	3,7%
Routes nationales	90,8	92,4	94,0	0,6%	1,8%	1,7%
Réseau national	197,8	204,2	209,9	2,4%	3,3%	2,8%
Autres routes (routes départementales et réseau local)	328,0	341,2	342,8	-0,6%	4,0%	0,5%
TOTAL	525,8	545,4	552,7	0,5%	3,7%	1,3%

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

changement de tarification intervenu au 1er janvier 2001 qui profite à certains d'entre eux (camping cars, petits utilitaires...) ; elle doit bénéficier également du dynamisme relatif de la circulation des poids lourds étrangers. La circulation sur les routes départementales et le réseau local, calculée par solde, fait apparaître une faible augmentation (+ 0,5 %). Les évolutions varient sensiblement selon le degré d'urbanisation. Par exemple, en Ile de France :

- les trafics ont diminué dans Paris (-3,0 %) comme sur les routes nationales de la zone agglomérée, entre le boulevard périphérique et la Francilienne (-2,8 %),
- ils sont stables sur le boulevard périphérique (- 0,2 %) avec une vitesse moyenne qui baisse de 3 %, et sur les routes nationales de rase campagne (- 0,1 %),
- ils n'ont augmenté sur les autoroutes que de 1,3 % dans la zone agglomérée et de 2,2 % en rase campagne.

Poursuite de la baisse des consommations unitaires

La consommation unitaire de l'ensemble des véhicules a diminué de 0,9 % en 2002. Cette évolution s'inscrit dans la tendance à la baisse constatée depuis 1990. Pour les voitures particulières, la diminution de la consommation unitaire est plus marquée pour les voitures essence (- 1,0 %) que pour les voitures Diesel (- 0,4 %). Elle s'explique, en partie pour les voitures à essence par le renouvellement du parc, mais cet effet se trouve atténué par la généralisation des équipements (climatisation...). Pour les voitures Diesel, l'accroissement de la proportion de véhicules de faibles cylindrées fait baisser la consommation unitaire moyenne.

Globalement, la diésélisation du parc contribue à la diminution de la consommation unitaire.

Bilan de la circulation routière

Le bilan de la circulation routière, en France, ne présente pas directement des données d'observation, mais réalise la synthèse des nombreuses données disponibles. Les méthodes, les résultats et les arbitrages ont fait l'objet de perfectionnements successifs. Un rebasement du bilan a été réalisé fin 1999-début 2000. Les principales conclusions du groupe de travail constitué pour cette opération 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 poste dit antérieurement "solde aux frontières", comprenant en fait une composante d'ajustement statistique non négligeable, changera de dénomination pour devenir "solde aux frontières et ajustement statistique".

Les principes de la méthode d'établissement du bilan de la circulation restent inchangés. Le bilan 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 :

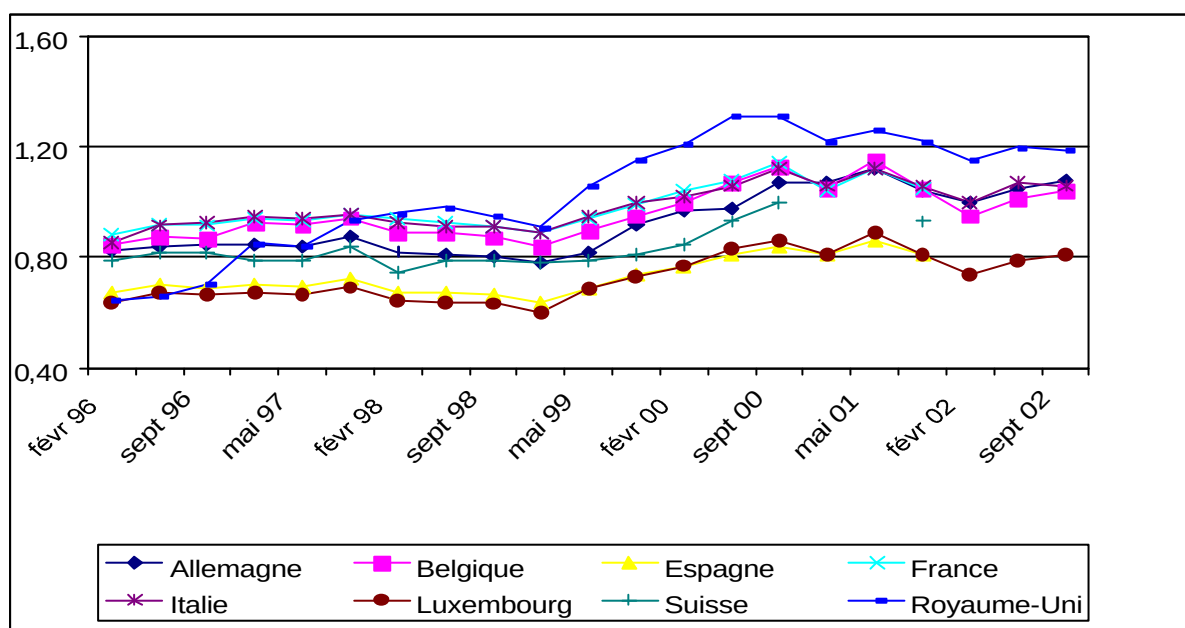
$$\text{Circulation (F+ véh. étrangers)} \times \text{Consommation unitaire} = \text{Livraisons de carburant (en France) + achats aux frontières et ajustement statistique}$$

Ralentissement des livraisons de carburants

En 2002, la consommation totale de carburants sur le territoire national a augmenté de 0,4 %. Cette évolution est le résultat de deux effets opposés : d'une part l'accroissement de la circulation (+ 1,3 %) et d'autre part la baisse de la consommation unitaire (- 0,9 %). Le taux de croissance des livraisons de carburants donné par le Comité professionnel du pétrole (+ 0,5 %) est donc légèrement supérieur à celui des consommations totales. L'écart entre ces deux taux de croissance peut s'expliquer par une modification des comportements d'achats de carburants à l'étranger dans les zones frontalières, dans la mesure où les écarts des prix relatifs se sont modifiés, les prix français étant moins éloignés des prix étrangers, voire désormais moins élevés, par rapport à l'Allemagne par exemple. Enfin, l'évolution des livraisons de carburants recouvre des fluctuations opposées : - 3,6 % pour l'essence et + 2,5 % pour le gazole.

GRAPHIQUE II 2.1

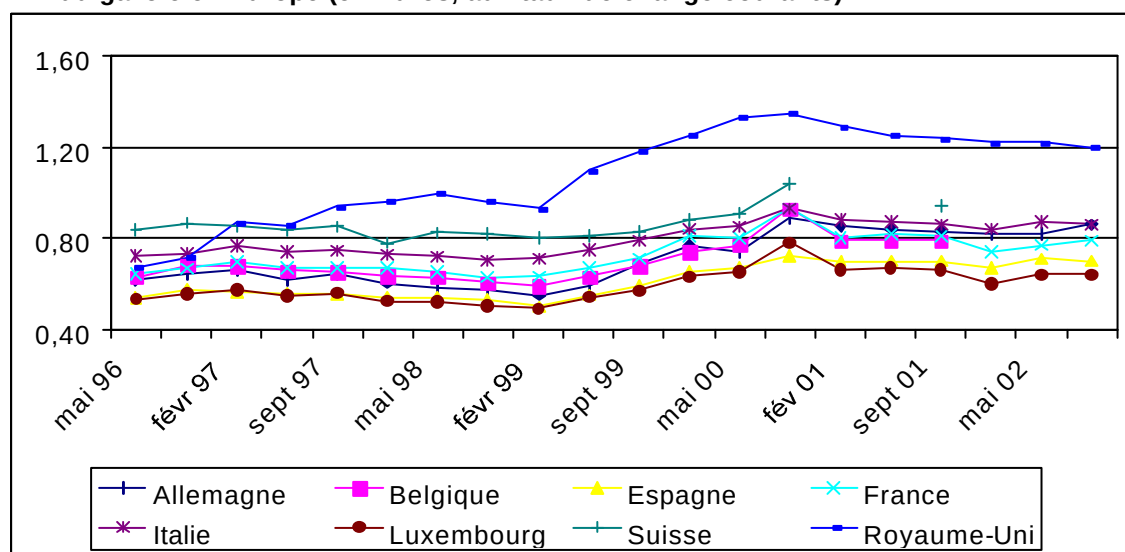
Prix de l'eurosuper sans plomb en Europe (en Euros, aux taux de change courants)



Source : CPDP

GRAPHIQUE II 2.2

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



Source : CPDP

II . 3 - TRANSPORTS EN EUROPE ET ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Le tonnage des échanges extérieurs de marchandises de la France stagne en 2002 (- 0,2 %), après l'important recul de 2001 (- 7,1 %), dans un contexte de poursuite du ralentissement de l'économie mondiale.

Le transport routier international de marchandises en Europe, y compris le cabotage, représentait 27% de l'activité des pavillons de l'Union européenne (en tonnes-kilomètres) en 2001, et 18 % pour le pavillon français. 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.

En 2002, la croissance des tonnages traités par les principaux ports européens est modérée, mais les tonnages conteneurisés sont en plus forte croissance. L'activité européenne de fret aérien n'a pas redémarré, et le nombre de passagers sur les aéroports des quinze principales villes d'Europe est à peine stabilisé en 2002.

Cependant, le solde des échanges de services de transport français s'améliore légèrement en 2002, grâce à la contribution des échanges par voies maritime et aérienne (réduction des importations).

LES TRANSPORTS EN EUROPE

Le transport routier international de marchandises et le cabotage en Europe en 2001⁽¹⁾

Le transport routier international de marchandises en Europe, y compris le cabotage, représente 27% de l'activité des pavillons de l'Union européenne exprimée en tonnes-kilomètres (18% du pavillon français). Il semble globalement un peu plus dynamique que le transport domestique, mais la moitié des pavillons européens sont orientés à la baisse à l'international ces dernières années : pavillons britannique, néerlandais, suédois, français et danois.

Le transport bilatéral (effectué par le pavillon du pays d'origine ou du pays de destination) demeure largement majoritaire mais la croissance la plus forte réside dans le cabotage ou le transport entre pays tiers.

Le cabotage ne représente encore que 0,7% du transport total en Europe, mais est un point fort des pays du Benelux et, à un moindre niveau, de l'Allemagne. Le transport entre pays tiers représente 2,5 fois plus que le cabotage, soit environ 2% du transport total, et offre la même configuration des pavillons de tête en Europe : le Benelux puis l'Allemagne. L'importance du pavillon luxembourgeois semble liée à des délocalisations. Dans les deux cas de figure, cabotage et transport entre pays tiers, la France est six fois plus "cabotée" en tant que territoire que comme pavillon, ce qui illustre particulièrement le recul tendanciel de son pavillon. Ce sont les pavillons

ibériques (espagnol et portugais) qui ont le plus accru leur part dans le cabotage en France, avec une augmentation en 2001 de plus de 50% des tonnes-kilomètres réalisées sur notre territoire. Derrière viennent les pavillons belge et luxembourgeois : environ 33% d'augmentation. Les pavillons allemand et néerlandais sont sur une pente plus modérée : + 12% et + 18% respectivement.

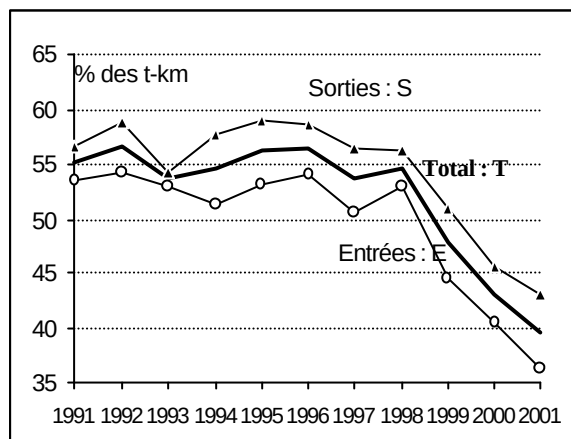
Les quatre pays¹ dont les échanges bilatéraux avec la France - ou plus exactement les parts de marché du pavillon français - sont représentés ici jusqu'en 2001 exposent les quatre cas de figure possibles :

- avec l'Allemagne, le pavillon français recule en valeur absolue tandis que le pavillon allemand progresse faiblement ;
- avec l'Espagne, le pavillon français progresse faiblement en valeur absolue, mais sans commune mesure avec la croissance à deux chiffres du pavillon espagnol ;
- avec les Pays-Bas, les deux pavillons reculent en valeur absolue, mais le pavillon français davantage ;
- avec le Royaume-Uni, le pavillon français maintient une légère croissance, tandis que le pavillon britannique continue de décliner.

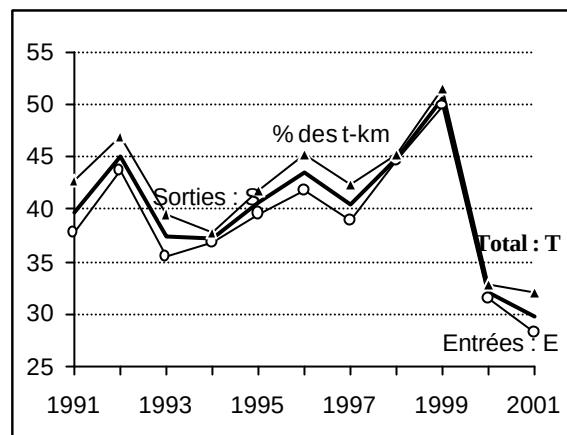
Toutefois, le Royaume-Uni étant un marché bien moindre que l'Allemagne et l'Espagne (du moins dans les conventions statistiques du règlement européen sur les transports routiers de marchandises, c'est-à-dire de bout en bout avec le même véhicule à moteur), la part de marché du pavillon français continue globalement de décroître en transport bilatéral. Avec les autres pays de l'Union européenne (sauf l'Italie), elle est descendue à environ un tiers.

(1) Les chiffres récents de l'Italie et de la Belgique n'étaient pas disponibles pour cette étude. L'introduction de ceux-ci devrait améliorer les performances relatives françaises exposées plus haut. Pour plus de détail, voir l'article publié dans les notes de synthèse du SES n° 146 de mars-avril 2003.

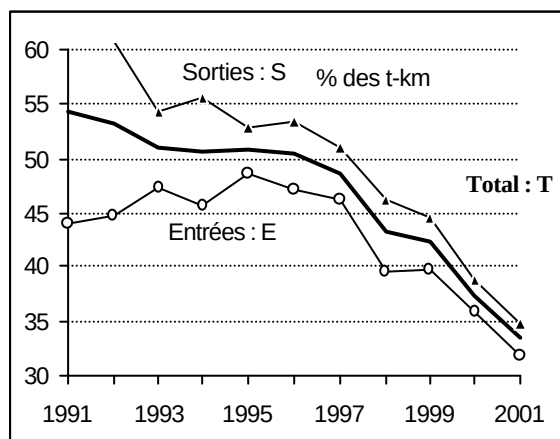
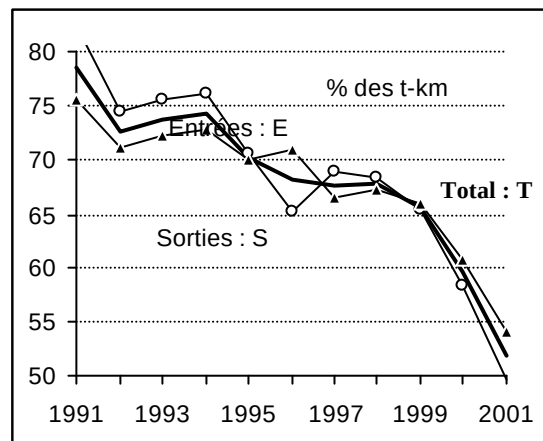
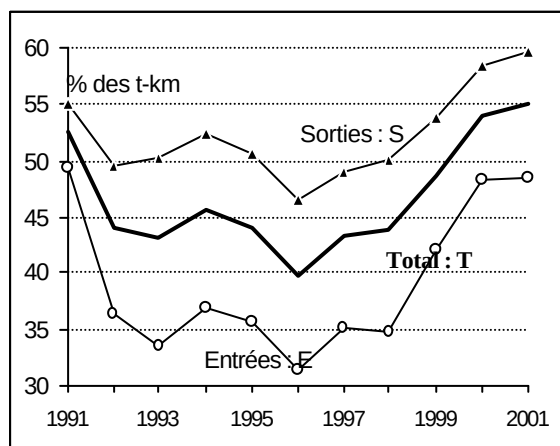
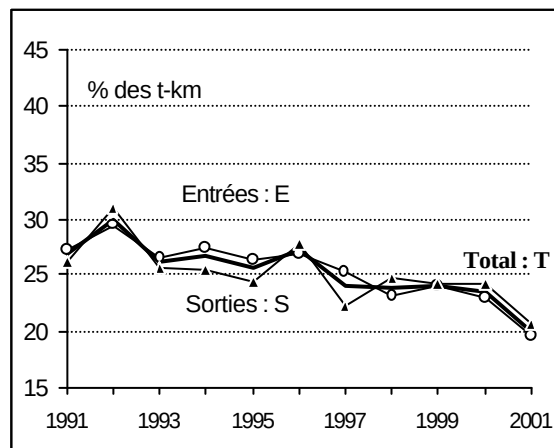
GRAPHIQUES II 3.1 à II 3.6

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)**Echanges avec l'Allemagne**

évolution 1998-1999 non significative (nouvelle série)

Echanges avec la Belgique

évolution 1999-2000 non significative (nouvelle série)

Echanges avec l'Espagne**Echanges avec l'Italie****Echanges avec le Royaume-Uni****Echanges avec les Pays-Bas**

L'activité des ports européens

Toutes marchandises confondues, les tonnages traités dans dix principaux ports européens (tableau II 3.9) ont augmenté de 1,8 % en 2002. Ils étaient restés pratiquement stables en 2001, après la forte hausse de 2000 (+ 6,7 %), année où le commerce mondial avait été particulièrement florissant.

La moitié de ces grands ports enregistrent une croissance modérée des tonnages traités, de l'ordre de 1 à 3 %, mais les tonnages diminuent au Havre (- 1,8 %) et surtout à Trieste (- 4,0 %). Hambourg, où la forte croissance des tonnages traités se poursuit (+ 5,7 % en 2002, meilleur résultat des dix ports, comme en 2001, avec + 8,5 %), dépasse Marseille, où les tonnages stagnent (- 0,1 %), et devient le troisième port européen en terme de tonnages totaux traités. A Algésiras, la hausse des tonnages atteint 4,3 % (après + 11,4 % en 2001).

TABLEAU II 3.1
Evolution des tonnages totaux des grands ports européens (1)

(indices base 100 en 1990, niveaux en millions de tonnes)

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	niv. 02
Rotterdam	102	108	109	105	112	109	112	322,1
Anvers	106	110	117	113	128	127	129	131,6
Hambourg	118	125	124	132	139	151	159	97,6
Marseille	96	104	103	100	104	102	102	92,3
Amsterdam (2)	160	180	178	179	204	218	225	70,4
Le Havre	100	110	123	118	125	128	125	67,7
Gênes	110	102	108	110	122	120	124	51,8
Londres	95	103	104	97	89	94	95	51,2
Algésiras (3)	123	133	nd	150	157	175	183	51,2
Trieste	110	136	138	131	139	144	138	47,2

Source : DTMPL, Journal de la Marine Marchande

(1) Il manque dans ce tableau deux ports du Royaume Uni pour lesquels on ne dispose pas de chiffres comparables sur longue période : Gribbsy & Immingham (dont le tonnage était, en 2001, selon Eurostat, de 54,8 millions de tonnes) et Tees & Harthepool (50,8 m)

(2) Le périmètre d'Amsterdam a été étendu en 1992.

(3) Pour Algésiras, base 100 en 1991, et non en 1990.

Les tonnages de vrac traités dans les principaux ports sur ce segment sont en repli en 2002, sauf à Dunkerque (+ 5,0 %), à Amsterdam (+ 3,0 %) et Rotterdam (+ 1,7 %).

Pour les marchandises diverses, alors qu'en 2001 les grands ports avaient connu des situations contrastées, en 2002, les tonnages traités y sont partout en hausse, mais à des degrés divers : si la croissance dépasse 10 % à Valence (+ 18,5 %), à Hambourg (+ 13,1 %) et au Havre (+ 11,4 %), elle est plus limitée dans les autres ports.

TABLEAU II 3.2
Evolution des tonnages de vracs (L + S) des grands ports européens

(indices base 100 en 1990, niveaux en millions de tonnes)

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	niv. 02
Rotterdam	97	101	102	96	104	103	104	239,4
Marseille	95	103	102	97	101	98	98	77,7
Anvers	98	95	102	95	106	106	100	58,3
Amsterdam (1)	152	172	172	173	200	215	222	63,5
Le Havre	95	106	119	113	119	120	113	47,6
Tees Hartlepool	103	102	119	116	121	120	119	45,7
Willemshaven (2)	215	nd	nd	248	nd	nd	nd	38,3
Trieste	105	nd	nd	nd	123	127	121	39,1
Dunkerque	110	114	123	121	189	125	131	38,1
Londres	99	105	103	91	81	86	85	37,7

Source : DTMPL, Journal de la Marine Marchande

(1) Le périmètre d'Amsterdam a été étendu en 1992.

(2) Le niveau est celui de la dernière année connue

TABLEAU II 3.3
Evolution des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens

(indices base 100 en 1990, niveaux en millions de tonnes)

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	niv. 02
Rotterdam	121	135	139	145	144	136	142	82,8
Anvers	116	130	138	139	158	157	168	73,3
Hambourg	126	140	140	153	170	186	210	60,1
Brême	105	120	124	139	174	184	188	36,6
Felixstowe (1)	152	181	189	nd	198	nd	nd	23,3
Calais	144	232	239	230	206	210	222	33,0
Algésiras	216	269	314	319	332	394	417	28,9
Zeebrugge	125	136	142	150	165	153	155	26,3
Valence	167	nd	nd	nd	287	328	389	25,4
Gênes	163	252	282	289	335	336	343	22,7
Barcelone	146	183	203	238	273	281	300	19,3
Le Havre	116	128	137	138	146	154	171	20,1
.....								
Marseille	105	113	116	121	127	131	137	14,6

Source : DTMPL, Journal de la Marine Marchande

(1) Le niveau est celui de la dernière année connue

Composante essentielle des marchandises diverses, les tonnages conteneurisés sont en très forte croissance à Valence (+ 22,4 %), à La Spezia (+ 19,7 %) et au Pirée (+ 18,2 %), pour la Méditerranée, mais aussi au Havre (+ 15,5 %, meilleure performance 2002 des grands ports du « range » nord), à Hambourg (+ 14,9 %) et Anvers (+ 14,2 %). La croissance repart à Rotterdam (+ 5,9 %) après deux années de baisse : - 2,4 % en 2001 et - 1,7 % en 2000.

TABLEAU II 3.4

Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens

(indices base 100 en 1990, niveaux en millions de tonnes)

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	niv. 02
Rotterdam	129	144	151	162	160	152	162	65,9
Hambourg	150	180	184	204	231	254	292	57,2
Anvers	158	205	217	242	273	285	325	53,0
Felixstowe (1)	144	173	183	nd	nd	nd	nd	23,3
Brême	133	153	161	191	242	258	264	30,0
Algésiras	295	393	464	466	505	600	631	25,4
Valence	182	261	307	362	395	451	553	19,8
Le Havre	109	134	146	154	165	175	201	16,8
Gênes (2)	180	358	411	398	477	469	475	14,2
Barcelone	190	246	272	313	351	365	375	13,8
Zeebrugge	161	193	232	252	294	268	302	11,9
La Spezia	214	137	167	202	203	218	262	11,5
Marseille	98	117	120	122	133	134	143	7,7

Source : DT MPL, Journal de la Marine Marchande

(1) Le niveau est celui de la dernière année connue

(2) Le port du Pirée (1,6 million de tonnes) s'intercale entre Le Havre et Gênes, mais on ne dispose pas pour ce port de chiffres sur longue période

L'activité des aéroports européens

Les attentats du 11 septembre 2001 - qui avaient considérablement affecté le transport aérien, d'abord aux États Unis, puis dans le reste du monde - ont continué de peser sur les activités aériennes pendant une grande moitié de l'année 2002. Ainsi, alors que le nombre de passagers sur les aéroports des quinze principales villes d'Europe avait progressé de 7,8 % en 2000, il a reculé de 1,8 % en 2001 et s'est

TABLEAU II 3.5

Evolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes

(indices et millions de passagers)

Aéroports	2000	2002/2001	2002
Londres(4)	107,2	3,2	110,6
Paris(2)	71	0,7	71,5
Francfort	48,5	-0,2	48,5
Amsterdam	39,5	3	40,7
Madrid	34	-0,2	33,9
Rome (2)	26,3	0,1	26,3
Milan (2)	25,7	-1,8	25,3
Munich	23,6	-2	23,2
Barcelone	20,7	2,9	21,3
Manchester	19,6	-2,7	19
Copenhague	18	0,9	18,2
Zurich	21	-14,4	17,9
Palma De Majorque	19,2	-7,2	17,8
Stockholm (2)	19,3	-8,8	17,6
Dublin	14,3	5,2	15,1

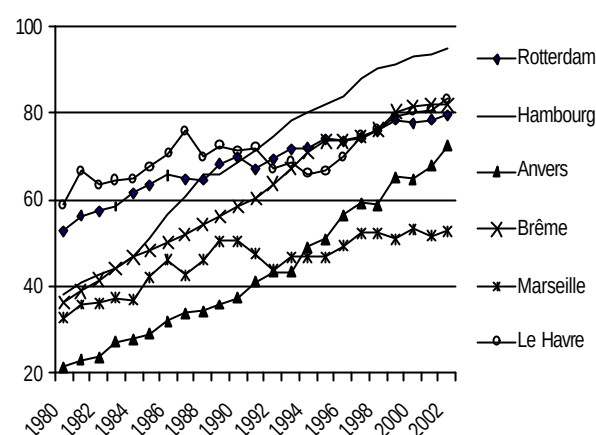
Source : AdP

(Entre parenthèses, le nombre d'aéroports pris en compte)

GRAPHIQUE II 3.7

Evolution de la part conteneurisée dans les marchandises diverses, pour les grands ports européens

(en %)



source : DT MPL

à peine stabilisé en 2002 (- 0,2 %). Manchester, Madrid et Munich, qui avaient été - avec Barcelone - les seuls grands aéroports à maintenir leur activité en 2001 connaissent une baisse plus ou moins sensible en 2002. La situation s'aggrave pour Zurich, Stockholm et Palma de Majorque et, à un moindre titre, Manchester et Milan. Par contre, les plus grands aéroports européens rétablissent partiellement leur activité et trouvent même, pour certains, un niveau équivalent (à Londres, avec + 3,2 après - 2,5 %) voire supérieur à celui de 2000 (à Amster-

TABLEAU II 3.6

Évolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes

(indices et millions de tonnes)

Aéroports	2000	2002/2001	2002
Londres(4)	1735,7	1,2	1756,6
Paris(2)	1706,5	2,6	1750,9
Francfort	1613,7	1,1	1631,5
Amsterdam	1234,3	4,4	1288,6
Madrid	583,6	-12,6	510
Rome (2)	379	-1,4	373,7
Milan (2)	374,3	-11,1	332,7
Munich	329,3	0,5	331
Barcelone	313,7	1	316,8
Manchester	203,7	-4,1	195,3
Copenhague	144,7	15,3	166,9
Zurich	145,4	6,4	154,7
Palma De Majorque	120,3	3,3	124,2
Stockholm (2)	112,5	4,6	117,7
Dublin	140,1	-16,7	116,7

Source : AdP

Entre parenthèses, le nombre d'aéroports pris en compte

dam : + 3,0 après - 0,3 %) ; Paris, dont l'activité aéroportuaire n'augmente que de 0,7 %, ne regagne qu'une partie de l'activité perdue précédemment et Francfort parvient à peine à enrayer la baisse (- 0,2 % en 2002).

TABLEAU II 3.7

Évolution de l'activité passagers des principales compagnies aériennes européennes

	2000	2001/2000	2001	2002/2001	2002
Passagers (millions)	309,0	-0,4	307,6	-3,9	295,8
Passagers-kilomètres (milliards)	617,7	-3,0	599,1	-4,6	571,4
Sièges-kilomètres offerts (milliards)	849,4	0,2	851,2	-8,4	779,6
Remplissage (%)	72,7		70,4		73,3

Source : AEA

Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA

Ailleurs qu'en Europe, l'activité n'est guère plus soutenue (+ 0,3 % pour les quinze premiers aéroports mondiaux). Si l'on excepte les progressions remarquables de Tokyo (deuxième aéroport mondial après Londres, en augmentation de 7,3 %) et de Séoul (+ 3,9 %), le recul est de l'ordre de 0,5 %, comparable à ce que l'on constate en Europe.

Le nombre des passagers a ainsi quadruplé en vingt ans à Amsterdam, dont le niveau d'activité se rapproche désormais de celui de Francfort, et a plus que triplé à Madrid, Barcelone, Bruxelles, Milan, Manchester et Stockholm. Paris est un peu en dessous de la moyenne (+ 180 %) avec une progression de 137%.

En revanche, l'activité européenne de fret aérien - qui progressait au même rythme que l'activité passagers jusqu'en 2000 et a connu une baisse en 2001 - n'a pas redémarré en Europe, contrairement à ce que l'on constate aux États-Unis et, surtout, en Asie. Elle n'augmente que de 0,3 % alors que, pour les quinze premiers aéroports mondiaux, la reprise est de 9,1 %.

L'activité des compagnies aériennes européennes

En 2001, l'activité passagers des trente principales compagnies européennes, qui constituent l'association européenne de l'aviation civile (AEA), avait baissé de 0,4 %, en termes de nombre de passagers trans-

portés et de 3,0 % en nombre de passagers-kilomètres. En 2002, selon les informations provisoires rassemblées par l'AEA, les évolutions seraient de - 3,9 % pour ce qui concerne le nombre de passagers et de - 4,6 % pour le nombre de passagers-kilomètres. Les ajustements de l'offre ont été encore plus importants, les compagnies ayant, en général, bien anticipé les baisses de fréquentation. Le nombre de sièges-kilomètres offerts a baissé de 8,4 % en 2002 alors qu'il était resté stable en 2001 (+ 0,2 %). En conséquence, le taux de remplissage, qui avait reculé de près de deux points en 2001 (à 70,4 %) s'établit à 73,3 % en 2002, soit le niveau le plus élevé depuis une dizaine d'années.

Les plus grandes compagnies européennes semblent avoir été moins touchées que les autres par cette réduction importante de la demande : la diminution du nombre de passagers-kilomètres est limitée à 1 % contre 4,6 % pour l'ensemble des compagnies européennes. Si certaines d'entre-elles connaissent des réductions d'activité importantes (British Airways, Iberia ou Alitalia), l'activité de certaines (Air-France, Lufthansa et SAS, en particulier) se redresse sensiblement. Air-France réalise la meilleure performance en parvenant à une augmentation de plus de 7 % entre 2000 et 2002 et est en passe de rejoindre British Airways à la première place européenne.

TABLEAU II 3.8

Évolution de l'activité passagers des sept principales compagnies aériennes européennes
(passagers-kilomètres et indices)

	2000	2001/2000	2001	2002/2001	2002
				(p)	(p)
Total AEA *	617,7	-3,0	599,1	-4,6	571,4
British airways	119	-13,1	103,4	-4,1	99,1
Air France	91,8	4,4	95,8	2,9	98,5
Lufthansa	94,2	-3	91,3	2,5	93,6
KLM	60,3	-4,6	57,5	0,2	58,6
Iberia	40,1	3,1	41,3	-2,1	40,4
Alitalia	40,6	-11,1	36,1	-18,3	29,8
SAS	22,9	1,7	23,3	5,3	24,2
Sept premières	468,8	-4,3	448,8	-1	444

Source : AEA

* Niveau total estimé à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA

LE PARTAGE MODAL DANS LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE LA FRANCE

TABLEAU II 3.9
Évolution du partage modal (en % du total)

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	2002	1973	1992	1993*	2002
Imports U.E.15**								
route	31,2	54,8	55,9	60,0	57,7	72,8	74,8	70,8
mer	20,7	28,1	30,4	24,6	12,0	16,3	16,6	17,3
rail	26,2	7,7	6,3	6,4	22,0	5,0	4,4	5,5
fluvial	12,3	4,6	3,2	2,5	3,6	0,7	0,5	0,4
air	0,1	0,0	0,0	0,1	4,1	3,1	2,8	3,6
autres	9,5	4,7	4,2	6,3	0,7	2,0	0,9	2,5
Exports U.E.15**								
route	26,8	48,1	48,9	51,1	53,4	65,1	65,5	63,9
mer	14,8	22,8	25,5	25,2	13,4	15,6	17,1	17,4
rail	34,4	13,9	12,7	9,2	22,8	6,4	5,9	4,6
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	4,5
autres	0,5	2,6	2,3	6,4	0,2	8,8	7,4	8,9
Imports Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	77,0	60,8	31,8	41,0	35,9
route	1,3	5,0	3,6	6,3	15,9	30,0	20,7	25,7
rail	0,6	2,0	0,4	0,7	5,8	1,7	0,9	0,7
fluvial	2,3	3,7	0,5	1,1	3,2	0,8	0,2	0,1
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	22,8
autres	0,0	9,5	11,1	14,8	0,0	16,0	13,4	14,9
Exports Autres								
mer	53,3	59,9	76,5	70,8	56,3	30,4	45,5	39,0
route	13,9	20,0	11,1	19,7	12,9	27,2	13,9	17,8
rail	17,0	6,2	3,2	2,5	14,0	2,8	1,4	1,0
fluvial	11,7	3,5	1,7	1,6	2,4	0,8	0,1	0,0
air	0,2	0,4	0,4	0,7	13,7	25,3	26,2	29,3
autres	3,8	10,0	7,0	4,6	0,7	13,4	13,0	12,9

Source : DGDDI

TABLEAU II 3.10
Évolution moyenne annuelle des tonnages
échangés pour les principaux modes
(%, niveaux en millions de tonnes)

	80/73	90/80	92/90	00/93	02/01	Niv. 2002
Total, U.E. (15)						
route**	4,5	5,6	3,1	5,2	-1,4	148,9
mer*	5,2	3,2	2,0	2,4	-4,0	67,0
fer	-3,4	-3,7	-4,6	2,6	-2,1	21,1
fluvial	-3,3	-1,0	-4,7	2,6	-3,4	14,3
Total, Autres						
mer	1,4	-2,1	0,5	0,0	-1,5	160,0
route	4,4	8,8	-3,9	7,4	1,4	20,1
fer	2,1	-3,4	13,6	1,0	10,6	2,4
air	11,3	2,8	-0,7	7,6	-7,2	0,7

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

(**) Pour l'intracommunautaire, tous les flux routiers avec les îles britanniques ont systématiquement été reclassés dans le mode maritime pour toutes les années pour le tableau II 3.7 ; 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 les flux trans-Manche (partie II 1).

LES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

Evolution pour l'ensemble des modes

Les estimations provisoires du solde des échanges de transport (1) pour 2002 font apparaître une amélioration de ce solde. Positif depuis 1997, il s'élèverait à 556 millions d'euros en 2002, soit légèrement plus que son maximum précédent de 543 millions d'euros en 1999 et après s'être dégradé en 2000 et 2001. L'amélioration de 2002 est entièrement due aux transports maritime et aérien, alors que les soldes d'échanges de transport ferroviaire et de transport routier se détériorent. En termes de structure, seuls le transport ferroviaire (à hauteur de 200 millions d'euros) et surtout le transport aérien (1,7 milliard d'euros) dégagent un excédent. Le déficit enregistré par le transport maritime – qui a sensiblement diminué – devient moins important que celui du transport routier.

TABLEAU II 3.11

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

	1997	1998	1999	2000	2001sd	2002p
Transports ferroviaires	311	261	263	264	253	209
Transports routiers	-38	-46	-354	-581	-619	-682
Transports fluviaux	-50	-52	-62	-68	-74	-71
Transports maritimes	-1102	-1207	-898	-1140	-927	-515
Transports aériens	997	1420	1646	1830	1441	1691
Transport par conduites	-57	-60	-52	-62	-76	-76
Total des modes	61	316	543	243	-2	556

Source : Insee

Le transport routier

En 2002 comme en 2001, les échanges extérieurs de service de transport routier se contractent : les exportations reculent en effet de plus de 10 % et les importations de 5 %, après des baisses moins importantes en 2001. Si ces évolutions correspondent à une rupture de tendance en matière d'importations, liée au ralentissement de l'économie française et, donc, à la baisse des importations de marchandises et à la diminution subséquente des services de transport importés, elles sont la poursuite d'une tendance établie depuis plus de cinq ans de baisse des exportations françaises de services de transport routier de marchandises. Les années 2001 et 2002 ont vu une baisse des quantités de marchan-

dises échangées entre l'économie française et ses partenaires européens : les tonnages des échanges de marchandises entre la France et les pays membres de l'Union européenne sont en réduction en 2002 (- 0,6 % à l'importation et - 2,3 % à l'exportation), ce qui a fait mécaniquement baisser le volume de la demande de transport international routier, en particulier à l'exportation, où la part du pavillon français est plus importante qu'à l'exportation. Il faut cependant voir également dans cette baisse la conséquence d'un affaiblissement continu de la part du pavillon français, tant dans nos importations que dans nos exportations. Les statistiques établies par la conférence européenne des ministres des transports font, en effet, état d'une progression de l'ordre de 4,7 % du transport international routier pour les dix pays de l'Europe de l'ouest ayant transmis des résultats sur l'ensemble de l'année.

TABLEAU II 3.12

Les échanges extérieurs de transport routiers (marchandises)
(en millions d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Imports FAB	1409	1613	1632	1891	2169	2075	1971
Exports FAB	1361	1575	1586	1537	1588	1456	1289
solde FAB-FAB	-48	-38	-46	-354	-581	-619	-682

source : Banque de France, Insee

Le transport maritime

Le solde des échanges extérieurs de transport maritime, après avoir connu une relative stabilité tout au long des dix dernières années avec un déficit voisin de un milliard d'euros, se réduit sensiblement en 2002, à - 515 millions d'euros. Les exportations restent à un niveau voisin de celui de l'année précédente, à près de trois milliards d'euros, mais les importations se réduisent sensiblement : 3,5 milliards d'euros en 2002 contre 3,9 milliards d'euros en 2001.

Cette amélioration du solde des échanges extérieurs de transport maritime provient, pour l'essentiel, de la faiblesse des importations de marchandises par voie maritime : la part du pavillon français dans cette catégorie de transports étant relativement peu importante, toute réduction du volume global limite le déficit sur ce poste.

TABLEAU II 3.13

Les échanges extérieurs de transport maritime
 (en milliards d'euros)

Les échanges extérieurs de transport maritime									
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	
Balance des paiements									
Marchandises									
Recettes	1,52	1,44	1,49	1,87	2,09	3,02	3,54	3,45	
Dépenses	2,58	2,47	2,65	3,21	2,79	3,63	3,31	3,00	
Solde	-1,06	-1,03	-1,16	-1,35	-0,70	-0,61	0,24	0,45	
Voyageurs									
Recettes	0,17	0,14	0,17	0,18	0,22	0,24	0,25	0,29	
Dépenses	0,03	0,04	0,05	0,05	0,04	0,06	0,08	0,12	
Solde	0,14	0,09	0,11	0,13	0,18	0,18	0,18	0,17	
sous total									
Recettes	1,69	1,58	1,65	2,05	2,30	3,23	3,80	3,74	
Dépenses	2,61	2,51	2,70	3,27	2,83	3,69	3,38	3,12	
Solde	-0,91	-0,93	-1,04	-1,22	-0,52	-0,46	0,41	0,62	
Autres									
Recettes	1,13	1,00	0,92	0,83	0,85	0,89	1,07	1,03	
Dépenses	1,05	1,00	0,98	0,82	1,12	1,47	2,16	2,26	
Solde	0,08	0,01	-0,06	0,01	-0,26	-0,58	-1,09	-1,24	
Total									
Recettes	2,82	2,59	2,57	2,88	3,16	4,12	4,87	4,76	
Dépenses	3,65	3,51	3,68	4,09	3,94	5,16	5,54	5,38	
Solde	-0,83	-0,93	-1,10	-1,21	-0,79	-1,04	-0,68	-0,62	
Compte des relations avec le reste du monde									
Exportations	1,51	1,48	1,54	1,77	1,98	2,69	2,95	2,95	
Importations	2,34	2,32	2,64	2,98	2,88	3,83	3,88	3,46	
Solde	-0,83	-0,84	-1,10	-1,21	-0,90	-1,14	-0,93	-0,52	

Sources : Banque de France, Insee

Le transport ferroviaire

Le solde positif des échanges de services de transport ferroviaire était resté assez stable de 1998 à 2001, aux alentours de 260 millions d'euros. En 2002, il diminue de 50 millions d'euros, essentiellement du fait de la baisse des recettes en transport de voyageurs. L'impact global sur le solde des échanges de services de transport reste toutefois limité.

TABLEAU II 3.14

Les échanges extérieurs de transport ferroviaire
 (en millions d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Exportations							
voyageurs	191	193	161	167	189	187	158
marchandises	202	221	204	201	215	206	200
Total	392	414	365	368	404	393	358
Importations							
voyageurs	55	55	53	69	90	106	111
marchandises	49	48	51	36	50	34	38
Total	104	103	104	105	140	140	149
Solde	288	311	261	263	264	253	209

Sources : Banque de France, Insee

Le transport aérien

Le solde des services de transport aérien, qui a crû fortement – avec quelques à-coups – a atteint 1,8 milliard d'euros en 2000. L'année 2001 était, à tous égards, atypique, en raison des très fortes conséquences qu'ont eues sur le transport aérien international les attentats du 11 septembre. Ces conséquences se font encore sentir en 2002, avec une baisse marquée (de 3,2 milliards d'euros en 2001 à 2,9 milliards d'euros en 2002) du niveau des importations, alors que les exportations sont restées stables.

TABLEAU II 3.15

Les échanges extérieurs de transport aérien
 (en milliards d'euros)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Balance des Paiements							
Exportations passagers	2,34	2,52	4,32	5,14	6,13	5,08	5,22
fret	0,97	0,98	1,05	1,13	1,55	1,66	1,69
sous total	3,30	3,50	5,37	6,27	7,68	6,74	6,91
autres	3,44	3,43	2,39	2,15	2,21	2,19	1,92
Total	6,74	6,93	7,76	8,42	9,90	8,93	8,82
Importations passagers	3,11	3,17	3,36	3,53	4,16	4,20	3,79
fret	0,61	0,65	0,74	0,74	1,52	1,69	1,61
sous total	3,72	3,82	4,10	4,27	5,68	5,89	5,40
autres	2,91	2,85	3,09	3,41	3,58	2,83	2,52
Total	6,62	6,67	7,19	7,68	9,27	8,72	7,92
Solde passagers + fret	-0,41	-0,32	1,26	2,00	2,00	0,85	1,51
autres	0,53	0,58	-0,70	-1,26	-1,37	-0,60	-0,60
Total	0,12	0,26	0,57	0,74	0,63	0,21	0,91
Compte des relations avec le reste du monde							
Exportations Total	3,18	3,80	4,39	4,59	5,29	4,89	4,89
Importations Total	2,63	2,80	2,97	2,94	3,46	3,45	3,20
Solde Total	0,54	1,00	1,42	1,65	1,83	1,44	1,69

Sources : Banque de France, Insee

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

Bien que fondées sur les mêmes statistiques douanières, les évaluations des échanges de biens du compte du « compte des relations avec le reste du monde » des comptes nationaux et la ligne « importations et exportations » de la balance des paiements présentent des écarts importants (tableau ci-dessous). Cela résulte de différences d'évaluation de certaines corrections à apporter aux données douanières.

En particulier, si les flux du commerce extérieur de marchandises sont enregistrés « franco à bord » (FAB), c'est-à-dire hors frais de transport et d'assurance au-delà des frontières du pays exportateur, tant dans les statistiques douanières que dans la balance des paiements et dans les comptes nationaux, les statistiques établies par la direction générale des douanes et des droits indirects sont basées sur une valeur « coût-assurance-fret » (CAF) pour les importations. La valeur CAF est la valeur des marchandises, port inclus, à l'entrée sur le territoire du pays importateur : elle intègre donc, outre la valeur FAB des marchandises, la valeur du transport et de l'assurance afférente sur le trajet compris entre la frontière du pays exportateur et celle du pays importateur.

Ce mode d'enregistrement, qui répond à une certaine logique dans l'optique d'une analyse de marchés (les marchandises étant, à l'importation comme à l'exportation, enregistrées pour leur valeur à la frontière), pose deux catégories de problèmes :

elle est dissymétrique quant à l'enregistrement des coûts de transport, ce qui conduit à procéder à un enregistrement des échanges de transports difficilement interprétable (cf. graphique en annexe) ;

cette dissymétrie interdit de procéder à des comparaisons entre pays puisque la valeur des expéditions d'un pays à un autre n'est pas nécessairement la même du point de vue du pays exportateur et de celui du pays importateur.

Les systèmes d'informations globaux tels que les balances des paiements et les comptes nationaux ont donc opté pour un enregistrement symétrique des exportations et des importations, toutes deux comptabilisées pour leur valeur FAB. Pour ce faire, le plus simple peut sembler consister en une estimation de la partie des frais de transport et d'assurance sur les biens importés comptabilisée en base CAF mais pas en base FAB, ce qu'on appelle la « correction CAF-FAB ». Cette différence est, en pratique, impossible à estimer pour chaque catégorie de biens. La balance des paiements et les comptes nationaux ont donc opté pour des méthodes globales d'estimation de ces coûts, inclus initialement dans les données douanières pour les importations, qui diffèrent de 1,5 milliard d'euros pour l'année 2002.

L'écart sur la mesure des échanges intracommunautaires (60,4 milliards d'euros) tient à la correction pour seuil de déclaration. En effet, les entreprises ne sont pas tenues de déclarer les échanges de biens dont le montant annuel n'excède pas 100 000 euros. Une estimation en est faite dans les comptes nationaux (0,4 milliard d'euros).

L'écart de 0,2 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, en effet, révisées par l'administration des douanes au cours des deux années qui suivent leur première publication, au fur et à mesure de l'enregistrement des déclarations. L'Insee a modélisé ces révisions et, dès la version provisoire du compte des relations avec le reste du monde, retient une estimation de ce que devrait être la valeur définitive des statistiques douanières.

Passage entre les soldes de la balance des paiements et des comptes nationaux en 2001 (en milliards d'euros)

Balance des paiements		Comptes nationaux	
Balance commerciale FAB-FAB	9,5	Balance commerciale FAB-FAB	9,5
Écarts sur corrections CAF-FAB	+ 0,3	Écarts sur corrections CAF-FAB	- 1,2
Échanges sans paiements (travail à façon, réparation, avitaillement ...)	+ 0,3	Réparation des biens d'équipement	+ 0,1
—		Correction des échanges intra-communautaires	- 0,4
Autres corrections	0,0	Autres corrections	+ 0,2
Solde des échanges de biens	10,1	Solde des échanges de biens	8,2

source : Insee

III . 1 - LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

L'année 2002 aura vu la dégradation de la situation économique de la plupart des secteurs du transport, et en particulier de celui du transport routier de marchandises. Dans ce secteur, l'atonie des prix témoigne de la faiblesse de la demande, et l'augmentation des charges a effacé les bons résultats de l'année 2001. La SNCF et la RATP bénéficient d'une croissance de leur trafic, qui permet une amélioration sensible de leurs résultats.

EN 2002, DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES TOUJOURS EN BAISSÉ DANS LE TRM

En 2002, le nombre de créations d'entreprises a continué de baisser comme les années précédentes, mais à un rythme inférieur à celui de l'année 2001, - 1 % contre - 4,3 % en 2001. Ces créations d'entreprises se sont établies à 6 612 en 2002, contre 10 000 cinq ans plus tôt.

En dépit de l'embellie passagère qu'a connue au premier semestre l'économie française, cette baisse modérée des créations se singularise, par rapport aux années précédentes mais aussi par rapport à une progression de l'activité économique plus faible en 2002 qu'en 2001.

d'entreprises reflète la répartition sectorielle des entreprises déjà existantes, avec 48 % pour les entreprises du transport routier de marchandises, plus de 35 % pour celles du transport routier de voyageurs et environ 9 % pour les services auxiliaires des transports.

Dans ce paysage déprimé, seuls les services auxiliaires des transports et l'organisation du transport de fret connaissent une croissance sensible de leur nombre d'entreprises avec respectivement + 3,9 % et + 2 %. Le transport routier de voyageurs, avec 0,4 % de croissance, contribue peu à la croissance du nombre d'entreprises du secteur transport.

Quant au transport routier de marchandises (TRM), restreint ici aux activités du TRM de proximité et interurbain, il a fortement contribué à ces évolutions négatives à la fois en raison de son poids dans le

TABLEAU III 1.1
Démographie des entreprises de transport

	1998	1999	2000	2001	2001(**)	2002
Créations	9 650	8 900	7 068	6 766	6 677	6 612
évolution (%)	-4,2%	-7,8%	-20,6%	-4,3%		-1,0%
Nombre (*)	92 724	92 415	91 987	91 350	90 690	90 262
évolution (%)	0,7%	-0,3%	-0,5%	-0,7%		-0,5%
Défaillances	1 790	1 721	1 830	1 748	1 748	1 679
évolution (%)	-16,0%	-3,9%	6,3%	-4,5%		-3,9%

Source : Insee, Bodacc

(*) Nombre en fin d'année.

(**) Hors entreprises étrangères ayant des établissements en France, données exclues à partir de 2002.

Le nombre total d'entreprises du secteur continue de décroître à un rythme proche de celui des années précédentes, pour s'établir en 2002 à 90 262.

Les défaillances ont été moins élevées que les deux années précédentes : elles s'établissent à 1 679 en 2002 dans le secteur du transport dans son ensemble (- 3,9 % par rapport à 2000).

Au niveau sectoriel, la répartition des créations

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 nombre 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 III 1.2
Démographie des entreprises du transport routier de marchandises (*)

	1998	1999	2000	2001	2001 (**)	2002
Créations	5 903	5 213	3 546	3 413	3 386	3 002
évolution (%)	-4,1%	-11,7%	-32,0%	-3,8%		-11,3%
Nombre (*)	42 358	41 844	41 075	40 682	40 544	39 804
évolution (%)	1,1%	-1,2%	-1,8%	-1,0%		-1,8%
Défaillances	1 239	1 193	1 303	1 244	1 244	1 224
évolution (%)	-17,1%	-3,7%	9,2%	-4,5%		-1,6%

Source : Insee, Bodacc

(*) Transport routier de marchandises de proximité et interurbains (602L et 602M)

(*) Nombre en fin d'année.

(**) Hors entreprises étrangères ayant des établissements en France, données indisponibles à partir de 2002.

nombre d'entreprises (environ 40 000 sur 90 000), et du recul important de celui-ci (- 1,8 %). Les mouvements de créations et de défaillances y sont plus amples que dans les autres activités de transport. Si les défaillances en 2002 sont moins élevées qu'en 2000 et 2001, les créations accusent une baisse importante (- 11,3 %).

Ces évolutions conduisent au taux de création d'entreprises en 2002 le plus faible sur la période : 7,5 % contre 13,9 % en 1998, et au taux de défaillances le plus élevé, 3,08 % contre 2,9 % en 1998.

Cela est principalement le résultat d'une conjoncture déprimée, mais est aussi peut-être renforcé par une structure assez atomisée du secteur. La France, en comparaison d'autres pays européens, fait partie de ceux où le poids des très petites entreprises dans le

TABEAU III 1.3
Ventilation des entreprises du TRM (*), par taille, des pays européens.

Entreprises	Nombre de salariés						
Pays	année	0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	Total
Allemagne	1994	24059	5997	5337	2395	619	38407
Autriche	2000	2851	989	690	372	117	5019
Belgique	2000	4776	963	735	661	163	7298
Danemark	2000	6345	737	484	314	114	7994
Espagne	2000	119968	6311	2410	1167	62	129918
Finlande	2000	10400	885	397	120	41	11843
France	2000	32344	5454	3075	2490	948	44311
Irlande	1997	1841	290	127	64	0	2322
Italie	1991	80479	3043	1906	808	222	86458
Luxembourg	1998	258	69	68	36	25	456
Pays-Bas	2000	6780	1350	1025	755	380	10290
Norvège	2000	9738	741	275	132	39	10925
Portugal	2000	4145	967	479	223	82	5896
Royaume-U	2000	27160	4843	2990	1243	583	36819
Suède	2000	12663	1506	781	365	101	15416

Source : Newcronos - Eurostat - Règlement européen sur les statistiques structurelles d'entreprises.

(*) TRM : 602L, 602M, 602N et 602P.

secteur du TRM est important. Cette proportion n'atteint toutefois pas les niveaux observés en Espagne ou en Italie, même si une partie de ces écarts est sans doute imputable à l'hétérogénéité des systèmes statistiques. Les futurs membres de l'Union européenne présentent un profil du secteur encore plus marqué par une forte proportion de petites entreprises.

TABEAU III 1.4
Ventilation des entreprises du TRM, par taille, de quelques pays candidats.

Entreprises	Nombre de salariés						
Pays	année	0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	Total
Albanie	1998	896	4	0	2	3	905
Hongrie	1999 n.d		902	378	204	73	1557
Pologne	2000	86169	2572	395	379	214	89729
Rép.tchèque	2000	21392	1258	525	369	159	23703
Roumanie	2000	4368	853	414	282	202	6119

Source : Newcronos - Eurostat

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

La mauvaise conjoncture 2002 pour le transport routier de marchandise a pesé assez lourdement sur les comptes des entreprises du secteur du TRM.

Ainsi selon des premières estimations, la production en valeur devrait baisser sensiblement de 1,7 %, en raison à la fois d'une baisse des volumes et d'une stagnation des prix qui s'opposent vivement aux évolutions de l'année 2001. L'excédent brut d'exploitation devrait baisser encore davantage (de près de 34 %). En effet, la baisse du prix de carburant ne permet pas de compenser la hausse importante des rémunérations (+ 6,1 %); cette hausse étant davan-

TABEAU III 1.5
Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises

	Niveau Mds euros 2002	Evolution annuelle en pourcentage		
		02/01	01/00	00/99
Production (prix producteur)	31,3	-1,7%	9,0%	8,0%
CI	18,9	-1,4%	6,2%	9,4%
Dont carburant	4,2	-4,7%	3,6%	17,7%
Valeur ajoutée	12,4	-2,1%	13,6%	5,8%
Rémunération	10,0	6,1%	9,5%	8,6%
Impôt, taxes - Subv	0,8	-0,9%	7,3%	5,5%
Excédent brut d'exploitation	1,6	-33,9%	35,9%	-5,4%

Sources : Insee SIE pour les années 1999 et 2000

Estimations DAEI / SES, pour les années 2001 et 2002.

En l'absence d'enquête annuelle d'entreprise, l'estimation 2002 a été faite à partir de sources diverses portant sur les salaires, les effectifs, le prix du gazole, les circulations routières et la récupération partielle de la TIPP.

TABLEAU III 1.6

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

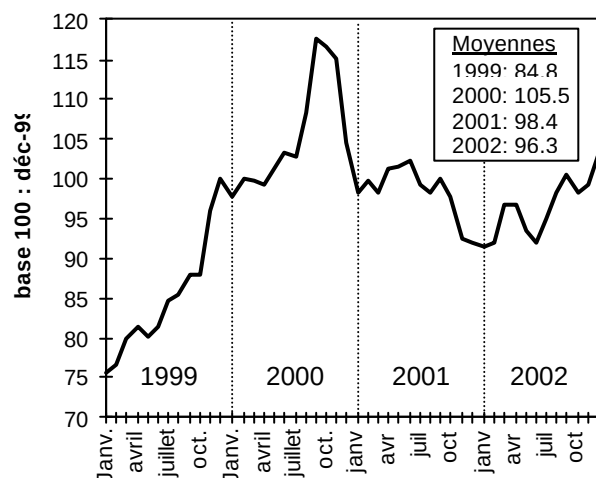
	1999	2000	2001	2002
Prix à la tonne-kilomètre				
National longue distance	1,4%	5,6%	4,7%	-0,3%
International longue distance	-2,4%	6,3%	3,4%	1,2%
National courte distance	1,1%	6,5%	5,4%	-2,2%
Ensemble	0,5%	6,0%	4,6%	-0,4%
Prix au véhicule-kilomètre				
National longue distance	1,0%	5,3%	4,0%	0,1%
International longue distance	-0,2%	7,6%	4,3%	-0,3%
National courte distance	3,2%	5,7%	5,9%	0,7%
Ensemble	1,3%	5,9%	4,6%	0,2%

Source : SES - enquête TRM

tage le résultat de celle du coût du travail que des effectifs. Par ailleurs, la diminution des remboursements de la TIPP intervenue en 2002 augmente les charges des entreprises.

L'évolution du prix des transports routiers témoigne de l'atonie de la demande de transport avec des baisses de prix observées au véhicule-kilomètre comme à la tonne-kilomètre. En 2002, la quasi-stabilité des

GRAPHIQUE III 1.1

Prix du gazole à la citerne de 1999 à 2002


Source : CNR

France métropolitaine hors récupération partielle de la TIPP

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 2000, 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 2001 a été élaboré en appliquant à celui de l'année 2000, les évolutions données par l'EAE. Pour l'année 2002, des estimations provisoires ont été faites à partir de sources diverses (SES, CNR, Unedic...).

TABLEAU III 1.7

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

	2000/1999	2001/2000	2002/2001
Carburant			
(cuve-pompe après récup. partielle de la TIPP).	16,4%	-4,5%	0,3%
Maintenance(*)			
(entretien-réparations, pneus)	2,0%	3,9%	2,7%
Utilisation infrastructures(**)			
(péages-taxe essieu)	2,3%	1,5%	3,2%
Détention du matériel(***)			
(prix véh.-financ.-assur.)	1,3%	0,2%	1,0%
Personnel de conduite			
(rémunérations-charges)	6,9%	4,1%	5,4%
Frais de déplacement			
(repas-nuitée)	1,0%	2,7%	1,5%
Coûts de structure(****)			
(personnel-autres charges)	3,0%	2,0%	2,1%
Ensemble	5,8%	1,0%	2,4%

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.

champ : quarante tonnes tracteur - semi-remorque savoyarde ou parois latérales souples coulissantes.

Remarque: Le poste carburant après remboursement partiel de la TIPP est en hausse en raison d'une baisse à partir de janvier 2002 des remboursements de TIPP qui sont passés de 3,8 euros/hectolitre à 2,1 euros.

Le prix des transports routiers de marchandises marque un coup d'arrêt après la progression relativement soutenue des prix entamée à la fin de l'année 1999. Ainsi, les prix à la tonne-kilomètre et au véhicule-kilomètre évoluent respectivement de - 0,4 % et + 0,2 % après des progressions de 4,6 % en 2001 et 6 % en 2000. C'est surtout au premier semestre que les prix étaient orientés à la baisse, ils se sont plutôt stabilisés au cours du second semestre 2002.

Cette stabilisation des prix s'observe aussi bien pour le transport de courte distance que pour celui de longue distance, dans un contexte de ralentissement marqué de l'activité. Plus précisément, en 2002 selon le Comité national routier (CNR), les coûts du transport routier de longue distance ont progressé plus fortement en 2002 qu'en 2001, soit + 2,4 % après + 1,0 %, du fait notamment du poste 'personnel de conduite' et de celui 'utilisation des infrastructures' avec l'augmentation des péages. Ainsi, la stagnation des prix témoigne d'une difficulté des entreprises à répercuter les hausses de coûts sur leurs prix du fait d'une conjoncture défavorable.

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS DE PROVINCE

Après une hausse de 6,8 % entre 1999 et 2000, le total des produits des transports en commun de province a progressé de 5,0 % entre 2000 et 2001, atteignant 2,3 milliards d'euros.

Les contributions publiques interviennent à trois endroits dans les comptes d'exploitation des entreprises de transport urbain de voyageurs :

- en compensations tarifaires, et sont alors assimilées à des recettes tarifaires,
- en subventions d'exploitation stricto sensu,
- enfin, en subventions d'équilibre qui du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient classées en « produits exceptionnels », ont été somées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Le total des subventions, hors compensations tarifaires, représente 54 % du total des produits. Le taux de croissance de ces subventions est régulièrement au dessus de celui du total des produits (+ 6,8 % en 2001).

Les produits du trafic stagnent (+ 0,4 % en 2001). Cela est à rapprocher des données physiques : les conflits sociaux en 2001, qui au demeurant ont touché de façon très inégale les différents réseaux, ont affecté le trafic, et donc les recettes.

Du côté des charges, les rémunérations du personnel restent le poste le plus important : 56 % du total des charges en 2001. Ce poids diminue régulièrement : il était de 59 % en 1997. Mais la sous-traitance tend à se développer, ce qui peut masquer l'importance réelle des charges de main-d'œuvre dans cette activité économique.

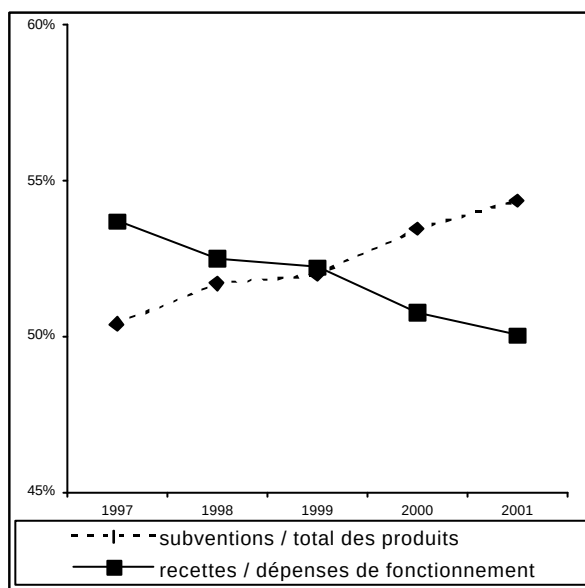
De 1998 à 2001, les « autres charges » se sont accrues plus vite que les charges d'exploitation (près de 10 % en 2001), traduisant en cela un effort important d'investissement (en particulier, pour le développement des transports collectifs en site propre).

TABLEAU III 1.8
Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province

	1998 %	1999 %	2000 %	2001 %	2001 Md Euros
Recettes	1,6	3,7	3,5	2,9	1,1
dt produit du trafic	2,3	0,8	2,7	0,4	0,9
Subventions	7,0	4,9	9,8	6,8	1,3
Total produits	4,3	4,3	6,8	5,0	2,3
Charges fonction.	3,9	4,3	6,4	4,5	2,1
dt rémunérations	3,5	2,3	5,0	3,5	1,3
Autres charges	3,8	4,6	8,6	10,0	0,2
Total charges	4,3	4,3	6,8	5,0	2,3

Source : CERTU - SES*

GRAPHIQUE III 1.2
Evolution des ratios du transport urbain de province



Source : CERTU - SES*

*** Méthodologie :**

Les données présentées sont issues de l'enquête du CERTU sur les transports collectifs urbains. Pour en extraire des évolutions temporelles significatives, les données des comptes d'exploitation figurant dans la base de l'enquête ont dû être en partie retraitées par le SES, pour la période de 1997 à 2001. Ce secteur économique est très concentré : sur quelques 220 réseaux, 41 ont été retraités, mais ils représentent à eux seuls 80 % du total agrégé des comptes.

LES COMPTES DE LA SNCF

A la différence de l'année 2001, l'année 2002 aura vu une croissance significative des produits du trafic de la SNCF, avec une hausse de + 3,6 % contre + 0,9 % en 2001. Les évolutions sont contrastées entre les branches voyageurs et marchandises. La croissance des recettes du trafic voyageurs grandes lignes contribue pour plus des deux tiers à cette évolution, principalement en raison de son poids dans les recettes, avec des augmentations de prix et de volumes comparables supérieures à 2 %. Ce sont les TGV qui sont les plus dynamiques (+ 6,6 % voyageurs-kilomètres), dont le TGV Sud-Est (+ 9 % voyageurs-kilomètres) notamment en raison de l'effet en année pleine du TGV Méditerranée. En revanche, les produits grandes lignes classiques (Corail) ont enregistré des résultats nettement plus faibles avec un trafic en baisse de 6,7 % notamment là-aussi en raison de l'effet en année pleine du TGV Méditerranée. Les produits du trafic régional de voyageurs se sont montrés très dynamiques, avec une progression des produits moyens et des trafics, autour de 4 %. La conclusion, au 1^{er} semestre 2002, de l'ensemble des conventions entre la SNCF et les autorités organisatrices régionales de transport, conformément à la loi SRU, a pu avoir un effet stimulant sur les transports régionaux de voyageurs (TER). Plus généralement, les trafics voyageurs ont bénéficié d'actions commerciales importantes de l'entreprise au deuxième semestre 2002 en réaction aux mauvais résultats du premier semestre.

Quant au fret, il n'a pas renoué avec la croissance en 2002. Cependant, comparée à la très forte baisse des produits du trafic en 2001 (- 7 %), la diminution de 0,7 % en 2002, dans un contexte économique général encore plus morose qu'en 2001, fait figure de stabilisation, notamment grâce au dernier trimestre. Certes, l'année 2001 avait souffert d'un conflit social important au printemps, contribuant à expliquer en partie la chute des trafics, mais l'année 2002 a connu également des difficultés propres comme les fortes perturbations du trafic transmanche de novembre 2001 à septembre 2002. Ces difficultés ont conduit à réduire considérablement la circulation et à la suspendre parfois (le trafic transmanche a reculé de 40 %).

L'évolution des produits du trafic a contribué pour un peu plus de la moitié à la croissance de la production (+ 3,4 %). Les compensations tarifaires et contributions de service, en dépit de leur place modeste dans la production en 2001 (11 %) sont la deuxième contribution à la croissance de la production grâce à leur croissance élevée en 2002 (+ 16,6 %).

Du côté des charges, les consommations intermédiaires, avec + 3,9 % de croissance, ont augmenté davantage que la production. Cette augmentation des consommations intermédiaires est marquée principalement à la fois par l'augmentation des achats de matières premières (hausse du coût de l'énergie), et par la hausse des redevances d'infrastructures (+ 15,6 %) à la suite du relèvement des péages.

TABLEAU III 1.9
Les recettes du trafic de la SNCF

	niveau 2002 Produits du trafic*	évolution 02/01	dont trafic	évolution 02/01	produit moyen	évolution 02/01
	en milliards d'euros	en %	en milliards de: v.k,voyageur t.k,marchandise	en %	en centimes d'euro par vk ou tk	en %
Voy. Grandes lignes	4,318	5,0%	54,26	2,7%	7,96	2,2%
Voy. TER	0,600	8,1%	9,17	4,0%	6,54	3,9%
Voy. Ile de France	1,527	3,5%	10,10	2,4%	15,13	1,0%
Fret	1,827	-0,7%	50,04	-0,7%	3,65	0,0%

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. Les produits du trafic Ile-de-France comportent les versements du STIF.

Cette croissance des consommations intermédiaires n'a toutefois pas réduit l'excédent brut d'exploitation grâce à l'évolution relativement contenue des rémunérations (+ 2,1 %). L'excédent brut d'exploitation s'établit ainsi, en 2002 à 713 millions d'euros, soit une augmentation de 7,4% par rapport à 2001.

On peut noter également une réduction de moitié des subventions d'exploitation (notamment les aides de l'Etat au transport combiné), ce qui ne pèse toutefois que modérément dans la formation de l'excédent brut d'exploitation. Le redressement de l'excédent brut d'exploitation a contribué à améliorer le résultat d'exploitation par rapport à 2001 (+ 54 millions d'euros).

Un autre élément y a également contribué : l'allongement de la durée de vie comptable des trains à grande vitesse. La durée d'amortissement des TGV réseau, Eurostar et Thalys a été portée à 30 ans à compter du 1er juillet 2001, l'effet de cet allongement se produit en 2002 sur l'ensemble de l'année. Le résultat d'exploitation demeure toutefois légèrement négatif avec - 17 millions d'euros.

TABLEAU III 1.10
Comptes de la SNCF (HTVA)

	2000*	2001	2002	01/00	02/01
	en milliards d'€			en %	
Production	14,900	14,830	15,333	-0,5%	3,4%
Produits du trafic (1)	7,930	8,000	8,291	0,9%	3,6%
Produits annexes au trafic	0,289	0,283	0,258	-2,0%	-8,8%
Produits hors trafic	0,706	0,639	0,635	-9,5%	-0,6%
Compensations tarifaires	1,637	1,674	1,952	2,3%	16,6%
Rémun. du gestion. d'infra.	2,617	2,652	2,669	1,3%	0,6%
Travaux pour RFF	0,935	0,724	0,754	-22,5%	4,1%
Autres travaux pour tiers	0,235	0,255	0,223	8,6%	-12,5%
Production immobilisée	0,552	0,603	0,551	9,2%	-8,6%
CI	6,032	6,165	6,403	2,2%	3,9%
achats de matières	1,435	1,369	1,376	-4,6%	0,5%
achats de prestations	0,405	0,373	0,391	-7,9%	4,8%
achats de travaux	0,279	0,314	0,200	12,4%	-36,3%
charges externes	2,343	2,418	2,482	3,2%	2,6%
redevance infrastructure	1,562	1,691	1,954	8,2%	15,6%
Valeur ajoutée	8,869	8,665	8,930	-2,3%	3,1%
subventions	0,233	0,133	0,065	-43,0%	-51,1%
impôts	0,645	0,641	0,629	-0,6%	-1,9%
rémunérations	7,364	7,493	7,653	1,8%	2,1%
EBE	1,094	0,664	0,713	-39,3%	7,4%
Résultat d'exploitation	0,255	-0,071	-0,017		
Résultat financier	-0,155	-0,105	-0,166		
Résultat courant	0,101	-0,176	-0,183		
Résultat exceptionnel	-0,079	0,014	0,168		
Produits de l'intégration fiscale	0,045	0,028	0,034		
Résultat net	0,068	-0,134	0,019		

Source : Comptabilité de la SNCF.

* Chiffres comprenant l'activité de Sernam jusqu'à sa filialisation en février 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, 0,75 Milliard d'euros en 2001 et 0,76 Milliard d'euros en 2002.

Le résultat financier est encore négatif et se dégrade de 61 millions d'euros par rapport à 2001. Le résultat exceptionnel, grâce aux produits de cession d'actifs (biens immobiliers), s'améliore de 154 millions d'euros et contribue ainsi significativement au redressement du résultat net, qui passe de -134 millions d'euros en 2001 à + 19 millions d'euros en 2002.

Enfin, le montant de la dette s'établissait à 7,1 milliards d'euros (y compris les opérations de cession-bail), et la dette au titre du service annexe d'amortissement de la dette s'élève à 8,8 milliards d'euros.

LES COMPTES DE LA RATP

La RATP a enregistré au cours de l'année 2002 une augmentation de sa production mesurée en nombre de voyages (+ 1,45 %) ou en nombre de voitures-kilomètre (+ 2,15 %) sur l'ensemble de son réseau (ferré et routier). Cette hausse légèrement supérieure à celle de l'année dernière est d'autant plus notable qu'elle intervient dans un contexte de ralentissement économique, et ce même si la fréquentation touristique en Ile-de-France n'a pas fléchi (mesurées en nombre de nuitées et d'arrivées). Pour la deuxième année consécutive, cette hausse des voyages s'accompagne d'une augmentation plus rapide des recettes du trafic (+ 3,2 %) et ce quelle que soit la catégorie de tarification retenue. L'augmentation des recettes en volume au niveau global s'établirait ainsi à 1,2 %.

TABLEAU III 1.11
Recettes en 2002 de la RATP par titre

2002	Recettes directes	Compensations tarifaires	Nombre de titres (*)	évolution 2002/2001 du nombre de titres
	en millions d'euros		en milliers	en %
Billets	516,37	105,79	554 776	-1,6%
Cartes Oranges	794,77	742,79	28 170	0,1%
Cartes Imagin'R	115,33	225,90	7 329	7,4%
Autres titres	107,85	45,79		
Total	1 534,32	1 120,27		

Source: Comptes de la RATP

(*) : Nombre de billets de la RATP et de la SNCF

(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 121 millions d'euros en 2002 (118,9 millions d'euros en 2001).

L'augmentation des voyages et des recettes en volume serait induite principalement, par des renforcements de l'offre par rapport au service de référence du STIF, par l'amélioration de la maîtrise de la fraude ainsi qu'à une fréquentation en augmentation le week-end.

En ce qui concerne les nouvelles formules économiques, l'impact déjà amoindri l'année dernière de la carte Imagin'R continue à s'estomper en 2002 avec une hausse de 7,4 % contre 14,7 % en 2001. En revanche, la création de la carte "solidarité transport" en mars 2002 a stimulé la vente de billets demi-tarif de + 10 % (comportant la banlieue).

Parmi les autres éléments affectant les recettes de la RATP figure son contrat avec le STIF. Ainsi la RATP a perçu conformément à ce contrat un concours public de 1,77 milliards d'euros (+ 28,7 millions d'euros par rapport à 2001 en euros courants), qui se décompose en :

- une contribution forfaitaire de 670 millions d'euros,
- une compensation tarifaire d'un milliard d'euros après pris en compte du mécanisme de bande passante (voir la note 1 du tableau III 1.11),
- une rémunération de la vente (91 millions d'euros)
- un bonus-malus lié à la qualité de service (+ 7,4 millions d'euros).

En dépit de ces facteurs positifs, si la production a augmenté de 113 millions d'euros, l'excédent brut d'exploitation est toutefois resté stable (- 6 millions d'euros) et s'établit à 666 millions d'euros. L'augmentation des rémunérations (+ 72 millions), des consommations intermédiaires (+ 39 millions) et la baisse des subventions (- 10 millions) ont en effet plus que compensé le gain de production.

TABLEAU III 1.12

Comptes de la RATP

(milliards d'euros, HTVA)

	2000	2001	2002	Evolution 2002/2001 en %
Production	2,81	2,86	2,97	3,9%
Recettes du trafic	2,41	2,46	2,54	3,2%
dt Recettes directes du trafic	1,44	1,49	1,53	2,9%
Compensations tarifaires	0,97	0,97	1,00	3,9%
Rémunération de la vente	0,09	0,09	0,09	3,2%
Autres recettes transport (1)	0,04	0,04	0,05	14,8%
Recettes hors transport (2)	0,11	0,10	0,11	2,7%
Consommations intermédiaires	0,55	0,56	0,60	6,9%
Valeur ajoutée	2,26	2,30	2,37	3,2%
Impôts	0,18	0,19	0,19	0,6%
Subventions (3)	0,68	0,68	0,67	-1,4%
Salaires et charges sociales	1,65	1,70	1,78	4,2%
Déficit régimes sociaux	0,40	0,41	0,41	-0,8%
EBE	0,70	0,67	0,67	-0,8%
Amortissements	0,45	0,46	0,47	2,9%
Frais financiers	0,25	0,22	0,20	-8,5%
Autres charges (4)	0,03	0,04	0,04	-10,6%
Résultat d'exploitation	0,30	0,25	0,23	-7,1%
Résultat financier	-0,25	-0,22	-0,20	-8,5%
Résultat courant	0,05	0,03	0,03	2,5%
Résultat exceptionnel	-0,03	0,00	-0,01	ns
Intéressement des salariés	-	-0,01	-0,01	-24,6%
Résultat comptable	0,02	0,02	0,02	-25,2%
CAF	0,54	0,51	0,52	2,4%
Ensemble concours publics à l'exploitation	1,75	1,74	1,77	1,7%

Source : Comptes de la RATP

(1) Orlyval, STL, pénalités forfaitaires, y compris qualité de service

(2) Prestations à la SNCF,...

(3) Contribution forfaitaire

(4) Charges de gestion courante : provisions, charges excep. , transferts,...

L'augmentation des frais de personnel s'explique par l'augmentation des effectifs en raison de l'ARTT, mais aussi afin d'accroître l'offre (+ 1082 agents), ou encore par la croissance des rémunérations (le salaire moyen par agent ayant augmenté de 2,4 %). L'autre poste de charges subissant une augmentation importante est celui des "Matières et Autres Charges Externes", + 4,3 % pour celles liées à l'exploitation et + 47,2 % pour les autres. Concernant ces dernières, elles sont compensées en produits et donc sans incidence sur le compte de résultat. La diminution des frais financiers de 20 millions d'euros permet de compenser un résultat exceptionnel légèrement négatif ainsi que la hausse des dotations aux amortissements. La légère diminution de l'EBE se retrouve alors presque en totalité dans le résultat comptable de l'entreprise avant intéressement des salariés, en baisse de 8 millions d'euros par rapport à 2001, qui s'établit à 23,5 millions d'euros en 2002. Enfin, l'endettement s'élève à 4 milliards d'euros en 2002.

LE SECTEUR AÉRIEN

Après deux années de fortes croissances (+ 8,8 % en 1999 et + 13,5 % en 2000), le secteur aérien est entré en 2001 dans une phase de contraction de sa production avec - 4,7 % en 2001. Les attentats du 11 septembre 2001 et leurs conséquences immédiates ont aggravé le ralentissement de l'économie mondiale. Les consommations intermédiaires, sous l'effet de la baisse de la production mais aussi du prix des carburants, ont diminué encore davantage que la production (- 7 %). Cette diminution conjuguée à une hausse modérée des rémunérations (+ 1,5 %) a permis d'améliorer l'EBE de 8 % ; cependant que le taux de marge (EBE/VA) restait stable (12 %), à un taux inférieur à celui de la fin des années 90 (18 %). Pour 2002, la poursuite de l'instabilité politique internationale, l'amplification du développement de compagnies "à bas coûts" étrangères et les difficultés financières d'AirLib devraient peser sur les comptes des entreprises françaises du secteur aérien. Par ailleurs, la concurrence des TGV constitue un facteur de concurrence de plus en plus important sur le plan intérieur.

TABLEAU III 1.13

Comptes du secteur aérien

(milliards d'euros, HTVA)

	1997	1998	1999	2000	2001
Production (prix producteur)	11,66	12,16	13,23	15,03	14,32
Consommation intermédiaires	7,60	7,87	8,68	10,53	9,80
dont sous-traitance	1,37	1,51	1,56	1,77	1,71
dont carburant	1,21	1,10	1,31	2,05	1,73
Valeur ajoutée	4,06	4,29	4,55	4,50	4,52
Rémunération	3,13	3,38	3,56	3,82	3,87
Impôt, taxes - Subv	0,21	0,18	0,13	0,17	0,10
Excédent brut d'exploitation	0,71	0,73	0,87	0,51	0,55

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

LE SECTEUR MARITIME

En 2001, en dépit d'une conjoncture assez défavorable, la production du transport maritime a malgré tout connu une évolution positive.

Celle-ci a été plus rapide que l'évolution des consommations intermédiaires et du recours à la sous-traitance. Par ailleurs, l'évolution modérée des rémunérations a permis de dégager un excédent brut d'exploitation en 2001 supérieur à celui de l'année 2000.

TABLEAU III 1.14

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

	1997	1998	1999	2000	2001
Production (prix producteur)	4,2	4,0	4,1	4,9	5,5
Consommations intermédiaires	3,7	3,5	3,5	4,3	4,4
Valeur ajoutée	0,5	0,5	0,6	0,6	1,1
Rémunération	0,6	0,5	0,5	0,5	0,5
Impôt, taxes	0,0	0,0	0,1	0,1	0,1
Subv. d'exploitation	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Excédent brut d'exploitation	0,0	0,1	0,1	0,1	0,6

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

TABLEAU III 1.15

Prix du transport maritime

(indices, sauf Worldscale)						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Lignes régulières						
Ensemble (1995=100)	99	90	86	117	114	95
Pétrole brut (navires de 70 000 à 150 000 tonnes)						
Worldscale	111	96	85	153	140	98
Vracs secs						
Affrètement au voyage**	79	73	77	86	85	88
Affrètement à temps*	84	60	66	108	90	80
Prix des navires neufs (1991=100)						
Pétroliers (250 000 TPL)	86	78	69	75	76	70
Vraquiers (150 000 TPL)	85	79	72	81	74	67
Porte-conteneurs (2500 EVP)	91	76	62	62	61	58

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 1996.

LE SECTEUR FLUVIAL

Après une année 2000 marquée par une forte croissance, l'année 2001 a marqué le pas dans le secteur fluvial. Le niveau de production a fléchi jusque 0,34 milliard d'euros (- 1,8 % par rapport à 2001).

Les principaux postes ayant contribué à la formation de l'excédent brut d'exploitation se sont rétrécis et ont conduit à une baisse de l'excédent brut d'exploitation de 18%, la baisse des consommations intermédiaires et des rémunérations n'ayant pas compensé celle de la production.

La mauvaise campagne céréalière et le recul du transport de produits minéraux et sidérurgiques ont pesé fortement dans ces évolutions et éclipsé la progression importante des produits manufacturés dans le transport fluvial, même si les niveaux transportés demeurent faibles.

En 2002, la reprise du trafic (+ 3,3 %) et l'arrêt de la baisse des prix du transport fluvial pourraient avoir contribué à l'amélioration des soldes de gestion des entreprises.

TABLEAU III 1.16

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

	1997	1998	1999	2000	2001
Production (prix producteur)	0,258	0,275	0,302	0,346	0,340
Consommations intermédiaires	0,174	0,185	0,211	0,245	0,243
dont sous-traitance	0,08	0,06	0,06	0,10	0,09
Valeur ajoutée	0,084	0,089	0,091	0,101	0,097
Rémunération	0,056	0,059	0,062	0,069	0,067
Impôt, taxes	0,006	0,006	0,006	0,007	0,008
Subv. d'exploitation	0,000	0,001	0,001	0,001	0,000
Excédent brut d'exploitation	0,022	0,025	0,023	0,027	0,022

Sources : Insee (SIE), DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires pour 2001.

LA MESSAGERIE FRET EXPRESS

Si la croissance de la production en 2001 (+ 6,8 %) a été un peu plus faible qu'en 2000 (+ 14,3 %), elle est l'occasion d'une relative amélioration des comptes de la messagerie et du fret express.

TABLEAU III 1.17

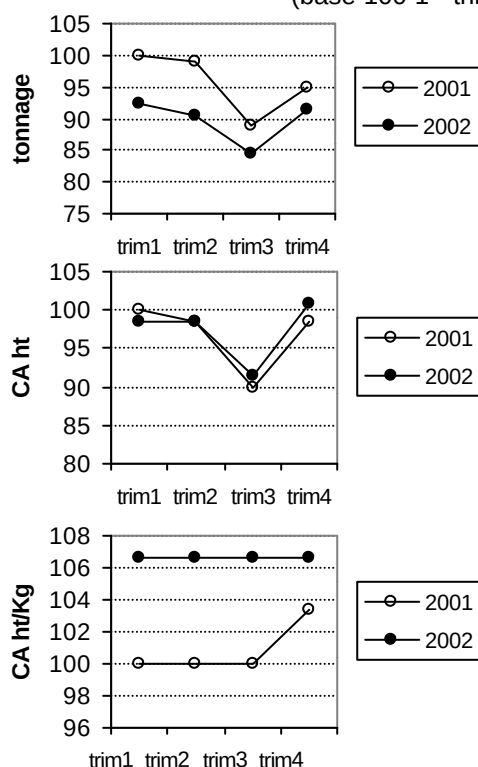
Comptes de la messagerie et du fret express (Sociétés et quasi sociétés)

(milliards d'euros, HTVA)

	1997	1998	1999	2000	2001
Production (prix producteur)	7,80	8,56	8,96	10,25	10,94
Consommations intermédiaires	5,62	6,12	6,51	7,77	8,11
dont sous-traitance	3,81	4,35	4,54	5,28	5,52
Valeur ajoutée	2,18	2,44	2,46	2,48	2,83
Rémunération	1,79	1,97	2,05	2,21	2,40
Impôt, taxes	0,20	0,21	0,21	0,18	0,19
Subv. d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,20	0,25	0,20	0,08	0,25

Sources : DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires pour 2001.

GRAPHIQUE III 1.3

Indicateurs de la messagerie et du fret express (base 100 1^{er} trim 2001)

Source : SES, Enquête Messagerie.

(*) : le champ de l'enquête Messagerie est composé de 28 groupes n'appartenant pas tous au secteur de la messagerie au titre de leur activité principale, mais dont le poids dans cette activité représente environ 63 % du chiffre d'affaire des activités nationales de messagerie traditionnelle et express. Compte tenu de cette concentration d'une part et de l'atomisation du secteur de la messagerie (634A), ces 28 groupes jouent le rôle de donneur d'ordres pour les entreprises de ce secteur.

Les consommations intermédiaires et le recours à la sous-traitance progressent à un rythme voisin et légèrement supérieur à 4%, soit un peu moins que celui de la production.

En revanche, la masse salariale a augmenté plus rapidement que la production, avec + 8 %. Les autres composantes de la valeur ajoutée ont également beaucoup augmenté puisque celle-ci a connu une croissance supérieure à 14 %. Ces évolutions ont permis de dégager un excédent brut d'exploitation en hausse en 2001.

En revanche, l'année 2002 devrait se révéler plus problématique compte tenu de la baisse des tonnages transportés en 2002, et ce, même si l'augmentation des prix unitaires moyens a pu maintenir le chiffre d'affaires pour les entreprises du secteur (voir la note du graphique III 1.3).

LE SECTEUR DE L'AFFRÈTEMENT ET DE L'ORGANISATION DES TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Après une forte croissance en 2000 (+ 17 %), la production dans le secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux a été plus limitée en 2001 avec + 7,8 %.

Cette hausse s'accompagne d'une augmentation analogue des consommations intermédiaires (+7%) et de la sous-traitance (+6%). La valeur ajoutée a augmenté de 10%, principalement grâce à l'évolution des rémunérations (+13%). Ces évolutions ont conduit à une baisse de l'EBE en 2001 (-5,5%).

TABLEAU III 1.18

Comptes de l'affrètement et du transport international de fret (Sociétés et quasi sociétés)

(milliards d'euros, HTVA)

	1997	1998	1999	2000	2001
Production (prix producteur)	9,8	11,2	11,8	13,8	14,9
Consommations intermédiaires	8,0	9,1	9,6	11,4	12,2
dont sous-traitance	6,4	7,1	7,7	8,7	9,3
Valeur ajoutée	1,9	2,1	2,2	2,4	2,7
Rémunération	1,5	1,6	1,7	1,9	2,1
Impôt, taxes	0,14	0,15	0,16	0,16	0,17
Subv. d'exploitation	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Excédent brut d'exploitation	0,27	0,38	0,37	0,37	0,35

Sources : Insee (SIE), DAEI/SES ; Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires pour 2001.

TABLEAU III 1.18

Quelques données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe, en 2000¹

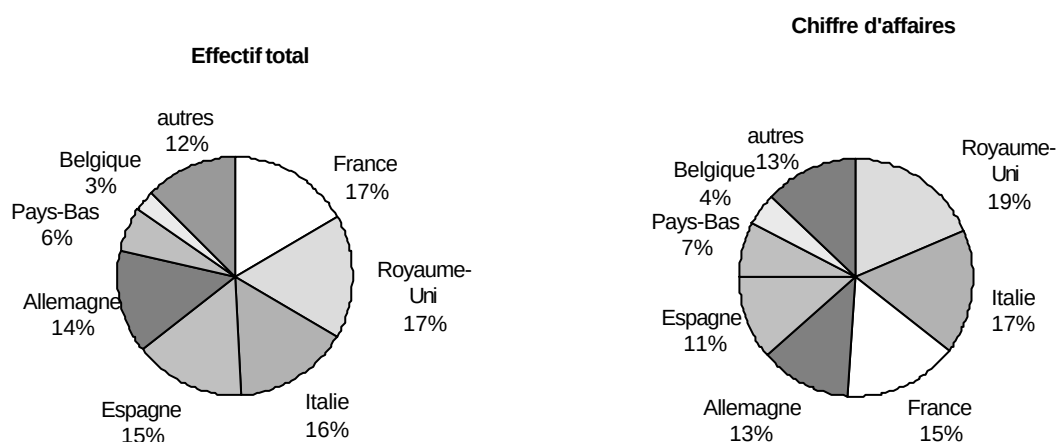
	Nombre d'entreprises	Effectif non salarié	Effectif salarié	en millions d'euros			
				Chiffre d'affaires	Valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs	Frais de personnel	Investissements corporels
Belgique	7 298	8 060	53 966	8 095	2 783	1 851	794
Danemark	7 994	7 075	36 913	4 433	1 974	1 282	408
Allemagne	32 885	40 318	230 463	23 457	11 615	6 618	2 219
Espagne	130 141	119 115	182 503	21 366	8 100	3 590	1 911
France	41 465	28 298	300 818	28 849	10 507	8 612	1 394
Italie	112 173	143 604	165 033	31 837	9 896	4 691	1 693
Luxembourg ²	478	251	5 266	670	237	166	34
Pays-Bas	10 290	12 357	109 726	13 934	5 658	3 999	791
Autriche	5 019	4 267	43 383	5 355	2 136	1 344	580
Portugal	5 906	1 748	43 987	2 685	1 014	642	560
Finlande	11 843	7 586	30 441	3 726	1 643	911	467
Suède	15 447	6 719	56 768	7 351	2 936	1 957	974
Royaume-Uni	36 819	35 698	293 261	34 577	14 640	8 767	2 253
UE (13 pays)	417 758	415 096	1 552 528	186 334	73 140	44 429	14 077

Source: Eurostat - DAEI/SES

Le règlement européen sur les statistiques structurelles d'entreprises (n° 322/97) permet de compléter utilement les résultats des enquêtes sur les véhicules (n° 1172/98)³. Le rang des principaux pavillons s'en trouve sensiblement modifié. Du fait en particulier d'un compte propre important, l'Allemagne n'apparaît ici qu'au quatrième ou cinquième rang européen en termes de chiffre d'affaires ou d'effectif total du secteur, au même niveau que l'Espagne. La France, le Royaume-Uni et l'Italie partagent les trois premières places. En termes de valeur ajoutée, le Royaume-Uni dépasse l'Allemagne puis la France. On remarquera que la France représente sensiblement plus en termes d'effectif qu'en termes de chiffre d'affaires.

En termes de ratios, la France occupe une position plutôt moyenne, avec de nombreux points communs avec les pays du sud, suivant un axe de structuration sud-ouest / nord-est en Europe.

Toutefois, il est difficile de risquer davantage d'interprétations sur ces statistiques incomplètes, car la prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital (location longue durée, crédit-bail) serait nécessaire pour établir des statistiques comparables, or ces variables ne sont pas collectées au niveau européen dans l'état actuel du règlement.



Source: Eurostat - DAEI/SES

Source: Eurostat - DAEI/SES

¹ Pour plus de détail, voir l'article publié dans les notes de synthèse du SES n° 146 de mars-avril 2003.

² Investissements corporels du Luxembourg : chiffre de 1997.

³ Cf. « Le transport routier international de marchandises et le cabotage en Europe en 2001 », partie II 3

III . 2 - LES DONNÉES SOCIALES

En 2002, la progression de l'emploi dans les transports s'est poursuivie, bien que ralentie (+ 1,1 % après + 2,4 % en 2001) du fait de la moindre croissance de l'activité, et le nombre de demandeurs d'emploi issus des transports s'est accru de 12 %.

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.

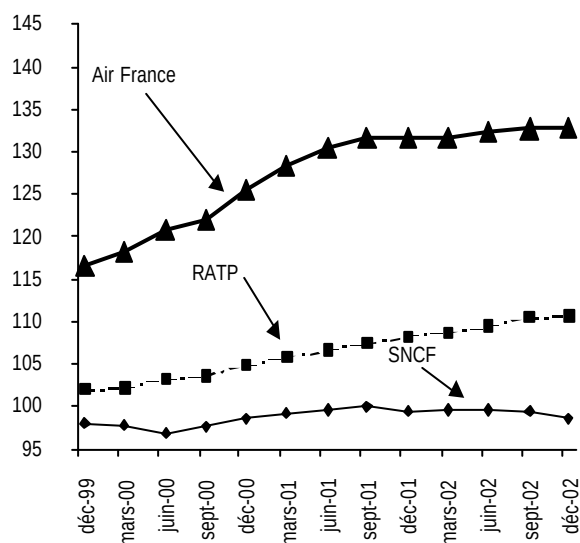
L'EMPLOI ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

A la fin de l'année 2002, près d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 122 000 personnes, dont 1 068 000 salariés, exerçait une activité dans le secteur des transports.

En 2002, la croissance de l'emploi s'est réduite : elle n'est plus que de 1,1 % en glissement annuel¹, contre 2,4 % en 2001 et 4,7 % en 2000.

Si le taux de croissance annuel des effectifs salariés ne diminue que faiblement dans le transport routier

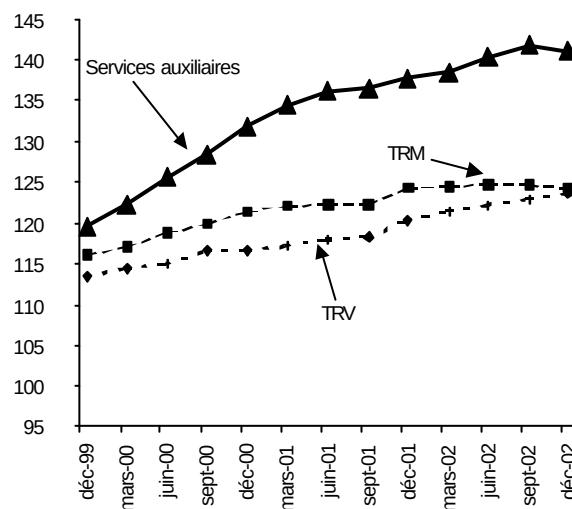
GRAPHIQUE III 2.1
L'emploi salarié dans les grandes entreprises publiques entre décembre 1999 et décembre 2002 (base 100 = décembre 1995, données CVS)



Sources : SNCF, RATP et Air France

de voyageurs (TRV) à 2,8 % après 3,1 %, il n'en est pas de même dans les secteurs plus sensibles à la conjoncture où l'on observe un fort ralentissement : dans les services auxiliaires des transports (messagerie, manutention, entreposage, agences de voyage... : + 2,5 % après + 4,5 %) et surtout dans le transport routier de marchandises (TRM : 0 % après + 2,5 %).

GRAPHIQUE III 2.2
L'emploi salarié dans les transports routiers et les services auxiliaires du transport entre décembre 1999 et décembre 2002 (base 100 = décembre 1995, données CVS)



Sources : Unedic, DAEI-SES

(1) Les données Unedic concernant les établissements du secteur privé sont provisoires pour 2002.

Par ailleurs, l'emploi s'est redressé en 2002 dans les entreprises privées du transport aérien après la forte baisse de la fin 2001 et il a progressé dans le transport fluvial et maritime.

L'année 2002 a été marquée par une stabilisation globale des effectifs dans les grandes entreprises publiques : si la progression est encore sensible à la RATP (+ 2,3 %), elle n'est plus que de 1 % à Air France et l'emploi s'est même réduit de 0,8 % à la SNCF, dont l'effectif d'emplois-jeunes n'est plus que de 871 personnes en fin d'année 2002.

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 contrats d'intérim conclus par les établissements du secteur des transports représentent environ 40 500 équivalents-emplois à temps plein en fin d'année¹, soit près de 4 % des effectifs, légèrement plus que dans l'ensemble de l'économie. La grande majorité des travailleurs temporaires du secteur des transports effectuent des missions dans le transport routier de marchandises (30 %) et dans les services auxiliaires des transports (plus de 60 %), notamment dans l'entrepôt, la messagerie et l'organisation des transports internationaux.

En 2002, le marché du travail continue à se dégrader : le nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1²) ayant déjà travaillé dans le secteur des transports augmente de 12 % entre décembre 2001 et décembre 2002.

Fin 2002, on dénombrait plus de 69 000 demandeurs d'emploi issus du secteur des transports. A cette même date, près de 86 000 chômeurs étaient à la recherche d'un emploi de conducteur, que ce soit ou non dans le secteur des transports (dont 46 000 pour un poste de conducteur livreur et 26 000 pour un poste de conducteur routier soit, respectivement, 27 % et 5 % de plus qu'un an auparavant).

Dans le même temps, les offres d'emploi de conducteur se sont réduites de plus de 6 %.

(1) Source : exploitation des fichiers Unedic des déclarations mensuelles des agences d'intérim.

(2) 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.

(3) 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 III.2.1

Effectif et répartition des demandeurs d'emploi (catégorie 1) conducteurs d'engins terrestres fin 2002

Demandeurs d'emploi (catégorie 1)	Total (milliers)	% CLD*	% Femmes
Conducteurs transports terrestres	85,9	27,5%	6,3%
dont			
Conducteurs Transport de marchandises	25,7	20,3%	2,4%
Conducteurs-livreurs	46,1	31,6%	4,3%
France métropolitaine	2306,8	29,3%	48,1%

Source : Dares-ANPE

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

Le taux de demande d'emploi³ est un peu moins élevé pour les conducteurs (12 % en septembre 2002) que pour les autres professions (13 % à la même date pour l'ensemble des professions). Il a globalement progressé d'un point par rapport à décembre 2001.

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

Selon l'enquête emploi⁴ de mars 2002, l'ensemble des conducteurs représentait 2,8 % de la population active occupée salariée. Plus de la moitié d'entre eux (57 %) étaient actifs dans le secteur des transports. Plus précisément, 68 % des conducteurs de poids lourds étaient salariés dans un établissement du secteur des transports contre 32 % des conducteurs-livreurs⁵.

Entre 1990 et 2002, le nombre de conducteurs du compte propre⁶ a diminué de 46 000 (- 15 %) au profit du compte d'autrui, accompagnant un mouvement d'externalisation des services de transports, particulièrement marqué dans l'industrie (- 29 %), le commerce (- 13 %) et la construction. En 2002, cette

(4) 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).

(5) Dans la nomenclature PCS (professions-catégories socio-professionnelles), 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.

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

TABLEAU III 2.2

Effectif et répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité en 2002

	Conducteurs routiers	Conducteurs livreurs	Autres conducteurs	Ensemble des conducteurs
Secteur des transports	68%	32%	83%	57%
dont				
TRM	61%	23%	0%	36%
Services auxiliaires	7%	7%	1%	6%
Autres secteurs	32%	68%	17%	43%
dont				
Industrie	7%	16%	2%	9%
Construction	9%	3%	0%	5%
Commerce	7%	30%	1%	14%
Autres Services	10%	20%	14%	14%
Ensemble (milliers)	269	223	99	591

Source : Enquête Emploi de mars 2002

tendance à l'externalisation ne concerne que les livreurs.

Les transporteurs routiers non salariés (indépendants) seraient environ 30 000 en mars 2002 selon l'enquête emploi.

LES CARACTÉRISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES SALARIÉS

Le secteur des transports est caractérisé par une surreprésentation masculine et ouvrière. Par ailleurs, la proportion de jeunes travailleurs et de travailleurs âgés sont plus faibles que la moyenne.

La proportion de jeunes est assez faible : les moins de 25 ans ne sont que 6 % dans les transports contre près de 8 % dans l'ensemble des activités économiques.

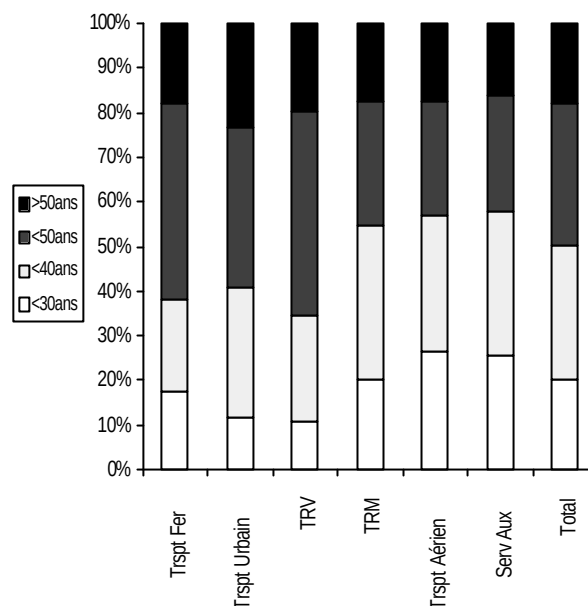
Il en est de même pour les plus de 50 ans qui sont moins de 20 % dans les transports et près de 24 % dans l'ensemble de l'économie.

Ces résultats globaux masquent des disparités fortes selon les sous-secteurs d'activité.

Les secteurs dans lesquels la proportion de jeunes est la plus faible sont les transports routier et urbain de voyageurs avec 11 % seulement de salariés âgés de moins de 30 ans, contre 20 % en moyenne dans l'ensemble des transports. D'autre part, dans les transports urbains, plus de 23 % de salariés ont plus de 50 ans (18 % dans les transports en moyenne). A l'inverse, les secteurs du transport aérien et des services auxiliaires sont ceux où la moyenne d'âge des salariés est la plus basse.

GRAPHIQUE III 2.3

Structure des effectifs salariés des transports par tranche d'âge en 2002



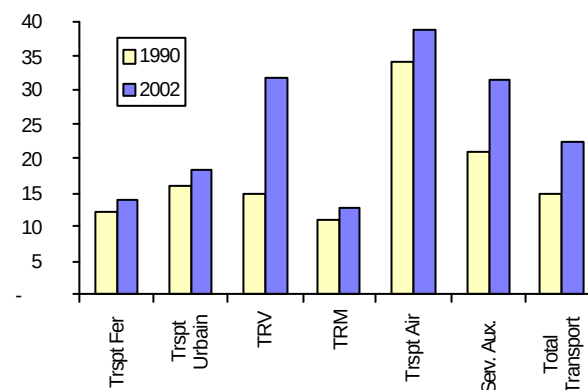
Source : Enquête Emploi de mars 2002

La part des femmes au sein des actifs occupés (salariés et non salariés) était, selon l'enquête emploi de mars 2002, de 22 % dans les transports contre 45 % pour l'ensemble des actifs occupés. Elle a progressé de sept points en douze ans.

Selon cette même enquête, c'est dans le transport routier de marchandises que le pourcentage des femmes est le plus faible : moins de 13 %, à peine plus qu'en 1990. Les femmes sont également peu présentes dans le transport ferroviaire (14 %) et dans le transport urbain de voyageurs (18 %). La proportion de femmes est plus importante dans le transport routier de voyageurs et dans les services auxiliaires.

GRAPHIQUE III 2.4

Évolution de la part des femmes au sein des effectifs salariés des transports entre 1990 et 2002



Source : Enquêtes Emploi de janvier 1990 et mars 2002

du transport (31 à 32 %), secteurs dans lesquels elle a beaucoup progressé, ainsi que dans le transport aérien (39 %).

Une femme sur deux occupe un poste d'employée et 60 % des employés sont des femmes. Par contre, on ne compte que 5 % de femmes parmi les conducteurs et 26 % parmi les cadres.

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 2002 de 7,7 % (de 40,5 heures à 37,4 heures). Elle est cependant supérieure de plus de deux heures à celle de l'ensemble des salariés (35,2 heures en mars 2002), du fait, en partie, d'une proportion de travailleurs à temps partiel plus faible que dans le reste de l'économie : 7 % (4 % pour les hommes et 20 % pour les femmes) contre 16 % (5 % pour les hommes et 30 % pour les femmes).

Cette différence s'explique donc notamment par la

TABLEAU III 2.3

Rythme de travail des actifs du secteur des transports en 2002 (en %)

	Aucune durée habituelle	Temps Partiel	Temps Complet
Transport urbain	7	5	88
TRV	21	15	64
TRM	24	4	72
Transport ferroviaire	9	4	87
Transport aérien	20	10	70
Services auxiliaires	9	6	85
Total Transport	16	6	78

Source : Enquête Emploi de mars 2002

faible proportion de femmes dans le secteur.

La baisse de la durée du travail entre mars 2001 et mars 2002 a été plus faible que dans la période précédente, les effets de la mise en place de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail (ARTT) s'estompant progressivement.

Par ailleurs, 57 % des salariés des transports déclaraient travailler habituellement ou occasionnellement le samedi, 38 % le dimanche et 37 % 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 tendance à baisser d'année en année.

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 2002, de 36,5 heures, soit presque une heure de moins que l'estimation réalisée à partir des données individuelles de l'enquête emploi. Elle restait cependant supérieure de 0,9 heure à celle observée dans l'ensemble de l'économie (35,6 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.

En 2002, la durée du travail a été, selon cette enquête, de 49,1 heures en moyenne pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, avec 52,3 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 33,6 heures de conduite et de 15,5 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 29,5 heures pour les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois à 38,3 heures pour les "grands routiers" absents six nuits et plus par mois.

TABLEAU III 2.4

Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1999 et 2002 (semaines de cinq jours et plus).

Durée d'absence	1999	2000	2001	2002
Ensemble	50,5	50,3	49,6	49,1
dont :				
Moins de 6 nuits par mois	47,3	46,8	46,5	46,3
6 nuits et plus par mois	53,6	53,5	52,8	52,3

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

La durée hebdomadaire de travail des conducteurs routiers diminue légèrement en 2002, comme les années précédentes.

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, 31 % des conducteurs n'avaient, en 2002, aucun diplôme ou simplement le BEPC et 61% ne possédaient qu'un CAP ou un BEP. Seuls 28 % des diplômés sont en rapport avec le transport. Les jeunes conducteurs sont mieux formés : seuls 9 % des moins de 25 ans et 15% des moins de 35 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 que les salariés des autres secteurs à la formation professionnelle continue (FPC) : 46 % en moyenne en 2000 contre 36 % pour l'ensemble des salariés. Le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires rapporté au nombre de salariés) varie de 35 % pour les salariés des services auxiliaires à 46 % pour les salariés du secteur des transports terrestres et à 77 % pour les salariés du transport aérien. L'accès à la FPC varie selon la catégorie socio-professionnelle du salarié (il est inférieur pour les ouvriers non qualifiés) et la taille des entreprises (il est plus difficile dans une petite entreprise).

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 2002, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES menée auprès des conducteurs routiers, 43 %

TABLEAU III.2.5

Répartition des salariés des transports en 2002 selon le diplôme et le secteur d'activité (%)

	Transport Terrestre	Transport Maritime	Transport Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport
Effectif (milliers)	670	14	85	315	1083
Bac ou plus	24%	ns	68%	40%	33
CAP-BEP	39%	ns	15%	30%	35
Aucun ou BEPC	37%	ns	17%	30%	33
Total	100%	100%	100%	100%	100
Evolution 1990-2002					
Bac ou plus	+ 10	+ 25	+ 9	+ 19	+ 15
CAP-BEP	+ 1	- 17	- 6	- 3	- 2
Aucun ou BEPC	- 11	- 8	- 3	- 16	- 13

Source : Enquête Emploi de mars 2002

d'entre eux ont suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois : parmi eux, les deux tiers ont suivi au moins une FCOS, un tiers au moins une FIMO et 22 % au moins une formation "matières dangereuses".

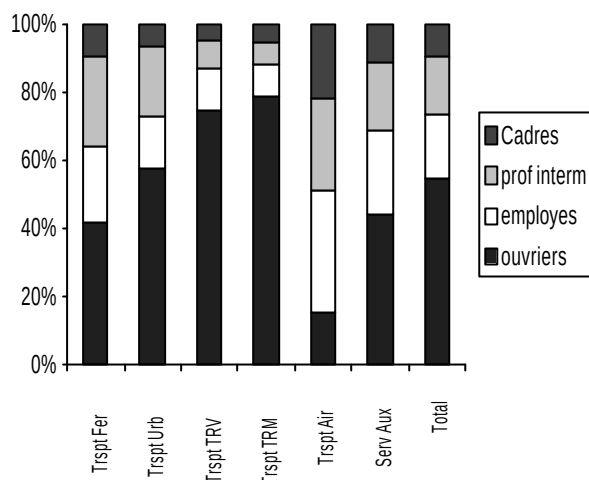
RÉMUNÉRATIONS

D'après les résultats de l'enquête Acemo, le taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté, en 2002, moins rapidement dans les transports (3,1 %) que dans l'ensemble de l'économie (3,5 %). Le taux d'inflation étant de 2,3 %, le pouvoir d'achat du salaire horaire des ouvriers du transport a donc progressé de 0,8%, soit nettement moins qu'en 2001 (2,2 %).

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 2001 inférieur à celui de l'ensemble des salariés, et ce quelle que soit la taille des établissements. La Dares estime le gain brut mensuel moyen des salariés du secteur des transports en 2001 à 2 080 euros pour les établissements de plus de neuf salariés contre 2 230 euros dans l'ensemble de l'économie (avec une différence de 8,6 % entre hommes et femmes en 2000). 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 de l'économie.

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

GRAPHIQUE III 2.5

Répartition des effectifs salariés des transports par catégorie socioprofessionnelle en 2002


Source : Enquête emploi de mars 2002 - Insee

l'aérien, secteur où la proportion des cadres est notablement plus importante (22 %).

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

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 du secteur des transports dans son ensemble. Le salaire brut conventionnel minimal des conducteurs de zone courte (indice 128 M) était à 1242,9 euros au dernier trimestre de l'année 2002 et celui des conducteurs de zone longue (indice 150M) atteint 1 648,9 euros à cette même date, en hausse de 1,7 % en un an pour chacun d'entre eux.

L'enquête conjoncturelle DTT-SES permet de mieux appréhender le revenu mensuel des conducteurs dans ses trois composantes : salaire net, primes et rémunérations assimilées, frais de route. On constate ainsi qu'en 2002 ces différents éléments se sont élevés en moyenne, respectivement, à près de 1 420 euros, 25 euros et 268 euros, soit un revenu total net de 1 713 euros. 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.

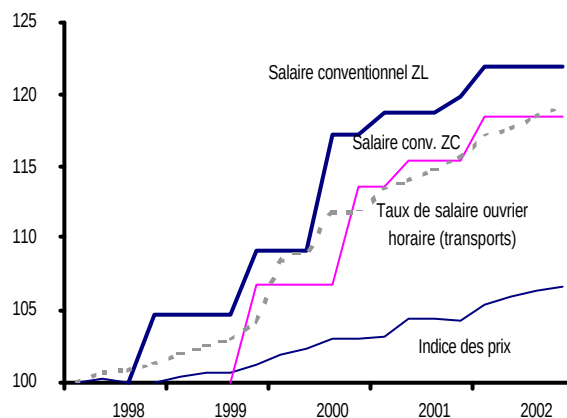
TABLEAU III 2.6

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 III 2.6

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 1998)


Source : Ministère de l'emploi et de la solidarité - enquête Acemo, METLTM-DTT

TABLEAU III 2.7

Revenus mensuels des conducteurs du TRM en 2002 (en euros)

Nbre de nuitées hors du domicile	Salaire net	Primes	Frais de route	Total
Ensemble	1 420,2	24,9	267,9	1 713,0
dont :				
Moins de 6 nuits par mois	1 343,1	20,0	132,4	1 495,5
6 nuits et plus par mois	1 498,6	29,9	405,6	1 934,1

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

En phase avec le ralentissement de l'activité dans le secteur du transport en 2001, le nombre d'accidents avec arrêt de travail des salariés affiliés au régime général de la Sécurité sociale a diminué de 1,8 % par rapport à 2000 à 61 400, selon l'estimation du SES faite à partir des données de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés disponibles sur les trois premiers trimestres.

Les données de la Cnam ne prennent pas en compte les accidents du travail du personnel statutaire de la RATP (2 900 accidents environ), de la SNCF (8 200) et d'Air France (chiffres non disponibles pour 2001).

TABLEAU III 2.8

Fréquence des accidents du travail
(pour 1 000 salariés)

	1986	1991	1998	1999	2000	2001
1- Accidents du travail						
Tous secteurs	52,4	54,1	41,1	41,5	41,7	40,4
Transport et manutention	83,2	85,4	73,7	75,3	75,2	71,5
2- Accidents avec incapacité permanente						
Tous secteurs	5,1	3,3	2,4	2,2	2,0	nd
Transport et manutention	9,1	8,7	4,4	4,2	nd	nd
3- Accidents mortels						
Tous secteurs	0,07	0,07	0,04	0,04	0,04	0,04
Transport et manutention	0,27	0,29	0,18	0,15	0,15	nd

Source : Cnam (données provisoires en 2000 et estimées par le SES en 2001 pour les transports et la manutention, provisoires en 2001 pour l'ensemble des secteurs)

Les inflexions conjoncturelles du nombre d'accidents avec arrêt de travail (graphique III.2.7) s'accompagnent d'une tendance de fond à la diminution de leur fréquence (nombre d'accidents pour 1 000 salariés) dans les transports comme dans l'ensemble des secteurs. Cette fréquence se situe cependant à un niveau très supérieur dans les transports (77 % de plus pour l'ensemble des accidents, et presque quatre fois plus pour les accidents mortels).

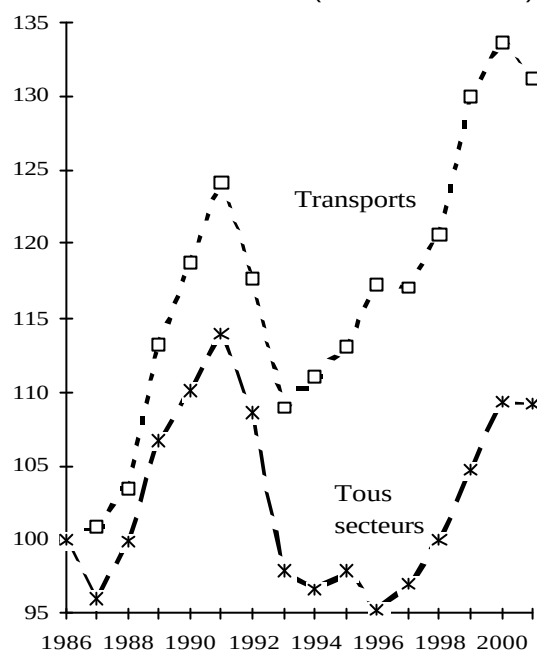
Ce surcroît d'accidents s'explique notamment par l'importance des risques liés aux opérations de manutention (le secteur du déménagement est le plus accidentogène). Par ailleurs, la majorité des décès est due aux accidents de la route.

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 2002, 125 conducteurs de poids lourds (soit 7 % de moins qu'en 2001) ont été tués dans un accident de la route et 1 374 ont été blessés (- 10 %). Au delà des fluctuations annuelles,

on observe que le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué depuis 1986 plus fortement que le nombre total d'accidents de la route (- 52 % pour les premiers, - 43 % pour les seconds). Leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) est cependant plus élevé (8,3 %) pour les conducteurs de poids lourds que pour les autres usagers (5 %). Il a progressé d'un point en deux ans, peut-être en relation avec l'augmentation de la vitesse moyenne des poids lourds constatée par l'ONISR.

GRAPHIQUE III 2.7

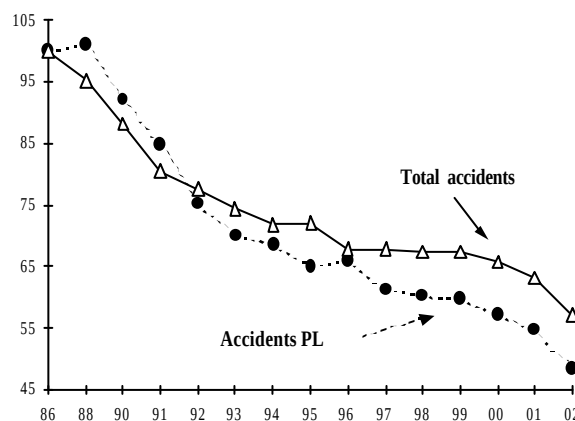
Évolution du nombre d'accidents avec arrêt de travail
(indice 1986 = 100)



Source : Cnam (données provisoires en 2000 et estimées par le SES en 2001 pour les transports et la manutention, provisoires en 2001 pour l'ensemble des secteurs)

GRAPHIQUE III 2.8

Nombre total d'accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd de 1986 à 2002 (indice 1986 = 100)



Source : ONISR

Les conflits du travail dans le secteur des transports en 2002

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 135 000 journées de travail ont été perdues en 2002 (c'est à dire non travaillées par les salariés parce qu'ils étaient grévistes), soit 48 % de moins qu'en 2001, malgré une diminution assez réduite du nombre de conflits (- 2 % hors RATP).

L'explication principale en est le nombre très faible de journées perdues à la SNCF du fait des grèves.

Le nombre de jours perdus à la RATP et dans les transports urbains de province a également fortement baissé en 2002.

Par contre, il a progressé à Air France et a été multiplié par trois dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs, malgré une diminution du nombre de conflits.

TABLEAU III 2.9
Les conflits du travail en 2001 et 2002 dans le secteur des transports

	Nombre de grèves		Nombre de jours perdus		Nombre de salariés (en milliers)(1)	
	2001	2002	2001	2002	2001	2002
Transports (total)	1 153	980*	281 575	134 991	1 056	1 068
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	700	513*	214 942	62 203	265	266
SNCF	455	432	160 947	37 475	178	176
RATP	151	nc	17 929	11 112	43	44
Transports urbains	94	81	36 066	13 616	45	46
Autres entreprises de transport	453	467	66 633	72 788	791	802
Air France	280	352	17 778	21 229	62	63
Aéroport de Paris	5	4	551	233	8	8
Transports routiers	106	74	12 643	35 497	474	477
Autres entreprises	62	37	35 661	15 829	247	254

Source : IGTT, SNCF, RATP, Air France pour le nombre de grèves et de jours perdus

(*) hors RATP (chiffres non disponibles)

(1) effectif salarié en fin de période et en milliers, sources : UNEDIC, Insee, RATP, SNCF, Air France

IV - LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Malgré un contexte économique marqué par une croissance faible, l'activité des gestionnaires d'infrastructures a augmenté en 2002.

En outre, les investissements en infrastructure augmentent dans l'ensemble, sauf pour les investissements du réseau routier. Ils augmentent particulièrement pour le réseau ferré principal, avec la première phase de construction de la LGV est-européenne, ainsi que pour les aéroports.

LE RÉSEAU ROUTIER

Les sociétés d'autoroutes

Les modifications comptables intervenues en 2001 et le passage au régime de TVA de droit commun à compter du 1^{er} janvier 2001 n'ont pas d'impact sur la comparaison des exercices 2001 et 2002, établis selon une base comptable homogène.

Après des années 2000 et 2001 atypiques, l'année 2002 est marquée par une forte augmentation du chiffre d'affaires (+ 7,1 %, en lien avec l'augmentation de la circulation), qui se répercute sur la valeur ajoutée. Celle-ci enregistre une hausse de 7,7 % par rapport à 2001, les consommations intermédiaires augmentant moins fortement que le chiffre d'affaires. L'excédent brut d'exploitation reprend sa croissance forte, interrompue en 2000 et 2001, et augmente de 10,5 %, en 2002.

TABLEAU IV.1

Les comptes des sociétés d'autoroutes

(en % et en millions d'euros courants)

	2000	2001	2002
	pro forma		
Chiffre d'affaires	5046	5115,8	5480,0
Consommation intermédiaire	679	726,5	752,5
Valeur ajoutée	4368	4389,8	4727,5
Frais de personnel	607	641,0	716,6
Impôts et taxes	606	633,9	676,1
Excédent brut d'exploitation	3223	3087,6	3411,3
dont concours à l'exploitation	3	2,1	2,0
Frais financiers	1625	1607,1	1557,4
Capacité d'autofinancement	1560	1552,9	1765,0
Investissements (1)	1656	1701,8	1496,6
Dette MLT au 31-12	23051	24628,7	24642,0

(1) Hors TVA, déductible à partir de 2001

Les chiffres ci-dessus ne prennent en compte ni la compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau ni la société ALIS (autoroute de liaison Seine Sarthe).

Source : Direction des routes

Les investissements sont en recul de 12,1 %.

Les sociétés d'autoroutes dégagent une capacité d'autofinancement en forte croissance pour 2002 (+ 13,7%).

L'endettement à moyen et long terme se stabilise à 24,6 milliards d'euros comme en 2001.

En 2002, les principaux ratios financiers des sociétés d'autoroutes sont en hausse comparés aux niveaux 2001. Le taux de valeur ajoutée (86,3 %) augmente avec la diminution du poids relatif des consommations intermédiaires. Il en est de même pour le taux de marge (72,2 %). Le taux d'épargne passe à 37,3 % avec la forte augmentation de la capacité d'autofinancement.

Par contre, le taux d'investissement (31,7 %) baisse en 2002 et s'inscrit encore dans la perspective de forte baisse depuis 1996 où il atteignait 92 %. Corrélativement, le taux d'autofinancement continue d'augmenter (117,9 %).

TABLEAU IV.2

Ratios financiers des sociétés d'autoroutes (1)

	2000	2001	2002
	pro forma		
Taux de valeur ajoutée	86,6%	85,8%	86,3%
Taux de marge	73,8%	70,3%	72,2%
Taux d'épargne	35,7%	35,4%	37,3%
Taux d'investissement	37,9%	38,8%	31,7%
Taux d'autofinancement	94,2%	91,3%	117,9%

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

Les administrations publiques

Les administrations publiques centrales (APUC - essentiellement l'Etat) assurent la gestion du réseau routier national non concédé, les régions et départements, les administrations publiques locales (APUL) participent à leur financement au travers des fonds de concours.

Les données disponibles proviennent de la direction des routes. Elles concernent les moyens de paiement consacrés au réseau routier national 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.

En 2002, l'ensemble de ces dépenses atteint 1,99 milliard d'euros, soit près de 7 % de moins qu'en 2001. Le montant des investissements s'élève à 1,41 milliard d'euros, ce qui correspond à une diminution de 8,4 % par rapport à 2001. Cette somme est de 12 % inférieure au montant correspondant de l'année 1992.

Les dépenses consacrées à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier non concédé s'élèvent à 0,59 milliard d'euros pour l'année 2002, soit une diminution de 2,9 % par rapport à 2001, et depuis

TABLEAU IV.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	2002	2002
	%				Milliards d'euros
Investissement	-4,8%	-3,9%	3,1%	-8,4%	1,41
dt budget général	-8,4%	-5,5%	25,4%	-8,4%	1,41
FARIF (1)	19,6%	-	-	-	-
FITTVN (2)	19,6%	38,2%	-	-	-
Entretien et réhabilitation	11,0%	6,6%	5,7%	-2,9%	0,59
TOTAL	-1,2%	-1,2%	3,8%	-6,9%	1,99

(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

Source : Direction des routes

1992 une augmentation de 44 %. Ces résultats mettent en évidence une certaine baisse de l'investissement de l'Etat au profit de l'entretien et de 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 été supprimés successivement en 2000 et en 2001. En

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 rappeler ici les principales dispositions.

1) Une première réforme met fin au système qui consistait à adosser les nouvelles concessions sur de plus anciennes, en équilibrant 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.

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 (tableau IV.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 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 2001. Cette année-là, les dépenses "routières" des APUL se sont élevées à 13,62 milliards d'euros, représentant 58 % 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), comme en 2000.

Sur un plan plus général, on retiendra que l'année 2002 est marquée par une stagnation des investissements des collectivités locales (- 0,1 % après + 3,5 %) en 2001). Le recul des dépenses d'équipement des communes (- 2,5 %), dans un contexte post-électoral traditionnellement peu porteur, a été compensé par l'évolution dynamique des dépenses d'investissement des régions et des départements (respectivement + 3,1 % et + 7,9 %).

Avec la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs depuis le 1^{er} janvier 2002, les dépenses d'investissements des régions en matière de chemin de fer sont en forte augmentation. Les régions ont ainsi dépensé plus de 400 millions d'euros en investissements pour les TER, en 2002.

Les dotations du Fonds de compensation pour la TVA sont restées stables en 2002. On sait que ce fonds représente le principal transfert de l'Etat affecté à l'investissement des collectivités locales : il représente, pour l'année 2002 comme 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 2002 se sont caractérisés par :

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

En 2002, le résultat d'exploitation, en fait un déficit d'exploitation, s'est considérablement détérioré : il est passé de 80,4 millions d'euros en 2001 à 180,4 millions d'euros. Ce résultat est dû à la forte croissance des charges d'exploitation qui n'ont pas été compensée par une augmentation suffisante des produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation bénéficient d'une croissance moins soutenue qu'en 2001 (6,8 % en 2002 contre 7,8% en 2001) et s'élèvent à 4 milliards d'euros. Si les redevances d'infrastructures se sont accrues de 12%, en revanche, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures a, quant à elle, diminué de 12,5%.

Les charges d'exploitation augmentent pour la deuxième année consécutive, soit + 9,3% en 2002. Elles s'élèvent à 4,2 milliards d'euros. Cette évolution s'explique en partie par la croissance des dotations aux amortissements (+ 6,7% en 2002, avec une année pleine d'amortissement de la LGV Méditerranée) du réseau ferré, ces dotations représentant moins du quart des charges. La rémunération du gestionnaire d'infrastructures délégué augmente légèrement en 2002 (+ 0,9 %) et son poids diminue (63 % des charges d'exploitation en 2002 contre 68% en 2001).

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 78 % en 2002 avec la très forte croissance du poste "travaux" (9,8 millions d'euros en 2001 et 259,0 millions en 2002) qui recouvre les projets en maîtrise d'ouvrage direct en région (travaux liés à la LGV est-européenne, qui donnent lieu à production immobilière).

Le résultat financier s'établit à - 1,48 milliard d'euros après - 1,59 milliard d'euros en 2001.

Le résultat net de l'exercice est toujours négatif (soit - 1,58 milliard d'euros) mais diminue de 60 millions d'euros grâce à la baisse des charges financières précédemment mentionnée.

TABLEAU IV.4

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

	2001 %	2002 %	2002 M €
Produits d'exploitation	7,8%	6,8%	4 021,3
dont			
Redevances d'infrastructure	8,8%	11,9%	1 824,3
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	-1,6%	-12,5%	1 406,0
Charges d'exploitation	3,9%	9,3%	4 201,7
dont			
- Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructures	0,6%	0,9%	2 654,5
- Dotation aux amortissements du réseau ferré	9,8%	6,7%	918,1
Résultat d'exploitation	ns	ns	-180,4
Résultat financier	ns	ns	-1 484,2
Résultat net de l'exercice	ns	ns	-1 586,5
Capacité d'autofinancement	ns	ns	-756,5
Investissements	-12,4%	23,0%	1 607,4
Dette LT nette au 31-12	3,7%	-0,3%	23 555,2

Source : RFF

Cette diminution permet également de réduire le besoin d'autofinancement (capacité d'autofinancement négative).

En matière d'investissements, l'année 2002 marque une reprise : le montant des investissements s'élève à 1 607 millions d'euros, contre 1 307 millions d'euros en 2001, soit une hausse de 23%, avec la première phase de construction de la ligne à grande vitesse est-européenne.

En ce qui concerne la dette à long terme, l'année 2002 se caractérise par une légère diminution, alors que la dette à long terme avait augmenté en 2001. En 2001, seuls 1 067 millions d'euros de la dotation en capital de 1 829 millions budgétée par l'Etat avaient été imputés par RFF sur l'exercice 2001, le solde (762 millions) étant imputé sur 2002. De même, sur la dotation en capital budgétée pour 2002 (1 829 millions d'euros également) seuls 6 00 millions ont été imputés sur 2002.

LES AÉROPORTS ET LA NAVIGATION AÉRIENNE

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.

Pour 2002, ces données restent provisoires.

Aéroports de Paris pèse lourdement dans les résultats totaux, puisqu'en 2002 il représente 77 % du chiffre d'affaires total, 79 % de la valeur ajoutée totale, 75 % de l'excédent brut d'exploitation, 74 % des investissements et 72 % de la dette à moyen et long terme.

Après avoir diminué en 2001 avec le recul du trafic, dû à la contraction de l'offre du groupe AOM-Air-Liberté, à la mise en service du TGV Sud-Est et aux effets des attentats du 11 septembre, le chiffre d'affaires des aéroports augmente de 6 % (contre -1,1 % en 2001). Cependant, l'augmentation de la valeur ajoutée n'est que de 2% avec l'alourdissement des consommations intermédiaires de 23%, suite à la prise en charge par les gestionnaires de nouvelles mesures de sûreté, généralement sous-traitées.

En 2002, les aéroports dégagent un excédent brut d'exploitation (EBE) de 579 millions d'euros, en augmentation de 2% par rapport à 2001.

Les fortes hausses qu'a connu l'investissement en 2000 (+ 31 %) et en 2001 (+ 9,1 %) se poursuivent en 2002 avec + 26 % : il atteint, ainsi, 820,5 millions d'euros. ADP et les aéroports de province contribuent proportionnellement, de manière relativement voisine à cette augmentation (+ 23 % pour ADP et +21% pour les aéroports de province) à partir de niveaux différents.

La capacité d'autofinancement diminue légèrement de 2 %. L'endettement continue de progresser, de 12 % en 2002, moins fortement cependant qu'en 2001 (+ 23 %), du fait essentiellement des aéroports de province (+ 39 %). Les frais financiers, eux, diminuent de 9%, alors qu'ils avaient augmenté de 22 % en 2001.

Compte tenu de ces évolutions, le taux d'investissement s'établit à 68 % et gagne, ainsi, 13 points. Le taux d'autofinancement est de 50 %, perdant 14 points. Les variations des autres ratios financiers des aéroports ont été de moindre ampleur, qu'il s'agisse du taux de valeur ajoutée (à 65 % soit moins deux points par rapport à 2001), du taux d'épargne (moins un point, à 34 %), le taux de marge restant stable à 48 %.

TABLEAU IV.5

Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)

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

	1999	2000	2001	2002(p)	2002 (p) niveau
		%			
Chiffre d'affaires	9,2%	6,6%	-1,1%	6%	1 842,4
Consommation intermédiaire	11,6%	12,7%	5,6%	23%	700,2
Valeur ajoutée	8,2%	4,2%	-4,0%	2%	1 204,4
Frais de personnel	5,8%	0,4%	2,8%	5%	532,2
Impôts et taxes	5,4%	86,5%	-29,9%	-5%	99,4
Excédent brut d'exploitation	10,4%	6,4%	-12,2%	2%	579,0
dont concours à l'exploitation					
Frais financiers	3,9%	29,3%	22,3%	-9%	185,7
Capacité d'autofinancement	11,1%	13,6%	-4,3%	-2%	410,5
Investissements	-14,3%	30,7%	9,1%	26%	820,5
Dette MLT au 31-12	-0,4%	17,5%	22,9%	12%	2 374,3

(p) résultats 2002 provisoires

Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

TABLEAU IV.6

Ratios financiers des principaux aéroports

Ratios financiers	1999	2000	2001	2002 (p)
Taux de valeur ajoutée	71%	70%	67%	65%
Taux de marge	52%	53%	48%	48%
Taux d'épargne	33%	36%	35%	34%
Taux d'investissement	39%	49%	55%	68%
Taux d'autofinancement	84%	73%	64%	50%

(p) résultats 2002 provisoires

Source : DGAC

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 1,56 milliard en 2002.

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 64 % du total des ressources (emprunts compris), redevance pour les services terminaux, qui rémunère les services liés à la sécurité de la circulation aérienne (environ 15 % 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 a été intégrée dans la taxe d'aviation civile. Outre ces taxes et redevances,

le BAAC était alimenté par des subventions de l'Etat, qui ont pratiquement disparues, ainsi que par diverses autres ressources d'exploitation (5%).

En ce qui concerne plus spécialement la navigation aérienne, on observe, en 2002, une diminution des dépenses de fonctionnement (- 5 %) qui avaient encore progressé en 2001. Il en est de même pour les dépenses d'investissements, qui ont, elles, plus fortement diminué en 2002 (-10,9 %).

TABLEAU IV.7

Les dépenses de navigation aérienne

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

	1999	2000	2001	2002	2002
	%				millions d'euros
Fonctionnement	0,7	13,1	3,5	-5,0	83,4
Investissement	-13,8	8,9	0,6	-10,9	165,3
Total	-9,8	10,2	1,5	-9,0	248,7

Source: DGAC

LES PORTS MARITIMES METROPOLITAINS

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 2002, les ports autonomes ont représenté près des trois quarts du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée et 84 % des investissements de l'ensemble des ports. La part de ces ports dans le total est, en revanche, un peu plus réduite en ce qui concerne les autres indicateurs retenus : 62 % pour l'excédent

TABLEAU IV.8

Les comptes des ports maritimes

(en % et en millions d'euros HTVA)

	1999	2000	2001	2002	2002
	%				niveau
Chiffre d'affaires	-0,9%	0,9%	-1,2%	3,2%	692,3
Consommation intermédiaire	-2,9%	2,8%	0,9%	-64,9%	43,2
Valeur ajoutée	-0,9%	0,9%	-1,6%	3,0%	564,7
Frais de personnel	2,3%	0,8%	1,1%	3,0%	344,9
Impôts et taxes	19,3%	-3,7%	-3,9%	3,4%	10,0
Excédent brut d'exploitation	-5,1%	0,7%	-6,0%	-0,7%	207,3
dont concours à l'exploitation (*)	5,2%	0,8%	-4,6%	-4,7%	51,0
Frais financiers	-7,4%	-8,9%	2,3%	1,3%	18,4
Capacité d'autofinancement	-0,7%	3,4%	-15,2%	1,7%	165,1
Investissements	-8,2%	13,2%	50,4%	8,4%	320,3
Dette MLT au 31-12	-14,3%	-21,0%	1,1%	8,9%	195,7

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

(*) Les concours à l'exploitation sont essentiellement constitués de subventions d'exploitation versés aux ports autonomes pour les opérations de dragage.

(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 IV.9
Ratios financiers des ports maritimes

Ratios financiers	1999	2000	2001	2002
Taux de valeur ajoutée	81%	80%	82%	82%
Taux de marge	41%	42%	40%	37%
Taux d'épargne	33%	35%	30%	29%
Taux d'investissement	33%	35%	52%	57%
Taux d'autofinancement	102%	100%	56%	52%

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

brut d'exploitation, 61% pour la capacité d'autofinancement, 75 % pour les frais financiers et 69 % pour l'endettement à moyen et long terme.

Les résultats de l'exploitation de l'ensemble des ports maritimes mettent en évidence, pour 2002, une amélioration du chiffre d'affaires (+ 3,2 %) et une hausse de la valeur ajoutée (+ 3 %) , mais une faible diminution du résultat brut d'exploitation (- 0,7 %). Les investissements continuent de progresser (- 8,4 %) mais beaucoup moins qu'en 2001 (+ 53,5 %). La capacité d'autofinancement a augmenté de 1,7 % tandis que la dette à long et moyen terme s'accroît de près de 9%. Par contre, les frais financiers diminuent de 1,3 %.

On relève, au niveau de l'ensemble des ports, une grande stabilité du taux de valeur ajoutée (82% en 2001 et en 2002), le taux de marge perd 3 points en passant à 37 %. Le taux d'investissement augmente (57 % après 52 %), le taux d'autofinancement diminue (52 % en 2002, 56 % en 2001 et 100 % en 2000) et le taux d'épargne se stabilise (29 % contre 30% .

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 (6800 kilomètres sur un total de 8500) en s'appuyant sur les services de l'Etat mis à sa disposition. Les 1700 kilomètres restants sont soit directement gérés par l'Etat (700 kilomètres), soit transférés aux différentes régions concernées (1000 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 2002 mettent en évidence une sensible variation de certains indicateurs. En effet, le chiffre d'affaires s'est élevé à 109,6 millions d'euros, soit un montant supérieur à celui atteint en 2001 (+4,1%). Du fait notamment des achats liés à l'entretien du réseau, les consommations intermédiaires représentent 43% du chiffre

TABLEAU IV.10
Les comptes de Voies navigables de France
(en % et en millions d'euros courants HTVA)

	2000 %	2001 %	2002 %	2002 M€
Chiffre d'affaires	0,5%	1,0%	4,1%	109,6
Consommation intermédiaire	6,8%	1,3%	1,3%	47,3
Valeur ajoutée	-4,0%	0,7%	6,3%	62,3
Frais de personnel	10,5%	4,6%	4,6%	15,0
Impôts et taxes	9,6%	-1,6%	8,3%	1,3
Excédent brut d'exploitation	-7,8%	0,9%	7,2%	49,4
dont concours à l'exploitation	-1,9%	26,1%	10,0%	3,3
Frais financiers	ns	ns	ns	0,0
Capacité d'autofinancement	-17,3%	11,7%	30,2%	34,8
Investissements	10,9%	0,2%	0,0%	116,5
Dette M.T au 31-12	-14,8%	13,3%	0,0%	3,8

Source : VNF

d'affaires. Or, ces consommations intermédiaires se sont accrues, pour la deuxième année consécutive, à un rythme beaucoup plus faible que celui des années précédentes (1,3 %, en 2001 et 2002, contre 6,8 % en 2000). Le taux de croissance de la valeur ajoutée a donc sensiblement augmenté (+ 6,3 %) et son montant s'élève à 62,3 millions d'euros. Comme la croissance des frais de personnel est restée stable (+ 4,6 % en 2002 comme en 2001), l'excédent brut d'exploitation enregistre une hausse (+ 7,2%) à 49,4 millions d'euros. La capacité d'autofinancement augmente fortement (30,2 %) pour la deuxième année consécutive.

Les investissements sont stables par rapport à 2001 après deux années de hausse en 1999 et 2000. Ainsi, du fait du financement des investissements de VNF, effectués pour l'essentiel par l'Etat et par divers cofinancements (collectivités locales, Union européenne, pays étrangers voisins), cette évolution a permis de stabiliser la dette par rapport à 2001. 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 et de marge se sont maintenus respectivement à 57 % et 79 %. Le taux d'épargne a gagné dix points. Le taux d'investissement reste élevé avec 187% et le taux d'autofinancement progresse de 7 points (30% en 2001).

TABLEAU IV.11
Ratios financiers de voies navigables de France

Ratios financiers	1999	2000	2001	2002
Taux de valeur ajoutée	58%	56%	56%	57%
Taux de marge	82%	79%	79%	79%
Taux d'épargne	48%	41%	46%	56%
Taux d'investissement	173%	200%	199%	187%
Taux d'autofinancement	28%	21%	23%	30%

Source : VNF

LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES (3)

En 2002, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport a atteint un montant global de près de 12 milliards d'euros, en hausse de 1,9 % par rapport à 2001.

Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, représentent 67 % des investissements en infrastructures, soit un montant de 8,03 milliards d'euros. Cette part a diminué de cinq points entre 2001 et 2002. Les investissements routiers ont diminué de 4,1 % par rapport à 2001. Cette diminution n'atteint pas les deux réseaux de manière identique : l'investissement sur le réseau national non concédé ne diminue que de 2 % alors que, sur le réseau concédé, il a, par contre, baissé de 12,1 % par rapport 2001.

Le montant des investissements de Réseau ferré de France sur le réseau principal a atteint 1,4 milliard d'euros, en augmentation de 23,6 % par rapport à 2001. La première phase de construction de la ligne à grande vitesse est-européenne conduit RFF à augmenter ses dépenses sur le réseau grande ligne de près de 43 % alors que, sur le réseau principal hors LGV, elles n'ont augmenté que de 16,7%. En 2002, les investissements en infrastructures du réseau ferré principal représentent 12 % de l'ensemble des investissements.

Les investissements des autres réseaux de transports collectifs urbains (RATP, province, réseau ferré Île de France) ont augmenté de 10,3 %. Ils représentent 9 % de l'ensemble des investissements en infrastructures.

Les dépenses consacrées aux autres infrastructures de transport représentent 12 % de l'ensemble des investissements en infrastructures et sont en hausse de 15,4 % avec des écarts importants selon les modes : + 18 % pour les aéroports et la navigation aérienne, + 8 % pour les ports maritimes et 17 % pour les voies navigables.

TABLEAU IV.12

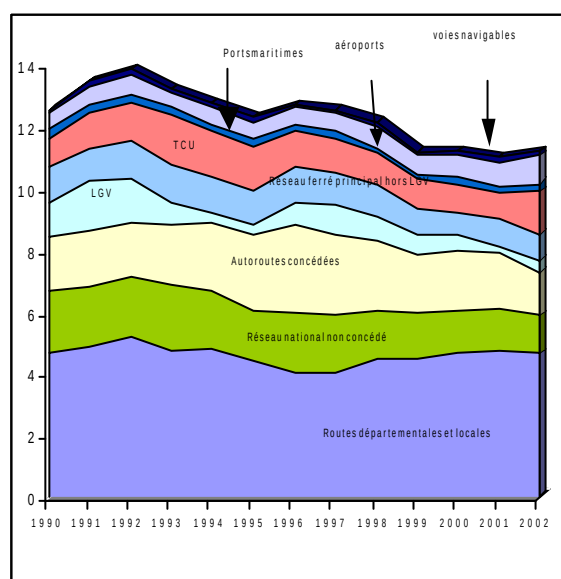
Investissements en infrastructures de transport
(en pourcentage et en milliards d'euros HTVA déductible)

	2000/1999	2001/2000	2002/2001	2002
	%			
1 - Réseau routier	0,1%	1,7%	-4,1%	8,0
1.1 - réseau non concédé	2,9%	3,5%	-2,0%	6,5
dont réseau départ. et local	5,1%	3,6%	-0,1%	5,1
dont réseau national	-4,0%	3,1%	-8,4%	1,4
1.2 - réseau concédé	-8,9%	-4,8%	-12,1%	1,5
Réseau ferré principal	-20,1%	-10,8%	23,6%	1,4
2.1 - Réseau grande vitesse	-18,2%	-49,5%	43,0%	0,4
2.2 - Réseau principal hors LGV	-21,7%	22,3%	16,7%	1,0
3 - TCU	10,0%	-5,4%	10,3%	1,1
3.1 - TCU de province	4,7%	3,5%	7,9%	0,5
3.2 - RATP	3,9%	-6,1%	10,1%	0,4
3.3 - Réseau ferré Île de France	36,9%	-21,7%	16,8%	0,2
4 - Autres infrastructures	18,1%	13,1%	15,4%	1,5
4.1 - Ports maritimes	6,0%	53,2%	8,4%	0,3
4.2 - Aéroports et nav. aérienne	24,5%	7,1%	17,7%	1,0
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	5,6%	-6,9%	16,7%	0,2
5 - Ensemble	-0,4%	0,8%	1,9%	12,0

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

GRAPHIQUE IV.1

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



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

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

V . 1 - LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIEES AUX TRANSPORTS EN 2002

En 2002, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse (+ 3,0%), après deux années de diminution. Leur montant s'est élevé à 33,2 milliards d'euros, versement transport compris, mais hors fiscalité générale. Avec 24,1 milliards d'euros, et plus de 80% des recettes hors versement transport, la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) demeure la principale ressource fiscale de l'Etat liée aux transports.

EVOLUTION DES RECETTES DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES LIEES AUX TRANSPORTS EN 2002

Les activités de transport sont à l'origine d'une part importante des recettes des budgets respectifs des administrations centrales et locales. En 2002, ces recettes ont atteint 29 milliards d'euros, hors versement transport (4,2 milliards) et hors fiscalité générale (TVA et impôts sur les sociétés), contre 28,2 milliards d'euros en 2001. Cette hausse de 3,0 % fait suite à deux années consécutives de baisse (- 1,5 % en 2001 après - 2,7 % en 2000).

TABEAU V 1.1
Évolution des recettes des administrations
publiques liées à l'activité transport
(en millions d'euros)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Route (hors TIPP)	4 830,1	4 975,9	5 241,0	3 844,0	4 526,0	4 521,0
Voie navigable	92,2	92,2	99,0	104,0	107,0	113,0
Aviation civile	142,4	193,5	236,1	274,8	267,0	277,3
TIPP (1)	23 006,1	24 069,1	24 735,0	24 470,0	23 354,0	24 109,0
Total (hors Versement Transport)	28 070,7	29 330,8	30 311,1	28 692,8	28 254,0	29 020,3
Versement Transport (2)	3 268,5	3 486,7	3 640,3	3 842,5	4 025,4	4 212,1
Ensemble	31 339,2	32 817,5	33 951,4	32 535,3	32 279,4	33 232,4

Sources : INSEE, CPDP, DR, CERTU, DGAC, STIF.
(1) Taxe intérieure sur les produits pétroliers (sur les carburants uniquement)
(2) Estimation pour 2002

La diminution des recettes liées aux transport, en 2000 et en 2001, s'inscrivait en rupture avec une longue série de hausses. Toutefois, ces contractions consécutives n'avaient pas les mêmes causes. L'année 2000 avait été marquée par la suppression de la vignette automobile pour les particuliers, privant ainsi les départements d'une ressource de plus de 1,5 milliard d'euros. En 2001, les recettes perçues au titre de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) avaient diminué de 4,6 % du fait de la mise en place

du mécanisme de la TIPP flottante. Par ailleurs, les sociétés autoroutières ont été soumises à la TVA de droit commun, à compter du premier janvier 2001. Cette mesure s'est accompagnée de l'allongement des durées de concession en contrepartie de la suppression de l'adossment et a conduit au versement de dividendes aux actionnaires. Ces derniers étant à plus de 98% des établissements du domaine public, du moins en ce qui concerne les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes, le versement de ces dividendes a constitué pour l'Etat une nouvelle recette liée aux transports : en 2001, les recettes provenant d'activités de transports liées à la route, hors TIPP, avaient ainsi augmenté de 17,7 %, et ce, malgré la poursuite des effets de « manque à gagner » dus à la suppression de la vignette.

En 2002, dans un contexte de ralentissement économique général, affectant particulièrement le transport de marchandises, mais avec pourtant un retour à un rythme plus tendanciel, autour de 1,3 %, de la circulation automobile, les recettes liées aux transports ont recommencé à croître.

Comme en 2001, plus de 98 % des recettes provenaient directement ou indirectement de la route. Ainsi, l'utilisation de véhicules pour usage personnel ou professionnel a engendré 27,9 milliards d'euros de ressources en 2002, TIPP comprise, en stabilité par rapport à 2001. En effet, les hausses de ressources dues à la taxe sur l'aménagement du territoire (+4,9 %), aux redevances domaniales (+5,8 %), à la taxe sur les contrats d'assurance (+ 3,4 %), à la taxe sur les véhicules de tourisme des sociétés (+ 8,1 %) n'ont pas suffi à compenser les baisses enregistrées sur les autres postes. Ainsi, les contributions issues des amendes forfaitaires de la police de la circulation, des dividendes des sociétés d'autoroute vers l'Etat, des certificats d'immatriculation et de la vignette se sont contractées, respectivement de 5,4 %, 46,7 %, 0,5 % et 12,0%. Les taxes sur la navigation intérieure, avec 0,1 milliard d'euros, ont progressé de 5,6 % par rapport à l'année précédente. Les taxes issues de l'activité aérienne se sont accrues de 3,9 %, après s'être contractées de presque 3 %, en 2001, en raison de la dégradation de l'activité aérienne.

En France, la TIPP sur les carburants représente plus de 80 % des recettes liées aux transports, hors versement transport (exactement 83,1 % en 2002) et constitue ainsi, pour les administrations publiques, la première ressource fiscale liée aux transports.

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 production. La TIPP est fixée en fonction des quantités, et est donc, sauf circonstances exceptionnelles (TIPP flottante en 2000 et jusqu'en juillet 2001), 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.

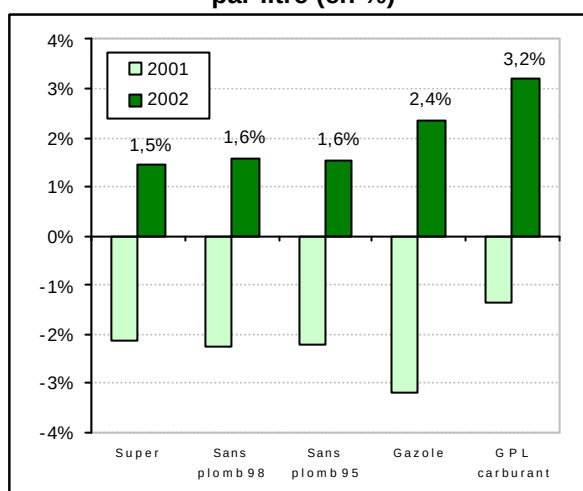
En 2002, la TIPP a permis 24,1 millions d'euros de rentrées fiscales, soit un montant en hausse de 3,2 %, après deux années de baisse (- 4,6 % en 2001 après -1,1 % en 2000). Cette évolution est imputable à un accroissement de la part de la TIPP dans le prix de vente pour l'ensemble des carburants. Alors que le montant par litre de la TIPP avait diminué en 2001, il a augmenté en 2002. Ainsi, malgré le ralentissement de la circulation et la baisse des consommations unitaires, associés à la poursuite de la diésélisation du parc automobile, les ressources issues de TIPP se sont accrues.

L'évolution des recettes issues de la route est, sauf cas exceptionnels comme en 2000 ou en 2001, très corrélée à celle de la TIPP, elle-même dépendante du niveau de la consommation de carburant et des taux de cette taxe. En 2000, outre la suppression

de la vignette, les recettes de la TIPP avaient diminué de 1,1 % principalement en raison de la baisse de la circulation consécutive au renchérissement du prix des carburants. En 2001, malgré la forte reprise de la circulation, les rentrées fiscales avaient diminué suite à la mise en place du mécanisme de la TIPP flottante et à celle de la consommation unitaire des véhicules. En outre, les montants versés au titre du remboursement partiel de la TIPP aux professionnels avaient été relativement élevés par rapport à l'année précédente (autour de 203 millions d'euros), tandis qu'il est resté stable (environ 200 millions d'euros) en 2002.

GRAPHIQUE V 1.2

Evolution du montant de la TIPP par litre (en %)

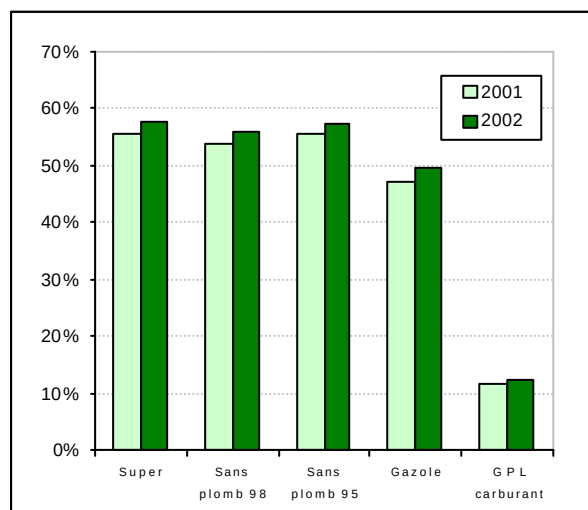


Source : MINEFI

En 2002, les montants de la TIPP appliquée en France étaient respectivement de 58,15 centimes d'euros par litre pour les carburants sans plomb, de 38,42 pour le gazole et de 63,15 pour le super carburant. Ainsi, la France est l'un des pays de l'union

GRAPHIQUE V 1.1

Part annuelle de la TIPP dans le prix de vente TTC en France



Source : MINEFI

TABLEAU V 1.2

Montant de la TIPP par litre dans les pays de l'union européenne

	en centimes d'euros		
	sans plomb	gazole	super
Allemagne	62,38	43,97	\\
Autriche	41,42	28,96	\\
Belgique	50,72	30,45	52,21
Danemark	54,77	37,01	\\
Espagne	39,57	29,39	42,69
Finlande	55,97	30,46	\\
France	58,15	38,42	63,15
Grèce	29,60	24,49	33,69
Irlande	37,49	27,76	46,36
Italie	54,18	40,32	54,18
Luxembourg	37,21	25,29	37,21
Pays-Bas	62,36	34,15	62,70
Portugal	46,96	26,86	48,13
Royaume-Uni	72,94	72,94	77,72
Suède	50,27	33,96	\\
Moyenne	50,27	34,96	51,80

Source : Direm

européenne où les taux d'accise sur les carburants sont les plus élevés (le quatrième, par ordre décroissant, tant pour les carburants sans plomb que pour le gazole). La TIPP sur les carburants sans plomb est supérieure de presque 8 centimes d'euro à la moyenne des montants d'accises pratiqués par les pays membres de l'Union pour les carburants ; pour le gazole, elle ne représente que 3,5 centimes d'euro de plus que la moyenne arithmétique des montants pratiqués par les états membres de l'Union et est pratiquement égale à la moyenne pondérée par les consommations des professionnels des transports routiers de marchandises.

Enfin, les entreprises françaises de TRM bénéficient d'un remboursement partiel de la TIPP qui a été fixé à 2,13 €/hl en 2002, contre 3,81 € en 2001. Ainsi, le taux de TIPP spécifique du gazole, après remboursement, s'est élevé à 35,15 centimes d'euros en moyenne sur l'année, ce qui place les entreprises françaises dans des conditions très voisines de leurs concurrentes européennes.

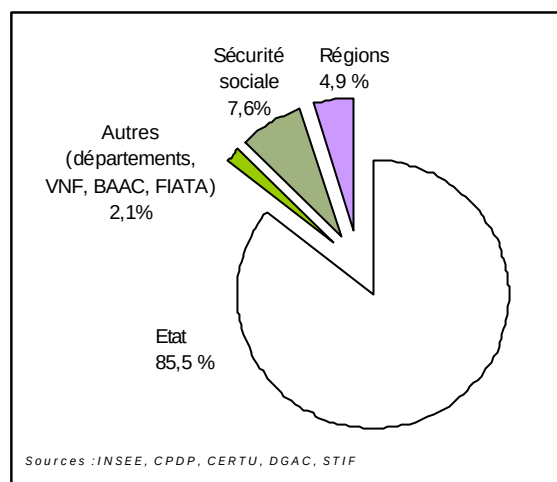
L'AFFECTATION BUDGETAIRE DES RECETTES LIÉES AUX TRANSPORTS EN 2002

Les recettes issues des transports, hors versement transport et hors impôts sur les bénéfices des sociétés et TVA (impôts considérés, comme non spécifi-

ques aux transports), ont été affectées à hauteur de 85,5 % au budget général, de 7,6 % à celui de la sécurité sociale, plus précisément au FOREC

GRAPHIQUE V 1.3

Répartition des recettes liées aux transports suivant leur affectation en 2002, (hors versement transport, hors TVA)



(Fonds pour la réduction des cotisations sociales), et de 4,9 % à celui des régions. Le solde se répartit entre les départements, le budget annexe de l'aviation civile, celui de Voies navigables de France. Cette répartition est restée, en 2002, inchangée par rapport à 2001.

TABEAU V 1.3

Affectation des recettes liées aux transports en 2002

en millions d'euros

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Route (hors TIPP)	4 830,1	4 975,9	5 241,0	3 844,0	4 526,0	4 521,0
affectées à - Etat	545,8	566,7	654,0	694,0	1 243,0	1 187,0
- FITTVN ⁽¹⁾	325,0	337,0	375,0	425,0	-	-
- Régions	1 176,3	1 265,8	1 317,0	1 377,0	1 417,0	1 410,0
- Départements	1 984,3	2 010,3	2 065,0	539,0	249,0	219,0
- Sécurité sociale (FOREC ⁽²⁾)	798,7	796,1	830,0	809,0	1 617,0	1 705,0
Voies navigables	92,2	92,2	99,0	104,0	107,0	113,0
affectées à VNF ⁽³⁾						
Aviation civile	142,4	193,5	236,1	274,8	267,0	277,3
affectées au - BAAC ⁽⁴⁾	132,0	186,0	216,0	220,0	223,0	208,0
- FIATA ⁽⁵⁾	10,4	7,5	20,1	54,8	44,0	69,3
TIPP (1)	23 006,1	24 069,1	24 735,0	24 470,0	23 354,0	24 109,0
affectée à - Etat	23 006,1	24 069,1	24 581,0	24 074,0	22 844,0	23 623,0
- Sécurité sociale (FOREC)	-	-	154,0	396,0	510,0	486,0
Total (hors Versement Transport)	28 070,7	29 330,8	30 311,1	28 692,8	28 254,0	29 020,3
Versement Transport *	3 268,5	3 486,7	3 640,3	3 842,5	4 025,4	4 212,1
Ensemble	31 339,2	32 817,5	33 951,4	32 535,3	32 279,4	33 232,4

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

⁽¹⁾ FITTVN : Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, compte d'affectation spéciale supprimé le 31/12/2000 dont les recettes ont été réaffectées au budget général

⁽²⁾ FOREC : Fonds pour la réduction des cotisations sociales

⁽³⁾ VNF : Voies navigables de France

⁽⁴⁾ BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

⁽⁵⁾ FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien

(1) Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

(*) Estimation pour 2002.

V . 2 – LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACREES AUX TRANSPORTS

Les administrations centrales ont consacré 15,9 milliards d'euros aux transports, soit une hausse de 4,1 % par rapport à l'année précédente. Pour leur part, les collectivités locales avaient dépensé pour les transports 23,5 milliards d'euros en 2001, en augmentation de 5,3 % par rapport à 2000, presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.

LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS

En 2002, les administrations centrales (*) ont consacré 15,89 milliards d'euros aux transports. Cette somme a augmenté de 0,9 milliard d'euros par rapport à l'année précédente, soit + 6,1 %.

Le fer et la route ont bénéficié, à eux seuls, de près de 70 % du total des dépenses de 2002 : 48,7 % pour le fer (48,6 % en 2001) et 20,0 % pour la route (21,5 % en 2001).

TABEAU V 2.1

Dépenses de transport des administrations centrales par fonction

(en millions d'euros courants HTVAD)

	1999	2000	2001	2002
Fonctionnement	10 465,6	10 677,6	11 602,5	11 436,8
route	1 575,7	1 752,4	1 582,2	1 569,4
dont CARCEPT + FONGECFA(1)	25,9	31,9	42,0	50,0
fer	5 801,4	5 838,8	6 167,4	6 002,8
dont charges de retraites	2 099,4	2 131,2	2 223,0	2 282,0
transports collectifs urbains	856,9	854,5	1 275,8	1 296,7
autres	2 231,5	2 231,9	2 577,1	2 567,9
Capital	3 854,4	3 585,2	3 380,1	4 455,3
route	1 449,9	1 292,1	1 635,4	1 609,5
fer (2)	1 906,2	1 829,4	1 107,7	1 734,7
transports collectifs urbains	129,9	61,7	187,0	111,0
autres	368,3	402,0	450,0	1 000,1
Total	14 320,0	14 262,8	14 982,6	15 892,0
route	3 025,7	3 044,4	3 217,6	3 178,9
fer (2)	7 707,7	7 668,2	7 275,1	7 737,5
transports collectifs urbains	986,8	916,2	1 462,8	1 407,7
autres	2 599,9	2 633,9	3 027,1	3 568,0

(1) CARCEPT: Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport.

FONGECFA : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité.

(2) y compris la dotation en capital à RFF, à partir de 1999.

Sources : DGCP, DAEI/SES

(*) Les administrations centrales comprennent l'état et les organismes divers d'administration centrale (ODAC) : chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), institut du transport aérien (ITA), institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et voies navigables de France (VNF).

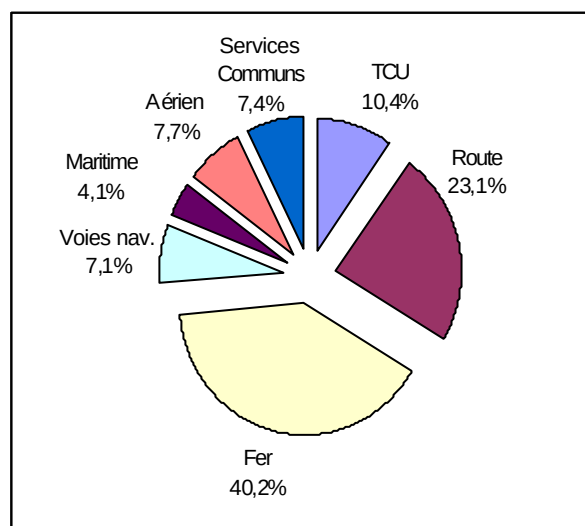
Si l'on fait le calcul hors contributions aux charges de retraites de la SNCF (qui ont atteint 2,3 milliards d'euros en 2002) et régimes spécifiques, le fer représentait 40,2 % des dépenses, alors que celles consacrées à la route représentaient 23,1 % du total versé par les administrations centrales. La part consacrée à la route a été en légère diminution par rapport aux trois années précédentes, au cours desquelles cette part s'élevait autour de 25 %.

Le solde de l'ensemble des dépenses s'est réparti entre transports collectifs urbains (10,4 % en 2002, contre 11,5 % en 2001), transport aérien, transport maritime (respectivement 7,7 % et 4,1 % après 5,6 % et 3,8 % en 2001), voies navigables (7,1 % en 2002 contre 7,6 % l'année précédente) et aux services communs non ventilés (7,4 % contre 6,8 %).

GRAPHIQUE V 2.1

Répartition par fonction des dépenses en transport des administrations centrales, en 2002

(hors contributions aux charges de retraites et régimes spécifiques)



Sources : DGCP, DAEI/SES

En 2002, les dépenses de fonctionnement des administrations centrales (APUC) représentaient 72,0 % de l'ensemble des dépenses, contre plus des trois quarts en 2001. Elles se sont élevées à 11,44 milliards d'euros en 2002, soit un montant en légère diminution (- 1,4 %) par rapport à l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement des administrations centrales destinées au transport ferroviaire, SNCF et chemins de fer privés, représentaient 52,5 % de l'ensemble des dépenses des administrations centrales destinées au fonctionnement, soit 6,0 milliards d'euros, contributions aux charges de retraites de la SNCF comprises. Ce montant a été légèrement inférieur à celui de l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement consacrées à la route se sont élevées à 1,6 milliard d'euros. Elles ont stagné par rapport à 2001 (- 0,8 %). Celles destinées aux transports collectifs urbains ont légèrement progressé : + 1,6 %.

Enfin, les dépenses de fonctionnement se rapportant aux autres modes et aux services communs non ventilés sont restées stables en 2002 (- 0,36 %).

Si globalement les dépenses de fonctionnement ont diminué de 1,4 %, en revanche, celles destinées à l'investissement ont connu une très forte croissance, de près de 31,8 %. Ainsi, l'ensemble des montants versés par les administrations centrales pour des dépenses en capital s'est élevé à près de 4,46 milliards d'euros. Cette évolution est à mettre en relation avec la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires français. En effet, depuis le premier janvier 2002, l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs relèvent de la compétences des régions, à l'exception de l'Île-de-France et de la Corse. Pour assurer cette régionalisation l'État fournit désormais aux régions les ressources budgétaires auparavant destinées aux services régionaux de la SNCF. Il a augmenté de façon sensible, sur le budget intérieur, les crédits du budget de l'équipement afin de permettre une remise à niveau du matériel roulant. Dans ce contexte, les dépenses en capital à destination du transport ferroviaire, y compris la dotation en capital à Réseau ferré de France, ont atteint 1,7 milliard d'euros (+ 56,6 % d'augmentation). L'ensemble des dépenses en capital pour le transport ferroviaire représentaient à elles seules pratiquement 40 % de l'ensemble des dépenses en capital des administra-

tions centrales pour les transports.

Les dépenses en capital des APUC destinées à la route se chiffraient à 1,6 milliard d'euros en 2002. Elles représentaient 36,1 % de l'ensemble des dépenses en capital réalisées par l'État, en diminution par rapport à l'année précédente. Les fonds de concours des collectivités locales se sont élevés à près de 953 millions d'euros en 2002 (+ 23,9 % par rapport à 2001), couvrant ainsi 60% des dépenses d'investissement sur le réseau routier national non concédé.

Les opérations en capital des administrations centrales en faveur des transports collectifs urbains, constituées par des aides à l'investissement, se sont élevées à 111 millions d'euros en 2002.

LES DEPENSES DES ADMINISTRATIONS LOCALES EN 2001

Le montant des dépenses relatives aux transports en 2002 sera disponible un an après celles des APUC : seront donc présentées ici les dépenses des administrations publiques locales^(*) pour l'année 2001.

Les collectivités locales ont consacré 23,5 milliards d'euros aux transports en 2001, soit 5,3 % de dépenses supplémentaires par rapport à 2000. Cette progression est restée moins forte que celle intervenue l'année précédente (+ 7,3 %) mais, en 2000, elle s'inscrivait dans un contexte préélectoral des équipes municipales et d'une partie des équipes départementales, contexte que l'on sait favorable aux dépenses.

(*)APUL : les collectivités locales (communes, départements et régions, communautés urbaines, communautés de communes, certaines activités des régions et des syndicats de communes) et les organismes divers d'administration locale (ODAL) dont le STIF (le syndicat des transports parisiens).

Les dépenses globales (fonctionnement et investissement confondus) des collectivités locales en transport ont concerné, pour la quasi-totalité, la route (voirie, réseaux urbains et interurbains) et les transports collectifs urbains. En 2001, ces fonctions représentaient respectivement 58,0 % et 38,5 % de l'ensemble des dépenses des collectivités locales, après 59,3 % et 37,2 % en 2000.

Près des deux tiers du montant total ont été consacrés aux dépenses de fonctionnement, soit un peu plus de 15,2 milliards d'euros, en augmentation de 6,8 % par rapport à 2000. Les dépenses concernant la route ont connu un ralentissement (+ 2,2 % après + 9,9 % en 2000). Celles relatives aux TCU ont de nouveau enregistré une forte progression en 2001(+ 12,5 %). Comme l'année précédente, les dépenses du STIF se sont accrues de façon notable (+ 28,0 % en 2000 et + 29,7 % en 2001). Plusieurs éléments sont à l'origine de ces hausses successives.

La réforme des transports publics en Ile-de-France a transformé les circuits de financement entre l'Etat, les collectivités locales et les entreprises de trans-

port. En effet, en juillet 2000, le syndicat des transports parisiens (devenu en décembre 2000 le STIF), la RATP et la SNCF se sont engagés dans un système de contrats pluriannuels. Les financements assurés directement par l'Etat et les collectivités locales transitent, dès lors, par le STIF qui les reverse à la RATP, à la SNCF et à l'Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France (OPTILE). L'Organisation Professionnelle des Transports d'Ile-de-France (OPTILE), est née en octobre 2000, de la fusion de l'Association Professionnelle des Transporteurs Routiers (APTR) et de l'Association pour le Développement et l'Amélioration des Transports en Région Ile-de-France (ADATRIF). L'Optile regroupe l'ensemble des entreprises privées exploitant des lignes régulières inscrites au Plan de Transport d'Ile-de-France, soit, à ce jour, 93 entreprises ou centres d'exploitation. Ces entreprises rassemblées au sein d'Optile exercent, pour la plupart, trois types d'activités : du transport public sur lignes régulières, du transport scolaire, plus connu dans les collectivités sous l'appellation de "services spéciaux scolaires", du transport de personnel.

En 2000, ce mécanisme de prise en charge, effectif uniquement à partir de juillet, a fait augmenter les dépenses du STIF de 453 millions d'euros, tandis que celles des administrations centrales et locales diminuaient d'autant. En outre, la contractualisation prévoit que les versements du STIF, principalement sous forme de contributions de services et de compensations tarifaires, sont conditionnés à la réalisation des objectifs prévus dans le cadre de la contractualisation. Ces derniers concernent, entre autres, la qualité des prestations assurées par ces entreprises. En 2000, la marge prévue par le contrat a dû être revue à la hausse puisque les très bons résultats des transporteurs se sont concrétisés par une rémunération supplémentaire versée notamment sur les bonus de qualité de service, ainsi que sur l'intéressement aux ventes. Enfin, la mise en service de la ligne Eole, durant l'été 1999, a occasionné en 2000 des dépenses supplémentaires pour le STIF. En 2001, la progression des dépenses par rapport à 2000 est imputable au fait que le transit des ressources par le STIF s'est effectué sur une année pleine. En outre les mécanismes du « contrat » ont continué à jouer en faveur des entreprises de transports, avec un trafic voyageurs payants en hausse.

TABEAU V.2.2

Les dépenses de transport des collectivités locales par fonction en 2001

(en millions d'euros courants HTVAD)

	1997	1998	1999	2000	2001
Fonctionnement	12 922,5	12 699,0	13 016,6	14 188,6	15 160,0
route ⁽¹⁾	6 833,4	6 794,1	6 702,7	7 363,4	7 525,0
fer et TCU	5 869,0	5 697,7	6 102,6	6 608,1	7 431,9
autres	220,1	207,2	211,3	217,2	203,1
Capital	7 063,9	7 624,4	7 746,1	8 099,6	8 310,2
route ⁽¹⁾	4 952,9	5 521,6	5 546,2	5 844,3	6 091,6
fer et TCU	2 066,1	2 059,1	2 154,1	2 207,5	2 169,1
autres	44,8	43,8	45,7	47,8	49,6
Total	19 986,4	20 323,4	20 762,7	22 288,2	23 470,2
route ⁽¹⁾	11 786,3	12 315,6	12 249,0	13 207,6	13 616,6
fer et TCU	7 935,1	7 756,8	8 256,7	8 815,6	9 601,0
autres	265,0	251,0	257,0	264,9	252,6

Sources : DGCP, DAEI/SES

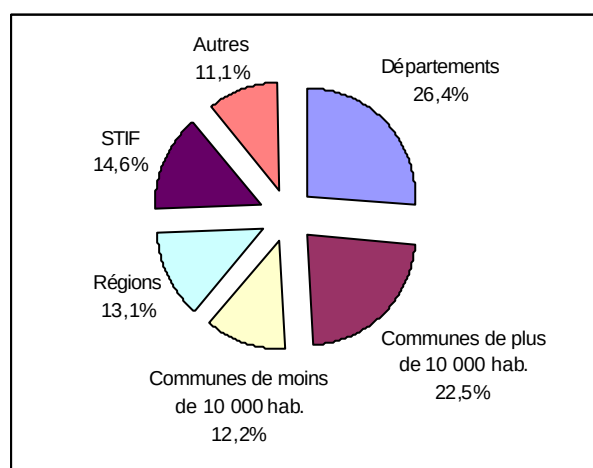
(1) y compris transport routier

Les dépenses en capital des collectivités locales se sont élevées à 8,3 milliards d'euros en 2001. Route et transports collectifs urbains apparaissent comme les destinataires presque exclusifs de cette somme puisqu'ils ont absorbé, respectivement, 73,3 % pour la route et 19,7 % pour les transports collectifs urbains des sommes dépensées en capital par les collectivités locales (respectivement 72,1 % et 21,2 % en 2000).

L'ensemble des dépenses d'investissement a progressé de 2,6 % par rapport à l'année précédente. Après la progression relativement rapide des dépenses d'investissement en 2000, de + 4,6 %, favorisée par l'approche des élections, on a assisté à un ralentissement post-électoral « classique » en 2001. Pourtant, il s'est révélé moins fort que ce que l'on attendait.

GRAPHIQUE V 2.2

Répartition des dépenses des administrations locales en transport par type de collectivité, en 2001



Sources : DGCP, DAEI/SES

Ainsi, l'investissement des communes de plus de 10 000 habitants a particulièrement progressé (+ 6,3 %). L'augmentation des dépenses d'investissement, permises par des capacités d'autofinancement toujours élevées, s'est inscrite dans la poursuite des projets, répondant à des besoins importants en matière de transports en commun, de voiries et d'amélioration du cadre de vie. De plus, devant les tensions persistantes des prix de la construction, certaines communes ont reporté une partie de leur programme d'investissement de 2000, en 2001. En revanche, les dépenses d'investissement des communes de moins de 10 000 habitants se sont contractées en 2001.

Les départements ont connu une progression sensible de leurs investissements en 2001 (+ 7,8 %) en liaison également avec les reports de l'année 2000, ce qui a entraîné une accélération des dépenses. En revanche, contrairement à l'année précédente, l'investissement des régions en matière de transport, avec une progression de presque 4 %, a été plus dynamique que celui de l'ensemble des administrations publiques. L'année 2000 avait en effet été consacrée, en grande partie, à l'élaboration de nouveaux contrats de plans visant aux financements des projets d'investissement des années futures, qui ont débuté en 2001.

Comme les années précédentes, les investissements de 2001, pour la voirie urbaine, ont essentiellement été réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux. Les transports collectifs urbains ont constitué le deuxième domaine des transports dans lequel les collectivités locales ont investi, après la route, la voirie et les transports routiers (respectivement 19,7 % des dépenses totales pour les TCU et 73,3 % pour ce qui relève de la route). Elles sont, en effet, de plus en plus sollicitées pour répondre à une demande de déplacements urbains, en constante progression, surtout dans les grandes villes avec des transports collectifs en site propre (TCSP). Enfin, bien qu'elles ne représentent encore que 6,4 % des dépenses en capital des collectivités locales, les dépenses concernant le transport ferroviaire ont augmenté régulièrement depuis 1997. Cela s'explique par l'implication croissante des régions dans la gestion des transports ferroviaires régionaux. En 2001, l'Etat a versé 48,2 millions d'euros aux sept régions expérimentales de la régionalisation des transports ferroviaires.

V . 3 - LES TRANSFERTS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS A DESTINATION DES ETABLISSEMENTS ET DES ENTREPRISES PUBLICS DE TRANSPORT

En 2002, RFF a reçu 3,1 milliards d'euros de l'Etat et des collectivités locales (hors subventions européennes), la SNCF, 6,9 milliards d'euros (charges de retraite et compensation des régimes spéciaux comprises), la RATP, 1,9 milliard d'euros et VNF, 87 millions d'euros (hors subventions européennes). Ces transferts, destinés à alimenter des dépenses de fonctionnement ainsi que des dépenses en capital, ont tous augmenté en 2002, par rapport à 2001, à l'exception de ceux destinés à VNF.

LES TRANSFERTS VERS RFF

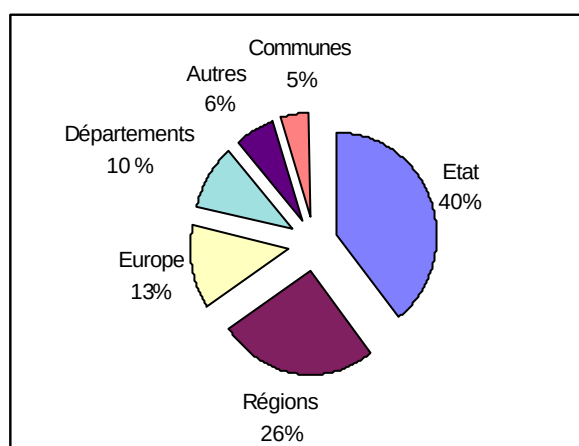
Les versements effectués par les administrations à RFF, après avoir diminué au cours des deux années précédentes, ont augmenté en 2002 (+ 5,0 %, contre - 19,2 % en 2001 et - 2,8 % en 2000). Leur niveau s'est établi à 3 171 millions d'euros.

La forte contraction, en 2001, des montants perçus par RFF était imputable au net recul de la dotation en capital versée sur l'année par l'Etat, en raison d'un report de paiement. 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, le solde ayant été versé en 2002. La dotation en capital budgétée pour 2002 s'est élevée également à 1 829 millions d'euros. Or, seuls 600 ont été imputés sur 2002. RFF a donc entré dans ses comptes de 2002, au titre de la dotation en capital, le solde de 2001, à savoir 762 millions d'euros, ainsi que les

600 millions de 2002, soit 1 362 millions d'euros.

En 2002, les dépenses des administrations publiques en matière de subventions d'investissement ont de nouveau augmenté. RFF a perçu 403 millions d'euros, en augmentation de plus de 16 % par rapport à 2001. L'Etat a versé 158 millions d'euros soit pratiquement 40 % de l'ensemble des subventions d'infrastructures reçues. Cette somme est en augmentation de 24,8 % par rapport à l'année précédente. Le versement des régions s'est accru de 24,2 %, portant ainsi le montant de leur contribution à 105 millions d'euros. Les départements, en participant à hauteur de 42 millions d'euros, ont accru leur contribution pour l'investissement de RFF

GRAPHIQUE V 3.1
**Origine des subventions d'investissement
versées à RFF en 2002**



Source : RFF

TABLEAU V 3.1
**Transferts des administrations publiques au
profit de RFF**
en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 646	1 631	1 606	1 406
Dotation en capital	1 906	1 829	1 067	1 362
Subventions d'investissement	290	274	347	403
dont subventions européennes			48	54
Total	3 842	3 735	3 020	3 171

Source : RFF

LES TRANSFERTS VERS LA SNCF

de 23 % par rapport à 2001.

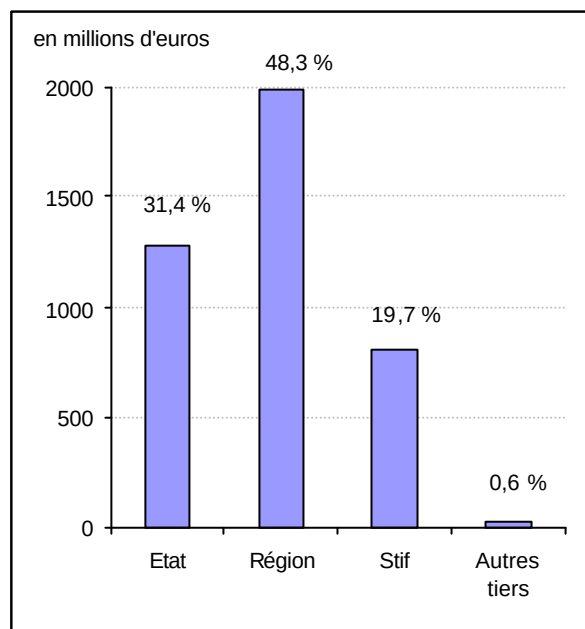
L'année 2002 marque la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires français. En effet, depuis le premier janvier 2002, la loi prévoit que l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs, qui étaient jusqu'alors de la responsabilité de l'Etat, relèvent de la compétences de régions, à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse. La régionalisation expérimentée de 1997 à 2001 dans six, puis sept régions expérimentales, s'applique désormais sur l'ensemble du territoire.

En 2002, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF se sont montées, globalement, à 4,1 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux. Après avoir stagné en 2000 (- 0,4 %) et très légèrement augmenté en 2001 (+ 2,2 %), les transferts au profit de la SNCF ont ainsi connu une progression notable de 12,6 % en 2002, liée à la généralisation de la

Les compensations tarifaires et les contributions de services se sont accrues globalement, tous réseaux confondus, de 16,6 %. Les compensations tarifaires ainsi que les compensations de services, relatives à l'exploitation du réseau TER, sont désormais intégralement versées par les régions, à l'exception des compensations des tarifs militaires toujours versées par l'Etat, à hauteur de 13 millions d'euros pour le TER en 2002. Les régions ont ainsi versé 208,4 millions d'euros au titre des compensations tarifaires et 1 217,4 millions d'euros au titre des compen-

GRAPHIQUE V 3.2

Montant des transferts vers la SNCF en millions d'euros, et répartition en %, selon les administrations en 2002



source : SNCF.

TABEAU V 3.2

Transferts des administrations publiques au profit de la SNCF
en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002
Compensations tarifaires et contributions de service	1159	1637	1674	1952
- versées par les régions				1426
- versées par l'Etat				526
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	1448	234	133	65
Rémunération versée par le STIF	-	777	797	810
Service amort. de la dette (versé par l'Etat)	671	677	677	677
Subventions d'investissement	305	242	363	598
- versées par les régions				556
- versées par l'Etat				18
- autres tiers				24
Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)	3583	3567	3644	4102
charges de retraites	2104	2134	2223	2282
surcompensation régimes spéciaux	701	564	501	482
Total	2805	2698	2724	2764
Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)	6388	6265	6368	6866

Source : SNCF, DGCP

Les subventions d'exploitation ont continué à chuter (- 51,1 % en 2002, après - 43,3 % en 2001), conformément au désengagement progressif de l'Etat au profit des régions, alors que les subventions d'investissement ont augmenté de 64,7 % en 2002 après 50,2 % en 2001.

Enfin, le service d'amortissement de la dette, assuré par l'Etat, est resté stable à 677 millions d'euros.

LES TRANSFERTS VERS LA RATP

En 2002, la RATP a reçu des administrations publiques un montant de 1 852 millions, en augmentation de 2,7 % par rapport à l'année précédente, après la baisse de 1,1 % intervenue en 2001 par rapport à 2000. La forte progression des aides à l'investissement, de 36,2 %, explique cette hausse des montants reçus. Toutefois, elle est intervenue après une année de repli important : entre 2000 et 2001, les aides à l'investissement avaient diminué de 23,7 %.

Le premier poste de dépenses des administrations

publiques pour la RATP est demeuré, pour la troisième année, les compensations tarifaires, dont le montant s'est élevé à 1 003 millions d'euros en 2002.

TABLEAU V 3.3

Transferts des administrations publiques au profit de la RATP

en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002
Subventions	942	776	778	770
Compensations tarifaires	727	971	967	1003
Aides à l'investissement	31	76	58	79
Total	1700	1823	1803	1852

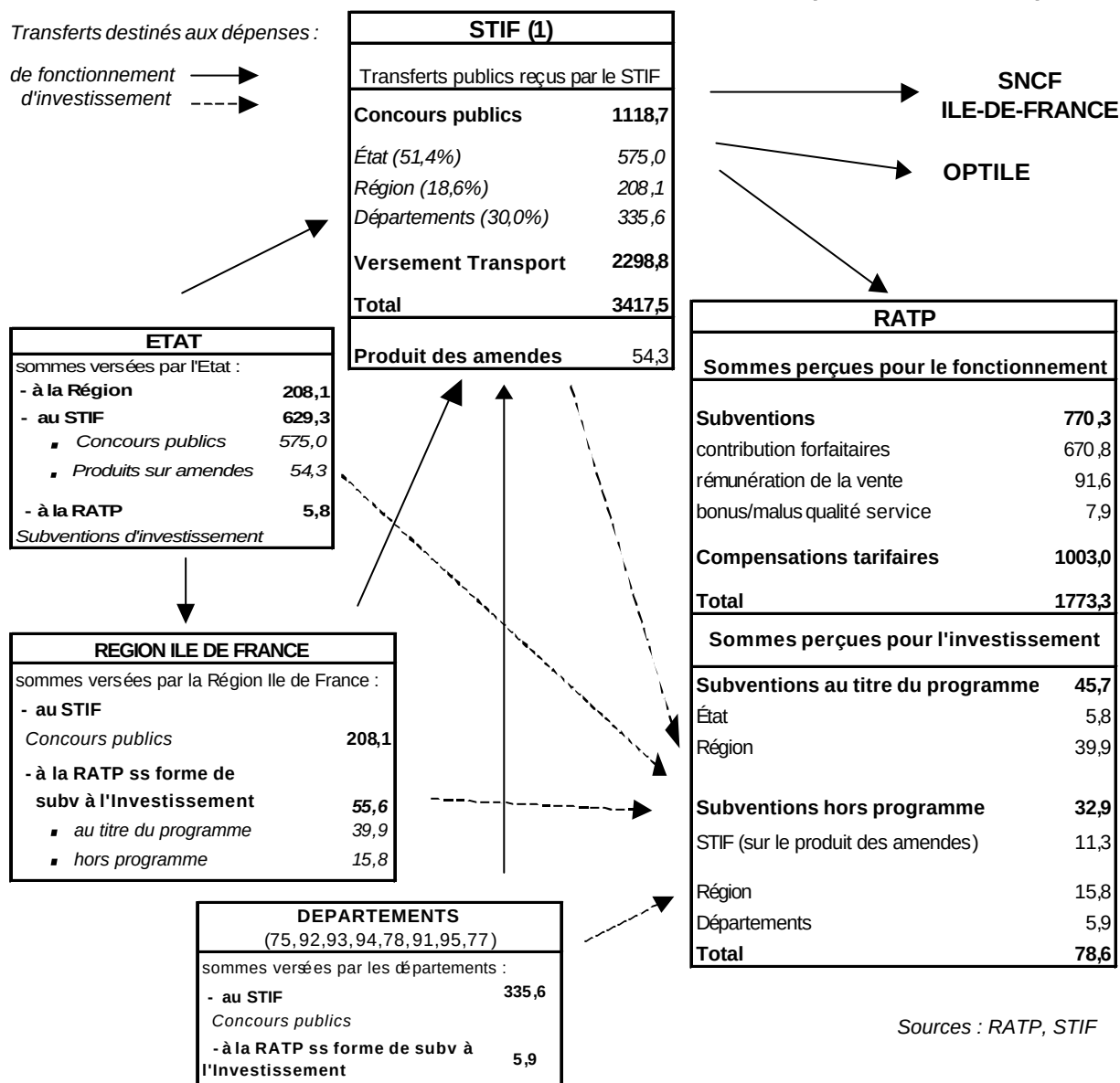
Source : RATP

GRAPHIQUE V 3.3

Les transferts entre l'Etat, les collectivités locales et la RATP en 2002 (en millions d'euros)

Transferts destinés aux dépenses :

de fonctionnement →
d'investissement - - - - - →



Sources : RATP, STIF

(1) Les montants indiqués dans le cadre du STIF représentent la totalité des ressources du STIF.

Outre les versements vers la RATP, ces ressources servent également à rémunérer la SNCF, ainsi que l'Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France (OPTILE).

LES TRANSFERTS VERS VNF

Voies navigables de France (VNF) a été créé en 1991 et a succédé à l'Office National de la Navigation. Cet établissement a reçu, en 2002, un montant de 91,2 millions d'euros de subventions, en baisse de 6,4 % par rapport à 2001 et de 9,0 % par rapport à 2000.

Les subventions d'exploitation, avec 3,34 millions d'euros, représentent moins de 4% de l'ensemble des subventions versées à VNF pour 2002. La quasi-totalité de ces subventions (environ 90%) proviennent des départements et des communes.

En 2002, l'Etat a versé 0,34 millions d'euros. Les régions, en revanche, ne participent pas aux dépenses de fonctionnement de VNF.

En 2002, les dépenses en capital se sont élevées à 87,86 millions d'euros. Alors que l'Etat et les régions ne participent au financement des dépenses de fonctionnement; ils ont versé plus de 88 % de l'ensemble des subventions d'investissement reçues par VNF en 2002. Le solde se répartissant entre les départements et les autres acteurs locaux (communes, CCI,...).

En outre, VNF a reçu de la communauté européenne plus de 4 millions de subventions d'investissement.

TABLEAU V 3.4

Transferts des administrations publiques au profit de VNF

en millions d'euros courants HTVAD

	2000	2001	2002
Subventions de fonctionnement versées	2,38	3,04	3,34
<i>dont - Etat</i>	0,00	0,00	0,34
- départements	0,95	1,31	1,29
- autres (communes, CCI,...)	1,44	1,72	1,71
Dotation en capital versée par l'Etat	-	30,49	-
Subventions d'investissement versées	97,85	63,89	87,86
<i>dont - Etat</i>	81,69	33,31	56,79
- régions	7,75	13,15	21,14
- départements	4,26	5,27	4,38
- union européenne	3,14	10,76	4,07
- autres (communes, CCI,...)	1,00	1,41	1,49
Total	100,23	97,41	91,20

Source : VNF

VI .1 - L'ACCIDENTOLOGIE

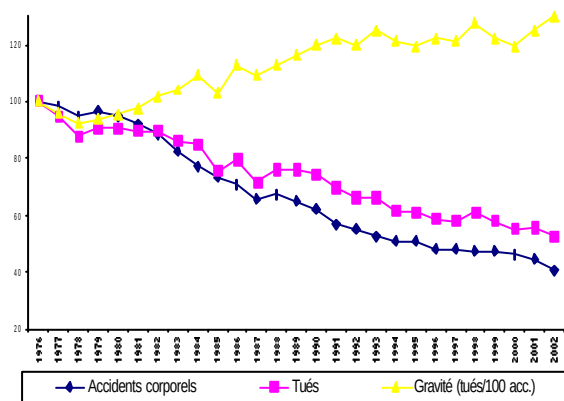
Dans un contexte de ralentissement de la croissance de la circulation routière (+1,3 %, après 3,7 %), le nombre d'accidents de la route a diminué de 9,7 % en 2002 par rapport à l'année précédente et le nombre de tués a également baissé de 6,2 %. Pour les autres modes de transport, les évolutions annuelles sont erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

L'INSÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans un contexte de ralentissement de la circulation sur l'ensemble des réseaux (+1,3 %, après + 3,7 % en 2001), le nombre d'accidents a diminué de 9,7 % en 2002, par rapport à 2001, le nombre de "tués à six jours"⁽¹⁾ (7 242) diminuant lui aussi, de 6,2 %. Cette diminution du nombre d'accidents corporels, plus rapide que celle du nombre de tués, a pour effet mécanique une augmentation du taux de gravité, qui passe de 6,61 morts pour cent accidents en 2001 à 6,87 en 2002.

GRAPHIQUE VI 1.1

Evolution des accidents corporels de la circulation et de leur gravité (base 100 en 1976)



Source DSCR

(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. Pour les comparaisons internationales, les chiffres français sont multipliés par 1,057.

L'analyse des statistiques de la sécurité routière fait apparaître les évolutions suivantes entre 2001 et 2002 :

- Le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (- 12,2 %) et sur les routes départementales (-11,3 %). Parallèlement, le nombre de tués diminue également (respectivement - 5,3 % et de - 9,7 %) mais augmente sur les autoroutes (+ 6,9%). La gravité augmente sur pratiquement tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (+ 0,87 point) et les autoroutes (+ 0,77 point), les autoroutes de dégagement faisant exception (- 0,07 point). Le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus a augmenté sur les autoroutes en passant à 4,3 en 2002 contre 4,1 en 2001. Il a diminué sur les routes nationales : 16,6 en 2002 et 17,9 en 2001. En 2002, les autoroutes sont, donc, encore, 3,9 fois plus sûres que les routes nationales (mais 4,4 fois en 2001).

TABLEAU VI 1.1

Accidents corporels de la circulation suivant le type de réseau en 2002

	Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100 accidents)	
	niveau 2002	2002/2001 (en%)	niveau 2002	2002/2001 (en%)	niveau 2002	2002/2001 (en points)
Rase campagne	36732	-7,0	5297	-4,8	14,42	+0,32
Milieu urbain	68738	-11,0	1945	-9,7	2,83	+0,04
Ensemble	105470	-9,7	7242	-6,2	6,87	+0,26

	Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100 accidents)	
	niveau 2002	2002/2001 (en%)	niveau 2002	2002/2001 (en%)	niveau 2002	2002/2001 (en points)
Autoroutes	6651	-4,2	493	6,9	7,4	6,6
Routes nationales	15009	-12,2	1790	-5,3	11,93	+0,87
Routes départementales	32416	-11,3	3738	-9,7	11,53	+0,20
Autres voies	51394	-8,5	1221	-0,8	2,38	+0,19
Ensemble	105470	-9,7	7242	-6,2	6,87	+0,26

Source DSCR

- Le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués diminuent en milieu urbain (-11% et -9,7 %) comme en rase campagne (-7 % et -4,8%). La gravité, exprimée en tués pour 100 victimes, reste quasiment stable en milieu urbain (+0,04 point) mais augmente en rase campagne (+0,32 point).

- Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour les moins de 15 ans (- 13,4 %) et les 15-24 ans (-10,7%). Il baisse moins que la moyenne pour les 45-64 ans (-3,8 %) et pour les 65 ans et plus (-1,8 %).

- Le nombre de tués augmente pour les piétons (+ 5,3 %) et les usagers de véhicules utilitaires ⁽¹⁾ (+12,3 %) mais diminue pour tous les autres usagers, en particulier les motocyclistes (-3,8 %), les usagers de poids lourds (-7,4 %) et de voitures de tourisme (- 7,9 %).

Ainsi, par rapport au parc en service, le nombre de tués par million de véhicules en service est-il 5,8 fois plus important pour la motocyclette que la voiture de tourisme et de 1,4 fois plus pour le poids lourd.

TABLEAU VI 1.2

Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2002

	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	11
Cyclomotoristes	264
Motocyclistes	923
Voiturettes	236
Voitures de tourisme	158
Camionnettes	14
Poids lourds	221
Transports en commun(*)	ns

Estimation du parc : CCFA, Chambre syndicale nationale du motocycle et Association européenne des fabricants du quadricycle - le parc de bicyclettes comportant une grande partie de véhicules non utilisés est non chiffrable

(*) sans connaissance du taux moyen d'occupation des véhicules et vu la faiblesse des effectifs, indicateur non utilisable.

Source DSCR

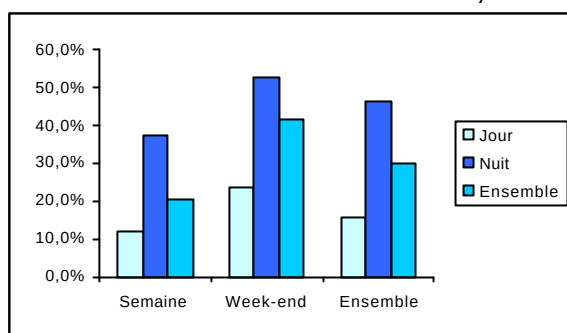
- En 2002, la DSCR a dénombré 8 596 accidents corporels avec alcool dont 1 158 mortels, soit + 10 % des accidents corporels et 30 % des accidents mortels. Le week-end et la nuit, c'est près de la moitié des accidents mortels qui sont imputables à l'alcool.

Depuis 1997, l'évolution de la part des accidents avec taux d'alcoolémie a tendance à diminuer malgré une recrudescence en 2001.

(1) Usagers de camionnettes, transports en commun, tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux... dénommés par commodité usagers de véhicules utilitaires.

GRAPHIQUE VI 1.2

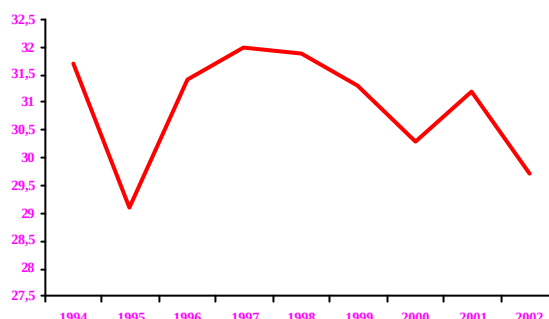
Part des accidents mortels avec alcool, en 2002



Source : DSCR

GRAPHIQUE VI 1.3

Evolution de la part des accidents mortels avec alcool dans les accidents avec taux d'alcoolémie connu, 1994-2002



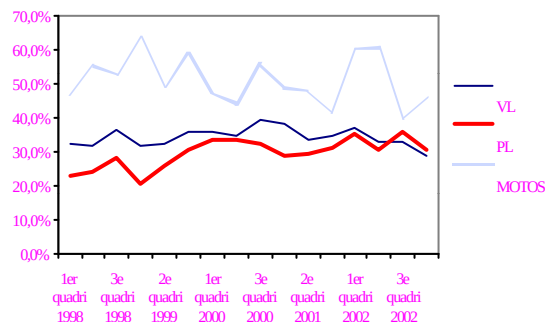
Source : DSCR

- La vitesse est une cause d'accidents reconnue. Les taux de dépassement des vitesses de plus de 10 km/h des véhicules légers a tendance à diminuer légèrement depuis 2000 ; par contre, pour les poids lourds, depuis 1998, ce taux s'accroît, sauf en 2001.

- Si le taux d'accidents pour 100 000 habitants est, en 2002, de 179 en métropole, il est de 238 à la Guadeloupe, de 181 à la Martinique et de 94 à la Réunion. Le taux de gravité (nombre de tués pour

GRAPHIQUE VI 1.4

Taux de dépassement de plus de 10km/h de la vitesse limite de 1998 à 2002



D'après les mesures de vitesse effectuées par l'observatoire de la sécurité routière sur différents réseaux.

Source : DSCR

L'INDICATEUR D'ACCIDENTOLOGIE LOCALE (IAL)

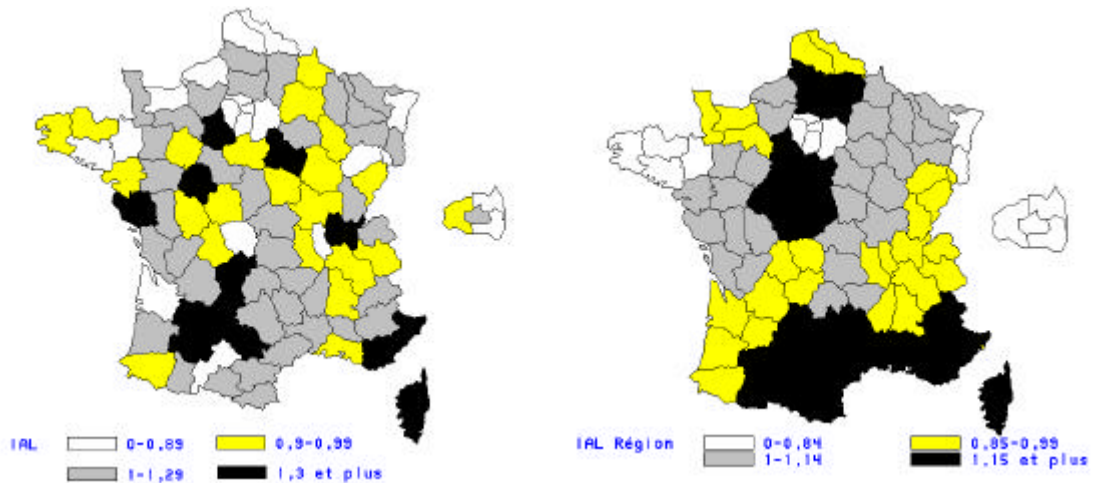
Au niveau d'un département, le nombre des tués victimes d'accidents connaît des fluctuations aléatoires d'une année sur l'autre qu'il peut être difficile d'interpréter. Par ailleurs, même rapportée à la population, cette donnée ne permet pas facilement les comparaisons d'un département à l'autre, compte tenu du fait qu'elle est fortement dépendante du caractère urbain ou rural du département : c'est la raison pour laquelle depuis 2001, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière s'est engagé dans le calcul d'indicateurs d'accidentologie locale (IAL) qui utilisent le nombre total de tués sur cinq ans et tiennent compte des parcours mesurés sur les différents réseaux dans le département. Un indicateur d'accidentologie locale est également calculé pour les victimes graves (IALVG).

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et de sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines).

L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux (IAL France entière=1).

Carte de l'IAL des départements - 1997/2001

Carte de l'IAL des régions - 1997/2001



Source : DSCR

100 accidents corporels) est, en 2002, de 6,87 en métropole. Il est de 4,40 en Guyane, 6,96 à la Martinique, 7,87 à la Guadeloupe et de 12,9 à la Réunion.

La Direction de la sécurité et de la circulation routières fait observer que ce bilan général est le meilleur obtenu depuis que des statistiques fiables existent et, cela, malgré une gravité forte des accidents corporels en 2002. Il est dû, notamment, à deux baisses concernant les tués : l'une fin mai (-15 %) et la seconde fin octobre (-20 %) qui peuvent traduire, si elles se confirmaient, une rupture dans le comportement des automobilistes.

Les premiers résultats 2003, tels qu'ils apparaissent dans le graphique VI.4, permettent de constater la tendance à la diminution du nombre des tués dans les accidents de la route.

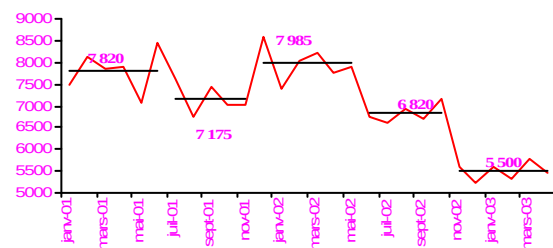
Plus qu'un renforcement du nombre des contrôles, c'est le déploiement des nouveaux radars lasers ainsi

que, surtout, la gravité des sanctions distribuées avec la rétention immédiate du permis de conduire qui ont pu entraîner un changement des comportements des conducteurs.

Le débat de début d'année sur l'amnistie et surtout, la priorité gouvernementale en matière de sécurité routière ont eu un impact, relayé par les campagnes médiatiques.

GRAPHIQUE VI 1.5

Les différentes phases de l'évolution conjoncturelle (données CVS en équivalent annuel) (nombre de tués dans les accidents de la route)



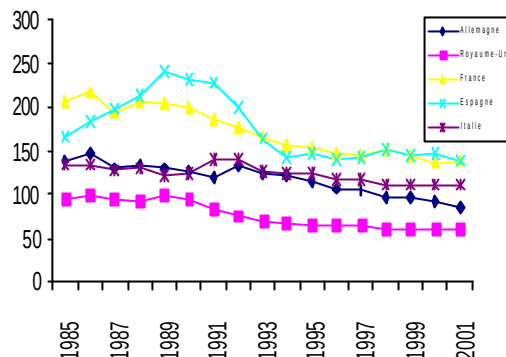
Source DSCR

La comparaison avec les statistiques des principaux pays européens dont les résultats provisoires sont disponibles pour 2002 montre une diminution du nombre de tués dans l'ensemble de l'Union européenne comme au Luxembourg (-14 %), en Grèce (-13 %), en France et en Finlande (-6 %). Ce nombre n'augmente qu'au Portugal (+1%).

En 2001, la France se situait, en nombre de tués par million d'habitants, au onzième rang parmi les quinze pays européens considérés et, en nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, au dixième rang sur les douze pays dont les données sont disponibles.

GRAPHIQUE VI 1.6

Evolution comparée du nombre de tués à trente jours par million d'habitants



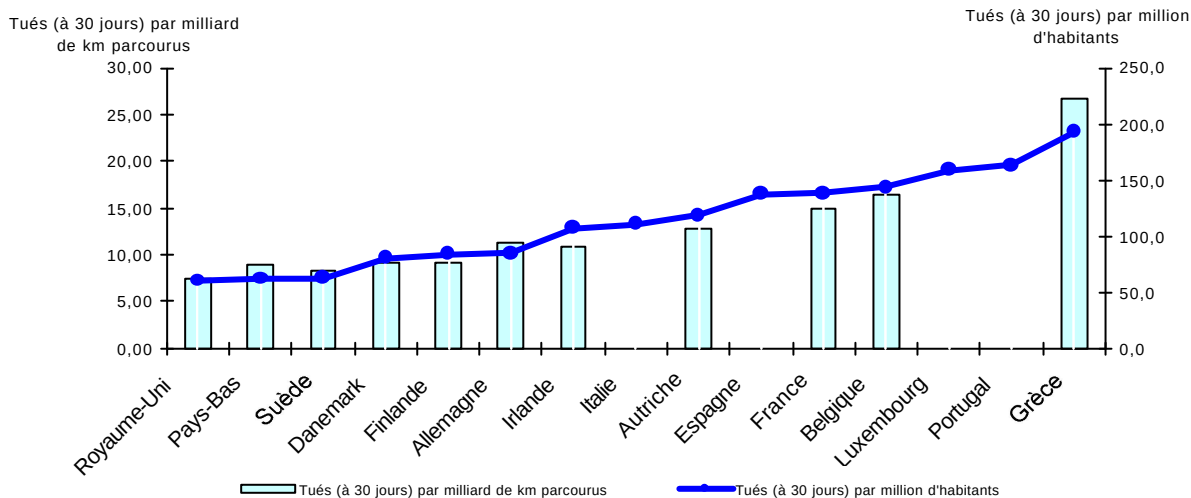
* Allemagne : y compris les länder de l'Est à partir de 1992

**France : au nombre de tués à 6 jours, on applique le coefficient multiplicateur de 1,057

Source DSCR

GRAPHIQUE VI 1.7

Tués (à 30 jours) par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus (en 2001)



NB. Tués par habitant : 2000 pour Belgique, Royaume-Uni, Grèce et Italie ; Tués par km parcourus : 2000 Belgique, 1999 pour Pays-Bas et Suède, 1998 pour Royaume-Uni et Grèce.

Source IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

Les accidents de poids lourds en 2001

En 2001, sur les 116 745 accidents corporels intervenus sur une route française causant la mort de 7 720 personnes, 6 039 accidents impliquaient au moins un poids lourd, entraînant la disparition de 1 005 usagers de la route, soit un taux de gravité de 16,64 tués pour 100 accidents, 2,5 fois plus élevé que celui observé pour l'ensemble des accidents (6,61).

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,44 en milieu urbain à 21,01 en rase campagne, de 6,01 sur les autoroutes non concédées à 27,16 sur les routes nationales en 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 quatre roues et effectuent 6,3% des kilomètres parcourus, sont impliqués dans 5,2% des accidents corporels, pour 13,0% des tués.

Dans 45% des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, le principal antagoniste est une voiture de tourisme et, dans 11% 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 2001, 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 65% le jour et 35% la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 54% et 46%.

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.

Si les accidents avec poids lourds sont graves, il convient de souligner qu'entre 1997 et 2001 le nombre d'accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués diminue plus vite (-11%) que l'ensemble des accidents corporels (-6,8%). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain qu'en rase campagne.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu entre 2000 et 2001, quel que soit le type de réseau ou le nombre d'essieux. Sur cinq ans, on remarque toutefois que les vitesses ont augmenté de manière générale de 1 à 7km/heure selon les réseaux.

La sécurité des poids lourds en 2001 - Etude sectorielle - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière - La documentation Française 2003.

LES ACCIDENTS FERROVIAIRES ET AÉRIENS

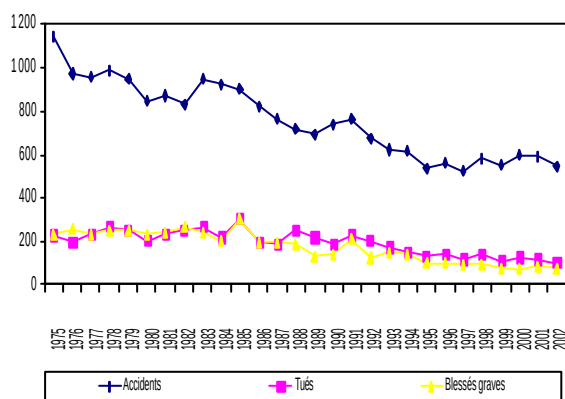
Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas directement comparables à celles de la route, en raison de la différence de nature des accidents, qui ont un caractère collectif marqué, dépendent de facteurs plus erratiques et concernent proportionnellement plus des professionnels du transport, les transports par route en voiture particulière n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

Diminution des accidents ferroviaires en 2002

En 2002, la SNCF a enregistré au total 543* accidents de chemin de fer ou de passages à niveau (7,3 % de moins qu'en 2001). Ces accidents ont été à l'origine de 104 décès** (8,0 % de moins qu'en 2001) et de 77 blessés graves*** (7,2 % de moins qu'en 2001). Les accidents de chemin de fer (365 en 2002) diminuent de 11 %, le nombre de tués également (- 5,9 %). Les accidents de passage à niveau augmentent de 1,1 %, passant de 176 à 178, mais le nombre de morts diminue de 45 à 40 (- 11,1 %).

GRAPHIQUE VI 1.8

Ensemble des accidents de chemin de fer et de 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.

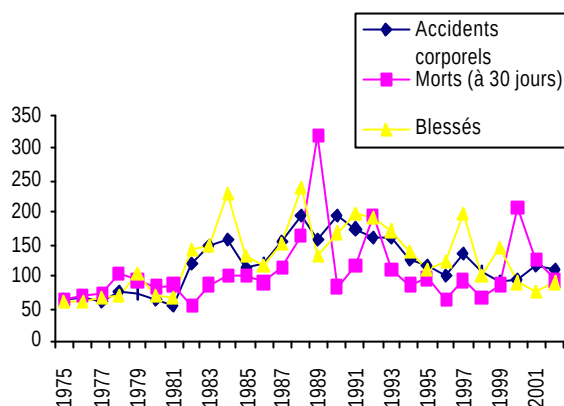
Source SNCF

... et des accidents aériens

En 2002, l'aviation commerciale française a enregistré quatre accidents corporels qui ont donné lieu à cinq décès. L'aviation générale a connu 97 accidents corporels, soit 7 % de moins qu'en 2001, avec une diminution de 20 % du nombre de décès à trente jours (82 en 2002).

GRAPHIQUE VI 1.9

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.

VI 2 - LES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

Si les informations relatives à l'accidentologie sont disponibles pour 2002, en ce qui concerne les émissions de gaz nocifs et de gaz à effet de serre, les données les plus récentes disponibles sont relatives à 2001. 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, ainsi, continué à se réduire en 2001. Alors que la circulation avait connu une forte croissance, l'augmentation de la puissance des véhicules ne s'est pas traduite par une progression analogue 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.

LES ÉMISSIONS DE GAZ POLLUANTS ET DE 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'euro-péen. 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.

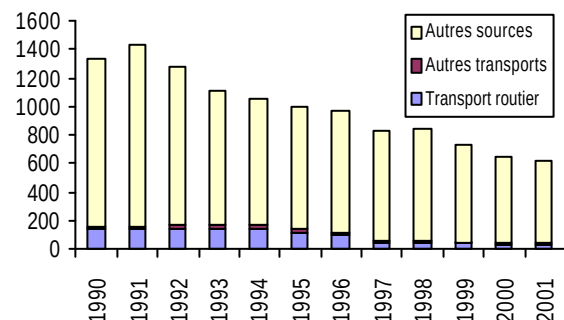
Les données sur les émissions proviennent du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA), qui constitue la source la plus régulière et la plus détaillée dans ce domaine. Des données sont disponibles depuis 1960 pour certains polluants.

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. Leur niveau, toutes sources confondues, a diminué de 54 % de 1990 à 2001. Le niveau des émissions de SO₂ émanant du transport a reculé de 75 % entre 1990 et 2001, soit nettement plus que pour les autres sources (- 51 %).

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 des transports dans le total des émissions est passée de 12 %, en 1996, à 6 %, en 2001, la part du transport routier régressant de 10 %, en 1996, à 4 %, en 2001.

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 forma-

GRAPHIQUE VI 2.1
Émissions de SO₂ par source
(en milliers de tonnes)



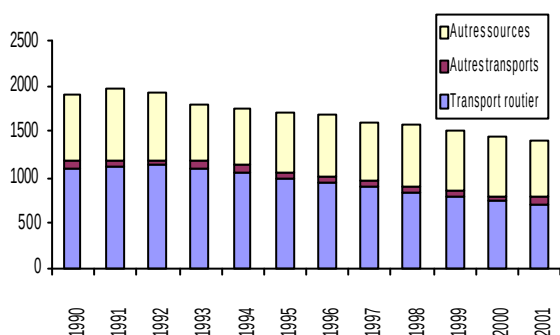
Autres sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, agriculture et sylviculture, résidentiel et tertiaire.
Total : émissions brutes

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2003)

tion d'ozone (O_3) troposphérique, et donc indirectement 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 (54 % en 2001), 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 34 %, entre 1990 et 2001, soit de 36 % pour le transport routier et de 0,1 % pour les autres modes de transports pour la même période. Les transports produisaient, en 2001, 54 % du total des émissions de NO_x et la route, à elle seule, 49 %.

GRAPHIQUE VI 2.2

Émissions de NO_x par source (en milliers de tonnes)



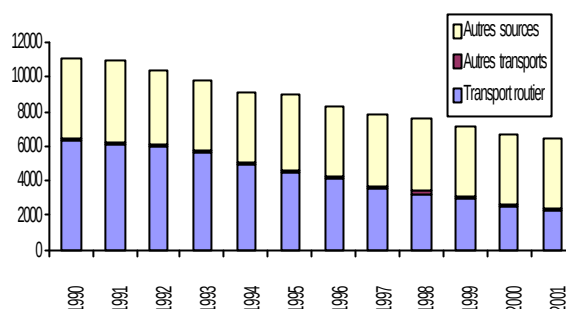
Autres sources : transformation d'énergie, industrie manufacturière, agriculture et sylviculture, résidentiel et tertiaire.

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2003)

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 39 %, en 2001, du fait de la diésélisation du parc automobile et de l'introduction des catalyseurs à trois voies et ce, malgré l'augmentation de la circulation et du parc automobiles pendant cette période.

GRAPHIQUE VI 2.3

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 2003)

Les particules ou poussières⁽¹⁾ sont émises le plus souvent par l'industrie, l'agriculture ou les transports. En 2001, les transports émettent 23 % des $PM_{1,0}$, 20 % des $PM_{2,5}$, 15 % des PM_{10} et 9 % des TSP. Et, ce sont, plus particulièrement, les véhicules Diesel, dans le transport routier, qui émettent 83 % à 99 % des particules, selon le type.

Après avoir augmenté de 1990 à 1995 (de 19 % pour les $PM_{1,0}$, de 17 % pour les $PM_{2,5}$, de 15 % pour les PM_{10} et de 13 % pour les TSP), les émissions de particules dues aux transports ont régressé entre 1995 et 2001 (de 21 % pour les $PM_{1,0}$, de 20 % pour les $PM_{2,5}$ de 16 % pour les PM_{10} et de 7 % pour les TSP).

TABLEAU VI 2.1

Emissions de poussières et de particules des transports

(en milliers de tonnes
et en % du total des émissions de chaque type)

	1990	1995	2001	% dans l'ensemble total en 2001
PM1	54,7	65,3	51,4	23%
PM2,5	65,1	76	61,1	20%
PM10	82,7	95	80	15%
TSP	124,8	140,4	130,9	9%

(1) Les poussières totales en suspension (TPS) comprennent toutes les particules dont les particules fines de diamètre aérodynamique équivalent inférieur à : $10 \mu m$ (PM_{10}), $2,5 \mu m$ ($PM_{2,5}$), $1,0 \mu m$ ($PM_{1,0}$), 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.

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 (SO₂)

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 SO₂ 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, le dioxyde de soufre 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 pondéreux, minéraux 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 cancérogènes : 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 (NO₂) 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 NO₂ est un gaz irritant qui pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il peut, dès 200 µg/m³, 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 (CH₆)

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 cancérogènes (le benzène est classé comme cancérogène).

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_x et COV) sous l'effet des rayonnements ultra-violet. La pollution par l'ozone augmente régulièrement depuis le début du vingtième 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 cardio-vasculaires. 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 difficultés d'apprentissage scolaire. Cependant, les concentrations actuelles dans l'air ne constituent pas un risque pour la santé.

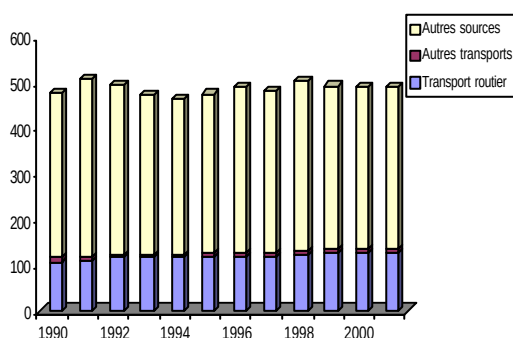
Source : Ministère de l'écologie et du développement durable 2002

LES EMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les gaz à effet de serre (GES) contribuent au réchauffement planétaire et à la modification des climats (cf. encadré). S'ils proviennent, en partie, de processus biologiques, en particulier pour le dioxyde de carbone (CO_2) et le méthane (CH_4), c'est leur production liée aux activités économiques humaines, - activités anthropiques -, qui s'avère un objet d'inquiétude au niveau international, du fait de sa croissance au cours du temps. En 2001, le potentiel de réchauffement global, exprimé en équivalent CO_2 , est constitué à 69% de gaz carbonique (CO_2), 16 % d'oxyde nitreux (N_2O), 13 % de méthane (CH_4), 2% de HFC, SF_6 et PFC (le HFC étant un substitut aux chlorofluorocarbures).

Ce sont, donc, les émissions de CO_2 qui font l'objet d'une attention particulière, en tant que gaz à effet de serre. Si la production globale de CO_2 d'origine anthropique diminue légèrement depuis 1980 avec des techniques industrielles et énergétiques de substitution, en particulier le développement de la production d'électricité nucléaire, par contre, l'évolution de la part et du niveau des émissions de CO_2 dans le transport peut laisser pessimiste quant à la réalisation des objectifs fixés par le protocole de Kyoto. En effet, cette part dans le total des émissions de CO_2 a augmenté depuis 1990, passant de 24 %, en 1990, à 28 %, en 2001. Sur la période

GRAPHIQUE VI 2.4
Émissions de CO_2 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 2003)

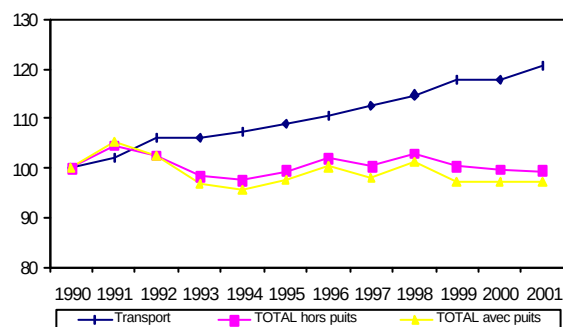
Avertissement : les unités concernant le CO_2 sont souvent en "équivalent carbone". Pour passer de la masse de gaz carbonique à une mesure du CO_2 en équivalent carbone, il faut diviser la masse par 3,67.

1990-2001, le niveau de ces émissions issues des transports a progressé de 18 % pour l'ensemble des transports et de 19% pour le seul transport routier. L'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules (+ 6,1 % pour les voitures particulières en 2001) ne compensent pas suffisamment l'augmentation des émissions de CO_2 dues à l'accroissement de la circulation routière. Ils en modèrent, toutefois, l'importance : en 2001, les trafics ont augmenté de 3,7%, et les émissions de CO_2 de 2% seulement. Pour évaluer plus précisément la contribution des transports aux émissions des gaz à effet de serre et leurs conséquences au niveau du changement climatique, on peut aussi analyser leurs émissions de GES en terme de potentiel de réchauffement global (PRG).

Les transports ne produisent ni SF_6 , ni PFC, 1% du CH_4 , 5% du N_2O , par contre, ils émettent 21% de HFC, et, surtout, 28% du CO_2 .

Ainsi, en 2001, les transports s'avèrent les deuxièmes producteurs de gaz à effet de serre, avec 22% du total des émissions, après l'agriculture-sylviculture (24%), avant l'industrie manufacturière et le résidentiel-tertiaire (21% chacun) et la transformation de l'énergie (10%).

GRAPHIQUE VI 2.5
Évolution des émissions de potentiel de réchauffement global (PRG) totales avec et sans puits, transports, 1990-2002
(en indice base 100 en 1990)



Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2003)

L'effet de serre

Le climat de la Terre est déterminé par le bilan des échanges radioactifs 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 (CO_2), le méthane (CH_4), le protoxyde d'azote (N_2O) et l'ozone troposphérique (O_3) – 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'accentuation de l'effet de serre, évolution renforcée depuis plus d'un demi-siècle par les émissions de chlorofluorocarbures (CFC) et leurs substituts (HFC, HCFC, PFC, 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 émissions de GES sont estimées par le CITEPA conformément à la législation internationale en vigueur avec les règles fixées par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) pour évaluer les émissions de chacun des six gaz retenus par le Protocole de Kyoto et, également, leur action sur 100 ans dans l'atmosphère avec le Potentiel de Réchauffement Global (PRG) exprimé en équivalent CO_2 . Le format secten renvoie aux émissions en France métropolitaine, divisés en secteurs d'activité et y compris les émissions hors puits. Le format UNFCCC intègre les émissions outre-mer, avec un découpage sectoriel différent, un total de référence "émissions nettes", est présenté en annexe 6.8.

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

La conférence de La Haye, en mars 1989, et le sommet de la terre de Rio en juin 1992 marquent le début de la coopération internationale pour lutter contre le réchauffement climatique dû à la production anthropique des gaz à effet de serre (GES). Mais, c'est avec le protocole de Kyoto, en novembre 1997, que le principe de précaution est mis en place, dans ce domaine, de manière plus contraignante avec la fixation de normes d'émissions pour six GES (1) pour les pays cités dans l'annexe I du protocole avec une réduction globale de leurs émissions de 5,2% par rapport à 1990, pour la période 2008-2012 (2). Pour cette période 2008-2012, l'Union Européenne a réparti son quota d'émissions (réduction de 8%) parmi ses membres ; la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Dans ce cadre, le gouvernement français a mis en place le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PLNCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Les transports doivent «économiser 4 millions de tonnes équivalent carbone» par an sur un total de 16 millions pour l'ensemble des secteurs, chiffre qui correspond à l'accroissement prévisible des émissions en l'absence de mesures pour le contrecarrer d'ici 2012.

(1) Sont pris en compte 6 gaz à effet de serre : le gaz carbonique (CO_2), l'oxyde nitreux (N_2O), le méthane (CH_4), et trois substituts de chlorofluorocarbures (HFC, SF_6 et PFC).

(2) Les normes d'émissions se doublent de trois mécanismes : les permis d'émissions négociables, la mise en œuvre conjointe et les mécanismes de développement propre.

Effet du respect des limitations de vitesse en vigueur sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂

D'après une étude de l'Ademe de mars 2003, le respect des limitations de vitesse en vigueur, en circulation interurbaine sur route et autoroute, permettrait d'économiser 600 000 tonnes d'équivalent carbone, par an, d'ici 2010-2012 ce qui représente 15% de la réduction d'émissions de CO₂, prévue dans le PNLCCC pour les transports.

	Gain énergie %	Voitures essence Gain en énergie (tep)	Voiture diesel Gain en énergie (tep)	Gain total en énergie (tep)	Gain CO ₂ %	Gain total en CO ₂ (t)	Gain total en CO ₂ (t eq.C)
route	5	202 505	216 662	419 167	5	1 274 296	347 535
RN 2x2	9	15 550	17 062	32 613	9,1	99 871	27 238
Autoroutes de dégagement	6,8	41 850	46 400	88 250	7,2	282 759	77 116
Autoroutes de liaison	5,1	75 185	81 216	156 401	5,4	498 779	136 031
TOTAL	6,5	335 090	361 340	696 430	6,7	2 155 705	587 920

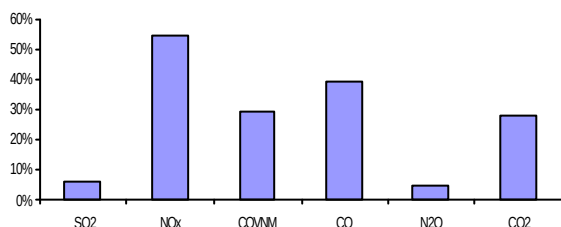
Eléments pris en compte dans cette étude:

- Taux de dépassement des limitations de vitesse en vigueur en 2000 (DSCR)
- Parc de véhicules particuliers essence et diesel de l'année 2000 (CCTN)
- Répartition du kilométrage moyen des véhicules essence et diesel entre circulation urbaine, routière et autoroutière (panel INRETS/SOFRES/ADEME)
- Répartition des linéaires de voiries selon statistiques SETRA, ASFA
- Modèle européen COPERT (version 3) pour les coefficients d'émission de CO₂ selon les vitesses de flux constatées avec et sans respect des limitations

LES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES DES TRANSPORTS

Le graphique VI 2.6 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.

GRAPHIQUE VI 2.6
Émissions de polluants par le transport en 2001
(en %)

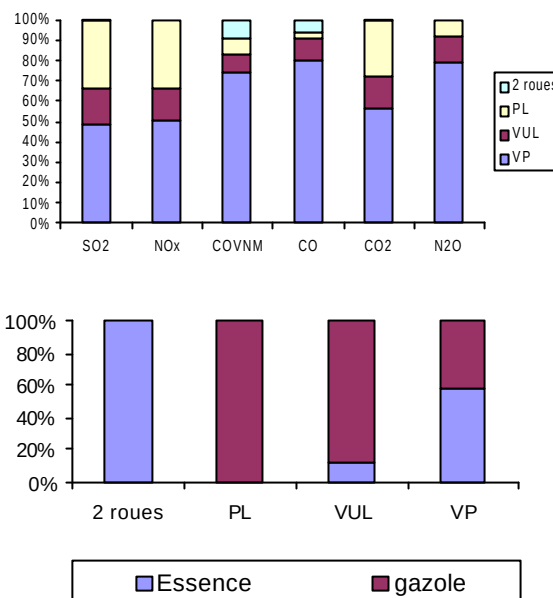


Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2003)

En 2001, 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 49 % (dioxyde de soufre) à 80 % (monoxyde de carbone) des émissions sur route (graphique 6.15). Les poids lourds ont représenté une part importante des émissions d'oxydes d'azote (34 %), de gaz carbonique (27 %) et de dioxyde de soufre (33 %).

En 2001, par type de carburant, on constate que la part de l'essence est très élevée pour le monoxyde de carbone (84 %) et les composés organiques volatils non méthaniques (74 %), tandis que le gazole domine pour le gaz carbonique (68 %), le dioxyde de soufre (83 %) et les oxydes d'azotes (60 %) (Graphique VI 2.8).

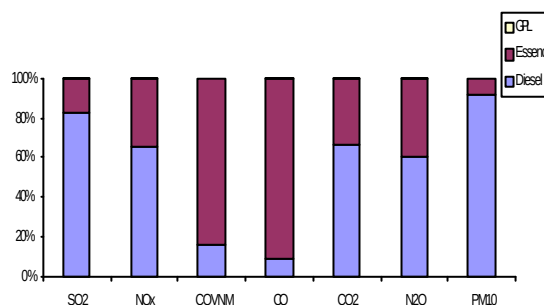
GRAPHIQUE VI 2.7
Émissions de la route par type de véhicule et consommation de carburant par type de véhicule en 2001 (en %)



Hors évaporation essence

Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2003)
(DAEI/SES pour la consommation de carburant)

GRAPHIQUE VI 2.8
Émissions de la route par carburant (2001)
(en %)



Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (février 2003)

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 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) est resté stable en 2002 avec 303 jours par rapport à 2001 (302 jours en 2001). Les résultats de trente-trois agglomérations de plus de 100 000 habitants, présentés par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), donnent, pour 2002, une moyenne de 282 jours où la qualité de l'air a été bonne ou très bonne, de 81 jours où elle a été moyenne ou médiocre, et 2 jours où elle a été mauvaise à très mauvaise.

Données par l'ADEME pour six grandes villes dont Paris, les mesures de l'indice Atmo, depuis 2000, font apparaître Nantes et Lille comme ayant le plus fort pourcentage de jours dans l'année où la qualité de l'air est bonne à très bonne, viennent ensuite Bordeaux et Paris, puis Lyon et enfin Marseille.

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" peut n'atteindre que 60%, 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 46% et celui de dioxyde d'azote de 10%. Le niveau moyen annuel des oxydes d'azote a diminué, ainsi, d'un peu plus de 29%.

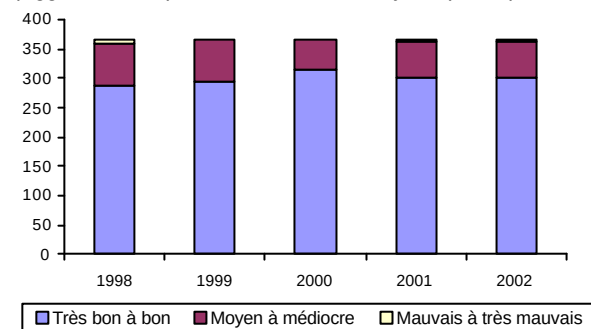
Depuis 1991, mesurée sur un échantillon constant de stations, en France, on constate une diminution de la concentration moyenne annuelle de dioxyde d'azote : en 1991, la moitié des sites enregistrent une moyenne annuelle supérieure à 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽¹⁾ ; en 2000, les stations dans cette 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

GRAPHIQUE VI 2.9

Évolution des indices Atmo de qualité de l'air

(Agglomération parisienne - nombre de jours par an)

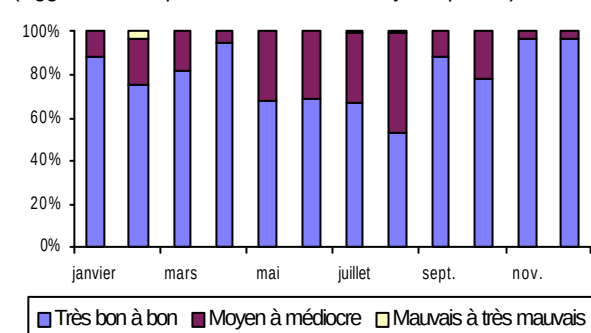


Source : AIRPARIF

GRAPHIQUE VI 2.10

Fréquence des indices Atmo de qualité de l'air sur quatre années (1998-2001)

(Agglomération parisienne - nombre de jours par an)



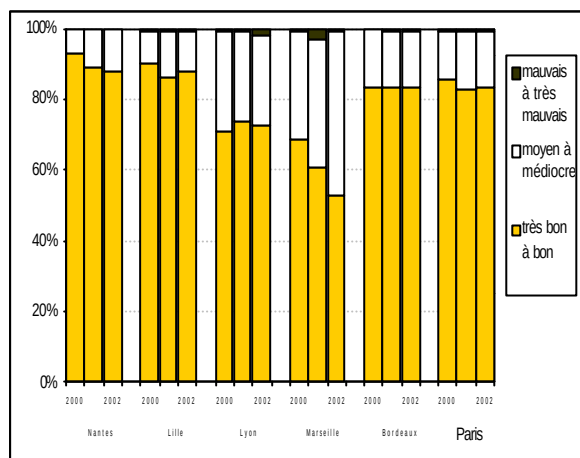
Source : AIRPARIF

(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 VI 2.11

Évolution des indices Atmo de qualité de l'air
(cinq grandes villes françaises - en % du nombre de jours par an)

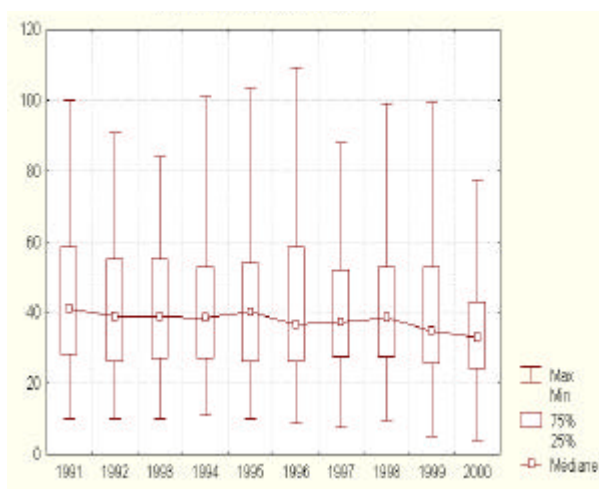


Source : ADEME

GRAPHIQUE VI 2.13

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)

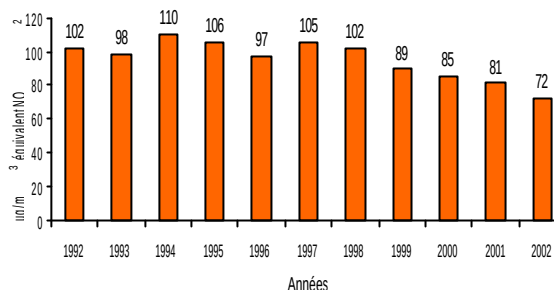


Source : ADEME - BDQA - réseau ATMO

GRAPHIQUE VI 2.12

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)

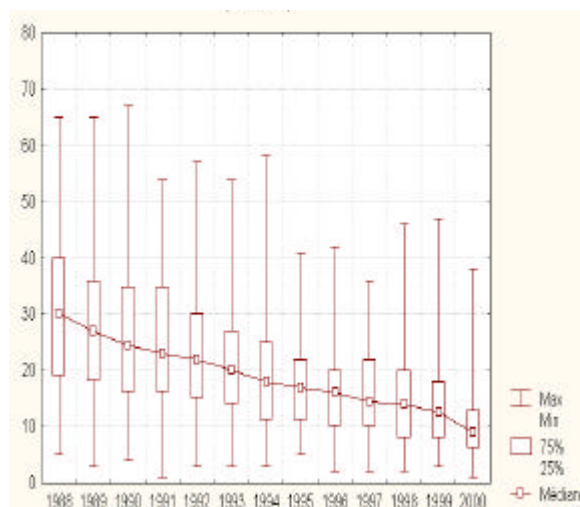


Source : AIRPARIF

GRAPHIQUE VI 2.14

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 principalement 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 rétropolées 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 dans 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 40 % des ménages français, 25 % en milieu rural et 61 % à Paris (tableau 6.4). 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 2002, la mission bruit du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a reçu 870 plaintes contre le bruit, soit 28 % de moins qu'en 2001. La moitié de ces plaintes concerne les transports et 29% plus spécifiquement les transports aériens.

TABLEAU VI 2.2

Pourcentage des ménages déclarant être gênés par le bruit "souvent ou de temps en temps"

	Milliers de ménages concernés en 2002	1998	1999	2000	2001	2002
Rural	6 086	22	25	21	25	25
- dont bruit dû aux transports		12	13	12	14	14
Petites villes	3 969	39	36	34	38	37
- dont bruit dû aux transports		23	20	17	19	20
Villes moyennes	3 114	44	40	43	45	42
- dont bruit dû aux transports		24	22	26	24	22
Grandes villes	7 102	47	45	47	50	46
- dont bruit dû aux transports		27	25	25	26	26
Agglomération parisienne	3 154	53	51	50	54	53
- dont bruit dû aux transports		30	27	28	30	28
Paris	1 097	59	52	58	63	61
- dont bruit dû aux transports		32	24	27	28	34
Ensemble	24 522	41	39	39	42	40
- dont bruit dû aux transports		23	21	21	22	22

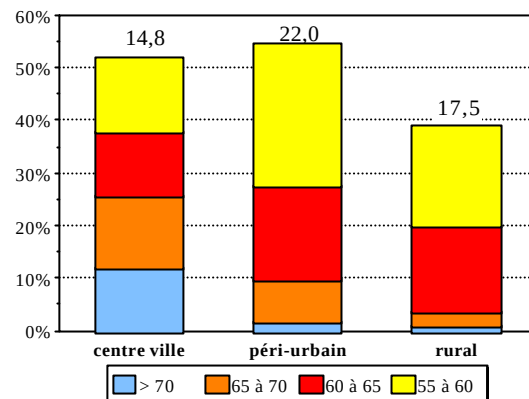
Source : Insee, enquête permanente sur les conditions de vie des ménages

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 VI 2.15

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.)

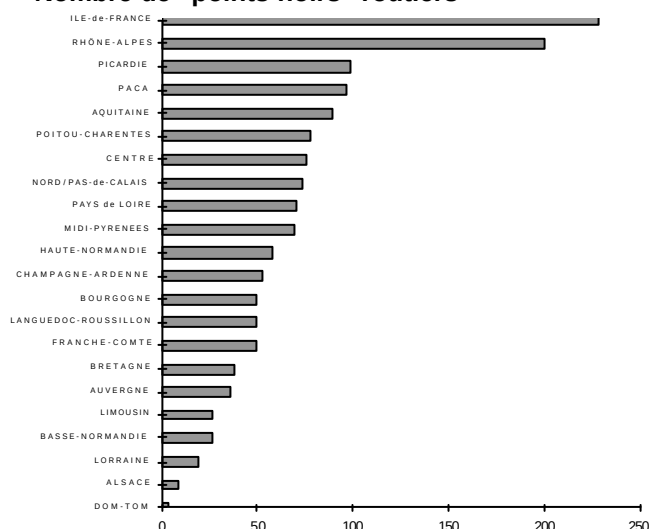
Source : INRETS - année 1986

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 6.24). 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 VI 2.16

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 aigues 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 sous forme de dossiers tels que "la fiscalité liée à l'environnement" ou "énergie et environnement".

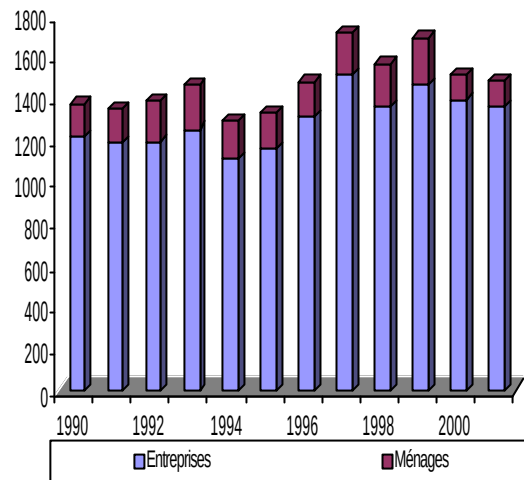
La DPE est calculée selon la méthodologie européenne SERIEE⁽¹⁾ et donne une estimation du montant des dépenses engagées par les différents agents de la collectivité nationale pour lutter contre les différents types de pollutions et nuisances. En 2001, la DPE s'est élevée à 26 748 millions d'euros, soit 3,7 % de plus qu'en 2000. Les entreprises sont les premières à financer la DPE (43 % du financement total), viennent ensuite les administrations publiques (29 %) et enfin les ménages (28 %). Les dépenses de protection de l'air et de réduction du bruit ont représenté 9,6 % de la DPE, soit une part à peu près identique à celle de 2000 (9,4 %). En 2001, les investissements en matière de protection de l'environnement représentent 27 % de la dépense totale et 2,4 % des investissements totaux réalisés dans l'ensemble de l'économie.

Les dépenses de protection de l'air ont diminué en 2001 de 1,8 % par rapport à 2000. Cette diminution est imputable à la baisse des dépenses d'investissement et de fonctionnement du secteur industriel et à la disparition de la dépense liée à l'achat d'essence sans plomb. Les entreprises ont, en effet, diminué de 2,6 % leurs dépenses en matière de protection de l'air (de 1400 millions d'euros en 2000, elles passent à 1364 en 2001). Avec 8 % de la dépense totale, le poids des ménages dans les dépenses de protection de l'air est peu important. Toutefois, les ménages augmentent leurs dépenses de 7,1 %, en 2001, avec l'accroissement des dépenses de remplacement des pots catalytiques et de contrôles techniques automobiles.

Les dépenses de protection contre le bruit ont augmenté de 4 % en 2001, prolongeant ainsi la tendance amorcée en 1998, pour atteindre 811 millions d'euros. Elles sont réalisées à 50 % par les entreprises, 42 % par les ménages et 8 % par les administrations publiques. Elles comprennent prin-

GRAPHIQUE VI 2.17

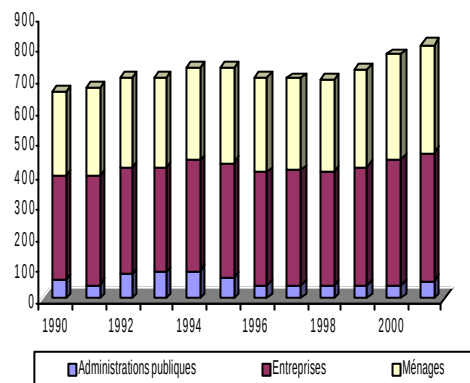
Evolution de la dépense de protection de l'air
(en millions d'euros courants)



Source : IFEN - rapport à la CCEE - mai 2003

GRAPHIQUE VI 2.18

Evolution de la dépense de protection contre le bruit
(en millions d'euros courants)



Source : IFEN - rapport à la CCEE - mai 2003

cipalement 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).

(1) Système Européen de Rassemblement de l'Information Economique sur l'Environnement

La fiscalité environnementale

La commission des comptes de l'économie et de l'environnement (CCEE) retient comme définition de la fiscalité environnementale la fiscalité portant sur les produits, services, équipements ... ayant un effet sur l'environnement. Eurostat la définit comme la fiscalité dont "l'assiette est basée sur une nuisance environnementale". Ces définitions ne prennent donc en compte ni "l'intention déclarée" du législateur pour l'amélioration de l'environnement ni l'incitation économique à cette amélioration.

Cependant, les mesures fiscales environnementales peuvent être ou positives ou négatives. Les mesures négatives entraînent un renchérissement du prix des biens et services et, à l'inverse, les mesures positives un abaissement du prix. Par le biais des prix relatifs et par un effet redistributif, ces mesures peuvent avoir un impact sur les comportements des ménages en matière d'environnement.

Dans les transports, la fiscalité environnementale est essentiellement une fiscalité positive qui vise à modifier les orientations d'achat des consommateurs avec notamment des exonérations, des crédits d'impôt, des aides directes...

Montant de l'impact budgétaire (recette des taxes et redevances ou montant des exonérations) en millions d'euros courants

Intitulé de la mesure fiscale	Couverture des codes	Initiative	Budgétaire	Commentaire	Perception	1985	1990	1995	2000	2001
Taxe à l'essieu	X		X	Son assiette est un moyen de transport routier et donc potentiellement polluant. Elle reste une mesure budgétaire dont les recettes sont affectées au budget de l'Etat; il n'y a pas d'élément incitatif à une modification du comportement.	Etat	64	75	69	223	225
Amortissement exceptionnel des véhicules non polluants		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Etat	0	0		-8,4	-0,8
Crédit d'impôt en faveur de l'acquisition ou de la location d'un véhicule non polluant		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Etat	0	0	0	0	-15 (est.2002)
Taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (carte grise)			X	Elle est affectée au budget général de la Région, elle finance les actions de formation professionnelle et d'apprentissage	Région	1126	-	1133	1373	1461
Exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (carte grise)		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Etat	0	0	0	nd	nd
Taxe différentielle sur les véhicules à moteur		X	X	Cette taxe était initialement budgétaire (financement des retraites puis autonomie financière des départements). Depuis la loi de finances pour 2000, le vote de sa large exonération rend ses recettes négligeables. Elle reste incitative : ses taux sont d'autant plus élevés que la puissance fiscale du véhicule liée à sa consommation de carburant est élevée	Département					175
Exonération de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur pour les véhicules propres de sociétés (pour la campagne "vignette 2002, exonération partielle 37 départements; exonération totale 31)		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Département	nd	nd	nd	nd	nd
Droits de voirie, place de stationnement		X	X	La congestion des villes s'accompagne de nuisance. La mesure peut conduire à une substitution des modes de transports en faveur de transports collectifs ou modes doux par voie de conséquence moins nuisibles dans les zones denses	Communes	nd	nd	nd	nd	nd
Taxe due par les concessionnaires d'autoroutes	X	X	X	L'assiette de cette taxe est jugée environnementale puisqu'elle concerne la fréquence des trajets des véhicules de transports terrestres. La taxe peut conduire à une substitution en faveur de la route moins polluante. Elle est affectée au budget de l'Etat	établissement public (ODAC)	0	0	138,3	420	440
Taxe spéciale sur les traversées maritimes à destination d'espaces naturels	X			Elle est affectée aux budgets des organismes assurant la gestion des espaces naturels (parc national de Port Gros; Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, office national des forêts). Elle a été instaurée en 1995.	Etat ou établissement public (ODAC)	0	0	0	-	0,92
Taxe spéciale sur les véhicules empruntant un pont entre le continent et une île				Elle a été instaurée en 1995.	Conseil général	0	0	nd	nd	0,28

nd : montant non disponible

La taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP) n'est pas reprise dans cette liste : la CCEE la traite dans le cadre de la fiscalité de l'énergie

Source : SES d'après le Rapport à la CCEE - Dossier fiscalité liée à l'environnement - mai 2003

LES DETERMINANTS DES EVOLUTIONS A COURT TERME DES TRAFICS ET DES TRANSPORTS

Le présent dossier analyse les déterminants des trafics et transports à court terme dans les différents modes. Basé sur l'analyse de données mensuelles sur la période de 1990 à début 2003, il passe en revue les principaux facteurs explicatifs : croissance économique, prix du mode et de ses concurrents, variables d'offre, composante saisonnière ...

Les trafics routiers de voyageurs sur le réseau national sont peu sensibles à la conjoncture économique mais sont influencés négativement par les prix des carburants. On ne dispose pas de données mensuelles sur les trafics routiers de voyageurs sur l'ensemble des réseaux mais divers éléments (livraisons de carburants, accidents) laissent présumer une influence positive de la conjoncture économique sur les trafics locaux routiers de voyageurs. On remarquera également que la différence de prix entre les carburants automobiles n'a pas d'influence à court terme sur la part du Diesel dans les immatriculations neuves de véhicules particuliers.

Les transports routiers de marchandises subissent une influence plus forte de la conjoncture économique. Une très légère influence du prix du gazole est perceptible.

Le transport ferroviaire de voyageurs sur le réseau principal (hors Île-de-France) subit une assez forte influence à court terme de la conjoncture économique. Les prix du transport ferroviaire influent négativement sur les transports. Seul l'effet d'offre à court terme de la ligne à grande vitesse Méditerranée a pu être mis en évidence.

Le transport ferroviaire de marchandises est également sensible à court terme à la conjoncture économique. Le transport combiné est sur une tendance positive de croissance, alors que le transport ferroviaire conventionnel présente une tendance négative. Le transport de marchandises par voies navigables est également sensible à court terme à la conjoncture économique.

Le transport aérien de voyageurs présente une tendance d'évolution à la hausse assez significative. Il subit à court terme une influence de son propre prix, ainsi que du prix du transport ferroviaire pour ce qui concerne le transport aérien intérieur. Une faible influence à court terme de la conjoncture économique est également discernable pour le transport aérien intérieur. Les évolutions des flux non expliquées par ces différentes variables mettent en évidence les chocs importants qu'a subi le transport aérien sur la période étudiée.

Ce dossier a pour objectif d'apporter des éléments d'éclairage sur les déterminants des évolutions à court terme des trafics et transports de voyageurs et de marchandises en France.

Ces estimations sont basées sur l'étude de données avec une périodicité mensuelle sur la période s'étendant de janvier 1990 à fin 2002 ou début 2003 selon les séries. Elles permettent ainsi un cadre adapté à l'étude des impacts à court terme des variables de cadrage et de certaines variables de politique des transports sur les flux de transport.

On notera que l'analyse statistique ne permet en elle-même que de déceler les corrélations statistiques entre les évolutions des différentes séries. Ce sont d'autres considérations de bon sens (impact positif de la croissance économique sur les trafics et transports, impact négatif des prix sur les flux notamment) qui permettent de supposer des liens de cause à effet, dont l'analyse statistique vient préciser l'ampleur.

Les principaux éléments de contexte des variables de cadrage macro-économique et de politique des transports sur la période 1990-2002

Les évolutions des principales variables explicatives de la conjoncture des transports sur cette période sont les suivants :

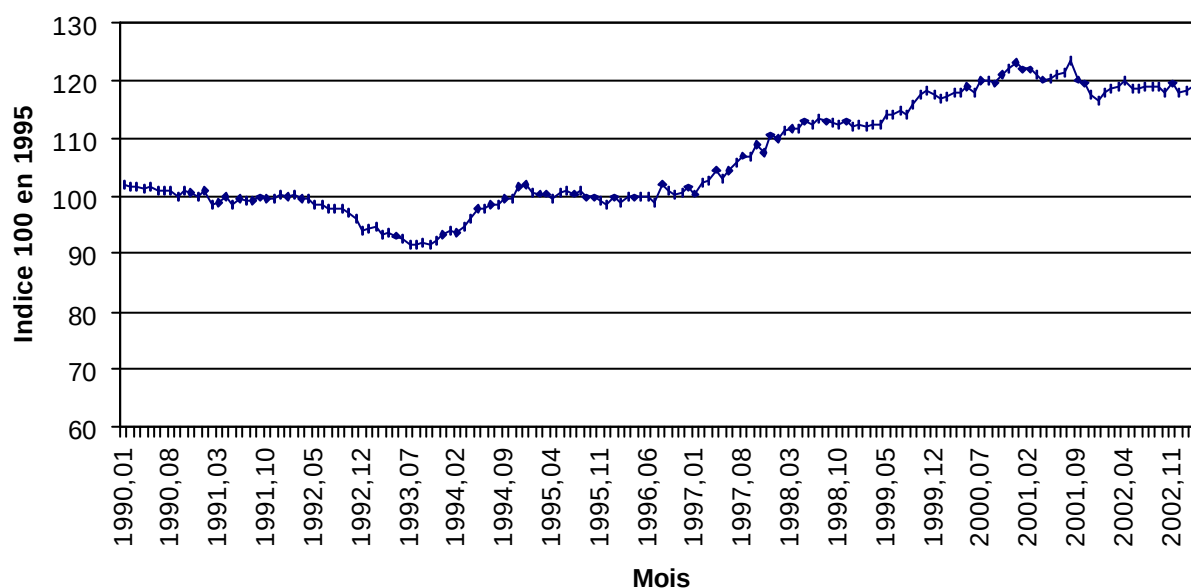
- en termes de croissance économique, la période est marquée par une récession autour de 1993, suivie d'un rattrapage jusqu'en 1995, une croissance nulle ou faible jusqu'en 1996, une croissance forte jusqu'en 2000, puis une croissance faible depuis. Le graphique suivant présente les évolutions de l'indice de production industrielle hors énergie et industries agroalimentaires (IPIHEIAA), en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables.

Le choix de la période de treize ans considérée, marquée par une récession et deux ralentissements marqués, présente l'avantage de permettre de mieux distinguer l'influence sur les trafics et les transports de facteurs de tendance d'une part et de facteurs liés réellement à la conjoncture économique d'autre part. On évite ainsi d'attribuer l'essentiel de la croissance des flux à la croissance économique.

Cet indicateur de conjoncture industrielle est celui qui est utilisé ici pour tester l'influence de la croissance économique. Il présente l'avantage d'être mesuré tous les mois, à la différence d'autres indicateurs peut-être a priori plus adaptés au transport de voyageurs mais dont la périodicité est au mieux trimestrielle.

GRAPHIQUE 1

Production industrielle hors énergie et industries agroalimentaires (Indice INSEE CVS CJO)

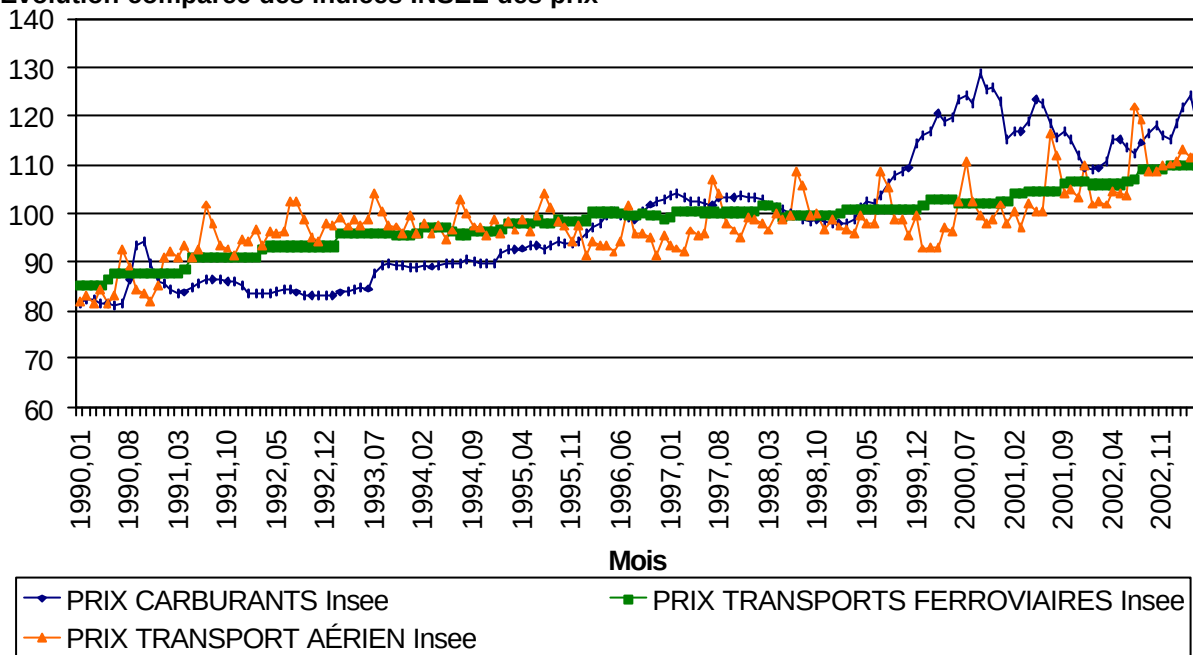


- le graphique suivant représente les évolutions des prix des carburants, du transport ferroviaire de voyageurs et du transport aérien de voyageurs sur la période, tels qu'elles ressortent des évolutions des indices publiés par l'INSEE. Ces indices, notamment en ce qui concerne les transports aériens et à un moindre degré les transports ferroviaires, ne reflètent pas nécessairement l'évolution réelle des prix, compte tenu des phénomènes de dérive « grise » mais cons-

tituent les seuls éléments de conjoncture disponibles. Le prix des carburants reflète globalement les évolutions des prix du pétrole. Celles-ci sont marquées par un pic fin 1990 et début 1991 lié aux tensions résultant de la guerre du Golfe, puis un déclin jusqu'en 1999, une forte remontée jusqu'au second semestre 2000, puis une stabilisation à un niveau entre 25 et 30 euros par baril depuis.

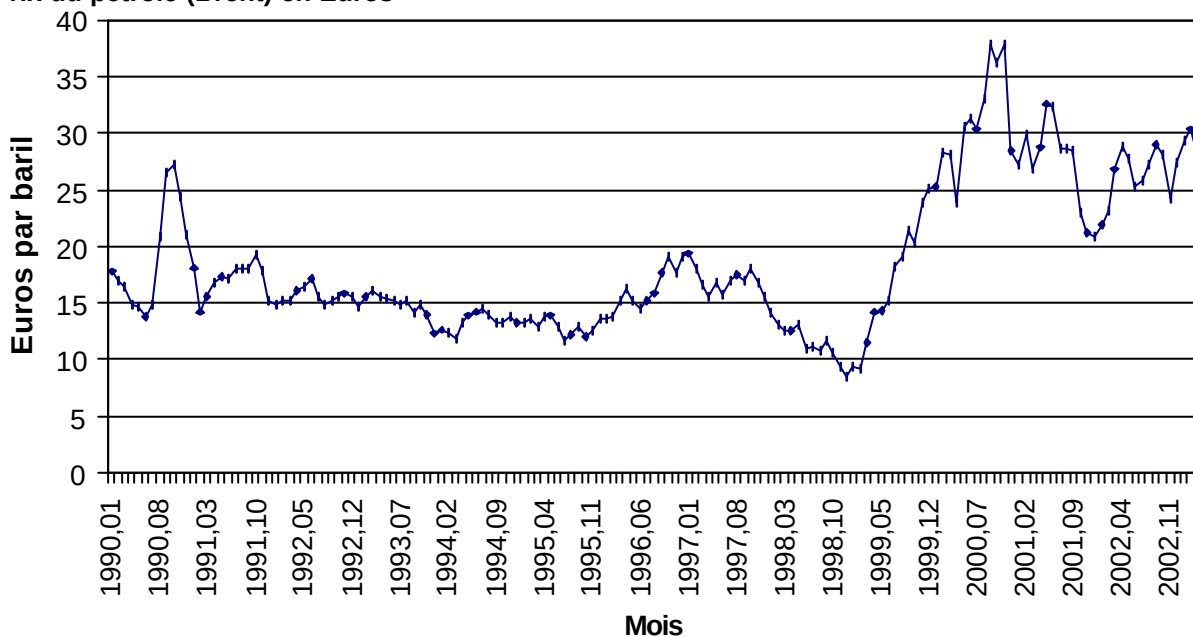
GRAPHIQUE 2

Evolution comparée des indices INSEE des prix



GRAPHIQUE 3

Prix du pétrole (Brent) en Euros



Les trafics routiers de voyageurs : tendance de croissance et prix des carburants

Paradoxalement, c'est le mode dont la part est la plus importante qui est aussi le plus mal connu en terme de statistiques conjoncturelles. On ne dispose pas de données conjoncturelles de transport (voyageurs-kilomètres), mais uniquement de trafic (véhicules-kilomètres). De plus ces données ne sont disponibles que sur le réseau routier national, et encore la distinction entre véhicules légers (VL) et poids lourds (PL) n'est effectuée que sur les autoroutes concédées. Le bilan de circulation basé sur le rap-

prochement des livraisons de carburants et des estimations de trafic n'est effectué que sur une base annuelle.

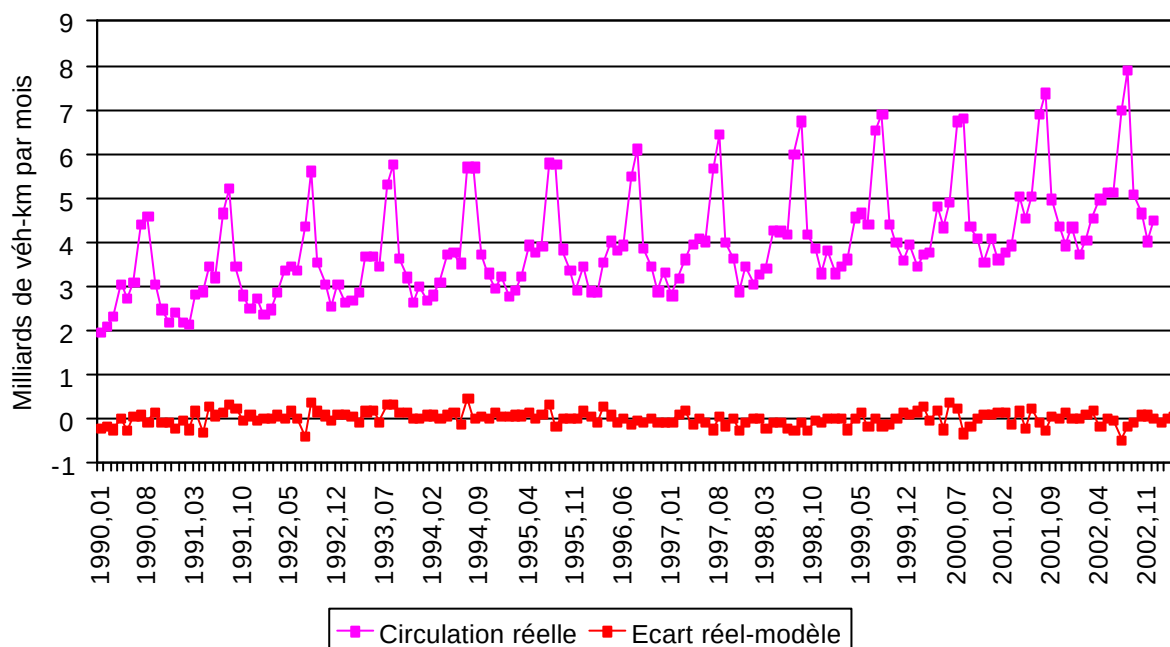
L'analyse des évolutions de la circulation des VL sur les autoroutes concédées fait apparaître les trois principaux déterminants suivants :

- une tendance de croissance de + 5,3 % par an
- l'évolution des prix des carburants avec une élasticité de - 0,3
- une composante saisonnière

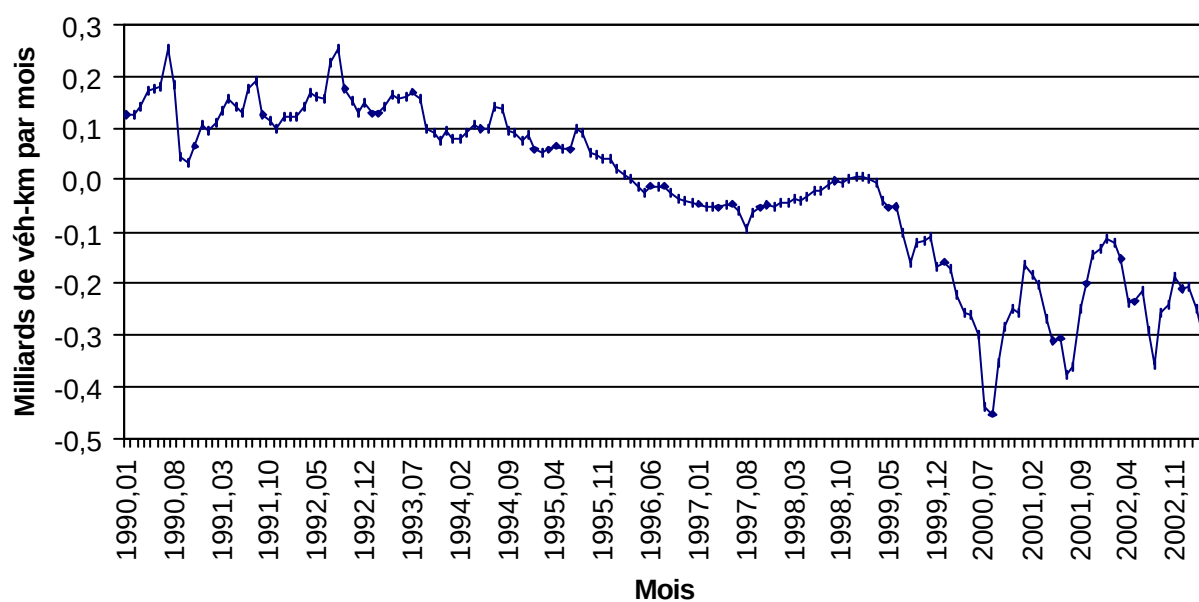
Le graphique 4 montre la qualité de l'ajustement obtenu. Le graphique 5 montre que l'influence des prix des carburants est discernable, mais celle-ci

reste faible en valeur absolue : l'impact maximal est atteint en août 2000, mais celui-ci atteint environ 0,4 milliard de véhicules-kilomètres seulement.

GRAPHIQUE 4
Circulation des VL sur les autoroutes concédées



GRAPHIQUE 5
Part de la circulation VL sur ARC expliquée par le prix des carburants



Un autre indicateur permettant de s'approcher du trafic VL sur le réseau routier national consiste à calculer le produit des circulations totales sur le réseau routier national par le taux de VL sur les autoroutes concédées.

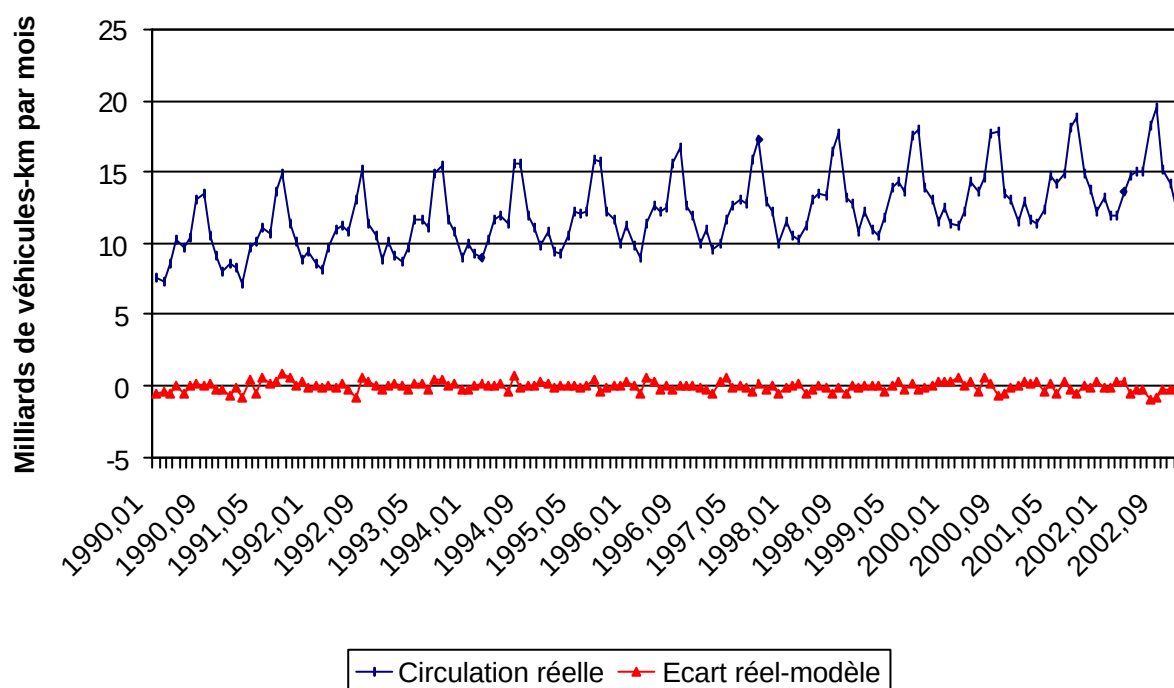
- une tendance de croissance de + 3,7 % par an
- l'évolution des prix des carburants avec une élasticité de - 0,16
- une composante saisonnière.

L'analyse des évolutions de cet indicateur approchant le trafic VL sur le réseau routier national fait apparaître les trois principaux déterminants suivants :

Le graphique 6 montre la qualité de l'ajustement obtenu et montre la faiblesse de l'influence des prix des carburants.

GRAPHIQUE 6

Circulation totale sur réseau routier national * taux de VL sur les ARC



Trois commentaires peuvent être faits à ce stade :

- A court terme, la croissance économique (telle que mesurée par la production industrielle) ne semble pas influencer sur le niveau de trafic.
- La tendance de croissance temporelle reprend en fait l'effet de l'augmentation du parc, de l'accroissement de la longueur des autoroutes ainsi que d'autres effets tels que l'amélioration des performances des véhicules et des infrastructures et vraisemblablement l'étalement urbain. Ces variables

sont très corrélées avec le temps et il n'est pas possible de distinguer leurs influences respectives par une méthode économétrique.

- L'élasticité à court terme des trafics aux prix des carburants ressort à des niveaux assez faibles mais avec une précision statistique assez bonne. Les trafics VL sur autoroutes concédées sont plus sensibles au prix des carburants que ceux du réseau routier national.

Les accidents de la route : une influence significative de la conjoncture économique, surtout en agglomération

A défaut de statistiques sur les trafics sur l'ensemble des réseaux, il peut être tentant d'examiner celles de l'accidentologie routière. L'évolution de l'accidentologie est globalement à la baisse sur la période étudiée.

Le tableau suivant reprend la sensibilité des différentes variables d'accidentologie à deux déterminants principaux : une tendance temporelle et une élasticité à la croissance économique.

Accidents de la route	Tendance temporelle	Elasticité à la croissance économique
Tous accidents corporels	-3,8%	0,55
Accidents corporels en agglomération	-4,7%	0,65
Accidents corporels hors agglomération	-2,0%	0,30
Tués	-3,2%	0,42
Blessés	-4,1%	0,49

Dans tous les cas, on constate une tendance temporelle négative (les évolutions sont données en % par an). Les différentes variables présentent toutes une élasticité positive statistiquement significative à la croissance économique.

Deux hypothèses peuvent être formulées pour tenter d'expliquer cet effet, plus marqué en agglomération qu'en dehors.

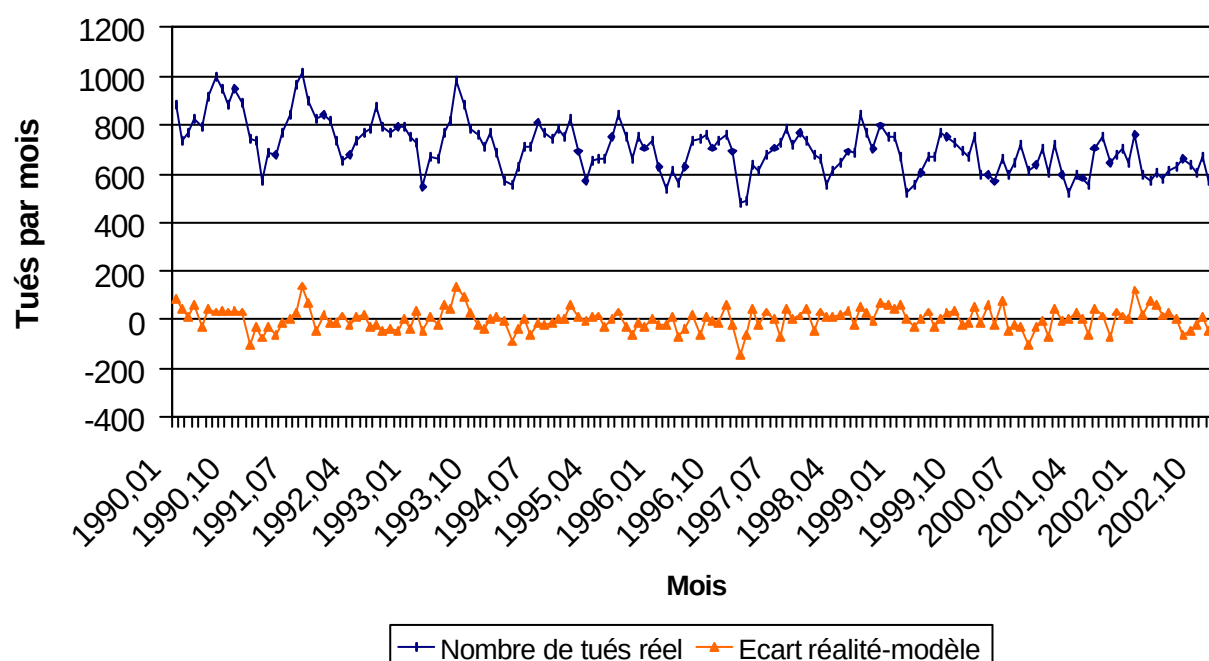
Les trafics sur l'ensemble des réseaux, et notam-

ment les réseaux locaux, et plus particulièrement en agglomération, sont probablement davantage sensibles à la croissance économique que ceux sur le réseau routier national.

On ne peut exclure totalement l'hypothèse selon laquelle les comportements des usagers pourraient être différents selon la phase du cycle économique. Cette hypothèse n'est probablement pas très vraisemblable ; en particulier la consommation de vins en France n'est pas corrélée avec la conjoncture économique.

GRAPHIQUE 7

Tués dans les accidents de la route



La diésélisation du parc n'est pas influencée à court terme par le différentiel des prix des carburants

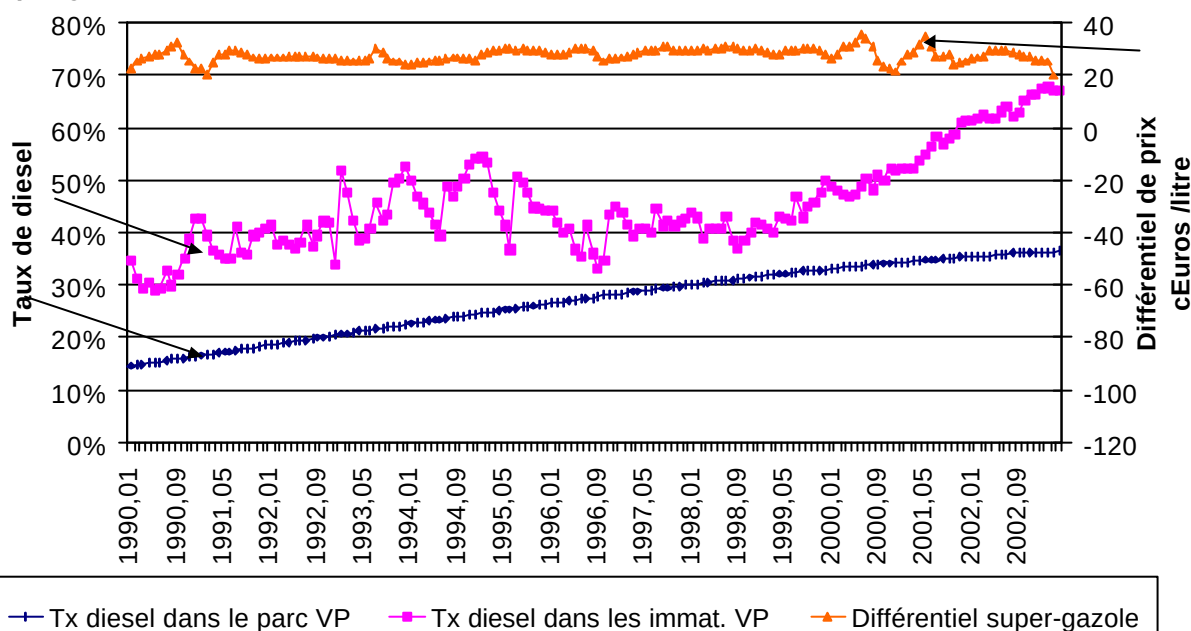
La comparaison entre la part du Diesel dans les immatriculations neuves de voitures particulières et le différentiel de prix des carburants (supercarburant moins gazole) ne montre pas d'influence de ce dernier, à court terme en tout cas. L'augmentation forte du taux de diésélisation des immatriculations de voitures particulières à partir de 1999 en particu-

lier n'est pas à rapprocher d'une variation durable de ce différentiel.

Sur la période de 1990 à 2003, la part du Diesel dans les immatriculations de voitures particulières neuves passe de 30 % environ à presque 70 %. La part du Diesel dans le parc de voitures particulières augmente également, mais avec un décalage lié à la diffusion des véhicules neufs dans le parc. Elle passe ainsi de 15 % environ en 1990 à plus de 35 % en 2003.

GRAPHIQUE 8

Taux de diesel dans les immatriculations et le parc VP, et différentiel de prix des carburants super-gazole



Les trafics et transports routiers de marchandises : influence de la croissance économique et du prix du gazole

On dispose de données mensuelles sur les trafics routiers de marchandises (véhicules-kilomètres) sur les autoroutes concédées.

Les principaux déterminants de cette variable sont :

- une élasticité à la production industrielle (hors énergie et industries agro-alimentaires) de + 1,7
- une composante saisonnière.

Le prix du gazole ne ressort pas comme significatif à court terme.

Les données de l'enquête TRM du SES¹ permettent d'estimer les élasticités à court terme des transports (tonnes-kilomètres) et des trafics (véhicules-kilomètres) effectués sous pavillon français à la production industrielle et au prix du gazole, sur tous les réseaux, en France.

Transport routier de marchandises (t-km)	Production industrielle hors énergie et industries agro alimentaires	Prix du gazole HT
National	1,47	-0,04
International	0,60	-0,20
Ensemble	1,36	-0,06

¹ Le changement de méthodologie de l'enquête en 1996 peut poser des problèmes de continuité de séries susceptibles d'avoir des impacts sur les résultats.

Trafic routier de marchandises (veh-km)	Production industrielle hors énergie et industries agro alimentaires	Prix du gazole HT
Ensemble	1,32	-0,06
International	0,60	-0,20
Ensemble	1,35	-0,06

A la différence des trafics sur les autoroutes concédées, le prix du gazole ressort ici comme une variable significative, mais avec des élasticités qui restent faibles

On notera également que les élasticités des trafics et transports routiers de marchandises sont très proches.

Si l'on regarde l'évolution des tonnes-kilomètres pour l'ensemble des modes terrestres (routier, ferroviaire et par voies navigables), on obtient des dé-

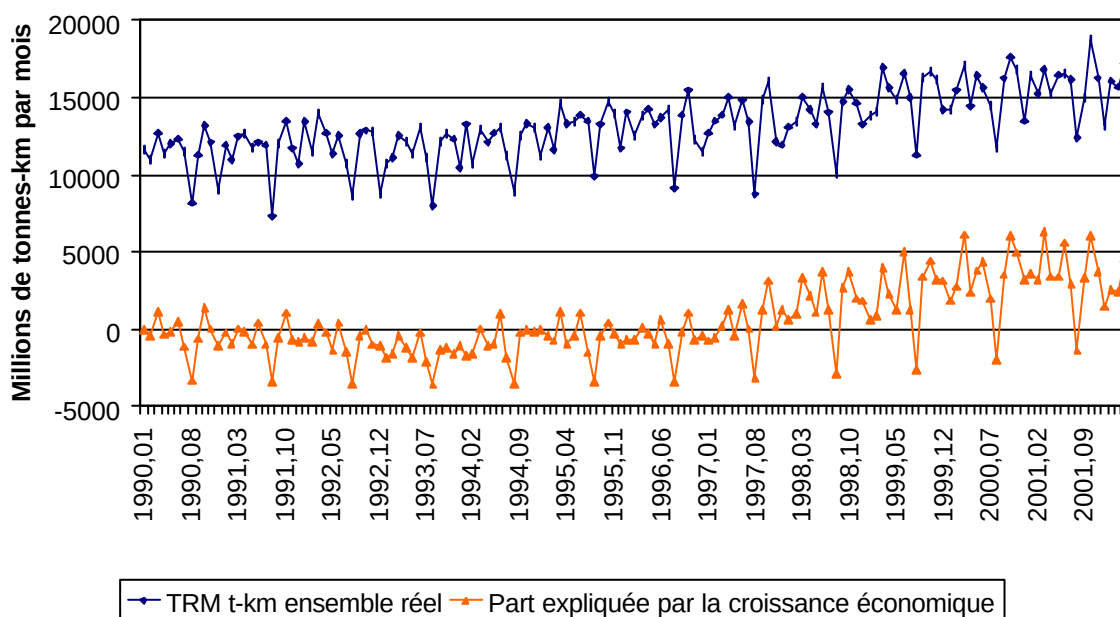
terminants similaires à ceux du transport routier de marchandises :

- une élasticité à la production industrielle (hors énergie et industries agro-alimentaires) de 1,16
- une élasticité négative au prix du gazole (- 0,04)
- une composante saisonnière.

Cette similarité n'est pas étonnante, le mode routier représentant une part nettement majoritaire des tonnes transportées.

GRAPHIQUE 9

Transport TRM Ensemble (sous pavillon français)



Les livraisons de carburant : influences des prix des carburants et de la conjoncture économique

Si l'on reprend l'ensemble des livraisons de carburant (super et gazole), on discerne les influences suivantes :

- une tendance temporelle de croissance de + 1,5 % par an
- une élasticité aux prix des carburants de - 0,22
- une élasticité à la production industrielle (hors énergie et agroalimentaire) de + 0,25
- une composante saisonnière.

Ces livraisons de carburant étant majoritairement des consommations des véhicules légers, il n'est pas étonnant de retrouver une élasticité au prix des carburants pas très différente de celle constatée pour les véhicules légers sur le seul réseau routier national (-0,16). La sensibilité à la conjoncture économique existe mais l'élasticité est faible : il s'agit vraisemblablement de l'influence de la part des poids lourds dans les circulations totales, mais peut être aussi d'un effet de la conjoncture sur les trafics de véhicules légers sur les réseaux locaux.

Le transport ferroviaire de voyageurs : influences de la croissance économique, des prix et de certaines lignes nouvelles

Les variables principales expliquant le transport ferroviaire de voyageurs (sur réseau principal i.e. hors banlieue Île-de-France) à court terme sont :

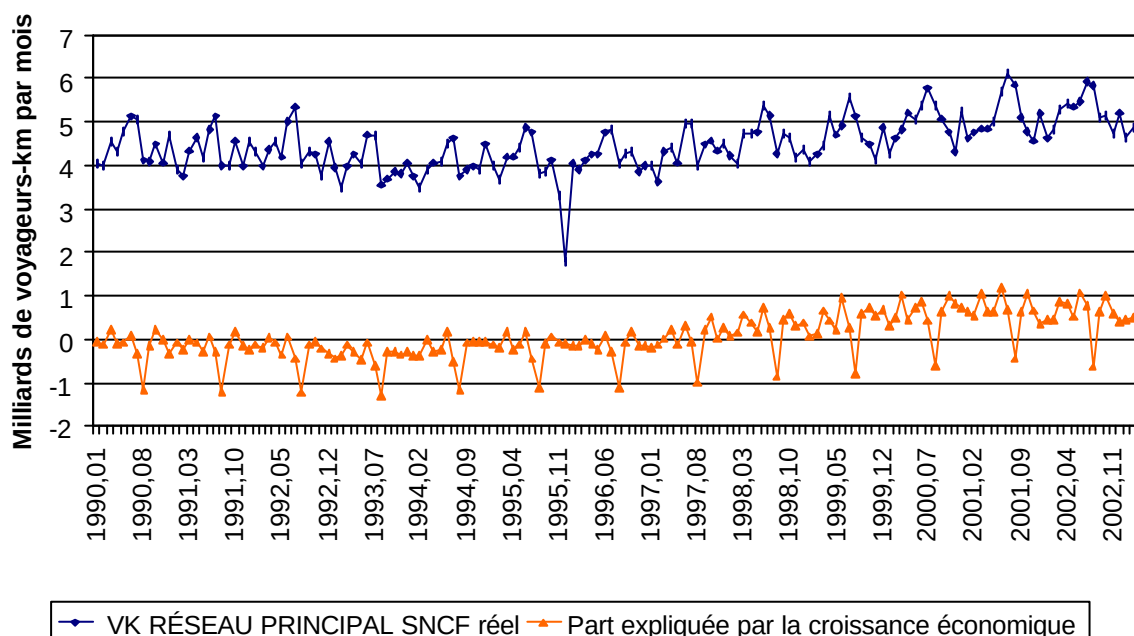
- la croissance économique (production industrielle) avec une élasticité de + 0,9
- les prix du transport ferroviaire (indice INSEE) avec une élasticité de - 0,35
- la mise en service de la LGV Méditerranée (+9 %), à compter de juin 2001
- une composante saisonnière.

Les séries relatives au transport ferroviaire de voyageurs ont été corrigées des grèves importantes de novembre et décembre 1995.

On notera qu'en dehors de la LGV Méditerranée, les mises en service de lignes ferroviaires à grande vitesse réalisées depuis 1990 ne semblent pas avoir eu d'impact à court terme sur les transports. Également, pour ce qui concerne la LGV Méditerranée, son effet est difficile à distinguer de celui d'un probable report modal de l'aérien sur le TGV lié aux perturbations engendrées par le renforcement des dispositifs de sûreté et des allongements des heures limites d'enregistrement dans le transport aérien après les événements du 11 septembre 2001.

GRAPHIQUE 10

Voyageurs-km sur le réseau principal SNCF



En région Île-de-France, il est possible de distinguer l'influence de la croissance économique sur les transports de voyageurs (voyageurs-kilomètres) de la banlieue Île-de-France SNCF et du RER de la RATP. Ces élasticités ressortent respectivement à +0,25 et +0,6.

La comparaison du résultat du modèle et du trafic réellement observé permet d'apporter un éclairage sur l'impact rémanent éventuel de perturbations importantes. Le test effectué sur l'après décembre 1995 semble indiquer qu'il n'y a pas eu d'effet rémanent sur le nombre de voyageurs-kilomètres du réseau principal SNCF, ni sur celui du RER de la RATP. Par contre, un effet sur le nombre de voyageurs-kilomètres SNCF en Île-de-France, de l'ordre d'un peu moins de 50 millions de voyageurs-kilomètres par mois semble persister de début 1996 jusqu'en 1998 environ.

Le transport ferroviaire de marchandises : influence de la croissance économique

Les principales variables expliquant le niveau du transport ferroviaire de marchandises à court terme sont les suivantes :

- une tendance temporelle de déclin
- un lien avec la croissance économique (production industrielle hors énergie et industries agro-alimentaires)
- le prix du gazole hors taxes
- une composante saisonnière.

Le tableau ci-dessous récapitule les résultats obtenus en termes de tendance temporelle et d'élasticités de court terme.

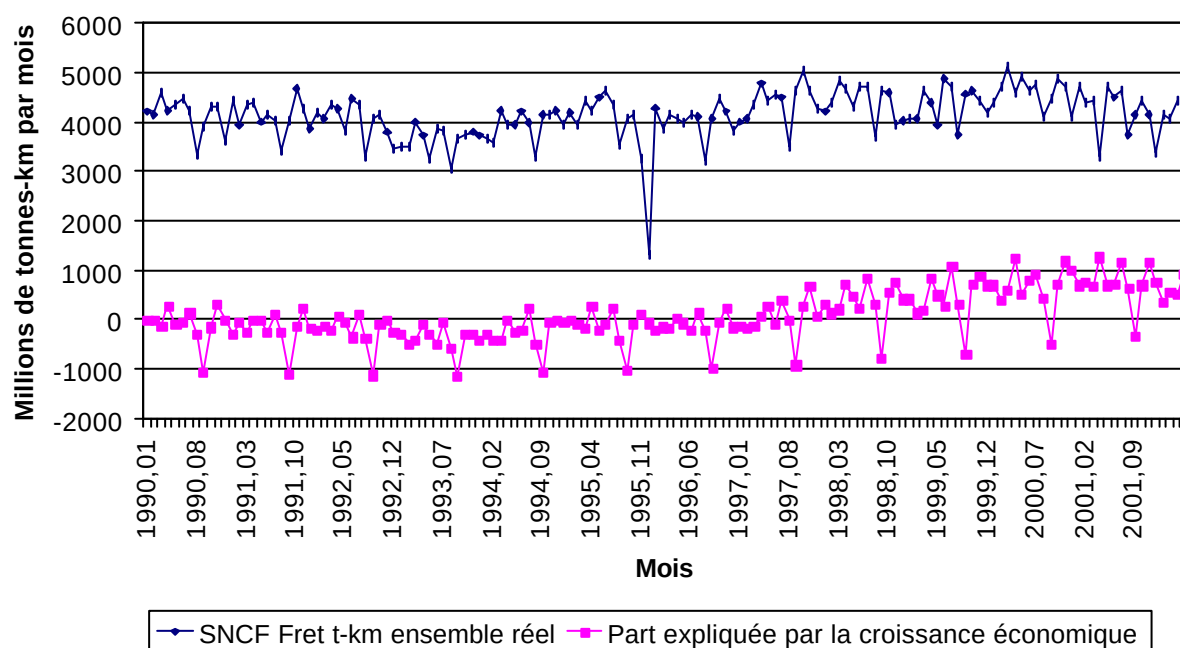
Transport ferroviaire de marchandises	Tendance temporelle % par an	Elasticité à la production industrielle (hors Energie et IAA)	Elasticité aux prix du gazole HT
Ensemble	-1,0%	1,0	-0,06
dont national	-2,8%	1,0	0
dont international	+1,2%	1,0	-0,13
dont transit international	+5,0%	0,2	-0,27
dont conventionnel	-2,8%	1,2	0
dont combiné	+6,5%	0,05	-0,27

On remarque que :

- la tendance du transport combiné (ainsi que celle du transit international qui comprend une grande partie de combiné) est en forte hausse de 5 % par an
- celle du transport ferroviaire international est en légère hausse de 1,2 % par an
- en revanche celle du transport ferroviaire national et celle du transport conventionnel sont en baisse
- les transports ferroviaires conventionnels présentent une élasticité à la production industrielle de l'ordre de 1,2 alors que le transport combiné ne semble pas élastique à la croissance économique.

GRAPHIQUE11

Tonnes-km ferroviaires ensemble

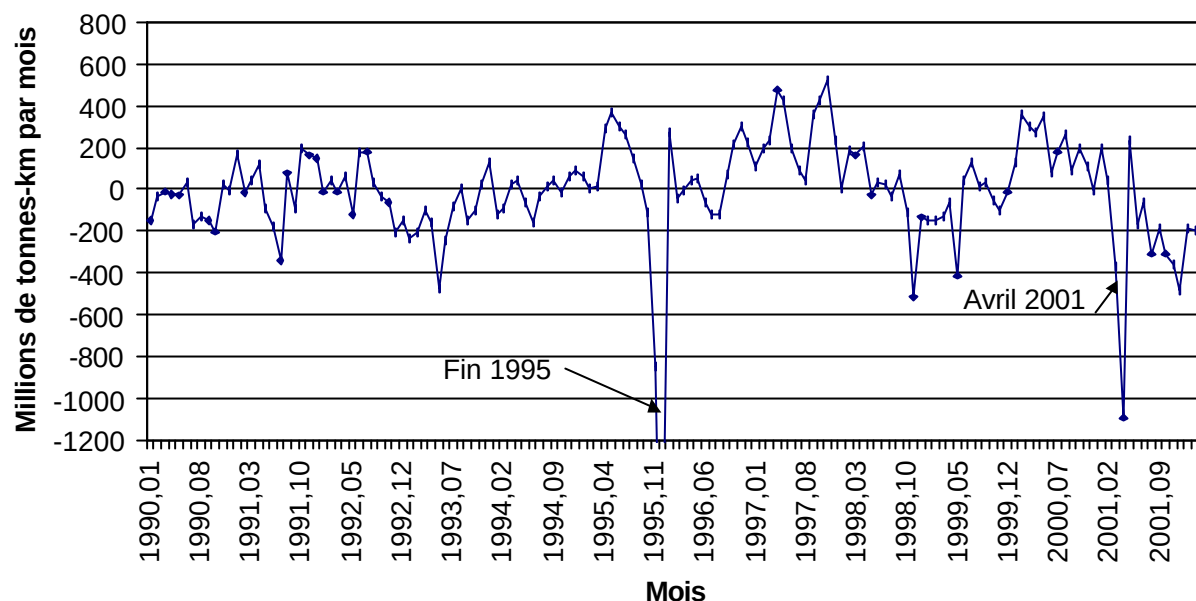


On ne distingue pas d'effet rémanent sur le transport ferroviaire de marchandises des perturbations liées aux mouvements sociaux de fin 1995. Une chute de trafic non expliquée, de l'ordre de 200 mil-

lions de tonnes-kilomètres par mois, apparaît par contre après le mouvement social d'avril 2001, mais celle-ci est peut-être liée à d'autres effets que les comportements des chargeurs.

GRAPHIQUE 12

Transport ferroviaire de marchandises : un effet rémanent des perturbations liées au mouvements sociaux d'avril 2001 ?



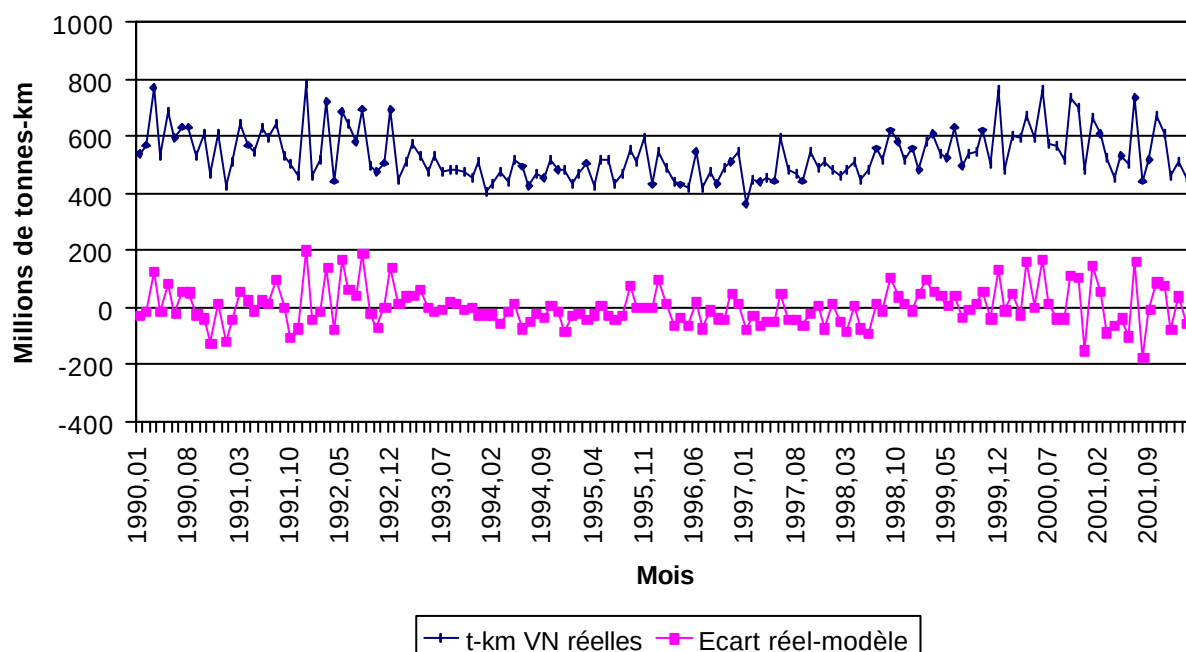
Le transport de marchandises par voies navigables : influence de la croissance économique et du prix du gazole

Les principales variables qui expliquent le transport de marchandises par voies navigables sont :

- une tendance temporelle de baisse de - 2,8 % par an
- la production industrielle (hors énergie et IAA), avec une élasticité de +1,3
- le prix du gazole HT avec une élasticité de +0,1
- une composante saisonnière.

GRAPHIQUE 13

Transport de marchandises par voies navigables



Le transport aérien de voyageurs : influences de la croissance économique, des prix du transport aérien et du transport ferroviaire

Pour chacune de ces variables, une distinction selon la nature du trafic (intérieur ou international) est possible.

Plusieurs indicateurs permettent d'apprécier l'évolution du transport aérien de voyageurs :

- le nombre de passagers-kilomètres produits par Air France
- le nombre de passagers d'Aéroports de Paris
- le nombre de passagers des cinq plus grands aéroports de province

Les flux de voyageurs internationaux s'expliquent à court terme en superposant :

- une tendance de croissance
- une sensibilité aux prix du transport aérien (indice INSEE²)
- une composante saisonnière.

Le tableau ci-dessous reprend les valeurs obtenues en trafic international :

Transport aérien international	Tendance temporelle	Elasticité au prix du transport aérien
Air France (passagers-km)	8,3%	-1,0
ADP (passagers)	6,1%	-0,4
5 aéroports de province (passagers)	9,0%	-1,3

On constate dans tous les cas une tendance en forte hausse, ainsi qu'une élasticité prix significative. L'évolution du nombre de passagers-kilomètres d'Air France est plus élastique au prix que celle du nombre de passagers d'Aéroports de Paris, vraisemblablement du fait d'un raccourcissement des distances lorsque les prix sont élevés.

Pour le transport aérien intérieur, les variables suivantes produisent des effets à court terme :

- les prix du transport aérien (indice INSEE)
- les prix du transport ferroviaire (indice INSEE)
- la croissance économique (production industrielle hors énergie et industries agroalimentaires).
- une composante saisonnière.

Transport aérien intérieur (élasticités)	Croissance économique	Prix du transport aérien	Prix du transport ferroviaire
Air France (passagers-km)	0,2	-0,4	0,7
ADP (passagers)	0,3	-1,1	1,3
5 aéroports de province (passagers)	0,7	-1,0	1,7

A la différence du transport international, les élasticités du transport aérien intérieur aux prix du principal mode concurrent (ferroviaire) ressortent significatives et positives, ce qui montre un effet des prix comparés sur le partage modal air/fer à court terme.

L'analyse des résidus non expliqués par le modèle montre l'impact des crises conjoncturelles ayant touché le transport aérien.

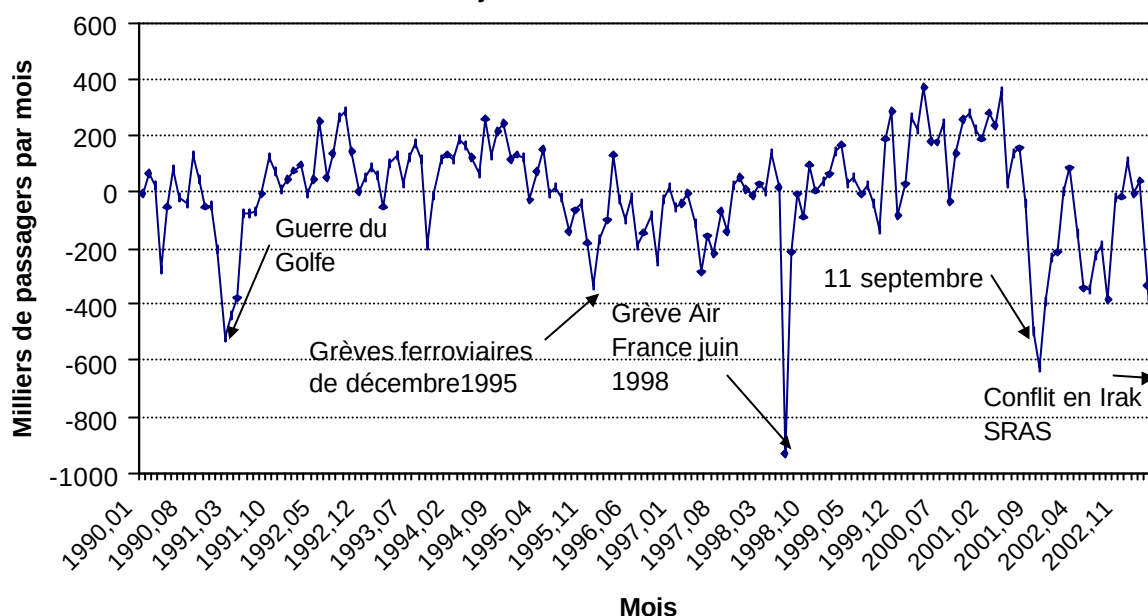
Comme le montre le graphique 14 pour les flux de voyageurs internationaux d'Aéroports de Paris, la part des évolutions non expliquée par les facteurs énumérés ci-dessus sont :

- la guerre du Golfe, dont les effets se font sentir de janvier 1991 à avril 1991 principalement ;
- les perturbations liées aux mouvements sociaux de la fin 1995 ayant touché l'ensemble des modes, dont l'effet global est négatif ;
- les perturbations liées aux mouvements sociaux de juin 1998 (Air France) ;
- les attentats du 11 septembre 2001, dont les effets (psychologiques ou liés aux perturbations induites par les dispositifs renforcés de sûreté) se font sentir jusqu'en septembre 2002, avec un impact faible pendant quelques mois à la fin de l'hiver 2002 ;
- en mars et avril 2003, les effets du conflit en Irak puis de l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS).

² L'indice INSEE du prix du transport aérien débute en janvier 1992. La série a été rétropolée depuis début 1990 sur la base des indications de différents rapports de la CCTN.

GRAPHIQUE 14

Trafic ADP international : les crises conjoncturelles à travers les résidus du modèle.

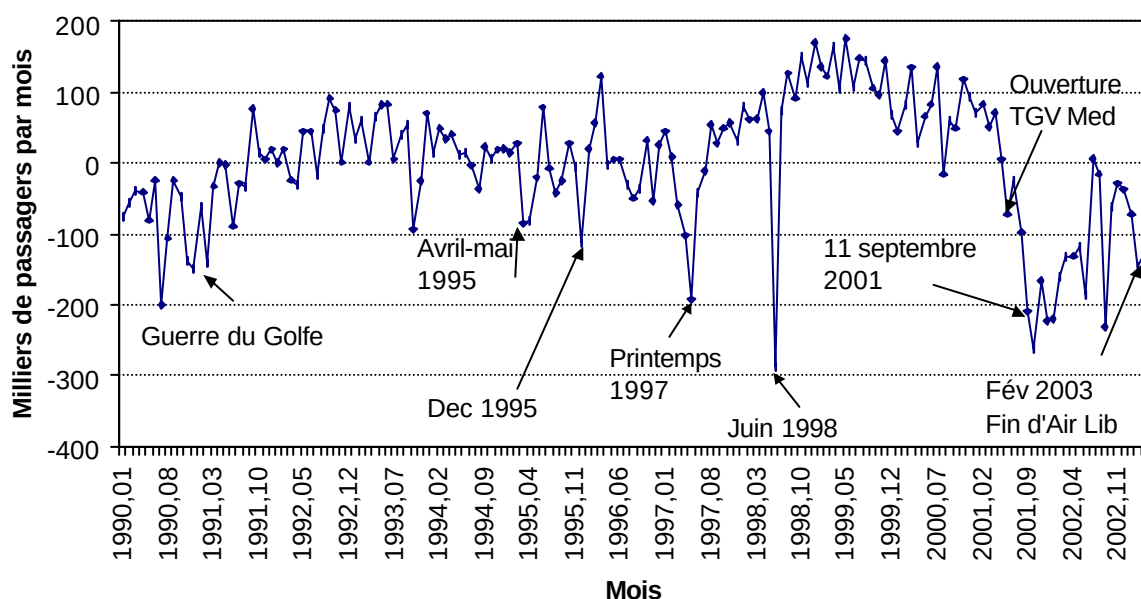


Pour les flux de voyageurs intérieurs d'Aéroports de Paris, la part des évolutions non expliquée est assez similaire dans les grandes lignes, mais présente quelques différences :

- les effets de la guerre du Golfe (1991) sont peu discernables ;
- l'effet des élections présidentielles de avril et mai 1995 ;
- l'effet net des perturbations liées aux mouvements sociaux de fin 1995 est plus faible, le transport aérien intérieur ayant probablement bénéficié en partie d'un report modal ;
- l'effet des élections législatives de mai et juin 1997 ;
- l'effet des perturbations liées aux mouvements sociaux à Air France en juin 1998 est nettement perceptible ;
- l'effet des attentats du 11 septembre 2001 se fait sentir également jusqu'en septembre 2002 ;
- le trafic baisse également à partir de février 2002, probablement lié à la fin de l'activité de la compagnie Air Lib ;
- L'influence du conflit en Irak en mars 2003 n'est pas évidente.

GRAPHIQUE 15

Trafic ADP intérieur : les crises conjoncturelles à travers les résidus du modèle



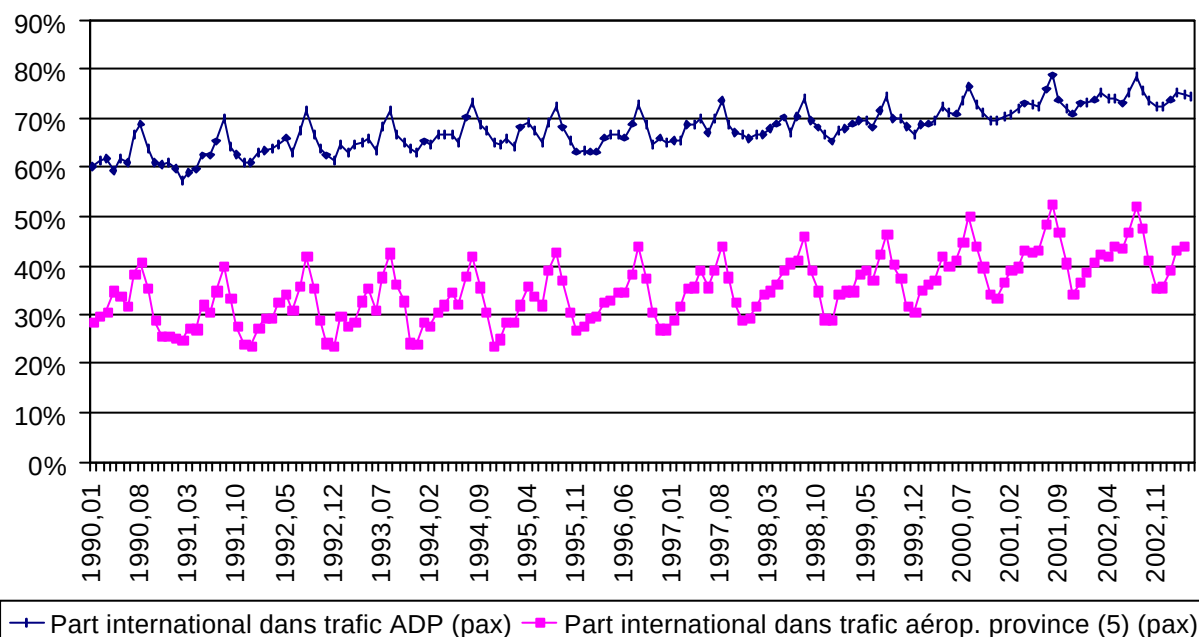
Enfin les graphiques suivants permettent de suivre divers indicateurs relatifs au transport aérien sur la période :

- la part de l'international dans le trafic aéroportuaire : celle-ci se situe sur une tendance haussière, à la fois pour ce qui concerne Aéroports de Paris que les cinq plus grands aéroports de Province ;
- la part du trafic des cinq grands aéroports de province dans l'ensemble constitué par eux-mêmes et Aéroports de Paris. Elle se situe en hausse, tant en trafic intérieur qu'international depuis 1993 ;

- le ratio entre le nombre de passagers-kilo-mètres d'Air France et celui des passagers d'Aéroports de Paris. Ce ratio, rapporté à une base 100 en janvier 1990 mesure la combinaison de deux effets : la distance moyenne parcourue et la part de marché d'Air France. En transport aérien intérieur, l'effet variation des distances est faible, ce qui montre un effritement de la part de marché d'Air France assez régulier depuis 1991. En transport international, après un point bas en 1995, le ratio remonte pour retrouver le niveau de 1990 en 2003.

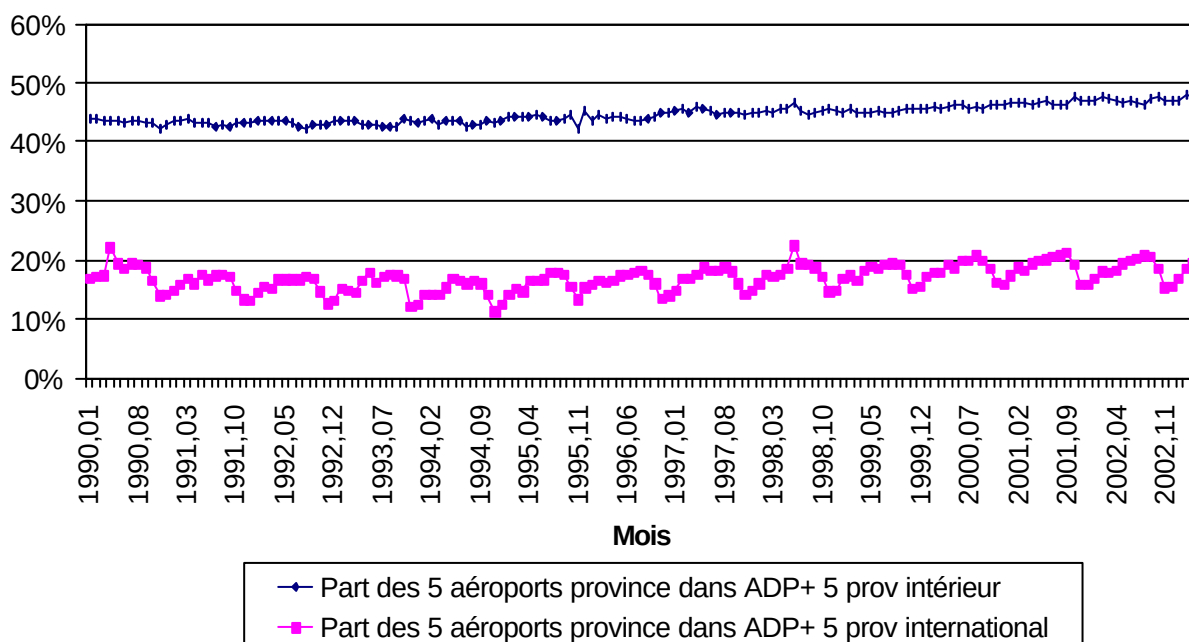
GRAPHIQUE 16

Part de l'international dans le trafic aéroportuaire (en passagers)



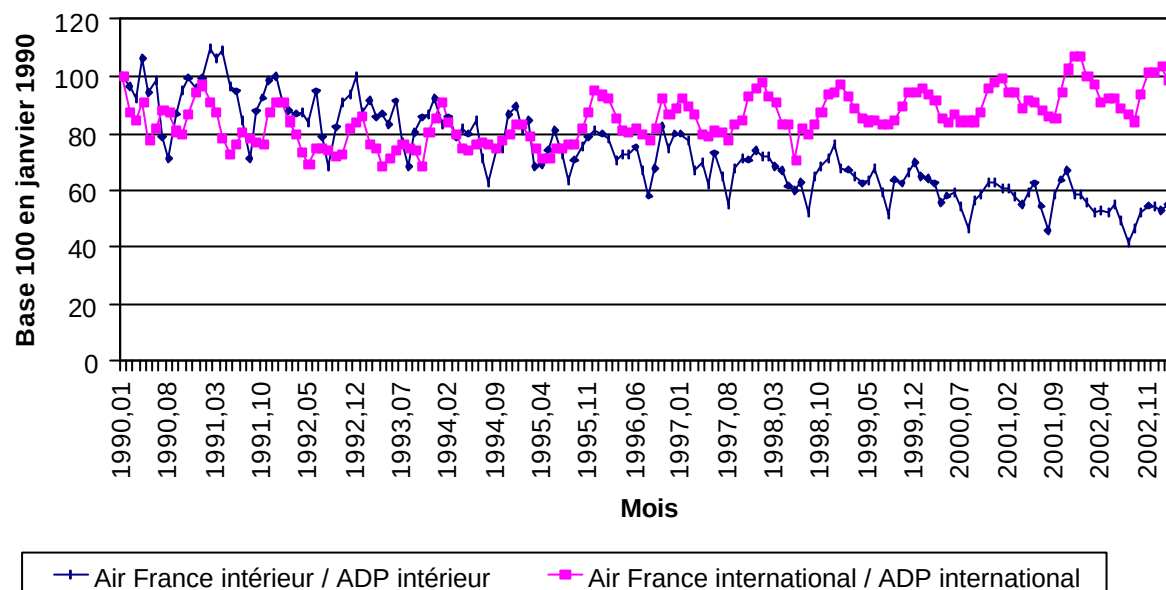
GRAPHIQUE 17

Part des 5 grands aéroports de province dans l'ensemble ADP + 5 aéroports de province



GRAPHIQUE 18

Ratio entre le trafic Air France (passager-km) et le trafic ADP (passagers)



Annexe

De manière générale, l'équation testée est la suivante :

$$\ln(y_t) = c + a * t + \sum_i e_i \ln(x_{t,i}) + \sum_k f_k * d_{t,k} + \sum_j g_j * d_{t,j}$$

Où :

- y_t est la série à expliquer
- $x_{t,i}$ sont les variables explicatives
- t est le temps
- $d_{t,k}$ est une variable qui vaut 1 si le mois t est le mois k (événements exceptionnels)
- $d_{t,j}$ est une variable qui vaut 1 si le mois t est le mois calendaire j ($j = 1$ (janvier) à 11 (novembre)) et 0 sinon.

On peut alors interpréter :

- $\exp(a)-1$ comme une tendance temporelle
- e_i comme l'élasticité de y à x_i
- f_k comme l'impact d'un événement exceptionnel au mois k
- le dernier terme comme la composante saisonnière

Dans les cas où on ne recherche pas de tendance temporelle, on impose $a=0$.

Les tableaux ci-après donnent les valeurs numériques des coefficients (hors composante saisonnière, constante et variables indicatrices), ainsi que les coefficients de corrélation, les périodes d'estimation et les tests de Student des relations présentées (hors composante saisonnière).

Valeurs numériques des coefficients

Variable expliquée	Variables explicatives (hors composante saisonnière et dummy)			
	Temps	ln_IPIHEIAA	ln_prix_carb	ln_px_gazole_HT
Route+Fer+VN (t-km)				
ln_TRM+fer+VN(t-km)		1,16 (***)		-0,04 (*)
Route				
ln_circ_VL_ARC	5,3% (***)		-0,3 (*)	
ln_circ_VL_RRN	3,7% (***)		-0,16 (*)	
ln_accidents_corporels	-3,8% (***)	0,55 (*)		
ln_accidents_corporels_agglo	-4,7% (***)	0,65 (*)		
ln_accidents_corporels_hors agglo	-2% (*)	0,3 (*)		
ln_tues	-3,2% (**)	0,42 (*)		
ln_blessés	-4,1% (***)	0,49 (*)		
ln_circ_PL_ARC		1,7 (***)		
ln_circ_PL_tous réseaux		1,32 (***)		-0,06 (*)
ln_TRM_national_tk		1,47 (***)		-0,04 (n)
ln_TRM_international_tk		0,6 (*)		-0,2 (*)
ln_TRM_ensemble_tk		1,36 (***)		-0,06 (*)
ln_livraisons_carburants	1,5% (*)	0,25 (*)	-0,22 (*)	

Variable expliquée	Variables explicatives (hors composante saisonnière et dummy)				
	Temps	ln_IPIHEIAA	ln_px_gazole_HT	ln_px_tpt_fer	D TGV Med
Fer					
ln_sncf_voykm_RP		0,9 (**)		-0,35 (*)	0,09 (*)
ln_sncf_voykm_IDF		0,25 (*)			
ln_RER_ratp		0,6 (**)			
ln_sncf_tonkm_ensemble	-1,0% (*)	1,0 (**)	-0,06 (*)		
ln_sncf_tonkm_national	-2,8% (**)	1,0 (**)			
ln_sncf_tonkm_international	1,2% (*)	1,0 (*)	-0,13 (*)		
ln_sncf_tonkm_transit	5,0% (*)	0,2 (n)	-0,27 (*)		
ln_sncf_tonkm_conventionel	-2,8% (**)	1,2 (**)			
ln_sncf_tonkm_combiné	6,5% (**)	0,05 (n)	-0,27 (*)		
VN					
ln_VN_tk	-2,8% (*)	1,3 (*)	0,1 (n)		

Variable expliquée	Variables explicatives (hors composante saisonnière et dummy)			
	Temps	ln_IPIHEIAA	ln_px_tpt_air	ln_px_tpt_fer
Aérien				
ln_AF_pax_km_international	8,3% (***)		-1,0 (*)	
ln_ADP_international	6,1% (**)		-0,4 (*)	
ln_5prov_international	9,0% (***)		-1,3 (*)	
ln_AF_pax_km_intérieur		0,2 (*)	-0,4 (*)	0,7 (*)
ln_ADP_intérieur		0,3 (*)	-1,1(*)	1,3 (*)
ln_5prov_intérieur		0,7 (**)	-1,0 (*)	1,7 (**)

Les étoiles correspondent au niveau des tests de Student au niveau de significativité de 95 % en valeur absolue :

T plus grand que 20 : ***

T entre 10 et 20 : **

T entre 2 et 10 : *

³ Quelques variables non significatives ont été conservées pour garder une homogénéité des variables

Tests de Student à un niveau de significativité de 95%

Variable expliquée	Variables explicatives (hors composante saisonnière)							
	R2	Début	Fin	Constante	Temps	ln_IPIHEIAA	ln_prix_carb	ln_px_gazole_HT
Route+Fer+VN								
ln_TRM+fer+VN(t-km)	0,92	1990,01	2003,01	24		25		-2
Route								
ln_circ_VL_ARC	0,98	1990,01	2003,03	6	21		-4	
ln_circ_VL_RRN	0,98	1990,01	2002,12	13	23		-3	
ln_accidents_corporels	0,90	1990,01	2002,12	20	-21	7		
ln_accidents_corporels_agglo	0,92	1990,01	2002,12	17	-25	8		
ln_accidents_corporels_hors agglo	0,84	1990,01	2002,12	16	-9	3		
ln_tues	0,80	1990,01	2002,12	9	-12	4		
ln_blessés	0,89	1990,01	2002,12	20	-20	6		
ln_circ_PL_ARC	0,87	1990,01	2002,03	-8		23		
ln_circ_PL_tous réseaux	0,87	1990,01	2002,12	5		20		-2
ln_TRM_national_tk	0,89	1990,01	2002,03	9		21		-1,5
ln_TRM_international_tk	0,84	1990,01	2002,03	13		6		-6
ln_TRM_ensemble_tk	0,89	1990,01	2002,03	12		20		-2
ln_livraisons_carburants	0,83	1990,01	2003,03	24	7	4	-3	

Variable expliquée	Variables explicatives (hors composante saisonnière)									
	R2	Début	Fin	Constante	Temps	ln_IPIHEIAA	ln_px_gazole_HT	ln_px_tpt_fer	D nov 95	D dec 95
Fer										
ln_sncf_voykm_RP	0,91	1990,01	2003,03	-4		16		-4	-3	-18
ln_sncf_voykm_IDF	0,96	1990,01	2003,03	-5		4			-1,5	-51
ln_RER_ratp	0,95	1990,01	2003,03	20		15			-4	-37
ln_sncf_tonkm_ensemble	0,87	1990,01	2002,03	9	-4	10	-2		-4	-17
ln_sncf_tonkm_national	0,88	1990,01	2002,03	8	-14	11	0		-4	-18
ln_sncf_tonkm_international	0,86	1990,01	2002,03	6	4	7	-4		-3	-14
ln_sncf_tonkm_transit	0,82	1990,01	2002,03	6	9	0,9	-5		-1,8	-14
ln_sncf_tonkm_conventionnel	0,80	1990,01	2002,03	7	-14	14	-0,2		-1,5	0,7
ln_sncf_tonkm_combiné	0,86	1990,01	2002,03	8	14	0,2	-5		-1,6	-12
VN										
ln_VN_tk	0,37	1990,01	2002,03	0	-5	5	1,7		1,6	-1,2

Variable expliquée	Variables explicatives (hors composante saisonnière)							
	R2	Début	Fin	Constante	Temps	ln_IPIHEIAA	ln_px_tpt_air	ln_px_tpt_fer
Aérien								
ln_AF_pax_km_international	0,96	1990,01	2003,03	10	41		-8	-7
ln_ADP_international	0,74	1990,01	2003,03	19	11		-7	-3
ln_5prov_international	0,96	1990,01	2003,03	17	37		-9	-0,2
ln_AF_pax_km_intérieur	0,75	1990,01	2003,03	-7		2	-3	4
ln_ADP_intérieur	0,74	1990,01	2003,03	12		4	-7	7
ln_5prov_intérieur	0,87	1990,01	2003,03	2		10	-8	11

NOMENCLATURE D'ACTIVITÉS FRANÇAISE (NAF)

60 Transports terrestres

- 60.1 Transports ferroviaires
 - 60.1Z Transports ferroviaires
- 60.2 Transports urbains et routiers
 - (60.21 Transports réguliers de voyageurs = 60.2A + 60.2B + 60.2C) :
 - 60.2A Transports urbains de voyageurs
 - 60.2B Transports routiers réguliers de voyageurs
 - 60.2C Téléphériques, remontées mécaniques
 - 60.2E Transports de voyageurs par taxis
 - 60.2G Autres transports routiers de voyageurs
 - (60.24 Transports routiers de marchandises = 60.2L + 60.2M + 60.2N + 60.2P) :
 - 60.2L Transports routiers de marchandises de proximité
 - 60.2M Transports routiers de marchandises interurbains
 - 60.2N Déménagement
 - 60.2P Location de camions avec conducteur
- 60.3 Transports par conduites
 - 60.3Z Transports par conduites

61 Transports par eau

- 61.1 Transports maritimes et côtiers
 - (61.10 Transports maritimes et côtiers = 61.1A + 61.1B) :
 - 61.1A Transports maritimes
 - 61.1B Transports côtiers
- 61.2 Transports fluviaux
 - 61.2Z Transports fluviaux

62 Transports aériens

- 62.1 Transports aériens réguliers
 - 62.1Z Transports aériens réguliers
- 62.2 Transports aériens non réguliers
 - 62.2Z Transports aériens non réguliers
- 62.3 Transports spatiaux
 - 62.3Z Transports spatiaux

63 services auxiliaires des transports

- 63.1 Manutention et entreposage
 - (63.11 Manutention = 63.1A + 63.1B) :
 - 63.1A Manutention portuaire
 - 63.1B Manutention non portuaire
 - (63.12 Entreposage = 63.1D + 63.1E) :
 - 63.1D Entreposage frigorifique
 - 63.1E Entreposage non frigorifique
- 63.2 Gestion d'infrastructures de transports
 - 63.2A Gestion d'infrastructures de transports terrestres
 - 63.2C Services portuaires, maritimes et fluviaux
 - 63.2E Services aéroportuaires
- 63.3 Agences de voyage
 - 63.3Z Agences de voyage
- 63.4 Organisation de transport de fret
 - (63.40 Organisation du transport de fret = 63.4A + 63.4B + 63.4C) :
 - 63.4A Messagerie, fret express
 - 63.4B Affrètement
 - 63.4C Organisation des transports internationaux

Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

- 71.1Z Location de véhicules automobiles
- 71.2 Location d'autres matériels de transport
- 74.8G Routage
- 80.4A Ecoles de conduite
- 85.1J Ambulances
- 90.0B Enlèvement et traitement des autres déchets

I.1 BILAN ECONOMIQUE

TABLEAU A I 1.1

Équilibre du PIB : partage volume-prix de 1997 à 2002, aux prix de l'année précédente, chaînés, base 1995.

(niveaux en milliards d'euros et % d'évolution)

	1997					1998				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	1,9%	1 218	1,3%	1 251	3,2%	3,4%	1 259	0,9%	1 306	4,4%
Importations	6,9%	271	1,5%	282	8,5%	11,6%	303	-2,5%	306	8,8%
Total	2,8%	1 489	1,3%	1 533	4,1%	4,9%	1 562	0,3%	1 612	5,2%
Exportations	11,8%	308	2,0%	319	14,1%	8,3%	333	-1,3%	341	6,9%
Dép. de conso. finale des ménages	0,1%	658	1,4%	680	1,5%	3,4%	681	0,7%	708	4,1%
Dép. de conso. finale des APU	2,1%	295	1,2%	303	3,3%	-0,1%	294	1,2%	306	1,0%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	3,2%	7	1,2%	8	4,4%	3,3%	8	1,1%	8	4,4%
FBCF	-0,1%	222	0,3%	225	0,3%	7,0%	237	0,2%	241	7,1%
Variation de stocks		-2		-2			7		7	

	1999					2000				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,2%	1 300	0,5%	1 355	3,8%	3,8%	1 349	1,0%	1 422	4,9%
Importations	6,2%	321	-1,4%	321	4,7%	14,6%	368	5,5%	388	20,9%
Total	3,8%	1 621	0,2%	1 676	4,0%	5,9%	1 716	1,9%	1 810	8,0%
Exportations	4,3%	348	-1,1%	352	3,1%	12,6%	391	2,5%	406	15,5%
Dép. de conso. finale des ménages	3,2%	703	0,4%	734	3,6%	2,7%	721	1,5%	765	4,3%
Dép. de conso. finale des APU	1,5%	299	1,6%	316	3,2%	2,8%	307	1,6%	330	4,6%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	4,6%	8	1,9%	8	6,5%	-1,0%	8	1,9%	9	0,9%
FBCF	8,3%	257	0,0%	260	8,2%	7,8%	277	2,3%	287	10,3%
Variation de stocks		6		5			11		11	

	2001					2002				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	2,1%	1 377	1,8%	1 476	3,8%	1,2%	1 394	1,8%	1 522	3,2%
Importations	1,3%	373	-1,0%	389	0,2%	0,6%	375	-2,8%	380	-2,3%
Total	1,9%	1 749	1,2%	1 865	3,1%	1,1%	1 768	0,9%	1 902	2,0%
Exportations	1,6%	398	0,0%	413	1,7%	1,5%	404	-1,6%	412	-0,3%
Dép. de conso. finale des ménages	2,6%	740	1,6%	797	4,2%	1,2%	749	2,0%	824	3,3%
Dép. de conso. finale des APU	2,9%	316	0,9%	343	3,9%	4,1%	329	1,7%	363	6,0%
Dép. de conso. finale des ISBLSM	14,6%	9	1,0%	10	15,7%	1,9%	9	1,4%	10	3,2%
FBCF	1,9%	282	1,5%	297	3,5%	-1,6%	278	1,3%	297	-0,2%
Variation de stocks		3		4			-2		-4	

Source : INSEE, Comptes nationaux 2003

TABLEAU A I 1.2

Production des branches au prix 1995 (HT)

variations annuelles et trimestrielles (en %), données cjo-cvs

Branches	2001	2002	2002			
			T1	T2	T3	T4
Agriculture	-3,3	3,5	1,4	1,0	0,4	0,2
I.A.A.	0,7	1,0	0,2	-1,0	0,7	0,1
Branches manufacturières :	1,6	0,2	1,1	0,9	0,3	-0,5
Biens de consommation	2,4	0,3	0,6	-0,2	0,5	-0,9
Industrie automobile	4,6	1,3	1,0	3,1	0,5	1,0
Biens d'équipement	2,6	0,6	0,6	0,5	0,3	-1,4
Biens intermédiaires	-0,5	-0,5	1,6	0,9	0,0	-0,3
Energie	2,1	-0,4	-0,2	0,7	0,2	-0,3
Total branches industrielles	1,5	0,3	0,8	0,7	0,3	-0,4
Construction	1,5	-0,8	0,0	0,1	-0,8	-0,5
Commerce	2,1	0,6	0,8	0,2	0,2	-0,2
Transport	0,3	0,0	2,6	0,0	0,0	0,6
Activités financières	-0,2	1,1	0,4	0,6	1,0	0,7
Activités immobilières	1,2	1,8	0,6	0,5	0,4	0,3
Services aux entreprises	4,9	3,3	1,1	1,1	0,7	0,0
Services aux particuliers	2,2	1,6	0,3	0,6	0,5	0,0
Education, santé	2,8	4,9	1,6	1,4	0,8	1,2
Administration	3,2	2,7	0,7	0,6	0,5	0,5
Total branches non industrielles	2,2	2,1	0,9	0,7	0,4	0,3
Total	2,0	1,4	0,9	0,7	0,4	0,0

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2003

I . 2 LA BRANCHE 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 le chiffre d'affaires.

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

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	37 640	39 449	43 004	44 436	51 034	54 227	57 821	66 726	66 858	68 060
Valeur ajoutée	39 547	41 551	41 332	41 958	45 336	47 888	50 998	52 686	57 259	58 660
Production de la branche au prix de base	77 187	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 819	119 412	124 117	126 720
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	37 986	39 595	43 004	43 290	49 252	52 104	53 774	57 818	58 025	58 359
Valeur ajoutée	39 569	41 765	41 332	43 267	46 303	48 276	51 558	53 799	54 328	54 464
Production de la branche au prix de base	77 555	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 333	111 617	112 353	112 823
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	77 187	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 819	119 412	124 117	126 720
dont sous-traitance	12 423	13 618	14 324	14 637	17 674	18 476	20 069	22 445	23 696	23 772
Importation totale	7 892	7 403	7 621	7 479	8 215	8 878	8 985	11 010	10 981	10 134
dont ajustement CAF/FAB	-3 436	-3 272	-3 188	-3 116	-3 510	-4 025	-4 005	-5 258	-5 344	-5 097
Impôts sur les produits	284	305	494	696	717	787	866	992	987	999
Subventions sur les produits	-3 952	-4 060	-4 257	-4 301	-5 932	-5 925	-6 057	-6 381	-6 705	-6 788
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	14 515	14 555	15 667	16 536	18 420	19 665	21 972	23 894	24 763	25 860
Marge de transport (y c transitant par commerce)	27 759	29 250	30 526	30 411	32 252	34 147	35 622	39 262	41 264	40 938
Consommation finale	15 843	16 309	16 617	17 558	18 555	19 665	20 863	22 354	23 153	24 137
Exportation totale	7 599	7 802	8 035	8 200	9 176	10 102	10 325	12 077	11 563	11 543
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	77 555	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 333	111 617	112 353	112 823
dont sous-traitance	12 521	13 694	14 324	14 501	17 211	17 721	18 735	20 070	20 205	19 969
Importation totale	7 728	7 454	7 621	7 509	8 111	9 056	9 147	10 600	10 455	9 429
dont ajustement CAF/FAB	-3 326	-3 265	-3 188	-3 066	-3 436	-4 195	-4 181	-5 004	-5 118	-4 780
Impôts sur les produits	407	429	494	502	529	551	580	617	612	599
Subventions sur les produits	-4 338	-4 295	-4 257	-4 470	-6 574	-6 753	-7 133	-7 506	-7 672	-8 083
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	15 006	15 134	15 667	16 387	17 948	19 084	20 587	22 024	22 279	22 585
Marge de transport (y c transitant par commerce)	27 045	28 543	30 526	30 586	32 087	33 888	34 956	36 402	36 796	36 132
Consommation finale	16 355	16 595	16 617	17 353	17 914	18 625	19 551	20 641	20 814	21 182
Exportation totale	7 399	7 937	8 035	8 386	9 273	9 963	10 164	11 424	10 785	10 511
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	106,6	109,7	103,9	102,1
Volume base 100 en n-1	98,0	104,9	103,7	102,6	110,4	105,0	104,9	106,0	100,7	100,3
Prix base 100 en n-1	100,2	100,0	100,4	99,8	101,0	100,9	101,6	103,6	103,3	101,8

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A | 2.2

Les comptes du transport ferroviaire

en millions d'euros

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	1 223	994	1 300	1 018	1 987	2 058	2 201	2 398	2 462	nd
Valeur ajoutée	5 259	5 643	5 210	5 759	5 179	5 367	5 594	5 767	5 742	nd
Production de la branche au prix de base	6 482	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 795	8 165	8 204	8 704
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	1 053	816	1 300	1 050	1 930	2 035	2 054	2 205	2 209	nd
Valeur ajoutée	5 368	5 821	5 210	5 745	5 116	5 209	5 417	5 699	5 641	nd
Production de la branche au prix de base	6 421	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 471	7 905	7 850	8 000
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	6 482	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 795	8 165	8 204	8 704
dont sous-traitance	222	265	295	298	0	0	0	0	0	0
Importation totale	114	118	127	104	103	104	105	140	140	149
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	10	10	13	9	9	12	13	18	16	14
Subventions sur les produits	-970	-964	-976	-1 031	-1 129	-1 056	-1 222	-1 124	-1 075	-1 316
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	953	859	813	765	1 015	1 090	1 173	1 285	1 363	1 447
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 656	1 807	1 730	1 719	1 882	2 021	2 021	2 161	2 025	2 060
Consommation finale	2 396	2 457	2 393	2 625	2 799	2 968	3 085	3 298	3 454	3 652
Exportation totale	362	364	385	392	414	365	368	404	393	358
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	6 421	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 471	7 905	7 850	8 000
dont sous-traitance	204	253	295	309	0	0	0	0	0	0
Importation totale	112	117	127	102	100	98	99	130	126	130
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	12	13	13	13	13	15	14	14	14	14
Subventions sur les produits	-1 044	-1 026	-976	-1 019	-1 071	-1 118	-1 154	-1 220	-1 243	-1 278
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	964	861	813	792	1 030	1 096	1 166	1 256	1 296	1 338
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 510	1 724	1 730	1 781	1 939	1 942	1 981	2 117	1 944	1 939
Consommation finale	2 458	2 501	2 393	2 564	2 678	2 815	2 888	3 033	3 099	3 191
Exportation totale	351	359	385	384	401	342	346	372	354	315
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	105,0	104,7	100,5	106,1
Volume base 100 en n-1	92,6	103,4	98,1	104,4	103,7	102,8	103,1	105,8	99,3	101,9
Prix base 100 en n-1	102,6	99,1	100,0	99,7	102,0	100,8	101,8	99,0	101,2	104,1

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A | 2.3

Les comptes du transport terrestre de voyageurs

en millions d'euros

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	2 988	3 167	3 673	3 196	3 567	3 315	3 581	4 150	3 809	nd
Valeur ajoutée	7 254	7 525	7 311	8 012	7 783	8 501	8 732	8 842	9 897	nd
Production de la branche au prix de base	10 242	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 992	13 706	14 335
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	3 121	3 229	3 673	3 117	3 479	3 273	3 426	3 641	3 730	nd
Valeur ajoutée	7 858	7 810	7 311	8 054	8 044	8 509	8 778	9 239	9 477	nd
Production de la branche au prix de base	10 979	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 880	13 207	13 528
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	10 242	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 992	13 706	14 335
dont sous-traitance	390	382	364	370	325	340	352	384	399	415
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	50	57	64	72	76	75	83	87	67	72
Subventions sur les produits	-2 704	-2 818	-2 984	-3 014	-2 789	-2 857	-3 003	-3 104	-3 351	-3 543
Consommation intermédiaire (hs ss-traita	501	603	602	524	567	559	607	658	701	731
Marge de transport (y c transitant par cor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	6 876	7 132	7 310	7 612	7 990	8 391	8 709	9 228	9 615	10 021
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	10 979	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 880	13 207	13 528
dont sous-traitance	414	392	364	359	308	315	325	351	360	370
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	56	58	64	64	64	68	69	77	78	78
Subventions sur les produits	-2 991	-2 974	-2 984	-3 162	-3 336	-3 396	-3 591	-3 830	-3 907	-3 965
Consommation intermédiaire (hs ss-traita	527	612	602	512	542	525	560	594	611	625
Marge de transport (y c transitant par cor	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	7 294	7 309	7 310	7 432	7 636	7 851	8 066	8 476	8 694	8 931
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	105,5	105,5	104,6
Volume base 100 en n-1	98,6	100,5	99,5	101,7	103,2	102,2	103,6	105,5	102,5	102,4
Prix base 100 en n-1	104,3	103,8	103,2	100,3	98,2	101,8	100,6	100,0	102,9	102,1

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A I 2.4

Les comptes du transport terrestre de marchandises

en millions d'euros

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	11 908	12 737	13 253	13 490	13 920	14 759	16 024	18 660	18 730	nd
Valeur ajoutée	11 390	11 715	12 175	11 769	12 501	13 419	13 349	13 328	15 234	nd
Production de la branche au prix de base	23 298	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	31 988	33 964	33 480
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	12 024	12 672	13 253	13 072	13 546	15 067	15 682	16 346	16 712	nd
Valeur ajoutée	10 619	11 035	12 175	12 472	13 027	13 363	13 486	13 631	13 891	nd
Production de la branche au prix de base	22 643	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 940
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	23 298	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	31 988	33 964	33 480
dont sous-traitance	2 540	2 507	2 626	2 530	2 492	2 673	2 971	3 304	3 509	3 463
Importation totale	1 239	1 343	1 567	1 458	1 670	1 692	1 943	2 231	2 151	2 047
dont ajustement CAF/FAB	-257	-280	-313	-305	-351	-362	-372	-416	-411	-387
Impôts sur les produits	11	10	13	18	18	19	19	23	21	27
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	344	345	362	383	394	462	505	533	584	614
Marge de transport (y c transitant par commerce)	19 890	21 039	21 960	21 778	22 903	24 391	25 510	27 931	29 672	29 271
Consommation finale	335	360	364	378	395	415	440	470	504	530
Exportation totale	1 181	1 275	1 384	1 361	1 575	1 586	1 537	1 588	1 456	1 289
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	22 643	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 940
dont sous-traitance	2 487	2 451	2 626	2 559	2 517	2 710	2 967	3 118	3 184	3 117
Importation totale	1 245	1 337	1 567	1 471	1 622	1 643	1 950	2 083	1 923	1 808
dont ajustement CAF/FAB	-257	-279	-313	-306	-336	-352	-386	-400	-380	-345
Impôts sur les produits	12	12	13	13	14	14	15	16	16	15
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	352	352	362	376	372	425	463	482	509	520
Marge de transport (y c transitant par commerce)	19 275	20 344	21 960	22 036	23 066	24 669	25 380	26 176	26 734	26 191
Consommation finale	343	367	364	371	379	389	411	432	447	457
Exportation totale	1 191	1 270	1 384	1 379	1 540	1 543	1 535	1 477	1 295	1 139
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	108,9	106,2	98,6
Volume base 100 en n-1	97,0	104,7	107,3	100,5	104,0	107,0	102,6	102,8	102,1	97,8
Prix base 100 en n-1	99,9	100,2	97,0	98,9	100,6	99,7	101,6	106,0	104,0	100,8

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A | 2.5

Les comptes du transport par eau

en millions d'euros

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	3 046	2 828	3 148	3 111	3 421	3 181	3 369	4 238	4 335	nd
Valeur ajoutée	1 092	1 148	923	890	937	1 010	1 081	1 388	1 588	nd
Production de la branche au prix de base	4 138	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 626	5 923	6 237
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	2 992	2 802	3 148	2 996	3 194	2 973	3 072	3 469	3 656	nd
Valeur ajoutée	1 032	1 164	923	944	1 023	1 355	1 534	1 792	1 925	nd
Production de la branche au prix de base	4 024	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 261	5 581	5 747
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	4 138	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 626	5 923	6 237
dont sous-traitance	461	480	501	461	613	417	439	497	499	515
Importation totale	2 759	2 549	2 410	2 378	2 699	3 046	2 951	3 908	3 960	3 543
dont ajustement CAF/FAB	-2 809	-2 611	-2 512	-2 454	-2 776	-3 232	-3 171	-4 258	-4 301	-4 053
Impôts sur les produits	13	21	23	31	5	5	5	5	4	6
Subventions sur les produits	-137	-143	-159	-162	-166	-165	-146	-160	-180	-235
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 544	1 467	1 490	1 556	1 642	1 368	1 389	1 639	1 650	1 735
Consommation finale	332	338	315	282	318	273	269	284	298	291
Exportation totale	1 624	1 504	1 524	1 493	1 547	1 787	1 991	2 700	2 959	2 957
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	4 024	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 261	5 581	5 747
dont sous-traitance	449	480	501	460	608	429	448	468	463	478
Importation totale	2 673	2 549	2 410	2 320	2 630	3 189	3 082	3 681	3 799	3 337
dont ajustement CAF/FAB	-2 721	-2 611	-2 512	-2 394	-2 706	-3 385	-3 317	-4 013	-4 131	-3 822
Impôts sur les produits	13	23	23	24	25	27	27	27	27	27
Subventions sur les produits	-162	-157	-159	-156	-157	-152	-148	-142	-142	-142
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 502	1 467	1 490	1 512	1 594	1 414	1 435	1 536	1 566	1 623
Consommation finale	315	316	315	301	299	288	279	268	265	264
Exportation totale	1 559	1 504	1 524	1 459	1 510	1 875	2 091	2 553	2 854	2 798
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	126,4	105,3	105,3
Volume base 100 en n-1	98,2	98,6	102,6	96,8	107,0	102,6	106,4	114,2	106,1	103,0
Prix base 100 en n-1	98,1	97,5	99,8	101,5	101,8	93,7	99,8	110,7	99,2	102,3

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A | 2.6

Les comptes du transport aérien

en millions d'euros

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	4 795	4 799	5 021	6 045	6 194	6 328	7 691	9 580	9 234	nd
Valeur ajoutée	3 690	4 248	3 829	3 629	4 187	4 520	4 940	4 886	5 595	nd
Production de la branche au pr	8 485	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 466	14 829	15 256
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	4 598	4 768	5 021	5 854	5 865	5 684	6 626	7 757	7 606	nd
Valeur ajoutée	3 425	4 245	3 829	4 229	4 733	5 303	5 892	6 376	6 212	nd
Production de la branche au pr	8 023	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	14 133	13 817	13 904
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au pr	8 485	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 466	14 829	15 256
dont sous-traitance	1 113	1 127	1 223	1 125	1 204	948	1 123	1 337	1 388	1 434
Importation totale	2 835	2 416	2 542	2 634	2 802	2 975	2 942	3 455	3 447	3 203
dont ajustement CAF/FAB	-370	-381	-363	-357	-382	-431	-462	-584	-632	-657
Impôts sur les produits	9	9	30	34	23	20	34	72	59	85
Subventions sur les produits	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (t	3 240	3 184	3 061	3 812	3 725	3 738	4 607	5 346	5 819	5 749
Marge de transport (y c transit	424	464	465	437	443	399	438	492	498	522
Consommation finale	3 277	3 206	3 196	3 434	3 653	3 933	4 390	4 950	5 111	5 291
Exportation totale	2 907	3 113	3 113	3 178	3 799	4 395	4 588	5 285	4 888	4 892
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au pr	8 023	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	14 133	13 817	13 904
dont sous-traitance	1 029	1 124	1 223	1 156	1 213	941	1 104	1 292	1 280	1 292
Importation totale	2 674	2 406	2 542	2 690	2 811	3 112	3 004	3 468	3 295	2 988
dont ajustement CAF/FAB	-349	-376	-363	-366	-392	-456	-474	-587	-602	-608
Impôts sur les produits	8	9	30	35	37	38	44	50	39	39
Subventions sur les produits	0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (t	3 077	3 169	3 061	3 867	3 697	3 938	4 635	5 293	5 479	5 351
Marge de transport (y c transit	400	458	465	448	454	413	441	485	480	490
Consommation finale	3 113	3 206	3 196	3 574	3 716	3 929	4 382	4 864	4 776	4 766
Exportation totale	2 742	3 097	3 113	3 399	3 995	4 499	4 587	5 194	4 598	4 493
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	114,5	102,5	102,9
Volume base 100 en n-1	101,2	112,3	98,2	113,9	105,1	103,7	113,9	112,9	97,8	100,6
Prix base 100 en n-1	96,8	94,9	99,6	95,9	102,1	100,8	102,2	101,4	104,9	102,2

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A I 2.7

Les comptes des autres postes transport

en millions d'euros

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	13 679	14 923	16 611	17 575	21 946	24 585	24 955	27 701	28 289	nd
Valeur ajoutée	10 863	11 272	11 883	11 900	14 749	15 072	17 302	18 475	19 203	nd
Production de la branche au prix de base	24 542	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	46 176	47 492	48 707
<i>EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)</i>										
Consommation intermédiaire	14 081	15 226	16 611	17 202	21 148	22 897	22 718	24 131	23 522	nd
Valeur ajoutée	11 450	11 795	11 883	11 823	14 361	14 612	16 564	17 266	17 378	nd
Production de la branche au prix de base	25 532	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	41 398	40 899	41 180
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	24 542	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	46 176	47 492	48 707
dont sous-traitance	7 696	8 856	9 316	9 852	13 040	14 098	15 184	16 924	17 899	17 945
Importation totale	944	977	974	906	941	1 061	1 044	1 276	1 283	1 192
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	192	198	351	531	585	656	712	787	820	795
Subventions sur les produits	-140	-134	-137	-94	-1 848	-1 847	-1 686	-1 993	-1 951	-1 694
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	9 475	9 560	10 825	11 049	12 716	13 814	15 077	16 069	16 293	17 315
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 245	4 473	4 881	4 920	5 382	5 968	6 264	7 039	7 419	7 350
Consommation finale	2 627	2 815	3 039	3 227	3 401	3 685	3 970	4 124	4 171	4 352
Exportation totale	1 525	1 546	1 629	1 776	1 841	1 969	1 841	2 100	2 345	2 047
<i>EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)</i>										
Production de la branche au prix de base	25 532	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	41 398	40 899	41 180
dont sous-traitance	7 933	8 999	9 316	9 658	12 525	13 269	13 844	14 792	14 868	14 667
Importation totale	1 014	1 053	974	927	942	1 007	984	1 206	1 273	1 124
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	319	321	351	353	375	389	411	434	438	428
Subventions sur les produits	-139	-137	-137	-133	-2 692	-2 790	-2 999	-3 094	-3 184	-3 293
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	10 067	10 117	10 825	10 836	12 295	13 089	13 788	14 456	14 455	14 811
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 373	4 551	4 881	4 808	5 036	5 450	5 709	6 073	6 054	5 883
Consommation finale	2 835	2 893	3 039	3 111	3 207	3 358	3 541	3 603	3 562	3 602
Exportation totale	1 566	1 719	1 629	1 765	1 845	1 732	1 660	1 896	1 809	1 513
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	109,3	102,8	102,6
Volume base 100 en n-1	99,1	105,8	105,5	101,9	122,3	105,6	104,7	105,4	98,8	100,7
Prix base 100 en n-1	99,9	100,9	103,2	101,6	101,8	102,3	101,7	103,7	104,1	101,9

Sources : Insee - CCTN

TABLEAU A | 2.8

Production des branches au prix de base (prix de 1995, et prix courants)*en millions d'euros*

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transport ferroviaire	6 422	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 471	7 905	7 850	8 000
Voyageurs	4 618	4 520	4 320	4 528	4 899	5 117	5 285	5 586	5 700	5 864
Marchandises	1 840	2 125	2 190	2 267	2 136	2 112	2 166	2 298	2 129	2 111
Transport terrestre de voyageurs	10 979	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 880	13 207	13 528
Transport urbain de voyageurs	6 346	6 272	6 222	6 422	6 718	6 822	7 129	7 588	7 773	7 773
Transport routier de voyageurs	2 869	2 913	2 883	2 939	2 937	3 012	3 034	3 175	3 252	3 385
Autres types de transport terrestre de voyageurs	1 766	1 854	1 879	1 809	1 871	1 946	2 048	2 130	2 193	2 193
Transport terrestre de marchandises	22 643	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 940
Transport routier de marchandises	21 629	22 675	24 362	24 469	25 453	27 259	27 925	28 656	29 231	28 552
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 017	1 033	1 065	1 173	1 119	1 172	1 241	1 318	1 368	1 383
Transport par eau	4 024	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 261	5 581	5 747
Transport maritime	3 693	3 661	3 728	3 606	3 891	3 972	4 225	4 876	5 220	5 375
Transport fluvial	329	301	343	334	327	356	380	386	364	375
Transport aérien	8 023	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	14 133	13 817	13 904
Voyageurs	6 851	7 666	7 468	8 734	9 212	9 593	11 029	12 494	12 220	12 275
Marchandises	1 174	1 348	1 381	1 349	1 387	1 394	1 485	1 633	1 591	1 625
Autres postes transport	25 532	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	41 398	40 899	41 180
Total Transport	77 555	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 333	111 617	112 353	112 670

Production des branches au prix de base (en valeur)*en millions d'euros*

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transport ferroviaire	6 482	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 795	8 165	8 204	8 704
Voyageurs	4 465	4 414	4 320	4 589	5 081	5 237	5 593	5 829	5 997	6 505
Marchandises	2 017	2 223	2 190	2 188	2 085	2 188	2 202	2 336	2 207	2 199
Transport terrestre de voyageurs	10 242	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 992	13 706	14 335
Transport urbain de voyageurs	5 860	6 036	6 222	6 351	6 328	6 529	6 829	7 192	7 588	7 919
Transport routier de voyageurs	2 702	2 836	2 883	3 009	3 077	3 213	3 262	3 429	3 575	3 752
Autres types de transport terrestre de voyageurs	1 680	1 820	1 879	1 848	1 945	2 074	2 222	2 371	2 543	2 664
Transport terrestre de marchandises	23 298	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	31 988	33 964	33 480
Transport routier de marchandises	22 293	23 431	24 362	24 161	25 228	26 932	28 052	30 563	32 426	31 887
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 005	1 021	1 065	1 198	1 193	1 246	1 321	1 425	1 538	1 593
Transport par eau	4 138	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 626	5 923	6 237
Transport maritime	3 824	3 683	3 728	3 656	4 010	3 816	4 066	5 206	5 503	5 806
Transport fluvial	311	290	343	345	348	375	384	420	420	431
Transport aérien	8 485	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 466	14 829	15 256
Voyageurs	7 242	7 682	7 468	8 359	9 029	9 519	11 175	12 830	13 197	13 544
Marchandises	1 244	1 366	1 381	1 315	1 352	1 329	1 456	1 636	1 632	1 712
Autres postes transport	24 542	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	46 176	47 492	48 707
Total Transport	77 187	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 819	119 412	124 117	126 720

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	2002
Transport ferroviaire									
Salariés	110,4	112,4	114,1	112,1	88,8	87,4	96,7	98,9	nd
Non salariés	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	nd
Total des effectifs	110,6	112,6	114,4	112,4	89,1	87,7	97,0	99,2	nd
Transport terrestre de voyageurs									
Salariés	158,5	159,7	161,0	161,9	160,5	164,7	172,3	178,1	nd
Non salariés	24,7	24,9	24,9	24,2	23,6	23,5	23,7	23,5	nd
Total des effectifs	183,2	184,6	185,9	186,1	184,1	188,2	196,0	201,6	nd
Transport terrestre de marchandises									
Salariés	258,2	258,7	259,5	258,1	263,9	274,5	289,4	301,4	nd
Non salariés	29,9	29,9	29,7	28,5	27,6	27,5	27,7	27,5	nd
Total des effectifs	288,1	288,6	289,2	286,6	291,5	302,0	317,1	328,9	nd
Transport par eau									
Salariés	18,9	17	15,8	14,7	14,1	13,7	13,6	13,8	nd
Non salariés	2	1,9	1,8	1,6	1,4	1,4	1,4	1,4	nd
Total des effectifs	20,9	18,9	17,6	16,3	15,5	15,1	15,0	15,2	nd
Transport aérien									
Salariés	50,8	51,4	51,6	51,2	53,3	58,2	66,3	67,7	nd
Non salariés	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	nd
Total des effectifs	51,0	51,6	51,8	51,4	53,5	58,4	66,5	67,9	nd
Autres postes de Transport									
Salariés	189,8	194,7	200,1	205,3	245,1	260,6	262,3	280,3	nd
Non salariés	3,6	3,7	3,8	3,8	3,8	3,7	3,8	3,7	nd
Total des effectifs	193,4	198,4	203,9	209,1	248,9	264,3	266,1	284	nd
Total transports									
Salariés	786,6	793,9	802,1	803,3	825,7	859,1	900,6	940,2	950,9
Non salariés	60,6	60,8	60,7	58,6	56,9	56,6	57,1	56,6	57,2
Total des effectifs	847,2	854,7	862,8	861,9	882,6	915,7	957,7	996,8	1 008,1
Ensemble (toutes branches)									
Salariés	18 896,2	19 078,9	19 126,1	19 232,9	19 550,3	19 975,7	20 576,7	20 998,5	21 193,4
Non salariés	2 644,1	2 567,5	2 495,9	2 432,9	2 389,5	2 369,5	2 370,8	2 356,2	2 327,9
Total des effectifs	21 540,3	21 646,4	21 622,0	21 665,8	21 939,8	22 345,2	22 947,5	23 354,7	23 521,3
% effectifs transports/ensemble	3,9%	3,9%	4,0%	4,0%	4,0%	4,1%	4,2%	4,3%	4,3%

Sources : Insee - CCTN

Séries révisées : la nouvelle ventilation par branche des effectifs des entreprises conduit en particulier à revoir à la baisse les effectifs de la branche 'transport ferroviaire', et à la hausse les effectifs de la branche 'autres postes de transport' (manutention, entreposage, gestion d'infrastructure, messagerie,...).

I . 3 LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

TABLEAU A I.3.1

Évolution en valeur de la consommation des ménages en transport

millions d'euros yc TVA

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 sd	2002 p
071 Achats de véhicules	24 228	26 945	26 308	28 946	24 175	27 667	30 703	30 965	34 159	33 703
0711 Automobiles neuves et occasions	22 322	25 103	24 295	26 835	21 962	25 333	28 166	28 398	31 666	31 243
0712 Motos	834	797	961	1 166	1 313	1 464	1 628	1 611	1 641	1 594
0713 Bicyclettes	1 071	1 045	1 053	945	901	869	909	956	852	866
D01.A4 D01.C Campings-cars, caravanes (1)	454	431	438	491	514	568	672	741	840	910
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	50 519	53 452	56 334	57 760	59 475	61 079	64 115	69 581	70 679	71 897
0721 Pièces détachées et accessoires	14 175	15 335	16 619	16 909	17 351	18 152	18 646	19 317	20 495	21 635
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	10 778	11 779	12 938	13 167	13 503	14 027	14 518	15 124	16 207	16 987
HF45.A Fabrication de pneumatiques	1 281	1 297	1 296	1 324	1 332	1 411	1 435	1 432	1 427	1 454
HF45.B Rechapage de pneumatiques	95	93	95	91	80	75	74	70	68	67
HF61.C Fabrication d'accumulateurs (PARTIEL)	216	209	222	231	232	245	240	222	225	212
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	1 805	1 957	2 067	2 098	2 204	2 393	2 380	2 470	2 568	2 731
0722 Carburants et lubrifiants (2)	19 866	20 666	21 301	22 631	23 609	23 349	24 694	28 553	27 696	26 781
0723 Entretien et réparations	11 876	12 624	13 357	12 856	12 936	13 628	14 415	15 161	15 756	16 461
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	11 330	12 029	12 685	12 255	12 299	12 722	13 612	14 228	14 872	15 543
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	257	251	262	242	234	241	262	276	291	293
HN25.C Contrôle et analyse technique	289	345	410	359	403	666	541	657	593	625
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	4 602	4 826	5 057	5 363	5 579	5 949	6 360	6 550	6 732	7 020
HK07.F Services donnant lieu à des péages	2 122	2 269	2 460	2 588	2 775	3 011	3 241	3 364	3 347	3 454
HK07.G Autres infrastructures routières	694	751	813	909	932	976	1 045	1 081	1 148	1 218
HN31.A Location de véhicules automobiles	760	771	768	767	786	833	884	902	1 030	1 096
HN31.B Location d'autres matériels de transport	19	19	20	23	24	26	27	28	30	31
HQ1AB Ecoles de conduite	1 007	1 016	996	1 076	1 061	1 104	1 163	1 175	1 177	1 220
073 Services de transports	13 007	13 299	13 317	14 096	14 891	15 795	16 738	18 071	18 866	19 584
0731 Transports de voyageurs par rail	2 239	2 316	2 240	2 481	2 628	2 805	2 944	3 159	3 327	3 491
0732 Transports de voyageurs par route	3 503	3 670	3 715	3 892	4 028	4 255	4 388	4 615	4 858	5 057
HK02.B Transports routiers de voyageurs	1 829	1 938	1 996	2 081	2 140	2 234	2 302	2 424	2 520	2 620
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	841	879	886	934	981	1 075	1 158	1 222	1 319	1 391
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	833	853	833	877	907	946	928	969	1 019	1 046
0733 Transports de voyageurs par air	3 323	3 251	3 242	3 483	3 726	4 018	4 485	5 053	5 218	5 403
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	345	352	322	287	324	279	276	290	304	292
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	393	423	431	451	471	495	526	558	598	628
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	3 203	3 287	3 368	3 502	3 715	3 943	4 120	4 395	4 561	4 714
07 Transport	87 753	93 695	95 960	100 802	98 542	104 540	111 557	118 616	123 704	125 183
Assurance (3)	2 771	3 213	3 196	3 375	3 171	2 932	3 054	3 155	3 860	4 297
Transport + assurance	90 524	96 908	99 155	104 176	101 713	107 472	114 611	121 771	127 564	129 480
Dépenses de consommation des ménages	608 272	628 547	648 975	669 709	679 923	708 107	733 840	764 683	797 584	823 465
Dépenses de consommation prises en charge par les APU (4)	384	382	392	393	456	384	364	371	352	347
Transports de voyageurs par rail	284	271	280	283	301	311	295	298	294	289
Transports urbains de voyageurs	97	108	109	107	151	69	66	70	55	55
Autres services de transports (déménagement)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nombre de ménages (5)	22 306	22 569	22 839	23 105	23 365	23 630	23 910	24 157	24 400	24 651
Population (5)	57 467	57 659	57 844	58 026	58 207	58 398	58 623	58 893	59 180	59 466

Source : Insee

(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 administrations publiques (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 I 3.2

Consommation en transport - Évolution en volume - Indice base 100 l'année N-1

yc TVA

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001sd	2002p
071 Achats de véhicules	87,2	112,1	96,5	111,3	85,4	113,5	112,1	100,6	109,4	97,7
0711 Automobiles neuves et occasions	86,2	113,7	95,6	112,0	83,8	114,2	112,3	100,7	110,7	97,7
0712 Motos	92,4	91,3	119,2	119,8	115,8	113,4	112,1	97,7	100,6	96,4
0713 Bicyclettes	108,8	95,7	100,4	89,1	95,1	95,9	105,3	103,2	87,6	100,9
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	98,7	102,0	102,0	97,7	101,0	103,6	102,8	101,3	102,2	100,6
0721 Pièces détachées et accessoires	97,2	105,7	106,2	99,2	103,0	105,9	102,6	103,8	105,3	102,9
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	95,0	105,9	107,4	99,1	102,6	105,1	103,2	103,9	106,5	102,7
HF45.A Fabrication de pneumatiques	105,9	105,3	100,4	102,0	106,7	108,5	102,0	102,7	99,0	102,0
HF45.B Rechapage de pneumatiques	103,4	100,6	103,1	95,0	92,9	96,7	97,1	96,9	96,6	97,9
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	100,1	97,8	106,4	102,0	100,2	100,0	99,2	93,9	103,6	93,8
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	104,0	106,7	103,8	99,1	104,1	109,2	100,4	104,8	102,4	105,5
0722 Carburants et lubrifiants	100,0	99,9	99,5	99,1	100,8	102,0	101,6	98,3	101,8	99,3
0723 Entretien et réparations	97,1	101,3	100,8	91,8	98,3	103,1	103,9	103,0	99,8	99,6
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	96,3	101,0	100,3	92,2	98,0	101,2	105,0	102,3	100,2	99,5
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	100,8	93,0	100,6	89,9	95,1	100,5	106,2	101,8	101,9	94,6
HN25.C Contrôle et analyse technique	137,5	118,5	116,4	80,4	111,1	161,8	81,1	121,3	89,9	103,7
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	102,7	100,9	102,3	102,7	102,1	104,3	105,5	101,3	100,5	101,0
HK07.F Services donnant lieu à des péages	106,4	102,4	105,4	100,8	103,6	105,6	105,8	102,2	97,4	100,9
HK07.G Autres infrastructures routières	101,0	100,9	104,0	107,8	101,2	101,6	104,4	100,0	103,9	100,0
HN31.A Location de véhicules automobiles	99,5	99,0	99,7	98,9	104,8	105,2	107,0	102,8	112,3	104,9
HN31.B Location d'autres matériels de transport	100,8	100,0	104,8	111,3	107,9	105,7	105,1	106,0	102,8	103,6
HQ1A.B Ecoles de conduite	99,0	99,1	96,1	106,0	97,3	102,7	104,4	98,9	97,3	99,1
073 Services de transports	97,1	101,5	98,7	105,2	103,0	104,3	105,2	106,6	101,5	101,6
0731 Transports de voyageurs par rail	88,9	102,6	95,0	108,2	104,4	105,5	103,6	105,6	102,8	102,2
0732 Transports de voyageurs par route	98,9	101,4	98,6	102,3	101,2	103,7	102,1	104,2	102,9	103,0
HK02.B Transports routiers de voyageurs	101,2	102,5	100,3	101,8	100,5	102,5	102,2	104,9	102,3	103,1
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	95,5	101,2	98,5	102,9	102,8	107,5	105,9	103,2	104,1	103,5
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	97,4	99,1	95,1	102,8	101,0	102,5	97,4	103,9	102,8	102,1
0733 Transports de voyageurs par air	102,9	103,0	99,7	111,8	104,0	105,7	111,6	111,0	98,2	99,8
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	98,6	100,6	99,7	95,3	99,4	96,5	96,5	96,0	98,9	97,4
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	97,5	106,8	99,5	101,9	102,0	102,5	105,9	105,2	103,3	102,0
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	94,9	98,9	100,0	101,6	103,5	103,7	103,8	106,1	102,9	101,9
07 Transport	95,0	104,7	100,0	102,5	96,8	106,1	105,6	101,9	104,0	99,9
1254 Assurance automobile	99,7	95,2	109,4	106,7	113,8	102,1	107,1	104,7	122,2	109,8
Dépenses de consommation des ménages	99,4	101,2	101,2	101,3	100,1	103,4	103,2	102,7	102,6	101,2

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 I 3.3

Consommation en transport - Évolution en prix - Indice base 100 l'année N-1

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 sd	2002 p
071 Achats de véhicules	102,3	99,2	101,2	98,8	97,8	100,8	99,0	100,2	100,8	101,0
0711 Automobiles neuves et occasions	102,4	98,9	101,2	98,7	97,7	101,0	99,0	100,1	100,8	101,0
0712 Motos	102,3	104,7	101,1	101,3	97,3	98,3	99,2	101,3	101,3	100,8
0713 Bicyclettes	101,2	101,9	100,3	100,7	100,2	100,7	99,3	101,9	101,7	100,7
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	103,7	103,7	103,3	104,9	101,9	99,1	102,1	107,2	99,4	100,9
0721 Pièces détachées et accessoires	103,3	102,2	101,9	102,4	99,6	98,8	100,1	99,9	100,8	101,8
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	103,5	103,2	102,2	102,7	100,0	98,8	100,3	100,3	100,6	102,1
HF45.A Fabrication de pneumatiques	101,7	96,1	99,5	100,1	94,3	97,6	99,6	97,2	100,8	99,9
HF45.B Rechapage de pneumatiques	101,3	97,3	99,2	100,2	94,7	97,8	100,6	97,8	101,0	100,0
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	101,7	99,0	100,1	101,7	100,3	99,3	98,6	98,6	97,6	100,7
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	103,5	101,6	101,7	102,4	100,9	99,4	99,1	99,0	101,5	100,8
0722 Carburants et lubrifiants	103,9	104,1	103,6	107,2	103,5	96,9	104,1	117,6	95,3	97,4
0723 Entretien et réparations	103,8	105,0	105,0	104,8	102,3	102,2	101,9	102,1	104,2	104,9
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	103,8	105,1	105,1	104,7	102,4	102,2	101,9	102,2	104,3	105,0
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	105,3	105,2	103,8	102,7	101,7	102,5	102,6	103,3	103,5	106,4
HN25.C Contrôle et analyse technique	103,3	100,7	102,2	108,9	101,1	102,0	100,2	100,2	100,4	101,6
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	103,7	103,9	102,4	103,3	101,8	102,2	101,3	101,6	102,2	103,2
HK07.F Services donnant lieu à des péages	103,9	104,4	102,8	104,4	103,5	102,7	101,8	101,5	102,2	102,3
HK07.G Autres infrastructures routières	104,7	107,2	104,2	103,7	101,3	103,1	102,5	103,5	102,2	106,1
HN31.A Location de véhicules automobiles	102,8	102,5	99,9	101,0	97,9	100,6	99,2	99,3	101,7	101,5
HN31.B Location d'autres matériels de transport	103,3	100,0	100,8	102,7	95,7	101,8	99,1	99,3	101,7	101,5
HQ1A.B Ecoles de conduite	103,3	101,8	102,0	102,0	101,3	101,4	100,9	102,1	103,0	104,6
073 Services de transports	102,6	100,7	101,5	100,6	102,6	101,7	100,7	101,2	102,9	102,2
0731 Transports de voyageurs par rail	105,6	100,8	101,8	102,4	101,5	101,2	101,3	101,6	102,5	102,6
0732 Transports de voyageurs par route	104,0	103,4	102,6	102,4	102,3	101,9	101,0	100,9	102,3	101,1
HK02.B Transports routiers de voyageurs	103,4	103,4	102,7	102,4	102,3	101,8	100,8	100,4	101,6	100,8
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	105,8	103,3	102,3	102,4	102,2	101,9	101,7	102,3	103,7	101,9
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	103,4	103,3	102,7	102,4	102,3	101,8	100,7	100,5	102,3	100,6
0733 Transports de voyageurs par air	94,9	95,0	100,0	96,1	102,9	102,0	100,1	101,5	105,1	103,8
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	102,0	101,3	91,7	93,7	113,5	89,3	102,3	109,5	106,3	98,3
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées,déménagement)	100,7	100,6	102,5	102,6	102,3	102,6	100,3	101,0	103,6	102,9
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports unbains de voyageurs)	108,2	103,7	102,5	102,4	102,5	102,4	100,7	100,5	100,9	101,4
07 Transport	103,1	102,0	102,4	102,5	101,0	100,0	101,0	104,3	100,3	101,1
1254 Assurance automobile	101,9	121,8	90,9	99,0	82,6	90,6	97,2	98,7	100,1	101,4
Dépenses de consommation des ménages	102,4	102,2	102,0	101,9	101,4	100,7	100,4	101,5	101,6	102,0

Source : Insee

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 I 3.4

Consommation en transport - Évolution en volume - Indice base 100 en 1995

yc TVA

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 sd	2002 p
071 Achats de véhicules	92,4	103,6	100,0	111,3	95,1	108,0	121,0	121,8	133,3	130,2
0711 Automobiles neuves et occasions	92,0	104,6	100,0	112,0	93,8	107,1	120,3	121,2	134,1	131,0
0712 Motos	91,9	83,9	100,0	119,8	138,7	157,3	176,4	172,3	173,3	167,1
0713 Bicyclettes	104,1	99,6	100,0	89,1	84,8	81,3	85,6	88,3	77,4	78,1
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	96,2	98,0	100,0	97,7	98,7	102,3	105,1	106,5	108,8	109,5
0721 Pièces détachées et accessoires	89,1	94,2	100,0	99,2	102,2	108,2	111,0	115,3	121,4	124,9
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	87,9	93,1	100,0	99,1	101,7	106,9	110,3	114,6	122,0	125,3
HF45.A Fabrication de pneumatiques	94,5	99,6	100,0	102,0	108,9	118,2	120,5	123,7	122,4	124,9
HF45.B Rechapage de pneumatiques	96,4	97,0	100,0	95,0	88,3	85,4	83,0	80,4	77,7	76,1
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	96,1	94,0	100,0	102,0	102,2	108,9	108,0	101,4	105,1	98,6
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	90,3	96,3	100,0	99,1	103,2	112,7	113,1	118,5	121,4	128,1
0722 Carburants et lubrifiants	100,5	100,5	100,0	99,1	99,9	101,9	103,5	101,8	103,6	102,9
0723 Entretien et réparations	98,0	99,2	100,0	91,8	90,3	93,1	96,6	99,6	99,3	98,9
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	98,7	99,7	100,0	92,2	90,4	91,5	96,1	98,3	98,5	98,0
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	106,8	99,4	100,0	89,9	85,5	85,9	91,2	92,8	94,5	89,5
HN25.C Contrôle et analyse technique	72,5	85,9	100,0	80,4	89,3	144,5	117,2	142,1	127,8	132,5
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	96,9	97,7	100,0	102,7	104,9	109,4	115,4	116,9	117,6	118,8
HK07.F Services donnant lieu à des péages	92,6	94,9	100,0	100,8	104,5	110,3	116,7	119,3	116,2	117,2
HK07.G Autres infrastructures routières	95,3	96,2	100,0	107,8	109,1	110,8	115,7	115,7	120,2	120,2
HN31.A Location de véhicules automobiles	101,3	100,3	100,0	98,9	103,6	109,0	116,7	119,9	134,7	141,2
HN31.B Location d'autres matériels de transport	95,5	95,5	100,0	111,3	120,1	126,9	133,4	141,4	145,4	150,6
HQ1A.B Ecoles de conduite	105,0	104,0	100,0	106,0	103,1	105,8	110,5	109,3	106,3	105,3
073 Services de transports	99,8	101,4	100,0	105,2	108,4	113,1	119,0	126,9	128,8	130,8
0731 Transports de voyageurs par rail	102,6	105,3	100,0	108,2	112,9	119,2	123,4	130,4	133,9	136,9
0732 Transports de voyageurs par route	100,0	101,4	100,0	102,3	103,5	107,4	109,6	114,2	117,5	121,0
HK02.B Transports routiers de voyageurs	97,3	99,7	100,0	101,8	102,3	104,9	107,2	112,5	115,0	118,6
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	100,3	101,5	100,0	102,9	105,8	113,8	120,5	124,3	129,4	133,9
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	106,1	105,2	100,0	102,8	103,9	106,5	103,7	107,8	110,8	113,1
0733 Transports de voyageurs par air	97,4	100,3	100,0	111,8	116,3	122,9	137,1	152,2	149,4	149,1
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	99,8	100,3	100,0	95,3	94,7	91,3	88,1	84,6	83,7	81,5
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	94,1	100,5	100,0	101,9	104,0	106,6	112,8	118,7	122,7	125,2
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	101,1	100,0	100,0	101,6	105,1	109,0	113,1	120,0	123,5	125,9
07 Transport	95,6	100,0	100,0	102,5	99,2	105,3	111,2	113,4	117,9	117,8
1254 Assurance automobile	96,0	91,4	100,0	106,7	121,5	124,0	132,8	139,0	170,0	186,6
Dépenses de consommation des ménages	97,6	98,8	100,0	101,3	101,4	104,9	108,3	111,1	114,0	115,4

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 I 3.5

Consommation en transport - Évolution en prix - Indice base 100 en 1995

yc TVA

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 sd	2002 p
071 Achats de véhicules	99,7	98,8	100,0	98,8	96,6	97,4	96,4	96,6	97,4	98,4
0711 Automobiles neuves et occasions	99,9	98,8	100,0	98,7	96,4	97,3	96,3	96,4	97,2	98,1
0712 Motos	94,5	98,9	100,0	101,3	98,5	96,9	96,1	97,3	98,5	99,3
0713 Bicyclettes	97,8	99,7	100,0	100,7	100,9	101,6	100,9	102,9	104,6	105,4
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	93,3	96,8	100,0	104,9	106,9	106,0	108,2	116,0	115,3	116,3
0721 Pièces détachées et accessoires	96,0	98,1	100,0	102,4	102,0	100,8	100,9	100,8	101,5	103,3
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	94,8	97,8	100,0	102,7	102,6	101,5	101,7	102,0	102,6	104,8
HF45.A Fabrication de pneumatiques	104,6	100,5	100,0	100,1	94,4	92,2	91,8	89,3	89,9	89,8
HF45.B Rechapage de pneumatiques	103,6	100,8	100,0	100,2	94,9	92,8	93,4	91,4	92,3	92,3
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	100,9	99,9	100,0	101,7	102,0	101,3	99,9	98,5	96,2	96,9
HF61.G Fabrication de mat ériels électriques pour moteur de véhicules	96,7	98,3	100,0	102,4	103,3	102,8	101,8	100,8	102,3	103,2
0722 Carburants et lubrifiants	92,8	96,6	100,0	107,2	110,9	107,5	112,0	131,7	125,5	122,2
0723 Entretien et réparations	90,7	95,3	100,0	104,8	107,3	109,6	111,7	114,0	118,7	124,6
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	90,5	95,2	100,0	104,7	107,3	109,6	111,7	114,1	119,1	125,0
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	91,6	96,3	100,0	102,7	104,4	106,9	109,7	113,3	117,2	124,8
HN25.C Contrôle et analyse technique	97,2	97,9	100,0	108,9	110,1	112,3	112,6	112,8	113,2	115,0
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	93,9	97,6	100,0	103,3	105,2	107,5	109,0	110,8	113,2	116,8
HK07.F Services donnant lieu à des péages	93,1	97,2	100,0	104,4	108,0	110,9	112,9	114,6	117,1	119,8
HK07.G Autres infrastructures routières	89,6	96,0	100,0	103,7	105,1	108,4	111,1	115,0	117,5	124,6
HN31.A Location de véhicules automobiles	97,6	100,1	100,0	101,0	98,9	99,5	98,7	98,0	99,6	101,1
HN31.B Location d'autres mat ériels de transport	99,2	99,2	100,0	102,7	98,3	100,1	99,2	98,5	100,2	101,6
HQ1A.B Ecoles de conduite	96,3	98,0	100,0	102,0	103,3	104,7	105,7	107,9	111,1	116,3
073 Services de transports	97,8	98,5	100,0	100,6	103,2	104,9	105,6	107,0	110,0	112,4
0731 Transports de voyageurs par rail	97,5	98,2	100,0	102,4	103,9	105,1	106,5	108,2	110,9	113,8
0732 Transports de voyageurs par route	94,3	97,4	100,0	102,4	104,7	106,7	107,8	108,7	111,3	112,4
HK02.B Transports routiers de voyageurs	94,1	97,3	100,0	102,4	104,7	106,7	107,6	108,0	109,7	110,6
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	94,6	97,7	100,0	102,4	104,7	106,7	108,5	110,9	115,0	117,2
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	94,3	97,4	100,0	102,4	104,8	106,7	107,4	108,0	110,4	111,0
0733 Transports de voyageurs par air	105,3	100,0	100,0	96,1	98,9	100,8	100,9	102,4	107,7	111,8
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	107,6	109,1	100,0	93,7	106,4	95,0	97,2	106,5	113,2	111,2
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	97,0	97,5	100,0	102,6	105,0	107,7	108,1	109,1	113,1	116,4
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	94,1	97,6	100,0	102,4	105,0	107,4	108,1	108,7	109,7	111,2
07 Transport	95,7	97,6	100,0	102,5	103,4	103,4	104,5	109,0	109,3	110,6
1254 Assurance automobile	90,3	110,0	100,0	99,0	81,7	74,0	71,9	71,0	71,1	72,1
Dépenses de consommation des ménages	96,0	98,0	100,0	101,9	103,3	104,0	104,4	106,0	107,8	109,9

Source : Insee

Note : Le tableau A I 3.5 rapporte la valeur de l'année N sur le volume de l'année N calculé aux prix de 1995.

TABLEAU A I 3.6

Évolution des coefficients budgétaires, dans les dépenses réelles, au titre de la fonction transport "en valeur"

	1990	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Achats de véhicules	5,1%	4,3%	3,6%	3,9%	4,2%	4,0%	4,3%	4,1%
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3%	8,6%	8,7%	8,6%	8,7%	9,1%	8,9%	8,7%
Pièces détachées	2,3%	2,5%	2,6%	2,6%	2,5%	2,5%	2,6%	2,6%
Carburants, lubrifiants	3,4%	3,4%	3,5%	3,3%	3,4%	3,7%	3,5%	3,3%
Entretien, réparations	2,0%	1,9%	1,9%	1,9%	2,0%	2,0%	2,0%	2,0%
Autres services	0,7%	0,8%	0,8%	0,8%	0,9%	0,9%	0,8%	0,9%
Services de transports	2,2%	2,1%	2,2%	2,2%	2,3%	2,4%	2,4%	2,4%
Transports par rail	3,7%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%
Transports par route	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
Transports par air	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,7%	0,7%	0,7%
Transports par mer, voies d'eau	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Autres transports	0,7%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%
Transports urbains de voyageurs	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%	0,6%
Ensemble	15,6%	15,1%	14,5%	14,8%	15,2%	15,5%	15,5%	15,2%

Note : les coefficients budgétaires sont désormais rapportés aux dépenses réelles de consommation des ménages et non pas à leur consommation effective.

Source : Insee, Comptes nationaux

TABLEAU A I 3.7

Volume de nuitées des touristes français en France, selon le motif personnel et professionnel, selon la durée et le mode de transport

	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
	en millions de nuitées				répartition modale en %			
Séjours personnels courts								
Route	117,0	117,6	118,6	124,5	83,0	83,0	82,8	83,9
Train	17,2	17,9	18,9	18,2	12,2	12,7	13,2	12,3
Avion	2,4	2,3	1,4	1,9	1,7	1,6	1,0	1,3
Autres modes	4,4	3,9	4,4	3,7	3,1	2,7	3,1	2,5
Tous modes	141,0	141,7	143,2	148,4	100,0	100,0	100,0	100,0
Séjours personnels longs								
Route	517,9	511,6	513,5	539,0	82,5	82,3	82,2	83,0
Train	80,2	84,6	85,4	86,7	12,8	13,6	13,7	13,3
Avion	16,3	12,3	12,4	12,1	2,6	2,0	2,0	1,9
Autres modes	13,3	13,5	13,5	11,6	2,1	2,2	2,2	1,8
Tous modes	627,7	621,9	624,8	649,4	100,0	100,0	100,0	100,0
Séjours professionnels								
Route	11,4	8,7	10,1	7,8	49,0	43,5	50,7	44,8
Train	7,7	7,7	5,6	6,1	33,0	38,4	28,1	34,9
Avion	1,9	2,2	2,1	1,6	8,0	10,9	10,5	9,2
Autres modes	2,3	1,5	2,1	1,9	10,0	7,3	10,7	11,1
Tous modes	23,3	20,0	19,9	17,4	100,0	100,0	100,0	100,0
Ensemble								
Route	646,3	637,8	642,2	671,3	81,6	81,4	81,5	82,4
Train	105,1	110,1	109,8	111,0	13,3	14,1	13,9	13,6
Avion	20,6	16,8	15,8	15,6	2,6	2,1	2,0	1,9
Autres modes	20,0	18,8	20,1	17,2	2,5	2,4	2,5	2,1
Tous modes	791,9	783,5	787,9	815,2	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : Suivi de la Demande Touristique des Français, Direction du Tourisme, 2003

II . 1 LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

TABLEAU A II 1.1

Les transports intérieurs de voyageurs

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
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	733,5
Autobus, autocars	40,2	41,3	42,9	41,8	42,0	42,7	41,6	42,4	42,0	42,4	41,6	43,0	41,3	40,3
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	5,4
interurbain (hors IdF)	5,3	6,0	5,9	5,7	5,2	5,7	6,2	6,3	7,7	8,3	7,5	8,5	8,0	7,3
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	1,7	1,9	2,1	2,1	2,2
scolaire	5,5	5,6	5,9	5,5	5,8	5,7	5,7	5,4	3,9	3,9	4,1	4,2	4,2	3,8
personnel	3,5	3,1	3,3	2,9	2,7	2,7	2,3	2,2	2,0	2,2	1,7	1,8	1,8	1,5
occasionnel	18,0	18,3	19,4	19,2	19,6	19,7	18,8	20,0	19,7	18,6	18,7	18,3	17,2	17,3
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	2,7
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	82,5	84,6
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	71,5	73,5
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	39,9
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	23,6
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	9,2
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	10,1
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	10,2	10,4
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	0,7
Transports aériens (7)	11,0	11,4	11,2	11,6	11,7	12,1	12,1	13,2	13,2	13,9	14,9	15,1	14,0	13,7
Ensemble	695,7	712,2	717,8	732,7	733,2	747,1	758,3	773,9	786,0	809,4	832,7	838,5	865,4	872,0

Sources : DAEI/SES, UTP, 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.

(7) série révisée (source : DGAC)

TABLEAU II 1.2

Transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produit agro-alimentaire	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	20,8
Combust. Minér. solides	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	2,4
Produits pétroliers	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	6,2
Minerais	3,6	3,8	3,7	3,5	3,1	4,0	4,9	5,0	4,4	4,4	5,2	4,8	5,0	5,2	5,4
Sidérurgie	12,6	12,8	12,9	13,0	11,9	10,9	12,4	12,7	12,5	13,5	13,6	13,0	13,8	13,3	14,3
Fonderie	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	0,8
Matériaux de construction	11,1	11,0	10,9	10,7	10,6	10,4	11,2	10,7	10,2	9,7	9,8	10,2	9,6	9,4	9,8
Chimie de base	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	5,6
Papier	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	1,0
Chimie organique	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	0,8
Matériels de transport	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	4,6
Machines	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	0,6
Verres	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	0,4
Produits manufacturés	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	27,3
Ensemble en Md t-km	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	50,4	50,0

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 II 1.3

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

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Tr. ferroviaire (1)	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	50,4	50,0
<i>Tr. ferro. hors transit</i>	<i>48,6</i>	<i>44,7</i>	<i>44,1</i>	<i>45,1</i>	<i>45,8</i>	<i>44,0</i>	<i>43,5</i>	<i>41,9</i>	<i>37,6</i>	<i>39,9</i>	<i>39,0</i>	<i>39,6</i>	<i>42,4</i>	<i>43,1</i>	<i>42,9</i>	<i>46,0</i>	<i>42,2</i>	<i>42,2</i>
<i>national</i>	<i>32,4</i>	<i>30,4</i>	<i>30,1</i>	<i>30,3</i>	<i>30,1</i>	<i>29,0</i>	<i>28,7</i>	<i>27,3</i>	<i>24,7</i>	<i>25,7</i>	<i>24,6</i>	<i>24,9</i>	<i>26,4</i>	<i>26,1</i>	<i>26,1</i>	<i>27,5</i>	<i>25,2</i>	<i>25,2</i>
<i>importations</i>	<i>6,3</i>	<i>5,8</i>	<i>5,5</i>	<i>5,7</i>	<i>6,2</i>	<i>6,2</i>	<i>5,7</i>	<i>5,7</i>	<i>4,7</i>	<i>5,6</i>	<i>5,9</i>	<i>6,2</i>	<i>6,6</i>	<i>7,7</i>	<i>7,6</i>	<i>8,3</i>	<i>7,5</i>	<i>7,9</i>
<i>exportations</i>	<i>10,0</i>	<i>8,5</i>	<i>8,5</i>	<i>9,1</i>	<i>9,5</i>	<i>8,8</i>	<i>9,1</i>	<i>8,9</i>	<i>8,2</i>	<i>8,6</i>	<i>8,5</i>	<i>8,6</i>	<i>9,4</i>	<i>9,4</i>	<i>9,2</i>	<i>10,2</i>	<i>9,5</i>	<i>9,0</i>
<i>transit</i>	<i>5,6</i>	<i>5,5</i>	<i>5,7</i>	<i>5,6</i>	<i>5,7</i>	<i>5,7</i>	<i>5,9</i>	<i>6,3</i>	<i>6,0</i>	<i>7,3</i>	<i>7,5</i>	<i>8,7</i>	<i>10,2</i>	<i>9,5</i>	<i>9,2</i>	<i>9,3</i>	<i>8,2</i>	<i>7,9</i>
Transport routier	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	277,2
<i>Tr. routier hors transit</i>	<i>128,4</i>	<i>134,6</i>	<i>144,5</i>	<i>161,1</i>	<i>168,6</i>	<i>171,8</i>	<i>175,6</i>	<i>179,3</i>	<i>174,2</i>	<i>184,5</i>	<i>196,9</i>	<i>199,7</i>	<i>204,8</i>	<i>212,7</i>	<i>225,0</i>	<i>229,4</i>	<i>234,5</i>	<i>236,0</i>
<i>1 - pavillon français</i>	<i>116,4</i>	<i>121,4</i>	<i>130,2</i>	<i>145,3</i>	<i>151,7</i>	<i>155,8</i>	<i>159,9</i>	<i>163,7</i>	<i>158,2</i>	<i>166,7</i>	<i>178,9</i>	<i>180,1</i>	<i>183,6</i>	<i>189,8</i>	<i>201,0</i>	<i>203,0</i>	<i>208,5</i>	<i>208,7</i>
<i>1.1 national (PTAC>3,5t.) (2)</i>	<i>94,9</i>	<i>98,9</i>	<i>106,0</i>	<i>117,9</i>	<i>123,1</i>	<i>123,2</i>	<i>126,0</i>	<i>128,0</i>	<i>123,4</i>	<i>129,9</i>	<i>141,1</i>	<i>142,1</i>	<i>144,3</i>	<i>149,5</i>	<i>158,9</i>	<i>163,0</i>	<i>168,7</i>	<i>170,0</i>
<i>1.2 internat. (PTAC>3,5t.) (2)</i>	<i>9,2</i>	<i>9,7</i>	<i>10,9</i>	<i>13,4</i>	<i>14,4</i>	<i>16,8</i>	<i>17,0</i>	<i>18,3</i>	<i>17,0</i>	<i>18,6</i>	<i>19,6</i>	<i>19,9</i>	<i>20,8</i>	<i>21,5</i>	<i>22,7</i>	<i>20,7</i>	<i>19,9</i>	<i>18,1</i>
<i>1.3 national PTAC<=3,5t. (3)</i>	<i>12,3</i>	<i>12,8</i>	<i>13,3</i>	<i>14,0</i>	<i>14,3</i>	<i>14,5</i>	<i>15,3</i>	<i>15,8</i>	<i>16,1</i>	<i>16,5</i>	<i>16,9</i>	<i>17,0</i>	<i>17,4</i>	<i>18,0</i>	<i>18,5</i>	<i>18,8</i>	<i>19,5</i>	<i>20,1</i>
<i>1.4 Transit (2)</i>						<i>1,3</i>	<i>1,6</i>	<i>1,7</i>	<i>1,7</i>	<i>1,6</i>	<i>1,4</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,8</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,5</i>
<i>2 - pavillon étranger</i>	<i>12,0</i>	<i>13,2</i>	<i>14,4</i>	<i>15,8</i>	<i>16,9</i>	<i>38,0</i>	<i>39,7</i>	<i>41,2</i>	<i>42,8</i>	<i>47,0</i>	<i>48,3</i>	<i>50,9</i>	<i>54,6</i>	<i>56,7</i>	<i>59,3</i>	<i>63,5</i>	<i>65,2</i>	<i>68,5</i>
<i>2.1 transit pavillon étr. (4)</i>						<i>20,8</i>	<i>22,5</i>	<i>24,0</i>	<i>25,2</i>	<i>27,6</i>	<i>28,9</i>	<i>30,3</i>	<i>32,4</i>	<i>33,0</i>	<i>34,4</i>	<i>36,5</i>	<i>38,7</i>	<i>40,6</i>
<i>2.2 Autres pavillon étr. (4)</i>	<i>12,0</i>	<i>13,2</i>	<i>14,4</i>	<i>15,8</i>	<i>16,9</i>	<i>17,2</i>	<i>17,3</i>	<i>17,2</i>	<i>17,6</i>	<i>19,4</i>	<i>19,4</i>	<i>20,6</i>	<i>22,2</i>	<i>23,7</i>	<i>24,9</i>	<i>27,0</i>	<i>26,5</i>	<i>27,8</i>
Navig. intérieure (5)	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	6,9
<i>national</i>	<i>4,5</i>	<i>4,1</i>	<i>3,9</i>	<i>3,7</i>	<i>3,9</i>	<i>4,3</i>	<i>4,3</i>	<i>4,3</i>	<i>3,5</i>	<i>3,1</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>	<i>3,1</i>	<i>3,5</i>	<i>4,1</i>	<i>4,1</i>	<i>3,6</i>	<i>3,9</i>
<i>importations</i>	<i>1,3</i>	<i>1,3</i>	<i>1,3</i>	<i>1,2</i>	<i>1,3</i>	<i>1,3</i>	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	<i>1,0</i>	<i>1,1</i>	<i>1,2</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>1,1</i>	<i>1,2</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>
<i>exportations</i>	<i>1,7</i>	<i>1,6</i>	<i>1,5</i>	<i>1,7</i>	<i>1,5</i>	<i>1,6</i>	<i>1,4</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>1,6</i>	<i>1,4</i>	<i>1,4</i>	<i>1,6</i>	<i>1,5</i>	<i>1,8</i>	<i>1,7</i>	<i>1,6</i>
Oléoducs (6)	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	21,2	20,7
Ens. modes terrestres																		
<i>y compris transit</i>	<i>214,3</i>	<i>218,7</i>	<i>226,6</i>	<i>247,8</i>	<i>249,9</i>	<i>271,2</i>	<i>278,5</i>	<i>283,5</i>	<i>274,0</i>	<i>288,6</i>	<i>301,9</i>	<i>307,0</i>	<i>318,7</i>	<i>327,0</i>	<i>340,6</i>	<i>350,8</i>	<i>352,0</i>	<i>354,9</i>
<i>hors transit</i>	<i>208,7</i>	<i>213,2</i>	<i>221,0</i>	<i>242,2</i>	<i>244,2</i>	<i>243,4</i>	<i>248,6</i>	<i>251,5</i>	<i>241,1</i>	<i>252,1</i>	<i>264,1</i>	<i>266,9</i>	<i>275,0</i>	<i>283,7</i>	<i>296,0</i>	<i>304,4</i>	<i>304,6</i>	<i>305,9</i>

(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, de plus de 3,5 tonnes de PTAC et de moins de quinze ans d'âge (au moins 3t de charge utile jusqu'en 2000). Les chiffres ont été rétopolés à plusieurs reprises pour tenir compte de modifications successives.

(3) Source : DAEI/SES. Série révisée depuis 1991, compte tenu du rechiffage 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 - DGEMP Direction des ressources énergétiques et minérales. (La dernière année est provisoire)

TABLEAU II 1.4

Transport intérieur fluvial de marchandises

en % des tonnes-kilomètres

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produit agro-alimentaire	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	26,7
Combust. Minér. solides	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	10,1
Produits pétroliers	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	9,1
Minerais	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	3,1
Sidérurgie	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	4,7
Fonderie	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	0,2
Matériaux de construction	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	35,2
Chimie de base	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	3,5
Papier	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	0,6
Chimie organique	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	2,1
Matériels de transport	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	0,6
Machines	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	0,1
Verres	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	0,2
Produits manufacturés	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	3,9
Ensemble en Md t-km	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	6,9

Source : Voies navigables de France. Le transit rhénan est exclu pour toutes les années.

TABLEAU A II 1.5

Transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui, hors transit

en % des tonnes-kilomètres

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produit agro-alimentaire	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	29,7
Combust. Minér. solides	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	0,27	0,25
Produits pétroliers	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	3,65	3,53
Minerais	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	1,04	0,91
Sidérurgie	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	2,36	2,24
Fonderie	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	0,65	0,62
Matériaux de construction	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	13,7
Chimie de base	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	1,88	1,72
Papier	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	0,61	0,58
Chimie organique	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	3,45	3,34
Matériels de transport	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	4,19	4,33
Machines	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	3,43	3,24
Verres	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	1,11	1,02
Produits manufacturés	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	34,8
Ensemble en Md t-km	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	157,6	155,6

TABLEAU II 1.6

Transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit

en % des tonnes-kilomètres

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Produit agro-alimentaire	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	39,0
Combust. Minér. solides	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	0,1
Produits pétroliers	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	5,5
Minerais	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	2,4
Sidérurgie	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	1,2
Fonderie	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	0,4
Matériaux de construction	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	30,7
Chimie de base	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	0,8
Papier	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	0,5
Chimie organique	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	1,1
Matériels de transport	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	1,3
Machines	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	3,0
Verres	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	0,8
Produits manufacturés	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	13,2
Ensemble en Md t-km	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	30,9	32,5

Source : DAEI/SES (TRM). Séries rétopolées avant 1990.

Champ : véhicules français de plus de 3,5 tonnes de PTAC (ou 3 tonnes de charge utile jusqu'en 2000) et de moins de quinze ans d'âge.

TABLEAU A II 1.7

Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transport ferroviaire	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	13,9	13,8
Transport routier	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	77,0	77,2
Navigation intérieure	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	2,3
Oléoducs	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	7,0	6,8
Tous modes en Md t-km	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	304,6	305,9
Hors Oléoducs, VU de moins de 3,5T PTAC (1) ou pavillon étranger															
Transport ferroviaire	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	17,8
Transport routier	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	79,3
Navigation intérieure	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	2,9
Tous modes en Md t-km	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	237,2

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.

(1) le critère 3 tonnes de charge utile est remplacé depuis 2001 par le critère 3,5 tonnes de PTAC

Dans la première partie du tableau, le transport routier regroupe :

- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de plus de 3,5 tonnes de PTAC ;
- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de moins de 3,5 tonnes de PTAC ;
- les transports intérieurs des poids lourds de pavillon étranger.

II . 2 BILAN DE LA CIRCULATION, CONSOMMATIONS DE CARBURANTS ET D'ÉNERGIE

TABLEAU A II 2.1: PARCS MOYENS (véhicules immatriculés en France)

en milliers de véhicules	1997	1998	1999	2 000	2 001	2 002	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Voitures particulières	25 795	26 450	27 145	27 770	28 380	28 930	2,0%	2,5%	2,6%	2,3%	2,2%	1,9%
dont essence	18 045	18 131	18 210	18 150	17 946	17 575	-0,3%	0,5%	0,4%	-0,3%	-1,1%	-2,1%
dont Diesel	7 750	8 319	8 935	9 621	10 435	11 356	7,6%	7,3%	7,4%	7,7%	8,5%	8,8%
Véhicules utilitaires légers	4 697	4 822	4 934	5 055	5 191	5 305	2,0%	2,7%	2,3%	2,5%	2,7%	2,2%
dont essence	1 443	1 404	1 356	1 299	1 240	1 178	-3,4%	-2,7%	-3,5%	-4,2%	-4,5%	-5,0%
dont Diesel	3 254	3 418	3 578	3 756	3 951	4 127	4,5%	5,0%	4,7%	5,0%	5,2%	4,5%
Véhicules lourds	625	617	622	627	634	636	1,4%	-1,3%	0,7%	0,9%	1,0%	0,3%
dont poids lourds	543	535	541	547	554	555	1,3%	-1,5%	1,0%	1,2%	1,2%	0,2%
dont bus et cars	82	82	81	80	80	81	1,9%	0,0%	-1,2%	-1,2%	0,0%	1,3%
TOTAL VEHICULES	31 117	31 889	32 700	33 452	34 205	34 871	1,9%	2,5%	2,5%	2,3%	2,2%	1,9%

Source : CCFA

TABLEAU A II 2.2 : PARCOURS MOYEN

km/véhicule	1997	1998	1999	2 000	2 001	2002	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Voitures particulières (*)	13 985	14 037	14 103	13 789	14 031	13 875	-0,3%	0,4%	0,5%	-2,2%	1,8%	-1,1%
dont essence	11 583	11 440	11 359	11 075	11 020	10 887	0,7%	-1,2%	-0,7%	-2,5%	-0,5%	-1,2%
dont Diesel	19 578	19 696	19 696	18 908	19 210	18 500	-3,9%	0,6%	0,0%	-4,0%	1,6%	-3,7%
Véhicules utilitaires légers	15 841	15 895	15 971	15 852	16 012	16 181	0,4%	0,3%	0,5%	-0,7%	1,0%	1,1%
dont essence	8 629	8 629	8 542	8 457	8 372	8 372	0,0%	0,0%	-1,0%	-1,0%	-1,0%	0,0%
dont Diesel	19 040	18 880	18 786	18 410	18 410	18 410	-0,8%	-0,8%	-0,5%	-2,0%	0,0%	0,0%
Véhicules lourds	43 403	44 991	46 108	46 010	46 043	46 189	0,8%	3,7%	2,5%	-0,2%	0,1%	0,3%
dont poids lourds	45 689	47 533	48 837	48 401	48 455	48 658	1,0%	4,0%	2,7%	-0,9%	0,1%	0,4%
dont bus et cars	28 266	28 408	27 896	29 657	29 360	29 288	-1,0%	0,5%	-1,8%	6,3%	-1,0%	-0,2%

Sources : SOFRES, panel ADEME-SECODIP et estimations DAEI/SES

TABLEAU A II 2.3 : CIRCULATION EN FRANCE

en milliards de véhicules-km	1997	1998	1999	2 000	2 001	2002	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Voitures particulières	360,7	371,3	382,8	382,9	398,2	401,4	1,6%	2,9%	3,1%	0,0%	4,0%	0,8%
dont essence	209,0	207,4	206,8	201,0	197,8	191,3	0,4%	-0,8%	-0,3%	-2,8%	-1,6%	-3,2%
dont Diesel	151,7	163,8	176,0	181,9	200,5	210,1	3,4%	8,0%	7,4%	3,4%	10,2%	4,8%
Véhicules utilitaires légers	74,4	76,6	78,8	80,1	83,1	85,8	2,4%	3,0%	2,8%	1,7%	3,7%	3,3%
dont essence	12,5	12,1	11,6	11,0	10,4	9,9	-3,4%	-2,7%	-4,4%	-5,1%	-5,5%	-5,0%
dont Diesel	61,9	64,5	67,2	69,1	72,7	76,0	3,7%	4,2%	4,2%	2,9%	5,2%	4,5%
Véhicules lourds	27,1	27,8	28,7	28,8	29,2	29,4	2,2%	2,3%	3,2%	0,7%	1,1%	0,6%
dont poids lourds	24,8	25,4	26,4	26,5	26,8	27,0	2,3%	2,5%	3,8%	0,3%	1,3%	0,6%
dont bus et cars	2,3	2,3	2,3	2,4	2,3	2,4	0,8%	0,5%	-3,0%	5,0%	-1,0%	1,0%
VP et VUL étrangers	18,0	19,5	19,4	19,9	20,4	21,0	6,0%	8,0%	-0,2%	2,3%	2,4%	3,0%
dont essence	15,0	16,1	16,1	16,4	16,7	17,2	5,5%	7,5%	-0,2%	2,0%	1,8%	2,8%
dont Diesel	3,0	3,3	3,3	3,5	3,7	3,8	8,6%	10,6%	0,0%	4,0%	5,5%	4,0%
Véhicules lourds étrangers	5,9	6,2	6,5	6,9	7,1	7,4	6,5%	6,1%	4,2%	6,7%	2,9%	3,9%
dont poids lourds	5,4	5,8	6,0	6,4	6,6	6,9	6,5%	6,1%	4,5%	7,0%	3,0%	4,0%
dont bus et cars	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	6,5%	6,1%	0,0%	3,0%	2,0%	3,1%
Deux roues	5,5	5,7	6,9	7,1	7,4	7,7	-3,2%	3,5%	21,1%	3,0%	4,9%	3,0%
TOTAL GENERAL	491,7	507,0	523,1	525,8	545,4	552,7	1,9%	3,1%	3,2%	0,5%	3,7%	1,3%

Sources : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

TABLEAU A II 2.4 : CONSOMMATIONS UNITAIRES

(en litre/100km)	1997	1998	1999	2 000	2 001	2002	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Voitures particulières	7,64	7,59	7,52	7,40	7,31	7,23	-0,8%	-0,6%	-1,0%	-1,5%	-1,3%	-1,1%
dont essence	8,30	8,28	8,25	8,07	8,03	7,95	-1,0%	-0,2%	-0,4%	-2,2%	-0,5%	-1,0%
dont Diesel	6,72	6,72	6,65	6,67	6,60	6,58	0,0%	0,0%	-1,0%	0,3%	-1,0%	-0,4%
Véhicules utilitaires légers	9,74	9,74	9,70	9,69	9,65	9,60	0,0%	0,0%	-0,4%	-0,1%	-0,4%	-0,5%
dont essence	9,61	9,61	9,61	9,51	9,51	9,41	0,0%	0,0%	0,0%	-1,0%	0,0%	-1,0%
dont Diesel	9,77	9,77	9,72	9,72	9,67	9,63	0,0%	0,0%	-0,5%	0,0%	-0,5%	-0,4%
Véhicules lourds	36,93	37,21	37,34	37,27	37,10	36,64	0,7%	0,7%	0,4%	-0,2%	-0,4%	-1,2%
dont poids lourds	37,26	37,54	37,69	37,69	37,50	37,05	0,7%	0,7%	0,4%	0,0%	-0,5%	-1,2%
dont bus et cars	33,40	33,60	33,26	32,60	32,60	32,01	0,6%	0,6%	-1,0%	-2,0%	0,0%	-1,8%

Sources : SOFRES, panel ADEME-SECODIP et estimations DAEI/SES

(*) 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.

TABLEAU A II 2.5 : ACHATS DE CARBURANTS

(en milliers de m3)	1997	1998	1999	2000	2001	2002	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Total VP françaises	27 545	28 185	28 772	28 354	29 115	29 026	0,9%	2,3%	2,1%	-1,5%	2,7%	-0,3%
Total VUL français	7 245	7 464	7 643	7 762	8 019	8 244	2,4%	3,0%	2,4%	1,6%	3,3%	2,8%
Essence												
Deux roues	225	238	286	298	315	325	-0,9%	5,8%	20,2%	4,2%	5,8%	3,0%
Voitures particulières	17 349	17 174	17 065	16 221	15 879	15 210	-0,6%	-1,0%	-0,6%	-4,9%	-2,1%	-4,2%
Véhicules utilitaires légers	1 196	1 164	1 112	1 045	987	929	-3,4%	-2,7%	-4,4%	-6,1%	-5,5%	-6,0%
Total véhicules légers français	18 770	18 576	18 463	17 564	17 181	16 464	-0,8%	-1,0%	-0,6%	-4,9%	-2,2%	-4,2%
VP et VUL étrangers	1 312	1 402	1 393	1 390	1 415	1 437	4,9%	6,9%	-0,6%	-0,2%	1,8%	1,5%
Total Conso Transpt en France	20 081	19 978	19 856	18 954	18 596	17 900	-0,4%	-0,5%	-0,6%	-4,5%	-1,9%	-3,7%
Achat aux frontières et ajustement statistique	-787	-1 012	-1 001	-1 011	-1 020	-1 019	75,2%	28,7%	-1,1%	1,0%	0,9%	0,0%
Vente sous douane	19	17	26	16	21	11	11,8%	-10,5%	50,0%	-38,0%	31,0%	-48,3%
Divers	325	332	340	337	340	363	1,8%	2,2%	2,3%	-1,0%	1,0%	6,8%
Livraisons CPDP	19 638	19 315	19 221	18 295	17 937	17 255	-2,1%	-1,6%	-0,5%	-4,8%	-2,0%	-3,8%
Gazole												
Voitures particulières	10 196	11 011	11 708	12 133	13 236	13 816	3,4%	8,0%	6,3%	3,6%	9,1%	4,4%
Véhicules utilitaires légers	6 049	6 301	6 531	6 718	7 032	7 316	3,7%	4,2%	3,7%	2,9%	4,7%	4,0%
Total véhicules légers français	16 245	17 311	18 238	18 851	20 268	21 132	3,5%	6,6%	5,4%	3,4%	7,5%	4,3%
Poids lourds	9 244	9 546	9 948	9 978	10 057	9 996	3,1%	3,3%	4,2%	0,3%	0,8%	-0,6%
Bus et cars	774	783	752	773	766	759	1,4%	1,1%	-4,0%	2,9%	-1,0%	-0,8%
Total véhicules lourds français	10 018	10 328	10 700	10 751	10 823	10 756	2,9%	3,1%	3,6%	0,5%	0,7%	-0,6%
VP et VUL étrangers	224	247	245	255	267	278	8,6%	10,6%	-1,0%	4,0%	5,0%	4,0%
Véhicules lourds étrangers	2 184	2 302	2 382	2 498	2 546	2 613	5,8%	5,4%	3,5%	4,9%	1,9%	2,7%
Total Conso Transpt en France	28 672	30 189	31 565	32 355	33 904	34 779	3,5%	5,3%	4,6%	2,5%	4,8%	2,6%
Achat aux frontières et ajustement statistique	-486	-992	-1 310	-1 420	-1 490	-1 441	-32,6%	104,2%	32,1%	8,4%	4,9%	-3,2%
Vente sous douane	489	496	515	491	527	520	0,4%	1,4%	3,9%	-4,8%	7,4%	-1,2%
Divers	867	887	900	891	918	933	1,8%	2,3%	1,5%	-1,0%	3,0%	1,7%
Livraisons CPDP	29 542	30 580	31 670	32 316	33 859	34 791	4,3%	3,5%	3,6%	2,0%	4,8%	2,8%
TOUS CARBURANTS												
Total livraisons CPDP	49 180	49 895	50 890	50 611	51 796	52 046	1,7%	1,5%	2,0%	-0,5%	2,3%	0,5%

Source : CPDP et estimations DAEI/SES

TABLEAU A II 2.6 : CIRCULATION PAR RESEAUX

en milliards de véhicules-kilomètres	1997	1998	1999	2000	2001	2002	97/96	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01
Autoroutes concédées	57	60	64	66	69	72	4,6%	5,2%	7,1%	3,0%	5,3%	4,7%
Autres autoroutes	35	37	39	41	43	44	3,0%	6,9%	4,6%	5,7%	3,3%	2,1%
Total autoroutes	92	97	103	107	112	116	4,0%	5,9%	6,1%	4,0%	4,5%	3,7%
Routes nationales	86	89	90	91	92	94	2,3%	2,7%	1,9%	0,6%	1,8%	1,7%
Réseau national	178	186	193	198	204	210	3,2%	4,3%	4,1%	2,4%	3,3%	2,8%
Autres routes (solde) (routes départementales et réseau local)	314	322	330	328	341	343	1,2%	2,5%	2,6%	-0,6%	4,0%	0,5%
TOTAL	492	507	523	526	545	553	1,9%	3,1%	3,2%	0,5%	3,7%	1,3%

Sources : ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

TABLEAU A II 2.7
indicateurs généraux

en milliards d'euros

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Prix de vente OPEP (1) (\$ le baril)	18,7	18,2	16,3	15,5	16,9	20,3	18,7	12,3	17,5	27,6	23,1	24,4
Cours du dollar (moyenne annuelle en euros)	0,86	0,81	0,86	0,85	0,76	0,78	0,89	0,90	0,94	1,09	1,12	1,06
Coût moyen du brut imp en €/t (CAF)	124	110	102	98	97	120	126	85	120	228	203	183
Importations (CAF) produits pétroliers et gaz naturel (GG12 et G12) en milliards d'euros	18,4	16,0	15,1	14,5	13,9	17,2	19,0	10,0	17,1	31,8	30,7	28,7
Rapport consommation corrigée (*) de produits pétroliers sur (1000 tep, milliards d'euros 1995)	78,3	81,5	80,0	79,7	78,4	77,7	77,9	76,5	74,3	70,8	69,4	68,2

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 II 2.8
Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers (en %)

Consommation corrigée du climat - Données de base en millions de tep

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Sidérurgie	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1
Industrie (hors sidérurgie)	12,2	11,4	11,2	11,6	11,4	11,2	11,2	10,9	9,8	9,9	9,3	9,0
Résidentiel Tertiaire	24,3	25,2	24,6	24,8	23,7	23,4	23,6	22,4	22,5	21,8	22,4	22,1
Agriculture	3,9	3,7	3,4	3,2	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	3,3	3,2	3,3
Transports (*)	59,3	59,4	60,6	60,2	61,2	61,6	61,5	62,9	64,1	64,9	65,0	65,5
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

TABLEAU A II 2.9

Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur (en %)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transport ferroviaire	31	31	36	28	31	21	27	20	18	15	21	18
Transport terrestre de voyageurs	28	28	28	28	28	23	29	28	31	30	37	34
Transport terrestre de marchandises	32	30	30	32	33	34	37	37	32	33	39	36
Transport par eau	20	22	21	23	25	24	26	26	23	23	29	27
Transport aérien	23	22	21	22	22	19	21	22	14	19	23	20
Autres postes transport	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3
Total transport	19	19	18	19	19	18	19	18	16	16	20	18
Autres branches	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

Source : Insee, comptes nationaux

TABLEAU A II 2.10

Evolution des prix des carburants

indice des prix à la consommation, base 100 en 1990, France entière

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	100,6	98,8	102,4	106,0	110,6	117,3	121,7	119,1	124,0	144,9	139,0	135,8
Super carburant sans plomb 98	98,2	96,1	98,9	102,7	108,9	115,6	120,0	117,1	120,8	139,8	133,5	130,2
Gazole	101,4	97,8	103,5	109,6	109,7	121,9	126,6	120,4	127,8	158,3	149,4	144,4
Fioul	100,7	91,1	92,0	88,8	86,8	97,8	101,3	87,3	93,8	133,9	116,5	109,6
Carburéacteur	93,7	90,5	95,4	88,7	87,7	91,5	96,1	96,1	99,4	139,4	162,4	157,6

Source : Insee, sauf pour le carburéacteur (d'après les données du CPDP pour Orly)

TABLEAU A II 2.11

Prix des principaux carburants (en euros par litre)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)												
TTC	0,82	0,80	0,83	0,86	0,89	0,95	0,98	0,96	1,00	1,17	1,12	1,10
hors taxes	0,20	0,18	0,18	0,16	0,16	0,18	0,19	0,16	0,19	0,34	0,31	0,29
valeur des taxes	0,61	0,62	0,65	0,70	0,73	0,77	0,79	0,80	0,81	0,83	0,81	0,81
Gazole												
TTC	0,55	0,53	0,56	0,59	0,59	0,65	0,68	0,64	0,69	0,85	0,80	0,77
hors taxes	0,21	0,19	0,19	0,17	0,16	0,19	0,20	0,16	0,19	0,32	0,29	0,26
valeur des taxes	0,34	0,34	0,37	0,42	0,43	0,46	0,48	0,48	0,50	0,53	0,51	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	1,04
hors taxes	0,24	0,22	0,21	0,18	0,17	0,19	0,21	0,18	0,21	0,34	0,31	0,29
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	0,75
Diesel SNCF												
TTC	0,26	0,23	0,23	0,22	0,22	0,26	0,27	0,22	0,26	0,40	n.d.	n.d.
hors taxes	0,15	0,13	0,13	0,11	0,11	0,14	0,14	0,10	0,14	0,25	n.d.	n.d.
valeur des taxes	0,11	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,12	0,12	0,15	n.d.	n.d.
Carburéacteur (*)												
TTC	0,41	0,39	0,41	0,38	0,38	0,40	0,42	0,42	0,43	0,60	0,70	0,68
hors taxes	0,32	0,31	0,32	0,30	0,29	0,30	0,32	0,32	0,33	0,48	0,56	0,55
valeur des taxes	0,09	0,08	0,09	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,12	0,14	0,13
Fioul												
TTC	0,35	0,31	0,32	0,31	0,30	0,33	0,35	0,30	0,33	0,46	0,39	0,37
hors taxes	0,23	0,20	0,20	0,19	0,18	0,20	0,21	0,17	0,19	0,32	0,29	0,26
valeur des taxes	0,12	0,11	0,12	0,12	0,12	0,13	0,14	0,13	0,14	0,14	0,10	0,11

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 II 2.12

Évolution de la taxation des carburants (part des taxes dans le prix*)

en %

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	75	77	79	81	82	81	80	83	81	71	72	74
Gazole	62	64	66	71	72	71	70	75	72	61	63	66
Gazole (y.c. déduction TVA)	55	58	60	65	67	64	64	69	67	54	56	59
Fioul	34	37	37	40	41	40	39	43	42	31	27	30
Supercarburant sans plomb 98	70	72	74	77	80	79	78	81	78	69	70	72

Source : DIREM

(*) Prix moyens annuels France entière. Toutes les taxes sont incluses.

TABLEAU A II 2.13

Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
ELECTRICITE :												
millions de kwh	6352	6454	6258	6484	6353	7140	7314	7492	7608	7784	7843	7960
milliers de tep	546	555	538	558	546	614	629	644	654	669	674	685
DIESEL :												
milliers de m3	390	371	344	318	304	295	292	278	280	285	271	279
milliers de tep	330	313	290	269	257	249	247	235	237	241	229	236
TOTAL :												
milliers de tep	876	868	828	827	803	863	876	879	891	910	903	921
Part de l'électricité dans le total	62,3%	63,9%	65,0%	67,5%	68,0%	71,1%	71,8%	73,3%	73,4%	73,5%	74,7%	74,4%

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 II 2.14

Les carburants et les ménages

en milliards d'euros

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
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	27,7	26,781
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%	3,5%	3,3%
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	35,0	33,1
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%	4,4%	4,0%
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%	79,2%	80,8%

Source : Insee

TABLEAU A II 2.15

Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

en millions de TEP

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transports ferroviaires SNCF	0,88	0,87	0,83	0,83	0,80	0,86	0,88	0,88	0,89	0,91	0,90	0,92
dont : électricité	0,55	0,56	0,54	0,56	0,55	0,61	0,63	0,64	0,65	0,67	0,67	0,69
Transports routiers de marchandises	13,48	13,99	13,93	14,61	14,96	15,12	15,59	16,12	16,69	16,73	17,05	17,25
essence (français)	1,59	1,44	1,28	1,15	1,05	0,98	0,95	0,92	0,88	0,82	0,77	0,73
gazole : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	3,63	3,97	4,27	4,56	4,78	4,93	5,11	5,32	5,52	5,61	5,87	6,11
GPL : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	0,02	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02
gaz naturel véhicules (utilitaires français)										0,01	0,01	0,01
gazole : P.T.M.A. > 5t, français+ étrang.	8,24	8,57	8,37	8,89	9,12	9,20	9,52	9,87	10,28	10,28	10,38	10,38
gazole (tous P.T.M.A.)	11,87	12,54	12,64	13,45	13,90	14,13	14,63	15,19	15,80	15,89	16,25	16,49
Transports urbains de voyageurs	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31	0,32	0,32	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36
gazole	0,22	0,22	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
électricité	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09
gaz naturel véhicules									0,01	0,01	0,01	0,02
Transports routiers de voyageurs gazole	0,48	0,50	0,56	0,52	0,53	0,54	0,56	0,55	0,53	0,54	0,53	0,52
Navigation intérieure (fioul)	0,06	0,05	0,06	0,05	0,06	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
Transport maritime : diesel marine, fioul (1)	2,56	2,47	2,40	2,14	2,20	2,31	2,54	2,79	2,82	2,92	2,48	2,40
Transport aérien : carburéacteur, essence aviation (2)	3,89	4,37	4,48	4,65	4,81	5,13	5,26	5,60	6,09	6,29	6,17	6,15
Oléoducs (électricité)	0,03	0,04	0,03	0,04	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03
Transports individuels	22,40	22,83	22,98	22,88	23,40	23,53	23,85	24,56	25,14	24,55	25,23	25,21
- deux roues	0,18	0,19	0,23	0,21	0,18	0,18	0,18	0,19	0,23	0,23	0,25	0,25
- voitures particulières, taxis, vul étrangers												
- essence	17,12	17,00	16,59	15,73	15,33	14,80	14,77	14,70	14,60	13,75	13,50	13,00
- gazole	5,06	5,61	6,13	6,92	7,87	8,51	8,81	9,51	10,10	10,34	11,28	11,77
- GPL	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,04	0,09	0,16	0,21	0,22	0,21	0,19
Ensemble	44,08	45,42	45,57	46,03	47,11	47,89	49,09	50,94	52,61	52,39	52,82	52,90

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.

II . 3 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.

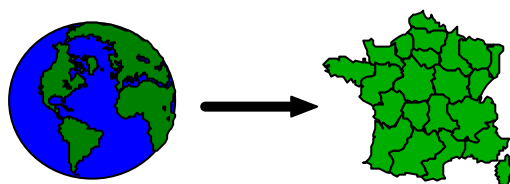
Quant aux services rendus par une compagnie résidente, ils étaient également pris en compte dans la valeur des importations de biens et faisaient donc double emploi avec la production de ces entreprises résidentes. Pour éliminer cette " fausse importation ", on imputait une " fausse exportation " du 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

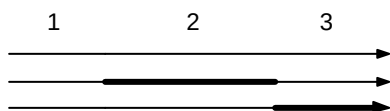
Importation CAF par un transporteur résident

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 II 3.1

Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 1995 en millions d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001sd	2002p
Importations de services de transport											
Transports ferroviaires	130	114	118	127	104	103	104	105	140	140	149
Transports routiers (1)	1 249	1 199	1 302	1 523	1 409	1 613	1 632	1 891	2 169	2 075	1 971
Transports fluviaux	62	57	61	67	61	61	64	73	78	83	80
Transports maritimes	2 626	2 701	2 488	2 342	2 317	2 638	2 982	2 878	3 830	3 877	3 463
Transports aériens	2 813	2 835	2 416	2 542	2 634	2 802	2 975	2 942	3 455	3 447	3 203
Transport par conduites	41	40	42	45	49	57	60	52	62	76	76
Total des modes	6 921	6 948	6 426	6 646	6 573	7 274	7 816	7 941	9 734	9 698	8 942
Exportations de services de transport											
Transports ferroviaires	382	362	364	385	392	414	365	368	404	393	358
Transports routiers (1)	1 244	1 181	1 275	1 384	1 361	1 575	1 586	1 537	1 588	1 456	1 289
Transports fluviaux	7	9	11	14	12	11	12	11	10	9	9
Transports maritimes	1 550	1 615	1 493	1 511	1 481	1 535	1 775	1 980	2 690	2 950	2 948
Transports aériens	2 984	2 907	3 113	3 113	3 178	3 799	4 394	4 588	5 285	4 888	4 894
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes	6 167	6 073	6 256	6 406	6 424	7 335	8 132	8 484	9 977	9 696	9 498
Solde des échanges											
Transports ferroviaires	252	247	246	258	288	311	261	263	264	253	209
Transports routiers (1)	-5	-19	-27	-139	-48	-38	-46	-354	-581	-619	-682
Transports fluviaux	-55	-48	-50	-54	-49	-50	-52	-62	-68	-74	-71
Transports maritimes	-1 076	-1 086	-995	-832	-836	-1 102	-1 207	-898	-1 140	-927	-515
Transports aériens	170	71	697	571	544	997	1 420	1 646	1 830	1 441	1 691
Transport par conduites	-41	-40	-42	-45	-49	-57	-60	-52	-62	-76	-76
Total des modes	-755	-874	-171	-240	-149	61	316	543	243	-2	556

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 II 3.2

Échanges extérieurs par mode de transport

Tonnage : en millions de tonnes

Valeur : en milliards d'euros

			1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Imports CAF																							
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	32,3
		Valeurs	11,4	13,5	16,4	18,1	13,7	15,2	15,7	17,9	19,1	19,5	19,5	17,6	19,1	20,3	21,8	25,2	26,7	28,0	35,1	32,2	31,4
		Tonnages	139,7	119,4	119,1	118,3	122,5	117,1	123,2	135,8	140,8	146,1	141,2	137,6	141,1	138,8	137,1	142,6	150,3	135,1	138,9	128,0	124,1
		Valeurs	38,0	35,4	38,3	38,0	26,8	26,3	27,2	32,6	33,3	35,2	28,2	33,2	34,0	35,1	37,0	40,6	39,2	41,6	58,1	58,0	55,4
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	8,4
		Valeurs	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	10,0
		Tonnages	1,6	1,9	1,6	1,7	1,7	1,8	1,4	1,6	2,0	2,2	3,5	0,7	0,6	0,7	0,9	0,9	1,1	0,9	1,1	0,9	1,1
		Valeurs	1,4	1,4	1,4	1,5	1,4	1,3	1,5	1,7	1,6	1,6	1,5	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	78,6
		Valeurs	40,3	45,0	51,2	57,4	63,0	68,4	76,0	87,1	90,6	90,5	87,0	79,3	90,0	98,9	99,3	105,3	114,8	117,9	133,2	129,8	128,7
		Tonnages	3,8	3,9	4,8	5,8	7,2	9,4	9,3	11,1	10,4	8,9	8,9	6,0	9,2	8,2	7,1	7,7	8,8	10,0	10,7	10,4	10,1
		Valeurs	8,7	9,7	11,6	13,1	14,3	16,0	18,4	22,5	24,6	25,7	26,7	16,7	19,3	20,4	21,2	25,0	28,5	31,3	37,7	39,1	39,6
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	5,9	5,8	6,3	5,8	5,8	7,8	6,0	6,1	6,3	5,7	5,2	3,3	4,2	4,4	4,2	4,1	4,4	4,2	4,4	3,8	3,3
		Valeurs	0,9	1,1	1,3	1,2	1,0	1,0	1,0	1,2	1,2	1,0	0,8	0,5	0,6	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	1,0	0,8	0,7
		Tonnages	4,5	4,2	4,0	4,4	4,6	4,2	4,6	6,3	5,5	6,1	6,5	0,9	0,8	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,8	1,4	1,7
		Valeurs	0,9	1,0	1,1	1,0	0,8	0,7	0,8	1,0	0,9	0,8	0,8	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2
Air	U.E.(15)	Tonnages	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	0,07
		Valeurs	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	6,6
		Tonnages	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
		Valeurs	9,7	11,6	14,3	16,9	15,1	18,3	16,7	16,5	17,3	18,6	17,5	19,2	18,6	20,3	21,4	24,5	28,1	31,8	39,7	37,1	35,1
Total	U.E.(15)	Tonnages	88	93	98	100	95	104	103	104	110	113	112	104	115	118	120	126	129	134	141	131	131
		Valeurs	64	71	81	89	89	96	107	122	126	124	119	106	120	132	134	146	159	164	192	185	182
		Tonnages	156	135	137	142	150	146	154	170	176	181	177	164	171	169	167	174	184	174	177	163	161
		Valeurs	60	60	68	72	60	64	69	85	88	97	89	81	84	88	93	107	116	126	163	165	154
Exports FAB																							
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	34,7
		Valeurs	10,2	13,0	14,5	16,6	16,2	16,3	18,9	20,8	20,8	20,2	21,1	20,2	21,6	23,2	23,5	28,3	30,5	31,8	36,2	35,3	36,1
		Tonnages	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	36,0
		Valeurs	24,1	27,8	31,0	30,6	24,9	23,3	23,9	26,3	25,3	25,2	22,5	35,5	36,7	39,0	41,4	46,6	48,0	47,4	55,5	55,7	56,8
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	12,7
		Valeurs	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	9,6
		Tonnages	4,0	4,6	4,7	4,8	3,8	3,4	3,0	2,9	3,1	3,1	3,1	1,7	1,4	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,5	1,2	1,3
		Valeurs	2,8	2,9	3,5	3,6	2,6	2,2	2,2	2,3	2,3	2,0	2,1	1,1	1,2	1,1	1,1	1,3	1,2	0,9	1,3	1,3	1,5
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	70,3
		Valeurs	32,7	38,6	44,9	49,1	52,7	57,7	64,9	74,3	81,2	86,0	87,3	77,8	86,9	96,3	99,8	110,3	119,2	122,9	134,3	131,8	132,8
		Tonnages	5,8	6,7	6,5	7,0	8,3	7,8	8,3	9,7	10,0	10,0	10,0	5,9	6,6	7,2	7,1	7,4	7,5	8,6	8,9	9,4	10,0
		Valeurs	6,6	7,7	9,1	10,7	11,0	11,0	12,0	14,2	16,0	16,3	20,1	10,8	11,5	13,0	14,8	17,5	18,7	19,3	22,7	24,8	26,0
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	11,0
		Valeurs	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	1,3
		Tonnages	1,4	1,7	1,7	2,3	2,6	1,9	1,8	2,5	1,9	1,4	1,7	0,9	1,1	1,2	1,0	1,1	1,3	0,8	1,1	0,9	0,8
		Valeurs	0,5	0,6	0,7	0,8	0,8	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,6	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	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	0,06
		Valeurs	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	9,4
		Tonnages	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
		Valeurs	10,7	13,0	17,9	18,5	15,1	16,8	15,6	16,6	17,7	17,6	18,7	20,4	22,8	24,3	25,1	30,4	33,7	35,6	43,2	44,5	42,6
Total	U.E.(15)	Tonnages	85	89	93	95	96	99	109	113	113	114	118	112	118	122	123	130	132	138	147	138	138
		Valeurs	55	65	75	82	85	91	105	122	127	135	136	119	133	143	147	167	178	186	213	210	208
		Tonnages	39	43	45	50	45	45	44	48	50	49	50	53	47	46	46	50	52	53	54	49	51
		Valeurs	45	52	63	65	55	54	58	67	68	71	74	78	83	90	95	112	119	124	146	151	146

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 II 3.3

Part des modes de transport dans l'acheminement des échanges extérieurs

en % du total

			1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Imports CAF																							
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	24,6
		Valeurs	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	17,3
	Autres	Tonnages	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	77,0
		Valeurs	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	35,9
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	6,4
		Valeurs	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	5,5
	Autres	Tonnages	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	0,7
		Valeurs	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	0,7
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	60,0
		Valeurs	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	70,8
	Autres	Tonnages	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	6,3
		Valeurs	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	25,7
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	2,5
		Valeurs	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	0,4
	Autres	Tonnages	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	1,1
		Valeurs	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	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,0	0,1	0,0	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	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1
		Valeurs	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	3,6
	Autres	Tonnages	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	0,2
		Valeurs	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	22,8
Exports FAB																							
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	25,2
		Valeurs	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	17,4
	Autres	Tonnages	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	70,8
		Valeurs	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	39,0
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	9,2
		Valeurs	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	4,6
	Autres	Tonnages	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	2,5
		Valeurs	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	1,0
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	51,1
		Valeurs	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	63,9
	Autres	Tonnages	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	19,7
		Valeurs	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	17,8
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	8,0
		Valeurs	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	0,6
	Autres	Tonnages	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	1,6
		Valeurs	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	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	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	4,5
	Autres	Tonnages	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	0,7
		Valeurs	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	29,3

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 (Total).

(*) : mêmes remarques que dans la page précédente.

III . 1 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 III 1.1

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs (Emplois)

en millions d'euros

NAF 602A à 602G		Emplois							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues			64	56	62	74	78	71
RC301	Marge commerciale			18	12	22	12	22	40
Compte de production									
RC201	Consommations intermédiaires	2781	2873	3033	3269	3267	3333	3561	3683
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	3609	3669	3845	3860	4278	4371	4672	5012
Compte d'exploitation									
RB216	Frais de personnel	4129	4248	4380	4475	4605	4808	5007	5231
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	513	559	601	409	438	473	475	497
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1692	1256	1122	953	1145	1071	1169	1357
Compte de répartition du revenu									
R222	Autres charges d'exploitation	50	64	73	81	108	114	123	149
RC231	Intérêts et charges assimilées	388	428	481	485	448	433	457	437
RN202	Solde d'opérations en commun	5	2	1	0	6	6	4	4
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1506	1078	933	828	954	888	1011	1227
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	42	38	37	35	42	48	54	40
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	8	7	6	7	10	9	11	26
R206	Impôts sur les bénéfices	40	45	42	65	83	90	89	99
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1490	1052	912	789	916	819	927	1116
B604	Dividendes distribués			80	83	84	78	78	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			832	706	832	740	848	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.2

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs (Ressources) en millions d'euros

NAF 602A à 602G		Ressources							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises			82	68	84	86	100	112
Compte de production									
RC301	Marge commerciale			18	12	22	12	22	40
RC302	Production vendue			6758	7025	7439	7669	8134	8577
R311	Production stockée	19	141	9	5	4	-58	-1	-3
RC312	Production immobilisée	101	98	94	87	79	81	79	81
RC300	Production totale	6391	6542	6878	7129	7545	7704	8233	8695
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	3609	3669	3845	3860	4278	4371	4672	5012
R313	Subventions d'exploitation	2725	2393	2258	1977	1911	1980	1980	2073
	Total ressources d'exploitation	6334	6062	6103	5837	6189	6351	6652	7085
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	1692	1256	1122	953	1145	1071	1169	1357
RS315	Autres produits d'exploitation	139	177	207	270	235	228	254	266
RC303	Intérêts et produits assimilés	118	139	159	172	135	141	172	194
	Total des ressources courantes	1949	1572	1487	1395	1516	1440	1595	1817
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1506	1078	933	828	954	888	1011	1227
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	74	64	64	68	97	78	70	55
	Total des ressources disponibles	1579	1142	997	896	1052	966	1081	1281
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1490	1052	912	789	916	819	927	1116

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.3

Compte des entreprises (sociétés et quasi sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises (Emplois) en millions d'euros

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		Emplois							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues			685	669	632	685	721	649
RC301	Marge commerciale			269	244	300	331	335	633
Compte de production									
RC201	Consommations intermédiaires	13101	13960	14388	14865	15646	16466	18009	19121
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	8846	9370	9190	9331	10070	10529	11142	12661
Compte d'exploitation									
RB216	Frais de personnel	6087	6590	6753	6892	7392	7922	8600	9416
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	555	608	629	642	682	725	775	830
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	2217	2187	1828	1825	2024	1912	1808	2458
Compte de répartition du revenu									
R222	Autres charges d'exploitation	158	160	146	147	141	137	136	167
RC231	Intérêts et charges assimilées	340	334	297	262	234	216	234	274
RN202	Solde d'opérations en commun	5	3	2	2	1	1	-2	-1
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1917	1875	1577	1586	1809	1718	1613	2228
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	118	126	134	139	152	137	169	184
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	18	17	14	16	22	19	21	35
R206	Impôts sur les bénéfices	155	182	144	173	234	229	233	307
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1732	1665	1409	1387	1526	1460	1336	1847
B604	Dividendes distribués			137	124	122	156	144	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			1271	1263	1403	1304	1192	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.4

Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises (Ressources) en millions d'euros

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		Ressources							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises			954	913	932	1017	1056	1282
Compte de production									
RC301	Marge commerciale			269	244	300	331	335	633
RC302	Production vendue			23291	23937	25400	26654	28809	31141
R311	Production stockée	49	9	7	6	9	3	1	1
RC312	Production immobilisée	7	7	11	9	7	7	6	7
RC300	Production totale	21947	23330	23578	24196	25716	26996	29152	31782
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	8846	9370	9190	9331	10070	10529	11142	12661
R313	Subventions d'exploitation	13	15	20	27	28	30	42	43
	Total ressources d'exploitation	8859	9384	9210	9358	10098	10559	11184	12704
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	2217	2187	1828	1825	2024	1912	1808	2458
RS315	Autres produits d'exploitation	131	113	128	116	107	102	112	129
RC303	Intérêts et produits assimilés	73	73	66	57	54	59	61	82
	Total des ressources courantes	2421	2372	2022	1997	2185	2073	1981	2668
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1917	1875	1577	1586	1809	1718	1613	2228
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	106	114	124	129	125	127	145	146
	Total des ressources disponibles	2023	1990	1701	1716	1934	1845	1758	2374
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1732	1665	1409	1387	1526	1460	1336	1847

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.5

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises (emplois) en millions d'euros

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		Emplois							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues			601	603	561	620	658	592
RC301	Marge commerciale			234	214	271	234	306	578
Compte de production									
RC201	Consommations intermédiaires	11749	12520	12904	13588	14385	15135	16694	17725
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	7753	8212	8048	8224	8918	9369	9980	11356
Compte d'exploitation									
RB216	Frais de personnel	5674	6143	6295	6457	6958	7447	8104	8873
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	502	549	569	584	617	653	700	750
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1588	1531	1201	1206	1368	1295	1212	1772
Compte de répartition du revenu									
R222	Autres charges d'exploitation	143	144	131	134	128	125	123	151
RC231	Intérêts et charges assimilées	294	288	257	226	202	187	206	242
RN202	Solde d'opérations en commun	5	3	2	3	1	1	-2	-1
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1330	1264	986	998	1179	1126	1040	1570
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	103	110	117	124	136	122	154	168
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	18	17	13	16	22	19	21	35
R206	Impôts sur les bénéfices	154	181	144	173	234	229	233	307
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1146	1054	817	798	896	868	761	1188
B604	Dividendes distribués			137	124	122	156	144	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			680	675	774	712	617	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.6

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises (ressources)

en millions d'euros

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		Ressources							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises			835	816	832	854	964	1170
Compte de produc									
RC301	Marge commerciale			234	214	271	234	306	578
RC302	Production vendue			20703	21585	23019	24263	26363	28497
R311	Production stockée	31	6	4	5	7	1	0	0
RC312	Production immobilisée	7	7	11	8	7	7	6	6
RC300	Production totale	19503	20732	20952	21812	23304	24504	26674	29081
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	7753	8212	8048	8224	8918	9369	9980	11356
R313	Subventions d'exploitation	11	12	17	23	24	26	37	39
	Total ressources d'exploitation	7764	8224	8065	8248	8942	9395	10017	11395
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	1588	1531	1201	1206	1368	1295	1212	1772
RS315	Autres produits d'exploitation	111	96	109	99	89	86	95	109
RC303	Intérêts et produits assimilés	72	72	65	56	53	58	60	81
Total des ressources courantes		1772	1699	1375	1361	1510	1439	1367	1962
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1330	1264	986	998	1179	1126	1040	1570
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	91	98	106	114	109	111	129	130
	Total des ressources disponibles	1421	1362	1092	1112	1289	1237	1169	1699
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1146	1054	817	798	896	868	761	1188

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.7

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien (emplois)

en millions d'euros

NAF 621Z et 622Z		Emplois							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues			124	41	31	28	30	22
RC301	Marge commerciale			9	3	11	12	9	5
Compte de production									
RC201	Consommations intermédiaires	6061	6092	7010	7601	7873	8681	10531	9800
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	3757	3780	3731	4058	4288	4551	4501	4525
Compte d'exploitation									
RB216	Frais de personnel	3081	3019	3065	3129	3378	3556	3817	3872
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	304	304	327	262	227	260	246	222
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	423	506	388	715	726	866	512	555
Compte de répartition du revenu									
R222	Autres charges d'exploitation	67	65	87	111	117	199	268	238
RC231	Intérêts et charges assimilées	330	285	295	275	254	224	219	142
RN202	Solde d'opérations en commun	-6	-9	1	-13	-13	-10	2	3
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	220	372	206	549	538	705	213	288
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	197	202	203	192	172	92	113	106
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	4	6	5	2	3	32	1	1
R206	Impôts sur les bénéfices	27	23	16	4	12	9	8	3
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	51	216	61	481	396	632	363	409
B604	Dividendes distribués			4	2	3	3	1	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			57	479	393	628	362	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.8

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien (ressources)

en millions d'euros

NAF 621Z et 622Z		Ressources							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises			134	43	42	40	40	27
Compte de production									
RC301	Marge commerciale			9	3	11	12	9	5
RC302	Production vendue			10682	11606	12110	13177	14939	14249
R311	Production stockée	-1	1	-2	3	-4	0	0	0,126
RC312	Production immobilisée	45	49	52	47	45	44	84	71
RC300	Production totale	9818	9872	10741	11659	12161	13233	15033	14324
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	3757	3780	3731	4058	4288	4551	4501	4525
R313	Subventions d'exploitation	50	49	50	48	44	130	74	124
	Total ressources d'exploitation	3807	3829	3781	4106	4332	4681	4576	4649
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	423	506	388	715	726	866	512	555
RS315	Autres produits d'exploitation	101	88	65	57	32	89	23	11
RC303	Intérêts et produits assimilés	87	119	136	149	139	163	168	106
Total des ressources courantes		611	713	589	922	896	1118	703	672
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	220	372	206	549	538	705	213	288
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	60	76	79	130	45	60	272	230
	Total des ressources disponibles	280	448	285	679	583	765	485	519
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	51	216	61	481	396	632	363	409

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.9

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime (emplois)

en millions d'euros

NAF 611A et 611B		Emplois							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues			59	72	43	36	31	41
RC301	Marge commerciale			41	62	66	55	27	31
Compte de production									
RC201	Consommations intermédiaires	3610	3571	3544	3666	3488	3508	4334	4363
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	528	400	413	525	543	577	615	1108
Compte d'exploitation									
RB216	Frais de personnel	541	528	516	554	541	529	530	545
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	48	46	44	47	47	69	72	72
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	55	-60	-36	35	67	99	136	593
Compte de répartition du revenu									
R222	Autres charges d'exploitation	52	43	15	24	12	23	13	11
RC231	Intérêts et charges assimilées	206	148	124	120	93	85	82	50
RN202	Solde d'opérations en commun	-15	-43	-20	-30	-20	-9	-20	-21
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-14	-54	16	98	76	88	155	659
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	109	78	86	133	89	72	36	79
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	1	0	1	1	2	2	3	2
R206	Impôts sur les bénéfices	4	2	2	42	26	13	13	19
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-85	-106	-36	-31	-5	40	211	676
B604	Dividendes distribués			24	77	31	38	16	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			-60	-108	-36	1	195	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.10

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime (ressources)

en millions d'euros

NAF 611A et 611B		Ressources							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises			100	134	109	91	58	72
Compte de production									
RC301	Marge commerciale			41	62	66	55	27	31
RC302	Production vendue			3905	4116	3966	4006	4956	5444
R311	Production stockée	-1	13	-4	2	-8	23	-34	-7
RC312	Production immobilisée	1	7	14	11	7	0	0	4
RC300	Production totale	4138	3972	3957	4191	4032	4085	4949	5472
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	528	400	413	525	543	577	615	1108
R313	Subventions d'exploitation	117	113	111	111	111	121	123	103
	Total ressources d'exploitation	645	514	524	636	654	698	738	1211
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	55	-60	-36	35	67	99	136	593
RS315	Autres produits d'exploitation	53	47	41	35	25	14	14	14
RC303	Intérêts et produits assimilés	122	107	130	143	69	74	80	93
	Total des ressources courantes	230	94	135	213	161	187	230	701
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-14	-54	16	98	76	88	155	659
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	43	28	37	46	36	38	109	117
	Total des ressources disponibles	29	-26	53	144	112	126	264	777
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-85	-106	-36	-31	-5	40	211	676

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.11

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial (emplois)

en millions d'euros

NAF 612Z		Emplois							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues			12	12	12	13	17	18
RC301	Marge commerciale			3	5	3	9	5	6
Compte de production									
RC201	Consommations intermédiaires	152	172	168	174	185	211	245	243
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	82	81	78	84	89	91	101	97
Compte d'exploitation									
RB216	Frais de personnel	52	50	51	56	59	62	69	67
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	6	5	5	6	6	6	7	8
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	25	26	22	22	25	23	27	22
Compte de répartition du revenu									
R222	Autres charges d'exploitation	1	1	1	1	0	1	1	0
RC231	Intérêts et charges assimilées	4	5	5	4	3	4	6	10
RN202	Solde d'opérations en commun	-1	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-3
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	29	29	23	24	30	26	36	34
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	1	1	1	2	3	2	3	1
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	0	0	0	0	0	1	1	1
R206	Impôts sur les bénéfices	5	5	3	4	6	5	5	4
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	36	27	19	20	22	20	28	28
B604	Dividendes distribués			4	4	6	12	8	
AUTO	Autofinancement de l'exercice			15	16	17	8	20	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.12

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial (ressources)

en millions d'euros

NAF 612Z		Ressources							
millions d'euros		1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE									
R401	Ventes de marchandises			15	17	15	22	22	24
Compte de production									
RC301	Marge commerciale			3	5	3	9	5	6
RC302	Production vendue			241	252	272	292	340	333
R311	Production stockée	1	1	1	0	0	0	0	0
RC312	Production immobilisée	0	0	0	0	0	1	0	0
RC300	Production totale	234	253	246	258	275	302	346	340
Compte d'exploitation									
VA	Valeur ajoutée brute	82	81	78	84	89	91	101	97
R313	Subventions d'exploitation	1	1	0	0	1	1	1	0
	Total ressources d'exploitation	83	82	78	84	90	91	102	97
Compte de répartition du revenu									
EBE	Excédent brut d'exploitation	25	26	22	22	25	23	27	22
RS315	Autres produits d'exploitation	5	1	1	1	1	1	1	1
RC303	Intérêts et produits assimilés	4	6	4	5	6	6	13	18
	Total des ressources courantes	33	34	27	27	32	29	40	42
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	29	29	23	24	30	26	36	34
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	13	5	1	2	1	2	1	0
	Total des ressources disponibles	43	33	24	26	31	28	37	34
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	36	27	19	20	22	20	28	28

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.13

Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie fret express (emplois)

en millions d'euros

NAF 634A		Emplois								
		(millions de d'euros)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		0	0	72	69	68	50	28	24
RC301	Marge commerciale		0	0	46	24	21	10	28	18
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		4 387	4 615	5 392	5 617	6 120	6 505	7 773	8108
	dont sous traitance		2 948	3 077	3 645	3 815	4 350	4 540	5 282	5523
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		1 895	1 934	2 128	2 179	2 437	2 459	2 477	2834
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		1 829	1 756	1 777	1 786	1 972	2 052	2 212	2396
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		222	189	191	195	215	212	184	187
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		-155	-9	164	203	254	198	84	252
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		52	61	56	60	68	57	60	69
RC231	Intérêts et charges assimilées		49	69	47	41	54	40	82	75
RN202	Solde d'opérations en commun		8	5	3	-1	0	0	-1	2
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		-190	-76	142	180	216	197	64	237
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		54	55	35	41	49	43	40	32
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		10	10	12	15	17	16	16	26
R206	Impôts sur les bénéfices		45	45	45	57	57	62	67	76
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		-265	-154	83	89	119	98	-18	139
B604	Dividendes distribués		0	0	69	70	68	74	79	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		0	0	14	19	51	24	-97	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.14

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	2001
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		0	0	118	93	88	60	56	42
Compte de production										
RC301	Marge commerciale		0	0	46	24	21	10	28	18
RC302	Production vendue		0	0	7 473	7 772	8 533	8 951	10 220	10922
R311	Production stockée		0	0	0	0	2	2	1	0
RC312	Production immobilisée		1	1	1	1	1	1	1	2
RC300	Production totale		6 282	6 549	7 520	7 796	8 557	8 964	10 249	10941
	dont sous traitance		2 948	3 077	3 645	3 808	4 297	4 540	5 282	5523
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute		1 895	1 934	2 128	2 179	2 437	2 459	2 477	2834
R313	Subventions d'exploitation		2	2	4	4	2	3	3	2
	Total ressources d'exploitation		1 897	1 936	2 132	2 183	2 440	2 462	2 479	2836
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation		-155	-9	164	203	254	198	84	252
RS315	Autres produits d'exploitation		24	30	35	32	35	43	55	72
RC303	Intérêts et produits assimilés		50	40	50	45	50	53	66	59
	Total des ressources courantes		-82	60	249	280	338	294	205	383
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		-190	-76	142	180	216	197	64	237
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion		35	33	33	23	26	22	42	36
	Total des ressources disponibles		-155	-43	175	202	243	219	106	273
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		-265	-154	83	89	119	98	-18	139

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.15

Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux

(emplois)

en millions d'euros

NAF 634B et 634C		Emplois								
		(millions de d'euros)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		0	0	141	96	117	181	138	159
RC301	Marge commerciale		0	0	-32	12	2	-52	21	3
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires		6 564	7 006	7 112	7 960	9 057	9 556	11 396	12236
	dont sous traitance		5 326	5 674	5 671	6 382	7 104	7 699	8 748	9271
VA	Valeur ajoutée brute (solde)		1 647	1 692	1 766	1 867	2 131	2 233	2 413	2651
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel		1 317	1 372	1 420	1 469	1 614	1 714	1 890	2131
R215	Impôts, taxes, versements assimilés		111	121	126	135	148	156	159	174
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)		222	202	223	268	376	368	369	349
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation		61	61	58	56	62	65	61	63
RC231	Intérêts et charges assimilées		71	89	79	71	70	67	90	105
RN202	Solde d'opérations en commun		-6	-17	0	-4	1	3	-2	-1
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		201	184	208	273	367	366	384	363
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion		59	86	75	77	63	55	95	142
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise		10	9	8	10	13	13	17	21
R206	Impôts sur les bénéfices		59	72	67	87	96	100	113	126
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		127	79	114	146	233	245	205	133
B604	Dividendes distribués		0	0	42	107	109	108	111	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		0	0	72	39	124	137	94	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.16

Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux

(ressources)

en millions d'euros

NAF 634B et 634C		Ressources								
		(millions d'euros)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		0	0	109	108	118	129	159	163
Compte de production										
RC301	Marge commerciale		0	0	-32	12	2	-52	21	3
RC302	Production vendue		0	0	8 901	9 808	11 178	11 821	13 806	14887
R311	Production stockée		9	9	9	7	3	15	-21	-7
RC312	Production immobilisée		1	1	1	0	4	5	3	3
RC300	Production totale		8 210	8 698	8 878	9 827	11 188	11 788	13 809	14887
	dont sous traitance		5 326	5 674	5 671	6 382	7 104	7 699	8 748	9271
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute		1 647	1 692	1 766	1 867	2 131	2 233	2 413	2651
R313	Subventions d'exploitation		3	3	3	5	6	6	5	3
	Total ressources d'exploitation		1 650	1 695	1 769	1 872	2 137	2 238	2 418	2653
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation		222	202	223	268	376	368	369	349
RS315	Autres produits d'exploitation		37	43	40	44	42	46	50	53
RC303	Intérêts et produits assimilés		69	72	81	83	82	86	114	127
	Total des ressources courantes		328	317	344	395	500	500	533	529
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		201	184	208	273	367	366	384	363
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion		53	62	56	48	38	48	46	59
	Total des ressources disponibles		254	246	264	321	405	414	430	423
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		127	79	114	146	233	245	205	133

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2000). Estimations DAEI/SES pour les autres années.

TABLEAU A III 1.17

Démographie des entreprises de transport

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 (*)
601Z - transports ferroviaires	nombre	30	32	28	27	30	30	26
602L+602M - TRM	créations	5 917	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413	3002
	défaillances	1 285	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244	1224
	nombre	41 485	41 903	42 358	41 844	41 075	40 682	39804
dont 602L - TRM de proximité	créations	4 689	4 873	4 704	4 075	2 648	2 502	2 127
	défaillances	695	842	732	751	807	812	768
	nombre	25 881	26 481	27 018	26 734	26 185	25 868	25353
602M - TRM interurbain	créations	1 228	1 280	1 199	1 138	898	911	875
	défaillances	590	652	507	442	496	432	456
	nombre	15 604	15 422	15 340	15 110	14 890	14 814	14451
Autres transports terrestres	créations	2 467	2 700	2 510	2 477	2 365	2 156	2 556
	défaillances	309	313	282	283	280	246	142
	nombre	37 973	37 751	37 696	37 585	37 556	37 403	37325
dont 602E - transports par taxis	créations	1 644	1 947	1 853	1 864	1 867	1 685	2 090
	défaillances	105	104	108	133	97	85	81
	nombre	28 128	28 049	28 108	28 088	28 209	28 149	28306
61 - transports par eau	créations	155	146	137	135	136	142	138
	défaillances	15	25	17	11	18	15	12
	nombre	1 987	1 918	1 871	1 924	1 950	1 930	1890
62 - transport aérien	créations	51	36	49	48	52	39	43
	défaillances	13	11	6	7	10	15	11
	nombre	554	551	532	537	550	531	382
63 - auxiliaires de transport	créations	1 052	1 039	1 051	1 027	974	1 012	873
	défaillances	284	288	245	227	219	228	209
	nombre	9 670	9 936	10 239	10 525	10 856	10 774	10835
dont 633 - agences de voyages	créations	435	438	407	387	408	427	363
	défaillances	131	143	115	80	73	98	91
	nombre	3 812	3 951	4 049	4 166	4 329	4 303	4314
634 - organisation de transp.	créations	403	415	421	396	333	300	256
	défaillances	119	108	93	118	106	93	86
	nombre	3 001	3 129	3 278	3 304	3 356	3 349	3319
T31 - secteur des transports (*)	créations	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612
	défaillances	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679
	nombre	91 699	92 091	92 724	92 415	91 987	91 350	90262

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.

(*): A partir de 2002, les données sur le nombre et les créations d'entreprises ne comprennent plus les entreprises étrangères ayant des établissements en France.

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 III 1.19

LES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Prix HT à la tonne-kilomètre (euros courants)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France Zone courte	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	0,145	0,155	0,163	0,159
France Zone longue	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	0,082	0,087	0,091	0,091
International Zone longue	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	0,060	0,063	0,066	0,066
Ensemble	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	0,094

Source : DAEI/SES

Prix HT à la tonne-kilomètre (indices base 100 en 1990)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France Zone courte	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	99,8	106,3	112,1	109,6
France Zone longue	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	107,9	113,9	119,3	118,9
International Zone longue	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	99,3	105,6	109,2	110,5
Ensemble	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	114,7

Prix HT au véhicule-kilomètre (euros courants)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France Zone courte	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	2,040	2,156	2,284	2,300
France Zone longue	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	1,107	1,166	1,213	1,214
International Zone longue	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	1,107	1,191	1,242	1,239
Ensemble	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	1,395

Prix HT au véhicule-kilomètre (indices base 100 en 1990)

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
France Zone courte	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	107,4	113,6	120,3	121,1
France Zone longue	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	101,9	107,3	111,6	111,7
International Zone longue	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	100,9	108,6	113,2	112,9
Ensemble	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	116,8

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.

TABLEAU A III 2.1

Les effectifs salariés et non salariés dans les transports

(en milliers)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002/2001
Grandes entreprises publiques	273	267	263	263	266	270	277	283	283	0,0%
SNCF	183	179	175	174	174	176	176	178	176	-0,8%
RATP	39	39	40	40	40	40	41	43	44	2,3%
Air France+Air Inter	51	48	48	49	52	55	59	62	63	1,0%
Autres entreprises	584	608	619	637	668	709	752	773	785	1,5%
Transport ferroviaire	1	1	1	1	1	1	0	0	0	9,7%
TRM	263	274	278	285	302	317	331	340	340	0,0%
TRV	108	112	115	118	121	126	130	134	138	2,8%
Transport aérien	15	16	18	17	20	20	20	17	18	5,6%
Transport par eau	12	12	12	12	12	13	14	15	15	3,9%
Transport par conduite	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,0%
Auxiliaires des transports*	184	192	194	203	211	231	255	267	273	2,5%
Non salariés	57	59	57	56	55	56	55	54	54	-
Total	914	934	940	956	988	1035	1084	1110	1122	1,1%

Sources : Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations SES en 2002 pour les non salariés. Données au 31 décembre de chaque année. Les chiffres pour 2002 sont provisoires dans le secteur privé.

Non salariés : chiffres calés sur les résultats du recensement de 1999, rétropolés avant 1999 et provisoires pour 2001.

() Les effectifs de ce secteur incluent près de 48 000 salariés des agences de voyage.*

TABLEAU A III 2.2

Structure des emplois dans les transports : salariat et sédentarité

(en pourcentage)

Année	1988	1990	1992	1997	1998	1999	2000	2001
Transports routiers de marchandises								
Salariés	89	89	89	90	92	91	91	92
roulants	62	63	64	68	69	70	66	61
sédentaires	27	26	25	22	23	21	26	30
Non salariés	11	11	11	10	8	9	9	8
Transports urbains de voyageurs								
Roulants	66	66	68	50	50	51	52	52
Sédentaires	34	34	32	50	50	49	48	48
Transports de voyageurs par taxis								
Salariés				23	25	24	27	29
roulants				19	21	20	22	23
sédentaires				4	4	4	5	7
Non salariés				77	75	76	73	71
Transports routiers de voyageurs								
Salariés	96	96	97	97	97	97	98	97
roulants	75	76	76	74	74	75	73	74
sédentaires	21	20	20	23	23	22	25	23
Non salariés	4	4	3	3	3	3	2	3
Transports maritimes et côtiers								
Navigants	57	60	60	57	58	57	56	58
Sédentaires	43	40	40	43	42	43	44	42
Transports fluviaux								
Navigants	55	62	62	67	73	71	75	74
Sédentaires	45	37	37	33	27	29	25	26
Transports aériens								
Navigants	27	27	29	29	31	32	31	31
Sédentaires	73	73	71	71	69	68	69	69
Auxiliaires des transports								
Non sédentaires	19	15	18	17	17	18	17	16
Sédentaires	81	84	81	83	83	82	83	84
Ensemble								
Salariés	94	94	94	93	94	94	94	94
non sédentaires	42	42	40	41	44	45	43	41
sédentaires	52	52	54	52	50	49	51	53
Non salariés	6	6	6	7	6	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 (53 % de sédentaires + 41 % de non sédentaires)

IV LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

TABLEAU A IV 1

Les sociétés concessionnaires d'autoroute (en millions d'euros courants et en pourcentage)

	1999	2000	2001	2002	2002
	M€		M€		%
Chiffre d'affaires	4748,5	4932,7	5115,8	5480,0	7,1%
Consommation intermédiaire	526,1	551,2	726,5	752,5	3,6%
Valeur ajoutée	4222,5	4426,4	4389,8	4727,5	7,7%
Frais de personnel	538,1	568,2	641,0	716,6	11,8%
Impôts et taxes	622,4	600,6	633,9	676,1	6,7%
Excédent brut d'exploitation	3144,7	3260,2	3087,6	3411,3	10,5%
dont concours à l'exploitation	1,7	2,8	2,1	2,0	
Frais financiers	1449,0	1484,2	1607,1	1557,4	-3,1%
Capacité d'autofinancement	1590,3	1560,2	1552,9	1765,0	13,7%
Investissements (1)	1962,3	1924,1	1701,8	1496,6	-12,1%
Dette MLT au 31-12	21804,8	23050,8	24628,7	24642,0	0,1%

(1) Hors TVA déductible à partir de 2001

Source : Direction des Routes

TABLEAU A IV 2

Réseau ferré de France (en millions d'euros courants HTVA et en pourcentage)

	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
	M €				%			
Produits d'exploitation	3 657,6	3 494,7	3 766,2	4 021,3	13,8%	-4,5%	7,8%	6,8%
dont								
Redevances d'infrastructure	1 456,5	1 498,9	1 630,2	1 824,3	56,5%	2,9%	8,8%	11,9%
Contribution de l'Etat aux charges d'	1 647,8	1 632,6	1 606,1	1 406,0	-8,6%	-0,9%	-1,6%	-12,5%
Charges d'exploitation	3 840,5	3 702,7	3 846,8	4 201,7	-0,4%	-3,6%	3,9%	9,2%
dont								
Rém. versée au gestionnaire d'infra.	2 621,7	2 616,8	2 632,0	2 654,5	3,6%	-0,2%	0,6%	0,9%
Dotation aux amortissements du rése	749,1	783,9	860,4	918,1	-13,8%	4,6%	9,8%	6,7%
Résultat d'exploitation	-182,8	-207,9	-80,4	-180,4	ns	ns	ns	ns
Résultat financier	-1 437,5	-1 597,5	-1 593,2	-1 484,2	ns	ns	ns	ns
Résultat net de l'exercice	-1 579,8	-1 700,6	-1 646,5	-1 586,5	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	-808,7	-874,1	-783,9	-756,5	ns	ns	ns	ns
Investissements	1 585,8	1 492,3	1 307,0	1 607,4	-14,5%	-5,9%	-12,4%	23,0%
Dette LT nette au 31-12	22 878,6	22 778,8	23 615,2	23 555,2	2,3%	-0,4%	3,7%	-0,3%

Source : Réseau ferré de France

TABLEAU A IV 3

Les principaux aéroports (Paris et province) (en millions d'euros courants HTVA et en pourcentage)

	1999	2000	2001	2002 (*) données provisoires	1999	2000	2001
	M€				%		
Chiffre d'affaires	1 655,1	1 764,8	1 745,8	1 842,4	9,2%	6,6%	-1,1%
Consommation intermédiaire	477,8	538,3	568,6	700,2	11,6%	12,7%	5,6%
Valeur ajoutée	1 177,4	1 226,6	1 177,2	1 204,4	8,2%	4,2%	-4,0%
Frais de personnel	493,2	495,0	508,8	532,2	5,8%	0,4%	2,8%
Impôts et taxes	79,7	148,7	104,3	99,4	5,4%	86,5%	-29,9%
Excédent brut d'exploitation	606,6	645,3	566,4	579,0	10,4%	6,4%	-12,2%
dont concours à l'exploitation	0,0	0,0	6,1				
Frais financiers	129,3	167,2	204,4	185,7	3,9%	29,3%	22,3%
Capacité d'autofinancement	384,6	436,8	417,9	410,5	11,1%	13,6%	-4,3%
Investissements	458,3	598,8	653,0	820,5	-14,3%	30,7%	9,1%
Dette MLT au 31-12	1 465,5	1 721,9	2 115,8	2 374,3	-0,4%	17,5%	22,9%

Source : Direction générale de l'aviation civile

TABLEAU A IV 4

Les ports maritimes métropolitains

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

	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
	M€				%			
Chiffre d'affaires	672,7	678,8	670,9	692,3	-0,9%	0,9%	-1,2%	3,2%
Consommation intermédiaire	118,7	122,0	123,1	43,2	-2,9%	2,8%	0,9%	-64,9%
Valeur ajoutée	552,1	557,2	548,0	564,7	-0,9%	0,9%	-1,6%	3,0%
Frais de personnel	328,5	331,1	334,8	344,9	2,3%	0,8%	1,1%	3,0%
Impôts et taxes	10,4	10,1	9,7	10,0	19,3%	-3,7%	-3,9%	3,4%
Excédent brut d'exploitation	220,6	222,3	208,9	207,3	-5,1%	0,7%	-6,0%	-0,7%
dont concours à l'exploitation (*)	55,6	56,0	53,4	51,0	5,2%	0,8%	-4,6%	-4,7%
Frais financiers	19,5	17,7	18,1	18,4	-7,4%	-8,9%	2,3%	1,3%
Capacité d'autofinancement	185,1	191,5	162,3	165,1	-0,7%	3,4%	-15,2%	1,7%
Investissements	173,6	196,5	295,5	320,3	-8,2%	13,2%	50,4%	8,4%
Dette MLT au 31-12	225,1	177,8	179,8	195,7	-14,3%	-21,0%	1,1%	8,9%

(*) Les concours à l'exploitation sont essentiellement constitués de subventions d'exploitation versés aux ports autonomes pour les opérations de dragage.

Source : Direction du transport maritime, des ports et du littoral

TABLEAU A IV 5

Voies navigables de France

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

	1999	2000	2001	2002	1999	2000	2001	2002
	M€				%			
Chiffre d'affaires	103,7	104,3	105,3	109,6	8,5%	0,5%	1,0%	4,1%
Consommation intermédiaire	43,1	46,1	46,7	47,3	11,0%	6,8%	1,3%	1,3%
Valeur ajoutée	60,6	58,2	58,6	62,3	6,8%	-4,0%	0,7%	6,3%
Frais de personnel	12,4	13,7	14,3	15,0	9,0%	10,5%	4,6%	4,6%
Impôts et taxes	1,1	1,2	1,2	1,3	3,7%	9,6%	-1,6%	8,3%
Excédent brut d'exploitation	49,5	45,7	46,1	49,4	8,9%	-7,8%	0,9%	7,2%
dont concours à l'exploitation	2,4	2,4	3,0	3,3	25,0%	-1,9%	26,1%	10,0%
Frais financiers	0,0	0,0	0,0	0,0	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	28,9	23,9	26,7	34,8	-5,6%	-17,3%	11,7%	30,2%
Investissements	104,9	116,3	116,5	116,5	22,3%	10,9%	0,2%	0,0%
Dette MLT au 31-12	3,9	3,4	3,8	3,8	-16,1%	-14,8%	13,3%	0,0%

Source : Voies navigables de France

TABLEAU A IV 6

Les dépenses en infrastructures de transport

(en milliards d'euros courants)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1 - Réseau routier	7,5	7,9	8,4	8,5	8,7	8,6	9,1	8,9	8,6	8,2	8,2	8,4	8,0
1.1 - réseau non concédé	5,9	6,2	6,7	6,7	6,6	6,0	6,1	6,1	6,3	6,3	6,4	6,7	6,5
dont réseau départ. et local	4,2	4,5	4,9	4,6	4,7	4,4	4,1	4,2	4,7	4,7	5,0	5,1	5,1
dont réseau national	1,8	1,7	1,9	2,1	1,8	1,6	2,0	1,9	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4
1.2 - réseau concédé	1,5	1,7	1,7	1,8	2,2	2,5	3,0	2,8	2,3	2,0	1,8	1,7	1,5
Réseau ferré principal	2,0	2,5	2,4	1,9	1,4	1,4	1,9	2,0	1,9	1,6	1,3	1,1	1,4
2.1 - Réseau grande vitesse	1,0	1,5	1,3	0,7	0,4	0,3	0,7	0,9	0,8	0,7	0,6	0,3	0,4
2.2 - Réseau principal hors LGV	1,0	1,0	1,1	1,2	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	0,9	0,7	0,8	1,0
3 - TCU	0,8	1,0	1,2	1,5	1,4	1,4	1,2	1,2	1,1	0,9	1,0	1,0	1,1
3.1 - TCU de province	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5
3.2 - RATP	0,3	0,4	0,4	0,6	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
3.3 - Réseau ferré Ile de France	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
4 - Autres infrastructures	0,8	0,9	1,0	0,8	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,3	1,5
4.1 - Ports maritimes	0,3	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3
4.2 - Aéroports et nav. aérienne	0,5	0,6	0,7	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8	1,0
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2
5 - Ensemble	11,1	12,4	13,0	12,7	12,5	12,4	13,0	13,0	12,7	11,7	11,7	11,8	12,0

Sources : Insee, DGCP, DGAC, DTMLP, DR, GART, RATP, SNCF, VNF, DAEI/SES.

V LES TRANSFERTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

TABLEAU A V 1

Recettes liées aux transports

(en millions d'euros)

	Affectation	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Route (hors TIPP)							
Taxe à l'essieu	Etat	71	71	127	223	226	227
Taxe sur l'aménagement du territoire	Etat depuis 2000, avant au FITTVN (1)	325	337	375	425	448	470
Redevances domaniales	Etat	115	122	129	132	137	145
Droits de timbres sur contrats de transport	Etat	86	87	75	10	1	0
Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	Etat	274	286	323	329	279	264
Dividendes des sociétés d'autoroutes	Etat	-	-	-	-	152	81
Certificats d'immatriculation	Région	1 170	1 262	1 313	1 373	1 413	1 406
Permis de conduire	Région	6	4	4	4	4	4
Vignette	Département	1 984	2 010	2 065	539	249	219
Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale	799	796	830	809	916	947
Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale depuis 2001, avant à l'Etat	441	508	551	644	701	758
Voies navigables							
Taxe sur la navigation intérieure	VNF(2)	92	92	99	104	107	113
Aviation civile							
Total Taxes Aviation Civile		142	194	236	275	267	277
Taxe de l'Aviation Civile affectée au BAAC	BAAC(3)	-	-	216	220	223	208
Taxe de l'Aviation Civile affectée au FIATA	FIATA (4)	-	-	20	55	44	69
Taxe de sécurité et de sûreté	BAAC	132	186	-	-	-	-
Taxe de péréquation des transports aériens	FIATA	10	8	-	-	-	-

Source : INSEE, DGAC, DR.

¹⁾ FITTVN :Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, compte d'affectation spéciale supprimé le 31/12/2000 dont les recettes ont été réaffectées au budget général.

²⁾ VNF : Voies navigables de France

³⁾ BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

⁴⁾ FIATA: Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien

TABLEAU A V 2

Rendement fiscal des taxes sur les carburants

(en millions d'euros)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)								
Prélèvement au profit de :								
Budget général (1)	21 791	22 558	22 918	23 948	24 581	24 074	22 844	23 623
Fonds de soutien des hydrocarbures	28	27	28	28	0	0	0	0
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	43	53	61	93	0	0	0	0
Taxe générale sur les activités polluantes	0	0	0	0	154	396	510	486
Total TIPP	21 861	22 639	23 006	24 069	24 735	24 470	23 354	24 109

Source : INSEE

(1) cette taxe inclut la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel.

TABLEAU A V 3

Produit du versement transport

(en millions d'euros)

	1998	1999	2000	2001	Estimations 2002
Province	1 533	1 640	1 735	1 822	1 913
- autorités organisatrices à TCSP(1)	750	785	830	869	910
- autres autorités organisatrices de 100 000 habitants et plus	620	683	723	761	802
- autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants	163	172	182	191	201
Ile-de-France (STIF)	1 935	2 002	2 100	2 203	2 299
Ensemble	3 487	3 640	3 843	4 025	4 212

Sources : Certu, syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF)

(1) TCSP : transport collectif en site propre.

TABLEAU A V 4

Fonds de concours perçus par l'Etat

(en millions d'euros)

LIBELLES	2001	2002
Participation de la RFA à la construction d'un pont sur le Rhin entre Eschau et Altenheim	5	1
Participation d'Etats européens au projet d'étude plurimodale des transports dans le Rhin supérieur		2
Participation financière de l'UE aux projets d'investissement en matière de transports routiers (FEDER et FSE)	3	5
Participation du FEDER aux projets d'investissement en matière de transport (programme 2000-2006)		2
Participations diverses à l'entre du réseau routier	1	3
Participations diverses à la sécurité et à la circulation routières - Investissements		9
Participations diverses à l'aménagement de la voirie des villes nouvelles	15	5
Participations diverses actions d'études pour le développement, expérimentations	5	4
Participations à la construction, à l'équipement et à l'exploitation du réseau routier national	701	889
Participations des régions au contrat interrégional du bassin parisien	37	31
Remboursement par des tiers de travaux effectués par le service d'études techniques des routes et autoroutes	2	2
Total fonds de concours perçus par l'Etat	769	953

Source : Direction générale de la Comptabilité publique

TABLEAU A V 5

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 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 Intérêts	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 (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	2 099,4	0,0	0,0	0,0	2 099,4
Versement FONGECFA (2)	0,0	0,0	0,0	22,6	0,0	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	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
D99 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 905,6	0,0	0,0	0,0	1 905,6
K2 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

(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 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 Intérêts	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	
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	
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	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	10 677,6
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
D99 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 829,4	0,0	0,0	0,0	1 829,4
K2 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	3 585,2
Total	916,2	579,1	483,5	2 465,3	7 668,4	1 057,8	443,2	649,3	14 262,8

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 V 5 (suite)

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 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	21,5	0,0	0,0	24,1	40,7	30,0	24,6	199,1	631,4
D99 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 067,0	0,0	0,0	0,0	1 067,0
K2 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	187,0	626,9	82,2	1 008,5	1 107,7	85,8	82,8	199,1	3 380,1
Total	1 462,8	712,9	864,0	2 504,8	7 275,0	969,4	478,3	715,4	14 982,5

* 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».

(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 2002									
P2 Consommation intermédiaire	0,0	86,5	292,8	91,5	0,6	495,8	50,4	0,4	1 018,1
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	285,3	1 375,0	0,0	379,5	257,7	285,2	2 582,7
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,7	0,3	0,0	1,3	0,4	0,0	2,7
D3 Subventions d'exploitation	13,5	0,0	24,5	1,8	2 358,5	26,7	114,5	18,5	2 558,1
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	179,7	0,0	0,0	0,0	181,1
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	1 281,7	14,1	124,6	0,0	3 464,0	0,0	0,6	200,2	5 085,2
dont: Pensions retraite CARCEPT (1)	0,5	0,5	0,0	2,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3,0
Charges de retraite SNCF	0,0	0,0	0,0	0,0	2 282,0	0,0	0,0	0,0	2 282,0
Versement FONGECFA (2)	0,0	0,0	0,0	50,0	0,0	0,0	0,0	0,0	50,0
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	1,9	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	2,8
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	2,5	0,0	0,0	1,3	2,1	0,0	5,8
Dépenses d'exploitation	1 296,7	100,7	732,3	1 468,7	6 002,8	904,8	426,5	504,3	11 436,8
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	643,5	90,2	945,0	0,0	54,7	30,0	4,0	1 767,5
D92 Aides à l'investissement	111,0	0,4	178,0	20,6	372,7	0,0	104,6	538,6	1 325,8
D99 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	1 362,0	0,0	0,0	0,0	1 362,0
K2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dépenses en capital	111,0	643,9	268,2	965,6	1 734,7	54,7	134,6	542,6	4 455,3
Total	1 407,7	744,5	1 000,5	2 434,3	7 737,5	959,5	561,1	1 046,9	15 892,0

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 V 6

Ventilation fonctionnelle des dépenses des APUL 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
Départements	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
	2001	2 018,0			4 049,9	2,7	98,0	30,5	2,0	6 201,2
Communes (+10 000 hab.)	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
	2001	1 564,7	3 692,2				5,7	5,1	1,7	5 269,4
Communes (-10 000 hab.)	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
	2001		2 878,2							2 878,2
Communautés urbaines	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
	2001	14,2	55,5				0,3		1,0	71,1
Régies, services dép., com., reg., syndicats	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
	2001	1 506,4	565,8			2,1		102,2		2 176,5
Ville de Paris	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
	2001	169,7	193,4				6,0			369,0
Régions	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
	2001	322,2	130,9		2 050,6	570,5				3 074,2
STIF	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
	2001	3 430,6								3 430,6
Ensemble	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
	2001	9 025,7	7 516,0		6 100,6	575,3	110,0	137,8	4,8	23 470,2

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 V 7

Ventilation fonctionnelle des dépenses en capital des APUL 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
Départements	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
	2001	9,0			3 165,6	1,9	3,6	28,8	1,9	3 210,7
Communes (+10 000 hab.)	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
	2001	332,4	911,9				1,6	4,1	1,4	1 251,4
Communes (-10 000 hab.)	1997		571,8							571,8
	1998		556,0							556,0
	1999		597,8							597,8
	2000		643,2							643,2
	2001		587,5							587,5
Communautés urbaines	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
	2001	13,3	1,7				0,3		1,1	16,4
Régies, services dép., com., reg., syndicats	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
	2001	400,8	277,6			0,1		4,2		682,8
Ville de Paris	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
	2001		37,6				2,7			40,3
Régions	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
	2001	297,0	116,2		993,4	531,1				1 937,8
STIF	1997	409,5								409,5
	1998	520,2								520,2
	1999	567,9								567,9
	2000	582,0								582,0
	2001	583,4								583,4
Ensemble	1997	1 693,7	1 803,3	0,0	3 149,6	343,8	8,5	32,9	3,4	7 035,2
	1998	1 694,5	1 803,6	0,0	3 717,9	366,2	9,1	30,9	3,2	7 625,5
	1999	1 736,2	1 855,3	0,0	3 690,9	419,7	7,0	34,5	4,3	7 747,9
	2000	1 718,4	1 996,3	0,0	3 847,9	489,2	7,8	35,7	4,3	8 099,6
	2001	1 635,9	1 932,6	0,0	4 159,0	533,2	8,1	37,1	4,4	8 310,2

Source : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES .

VI TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

TABLEAU A VI 1.1

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	2002
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	105,5
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	7,2
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	6,87

Source : DSCR

TABLEAU A VI 1.2

Évolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Allemagne *	126	118	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85
Royaume-Uni	94	82	75	68	65	64	64	63	60	60	60	ND
France **	199	185	173	166	156	153	147	144	152	144	136	138
Espagne	232	227	201	163	144	147	140	143	151	146	146	138
Italie	124	140	141	126	124	123	117	117	110	ND	111	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 VI 1.3

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	2001
Allemagne *	243	243	230	221	206	239	219	211	199	181	174	157	154	146	133
Royaume-Uni	239	223	227	217	191	175	157	148	146	139	136	127	123	121	ND
France **	426	448	438	420	386	360	344	321	312	296	286	274	254	236	235
Espagne	583	595	628	575	535	451	358	308	305	281	276	280	256	248	228
Suède	201	201	216	179	171	173	145	136	131	122	122	118	126	121	ND
Italie	260	257	228	227	246	236	203	201	195	182	179	167	ND	161	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 VI 1.4

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	84,8	118,8	143,6	80,6	137,5	83,6	138,2	193	107,1	110,8	172,3	62,1	163,2	60,2	62,4
Nombre de tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus	11,25	12,68	16,33	9,22	ND	9,09	14,81	26,73	10,86	ND	ND	8,9	ND	7,54	8,34

Tués par habitant : 2001 sauf Belgique, Royaume-Uni, Grèce et Italie : 2000

Tués par kilomètres parcourus : Tués par kilomètres parcourus : 2001 sauf Belgique : 2000, Pays-Bas et Suède : 1999;

Grèce et Royaume-Uni : 1998.

ND: non disponible

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

TABLEAU A VI 1.5

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	2002
1 - Accidents de chemins de fer													
1.1 Accidents (1)	501	505	446	417	408	359	367	333	407	370	426	410	365
Trains	109	98	77	72	69	74	79	83	109	89	129	107	114
Individuels (2)	220	250	216	198	215	138	149	118	142	115	104	112	93
Autres (3)	172	157	153	147	124	147	139	132	156	166	193	191	158
1.2 Tués (4)	131	153	134	120	106	73	78	79	85	63	73	68	64
Voyageurs	30	47	39	37	20	22	12	22	14	11	15	11	22
Autres (5)	101	106	95	83	86	51	66	57	71	52	58	57	42
1.3 Blessés graves (6)	122	173	103	116	123	79	80	71	67	59	46	61	58
Voyageurs	63	91	48	62	52	40	29	33	26	23	24	22	19
Autres (5)	59	82	55	54	71	39	51	38	41	36	22	39	39
2 - Accidents de passage à niveau													
Accidents	233	257	224	204	203	177	193	182	177	181	171	176	178
Tués	57	70	71	54	44	57	58	38	53	46	49	45	40
Blessés graves	18	36	22	34	18	22	22	23	24	16	20	22	19
3 - Ensemble des accidents ferroviaires													
Accidents	734	762	670	621	611	536	560	515	584	551	598	586	543
Tués	188	223	205	174	150	130	136	117	138	109	123	113	104
Blessés graves	140	209	125	150	141	101	102	94	91	75	66	83	77

(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 VI 1.6

Accidents aériens ayant fait des victimes (appareils français)

Nombre	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
1 - Aviation commerciale (1)															
Accidents corporels	1	2	5	4	4	4	1	1	4	8	2	2	4	8	5
Morts (à 30 jours)	8	4	2	16	9	2	6	1	0	9	0	5	10	33	192
Blessés	0	0	11	7	5	3	0	0	6	48	5	2	0	44	0
2 - Aviation générale (2)															
Accidents corporels	65	66	57	74	69	62	54	102	138	142	101	117	140	170	143
Morts (à 30 jours)	57	67	74	88	84	81	83	50	70	90	85	80	99	119	121
Blessés	63	62	57	65	98	68	69	116	142	174	115	115	142	185	124
3 - Travail aérien (3)															
Accidents corporels								16	8	8	12	2	10	17	12
Morts (à 30 jours)								4	19	2	16	7	6	12	8
Blessés								25	2	9	14	0	11	10	8
4 - Ensemble des accidents aériens															
Accidents corporels	66	68	62	78	73	66	55	119	150	158	115	121	154	195	160
Morts (à 30 jours)	65	71	76	104	93	83	89	55	89	101	101	92	115	164	321
Blessés	63	62	68	72	103	71	69	141	150	231	134	117	153	239	132

Nombre	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
1 - Aviation commerciale (1)													
Accidents corporels	1	8	3	3	5	2	4	9	3	6	2	4	4
Morts (à 30 jours)	0	13	88	21	11	30	1	10	14	27	113	20	5*
Blessés	1	25	15	14	11	0	33	85	8	83	21	11	3
2 - Aviation générale (2)													
Accidents corporels	186	155	142	139	112	108	82	116	94	78	81	104	97
Morts (à 30 jours)	83	95	96	78	66	65	57	82	51	59	85	102	82**
Blessés	158	160	159	134	116	95	77	106	84	58	61	60	85**
3 - Travail aérien (3)													
Accidents corporels	8	13	16	21	11	7	14	10	9	6	11	8	8
Morts (à 30 jours)	2	8	9	11	11	3	8	3	2	2	11	5	6
Blessés	9	13	17	23	12	15	14	7	8	4	8	6	3
4 - Ensemble des accidents aériens													
Accidents corporels	195	176	161	163	128	117	100	135	106	90	94	116	109
Morts (à 30 jours)	85	116	193	110	88	98	66	95	67	88	209	127	93
Blessés	168	198	191	171	139	110	124	198	100	145	90	77	91

*dont un mort au sol lors de l'accident d'un ATR à Paris Orly le 17 septembre 2002

**dont un mort et un blessé au sol lors de l'accident d'un Jodel D113 à Lyon Corbas le 24 mai 2002

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, hélicoptère, etc.).

TABLEAU A VI 2.1

Quantité de polluants émis dans l'air - source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2003

ÉMISSIONS DE SO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transformation d'énergie	590	671	548	441	410	425	424	373	425	356	326	265
Industrie manufacturière	426	453	414	361	367	339	331	298	265	231	214	211
Résidentiel et tertiaire	128	132	125	116	95	82	83	73	85	72	66	85
Agriculture et sylviculture	21	20	20	19	17	15	15	15	11	11	11	11
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	158	163	168	174	166	131	114	61	60	52	37	39
dont route	139	144	152	154	147	114	98	47	46	36	22	23
fer	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0
fluvial	5	4	4	5	5	5	4	4	4	4	3	4
maritime (*)	10	12	10	12	11	10	9	10	9	10	10	10
aérien (*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL	1 323	1 440	1 276	1 110	1 056	993	968	820	846	723	654	610
Part transport	12%	11%	13%	16%	16%	13%	12%	7%	7%	7%	6%	6%
Part route dans transport	88%	88%	90%	89%	89%	87%	86%	76%	77%	70%	61%	60%

ÉMISSIONS DE NO_x EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transformation d'énergie	150	193	167	120	120	133	144	130	166	153	153	128
Industrie manufacturière	236	236	212	201	203	197	201	200	200	187	179	191
Résidentiel et tertiaire	94	106	105	103	95	96	105	97	103	100	95	103
Agriculture et sylviculture	253	254	243	210	206	225	225	228	227	227	220	223
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport	1 164	1 174	1 193	1 162	1 122	1 058	1 004	957	897	851	794	767
dont route	1093	1104	1125	1090	1050	987	935	890	830	780	728	695
fer	13	13	12	11	11	10	10	10	9	9	10	9
fluvial	20	17	17	19	21	21	19	18	18	20	17	21
maritime (*)	29	32	29	32	31	29	28	29	29	30	29	31
aérien (*)	9	9	9	9	9	10	11	10	11	11	11	10
TOTAL	1 897	1 964	1 920	1 796	1 747	1 709	1 678	1 611	1 592	1 517	1 441	1 411
Part transport	61%	60%	62%	65%	64%	62%	60%	59%	56%	56%	55%	54%
Part route dans transport	94%	94%	94%	94%	94%	93%	93%	93%	93%	92%	92%	91%

ÉMISSIONS DE COVNM EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transformation d'énergie	176	163	150	141	128	120	118	119	111	97	94	89
Industrie manufacturière	577	550	536	491	493	494	489	490	497	480	507	490
Résidentiel et tertiaire	399	443	421	416	378	383	398	378	386	383	381	394
Agriculture et sylviculture	226	225	220	217	224	232	212	225	215	224	212	219
Autres	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transport	1 095	1 072	1 073	1 023	935	851	776	708	647	601	533	482
dont route	1051	1031	1031	976	888	802	726	656	594	546	479	425
fer	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
fluvial	27	24	25	29	31	34	35	36	38	39	39	40
maritime (*)	13	15	13	15	14	13	13	13	13	14	13	14
aérien (*)	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL	2 473	2 453	2 399	2 288	2 158	2 079	1 993	1 919	1 857	1 785	1 726	1 674
Part transport	44%	44%	45%	45%	43%	41%	39%	37%	35%	34%	31%	29%
Part route dans transport	96%	96%	96%	95%	95%	94%	94%	93%	92%	91%	90%	88%

(*) 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 VI 2.1 (suite)

Quantité de polluants émis dans l'air - source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2003**ÉMISSIONS DE CO EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en milliers de tonnes)**

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transformation d'énergie	35	36	34	31	31	28	30	28	30	29	29	32
Industrie manufacturière	1975	1594	1478	1368	1713	1914	1540	1770	1745	1584	1574	1430
Résidentiel et tertiaire	1932	2337	2150	2101	1759	1781	1907	1708	1798	1738	1657	1797
Agriculture et sylviculture	655	671	649	592	585	605	631	650	667	659	639	615
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	6 354	6 198	6 052	5 688	4 991	4 594	4 216	3 717	3 432	3 137	2 740	2 490
dont route	6258	6112	5961	5584	4883	4477	4095	3593	3301	3000	2607	2351
fer	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2
fluvial	87	77	82	96	101	110	113	116	123	128	125	131
maritime (*)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
aérien (*)	6	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	5
TOTAL	10 951	10 837	10 363	9 779	9 079	8 922	8 323	7 873	7 672	7 147	6 640	6 365
Part transport	58%	57%	58%	58%	55%	51%	51%	47%	45%	44%	41%	39%
Part route dans transport	98%	99%	99%	98%	98%	97%	97%	97%	96%	96%	95%	94%

ÉMISSIONS DE N₂O EN FRANCE MÉTROPOLITAINE en 1000 t

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transformation d'énergie	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3
Industrie manufacturière	85	85	86	86	88	91	91	90	66	48	43	43
Résidentiel et tertiaire	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
Agriculture et sylviculture	206	203	197	193	194	196	198	200	200	200	196	192
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	5,2	5,6	6,0	6,5	7,3	8,1	8,9	9,6	10,3	11,1	11,6	12,5
- dont route	5,0	5,4	5,9	6,3	7,1	8,0	8,8	9,5	10,2	11,0	11,4	12,4
TOTAL	305	303	299	294	298	303	308	309	287	268	261	257
Part transport	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	3%	4%	4%	4%	5%
Part route dans transport	97%	98%	98%	98%	98%	98%	99%	99%	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 VI 2.2

Quantité de CO₂ émis dans l'air - source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2003ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE MÉTROPOLITAINE
(en millions de tonnes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transformation d'énergie	71	83	76	63	59	61	66	63	75	68	67	61
Industrie manufacturière	114	114	111	106	111	111	110	112	116	108	108	108
Résidentiel et tertiaire	114	131	128	126	115	117	127	117	123	120	115	124
Agriculture et sylviculture	54	54	52	48	50	54	52	53	53	54	58	52
Autres	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7	7
Transport	116	119	123	123	124	126	127	130	132	135	134	137
dont route	109	111	116	116	117	118	119	121	124	126	126	129
fer	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
fluvial	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2
maritime (*)	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2
aérien (*)	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	4
TOTAL émissions brutes	476	508	496	472	466	475	489	481	505	492	489	490
Part transport (**)	24%	23%	25%	26%	27%	26%	26%	27%	26%	27%	27%	28%
Part route dans transport	93%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%
Puits	-140	-143	-144	-146	-147	-148	-151	-152	-154	-155	-152	-151
TOTAL émissions nettes	336	364	352	326	319	327	338	329	352	337	337	338

(*) 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

ÉMISSIONS DANS L'AIR EN FRANCE MÉTROPOLITAINE des GES exprimé en PRG
(unité Tg = Mt)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Transfor-mation énergie	80	92	84	71	67	69	73	69	81	75	74	67
Industrie manufacturière	159	158	155	149	155	156	156	156	153	139	137	137
Résidentiel / tertiaire	119	137	133	131	120	122	134	124	130	128	124	134
Agriculture/sylviculture	165	164	159	153	156	160	159	160	160	160	164	157
Autres	6	6	6	6	6	7	7	7	7	7	7	7
Transport	119	121	126	126	127	129	131	134	136	140	140	143
dont route	111	114	118	119	120	121	123	125	128	131	131	135
autres transports (*)	8	8	7	8	8	8	8	8	8	9	9	9
TOTAL hors puits	648	677	663	637	632	644	659	649	667	648	645	644
Part transport	18%	18%	19%	20%	20%	20%	20%	21%	20%	22%	22%	22%
Part route dans transport	93%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%	94%
Puits	-140	-143	-144	-146	-147	-148	-151	-152	-154	-155	-152	-151
TOTAL avec puits	507	534	519	491	485	496	509	498	514	494	493	493
Hors total (*)	22	22	24	24	23	23	24	25	27	29	30	28

(*) selon définitions de l'UNFCCC - les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources non-anthropiques.

(e) estimation préliminaire

TABLEAU A VI 2.2 (suite)

Quantité de CO₂ émis dans l'air - source : source CITEPA / CORALIE format UNFCCC - mise à jour 20/12/2002

**ÉMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE (METROPOLE ET OUTRE-MER)
(CO₂ Gg)**

secteurs UNFCCC	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Total national (émissions nettes)	339 569	368 321	356 161	331 266	323 942	332 813	343 932	334 918	357 686	343 449	344 103	344 983
1 Energie	368 077	394 723	388 860	370 271	364 707	370 662	385 909	380 383	402 262	390 716	385 006	389 738
dont Conso. de combustible (approche sectorielle)	363 771	390 126	384 474	365 676	360 201	366 741	381 904	376 146	398 118	386 719	380 930	385 530
1 Industries de l'énergie	67 636	79 575	72 073	58 907	55 206	57 955	62 322	58 891	71 382	64 657	63 694	57 487
2 Industries manufacturières et construction	82 620	84 684	82 825	79 814	82 562	82 283	83 573	85 428	89 210	82 596	82 691	83 514
3 Transport	119 135	121 648	126 212	126 175	127 365	129 301	130 748	132 972	135 140	138 227	137 738	140 670
4 Autres secteurs	94 381	104 219	103 364	100 780	95 068	97 203	105 261	98 854	102 386	101 239	96 807	103 859
5 Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Procédés industriels	23 213	21 322	19 656	18 855	19 997	20 347	19 055	19 169	19 632	18 786	18 788	18 362
3 Utilisation de solvants et autres produits	1 852	1 770	1 734	1 615	1 616	1 632	1 613	1 622	1 641	1 601	1 708	1 652
4 Agriculture	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Changement d'utilisation des sols et sylviculture	-55 702	-51 610	-56 260	-61 610	-64 645	-62 056	-64 800	-68 158	-67 680	-69 345	-63 096	-66 370
6 Déchets	2 130	2 117	2 172	2 135	2 267	2 228	2 155	1 902	1 831	1 692	1 698	1 601
7 Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Memo												
Soutes internationales	16 755	16 883	17 988	18 103	17 607	17 730	18 808	20 013	21 422	23 072	23 986	22 503
Emissions de CO ₂ de la biomasse	40 332	48 071	46 344	46 033	40 985	41 955	44 246	41 365	43 080	42 661	41 518	44 113

TABLEAU A VI 2.3

Émissions du trafic routier en France métropolitaine en 2002

	SO ₂		NO _x		COVNM		CO		CO ₂		N ₂ O		PM ₁₀	
	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	M.t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%
Voitures particulières														
Diesel non catalysées	4,5	40%	74,2	21%	15,3	5%	63,8	3%	20,2	28%	3,0	31%	22,4	62%
Diesel catalysées	3,1	27%	52,3	15%	6,9	2%	34,5	2%	13,9	19%	2,3	23%	8,5	24%
Essence non catalysées	1,4	12%	174,5	50%	190,2	60%	1234,3	66%	14,4	20%	0,4	4%	2,2	6%
Essence catalysées	2,3	20%	43,7	13%	100,6	32%	526,0	28%	23,9	33%	4,1	42%	2,7	8%
GPL	0,1	1%	3,1	1%	1,4	0%	15,1	1%	0,8	1%	0,1	1%	0,1	0%
Sous-total	11,3	100%	347,9	100%	314,4	100%	1873,7	100%	73	100%	10	100%	36	100%
Véhicules utilitaires														
Diesel catalysées	0,8	21%	23,7	21%	3,1	8%	11,4	4%	3,8	19%	0,3	23%	2,9	16%
Diesel non catalysées	3,0	72%	68,9	61%	12,8	32%	52,1	20%	13,2	65%	0,9	57%	15,6	83%
Essence non catalysées	0,2	4%	17,5	16%	20,1	50%	162,6	61%	1,6	8%	0,0	2%	0,2	1%
Essence catalysées	0,1	4%	2,0	2%	4,2	10%	41,0	15%	1,6	8%	0,3	17%	0,1	1%
Sous-total	4,1	100%	112,1	100%	40,2	100%	267,1	100%	20,2	100%	1,5	100%	18,9	100%
Poids lourds														
Diesel	7,8	100%	233,8	100%	29,4	99%	59,8	96%	34,8	100%	1,0	100%	15,6	100%
Essence	0,0	0%	0,3	0%	0,3	1%	2,3	4%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%
Sous-total	7,8	100%	234,0	100%	29,6	100%	62	100%	35	100%	1,0	100%	15,6	100%
Deux roues														
Sous-total	0,1	100%	1,2	100%	40,9	100%	148,0	100%	0,8	100%	0,0	100%	0,1	100%
Tous véhicules														
Diesel	19,2	83%	452,9	65%	67,5	16%	222	9%	85,9	67%	7,5	61%	65,0	92%
Essence	4,0	17%	239,2	34%	356,2	84%	2 114	90%	42,2	33%	4,8	39%	5	8%
GPL	0,1	0%	3,1	0%	1,4	0%	15	1%	0,8	1%	0,1	0%	0,1	0%
Total	23,2	100%	695,2	100%	425,1	100%	2 351	100%	128,9	100%	12	100%	70	100%

Source : CITEPA/Coralie/Secten - mise à jour février 2003

TABLEAU A VI 2.4

Évolution de l'indice de la qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1992 à 2002

(en nombre de jours par an)

Niveau	Qualité	1998	1999	2000	2001	2002	Total
1	Très bon	0	0	0	0	0	0
2	Très bon	11	15	8	15	9	58
3	Bon	170	174	206	190	183	923
4	Bon	106	103	99	97	111	516
5	Moyen	48	52	36	33	45	214
6	Médiocre	15	12	13	13	8	61
7	Médiocre	7	8	2	14	7	38
8	Mauvais	6	1	2	3	2	14
9	Mauvais	2	0	0	0	0	2
10	Très mauvais	0	0	0	0	0	0
	Total	365	365	366	365	365	1 826

Source : AIRPARIF

Depuis 1997, la composition de l'indice Atmo a changé avec l'introduction des poussières (PM₁₀).

TABLEAU A VI 2.5

Fréquences mensuelles d'apparition des indices ATMO sur cinq ans (1998-2002)

niveau	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	sept.	oct.	nov.	déc.	année
(nombre de jours)													
1 à 4	134	87	101	114	84	83	83	65	106	97	116	120	1 190
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
	151	116	124	120	124	120	124	123	120	124	121	124	1 491
(en % du mois considéré)													
1 à 4	88,7%	75,0%	81,5%	95,0%	67,7%	69,2%	66,9%	52,8%	88,3%	78,2%	95,9%	96,8%	79,8%
5 à 7	11,3%	21,6%	18,5%	5,0%	32,3%	30,8%	32,3%	46,3%	11,7%	21,8%	4,1%	3,2%	19,8%
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 VI 2.6

Nombre de plaintes contre le bruit reçues par le Ministère de l'environnement (France métropolitaine)

Type de nuisance	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Etablissements recevant du public	115	131	120	129	127	139	162	183	148	164	110
Bruits à l'intérieur des habitations	234	254	220	225	133	113	125	131	106	118	98
Bruits à l'extérieur des habitations	104	96	90	96	60	51	46	57	31	42	39
Chiens	176	196	182	160	55	50	49	52	48	61	48
Installations industrielles, artisanales, commerciales	120	102	108	105	92	89	92	77	73	75	76
Moto-cross, ball-trap, installations de sport et loisirs	104	108	95	87	25	21	32	16	12	18	12
Appareils divers	108	102	99	120	72	68	65	59	41	32	23
Deux roues	25	28	15	18	25	31	45	51	55	37	44
Circulation routière	65	63	80	110	141	143	159	164	159	155	69
SNCF, RATP, RER, TGV	15	25	30	65	120	118	122	111	95	119	71
Avions, hélicoptères	105	120	130	255	402	441	458	355	322	349	253
Divers	78	76	90	105	95	51	69	54	49	39	27
TOTAL	1 249	1 301	1 259	1 475	1 347	1 315	1 424	1 310	1 139	1 209	870

Source : Mission bruit du ministère de l' Ecologie et du développement durable

TABLEAU A VI 2.7

Dépense de protection de l'environnement en 2001

en millions d'euros courants

	Administrations Publiques	Entreprises	Ménages	Total
Gestion des eaux usées	2 737	3 948	3 806	10 491
Air	60	1 304	121,9	1 486
Bruit	80	407	324	811
Déchets	1 273	4 653	3 259	9 185
Déchets radioactifs	62	510	s.o.	572
Nettoyage des rues	1 029	n.d.	n.d.	1 029
Patrimoine écologique****	429	356	s.o.	785
Recherche et Développement *	705	364	s.o.	1 069
Administration générale*	1 320	n.d.	s.o.	1 320
Dépense de protection de l'environnement au sens strict	7 696	11 542	7 510	26 748

n.d. : non disponible * estimation ** évaluation partielle de la dépense en capital *** services collectifs uniquement.

**** Les associations sont regroupées avec les administrations publiques.

Sources : Ifen données provisoires - CCEE mai 2003

Les dépenses de protection de l'environnement au sens strict ne comprennent pas les dépenses relatives au cadre de vie, celles affectées aux opérations de récupération et celles concernant la production et la distribution d'eau.

TABLEAU A VI 2.8

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	2001p
Dépense courante	9958	10744	11628	12583	13794	14579	15400	16345	17390	18051	18870	19536
Dépense en capital	4834	5032	4657	4890	5305	5419	5540	5877	6187	6416	6923	7212
TOTAL	14 792	15 776	16 286	17 473	19 098	19 998	20 941	22 222	23 577	24 467	25 793	26 748

Source : Ifen données provisoires - CCEE mai 2003

TABLEAU A VI 2.9

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	2000	2001p
Dépense en capital												
Administrations publiques												
Entreprises	341	314	265	275	192	257	358	448	380	445	333	321
Ménages												
Total	341	314	265	275	192	257	358	448	380	445	333	321
Dépense courante												
Administrations publiques												
Entreprises	878	878	929	983	918	903	952	1072	985	1020	1067	1043
Ménages	159	159	202	210	182	174	172	201	208	230	114	122
Total	1038	1036	1131	1192	1100	1077	1124	1273	1192	1250	1181	1165
Dépense totale												
Administrations publiques												
Entreprises	1219	1191	1194	1258	1110	1160	1309	1519	1365	1466	1400	1364
Ménages	159	159	202	210	182	174	172	201	208	230	114	122
Total	1378	1350	1396	1467	1292	1335	1481	1720	1573	1696	1514	1486

Source : Ifen données provisoires - CCEE mai 2003

TABLEAU A VI 2.10

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	2001p
Dépense en capital												
Administrations publiques	34	20	49	55	62	40	15	15	15	15	15	27
Entreprises	181	188	182	169	183	191	183	188	184	192	210	218
Ménages	190	201	202	202	210	214	213	213	215	218	240	254
Total	404	409	434	426	455	445	412	417	414	425	465	500
Dépense courante												
Administrations publiques	28	28	28	28	28	29	28	28	28	28	27	32
Entreprises	149	156	161	165	169	174	177	177	180	187	193	188
Ménages	78	80	82	84	86	88	88	81	78	90	94	90
Total	255	264	271	276	283	291	293	285	286	305	314	311
Dépense totale												
Administrations publiques	61	48	77	83	90	70	43	43	43	43	42	59
Entreprises	330	344	343	334	352	365	360	365	364	379	403	407
Ménages	268	281	284	286	296	302	301	294	293	308	334	344
Total	659	673	705	702	738	737	705	702	700	730	780	811

Source : Ifen données provisoires - CCEE mai 2003

TABLEAUX

LE RAPPORT

Partie I : Les données macro-économiques

I . 1 Bilan économique

TABLEAU I 1.1	Evolution des PIB des principaux pays de l'OCDE	13
TABLEAU I 1.2	Evolution des principaux agrégats de la zone Euro, en volume	15
TABLEAU I 1.3	Equilibre emplois ressources pour l'économie française en volume	17
TABLEAU I 1.4	Evolution des revenus des ménages et de leur pouvoir d'achat	18
TABLEAU I 1.5	Evolution annuelle de la valeur ajoutée des branches	20
TABLEAU I 1.6	Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur	21
TABLEAU I 1.7	Evolution annuelle des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens	22
TABLEAU I 1.8	Evolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produits	22

I . 2 La branche des transports

TABLEAU I 2.1	Partage volume-prix de la production aux prix de base des branches du transport en 2002	25
TABLEAU I 2.2	Evolution de l'activité en volume par mode (%)	26
TABLEAU I 2.3	Equilibre ressources - emplois des services de transports	27
TABLEAU I 2.4	Les taux de marge de transport par produits	28
TABLEAU I 2.5	Structure des marges par modes en 2002	28
TABLEAU I 2.6	Evolution de la valeur ajoutée du transport par mode	29
TABLEAU I 2.7	Evolution du prix de la production, de la valeur ajoutée et des consommations intermédiaires de la branche transports	29
TABLEAU I 2.8	Effectifs salariés par branche	30
TABLEAU I 2.9	FBCF de la branche transports par type d'agent économique et par produit en 2002	31

I . 3 Les ménages et les transports

TABLEAU I 3.1	Evolution de la consommation intérieure pour les transports en volume	34
TABLEAU I 3.2	Immatriculations de voitures particulières neuves	35
TABLEAU I 3.3	Evolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume	35
TABLEAU I 3.4	Evolution de la consommation de transports collectifs, en volume	36
TABLEAU I 3.5	Evolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, «en valeur»	37
TABLEAU I 3.6	Evolution modale du nombre de voyages à longue distance et des kilomètres parcourus par les Français, tous motifs confondus	39

Partie II : Les trafics et les transports

II . 1 Les trafics et les transports de marchandises et de voyageurs

TABLEAU II 1.1	Evolution globale des transports intérieurs	43
TABLEAU II 1.2	Evolution des transports terrestres intérieurs de marchandises nationaux et internationaux	44
TABLEAU II 1.3	Evolution des transports terrestres intérieurs de marchandises par mode et pavillon	44
TABLEAU II 1.4	Evolution des transports ferroviaires de marchandises selon les produits	46
TABLEAU II 1.5	Activité des principaux ports	47
TABLEAU II 1.6	Le fret trans-Manche passant par la France	49
TABLEAU II 1.7	Evolution des transports intérieurs de voyageurs	50
TABLEAU II 1.8	Régularité de la circulation des trains de voyageurs	51
TABLEAU II 1.9	Evolution de la demande de transport aérien	52

TABLEAU II 1.10	Evolution de l'activité des principales compagnies françaises	53
TABLEAU II 1.11	Evolution de l'activité internationale	53
TABLEAU II 1.12	Résultats des aéroports	53
TABLEAU II 1.13	Les principales radiales métropolitaines	54
TABLEAU II 1.14	Evolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole	54
TABLEAU II 1.15	Retards moyens sur les aéroports français	55
TABLEAU II 1.16	Activité passagers des principaux ports	56
TABLEAU II 1.17	Les passagers trans-Manche passant par la France	56

II . 2 Le bilan de la circulation

TABLEAU II 2.1	Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburant en évolution	59
TABLEAU II 2.2	Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburant (niveaux)	59
TABLEAU II 2.3	Circulation par catégorie de réseau	60

II . 3 Les échanges extérieurs

TABLEAU II 3.1	Evolution des tonnages totaux des grands ports européens	64
TABLEAU II 3.2	Evolution des tonnages de vracs (L + S) des grands ports européens	64
TABLEAU II 3.3	Evolution des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens	64
TABLEAU II 3.4	Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens	65
TABLEAU II 3.5	Evolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes	65
TABLEAU II 3.6	Evolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes	65
TABLEAU II 3.7	Evolution de l'activité passagers des principales compagnies aériennes européennes	66
TABLEAU II 3.8	Evolution de l'activité passagers des sept principales compagnies aériennes européennes	66
TABLEAU II 3.9	Evolution du partage modal	67
TABLEAU II 3.10	Evolution moyenne annuelle des tonnages échangés pour les principaux modes	67
TABLEAU II 3.11	Soldes des échanges de services de transport, hors services annexes	68
TABLEAU II 3.12	Echanges extérieurs de transports routiers (marchandises)	68
TABLEAU II 3.13	Echanges extérieurs de transport maritime	69
TABLEAU II 3.14	Echanges extérieurs de transport ferroviaire	69
TABLEAU II 3.15	Echanges extérieurs de transport aérien	69

Partie III : Les entreprises de transport

III . 1 Les entreprises de transport

TABLEAU III 1.1	Démographie des entreprises de transport	73
TABLEAU III 1.2	Démographie des entreprises du transport routier de marchandises	74
TABLEAU III 1.3	Ventilation des entreprises du TRM, par taille, des pays européens	74
TABLEAU III 1.4	Ventilation des entreprises du TRM, par taille, de quelques pays candidats	74
TABLEAU III 1.5	Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises	74
TABLEAU III 1.6	Prix des entreprises du transport routier de marchandises	75
TABLEAU III 1.7	Coûts des transports routiers de marchandises	75
TABLEAU III 1.8	Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province	76
TABLEAU III 1.9	Les recettes du trafic de la SNCF	77
TABLEAU III 1.10	Comptes de la SNCF (HTVA)	78
TABLEAU III 1.11	Recettes de la RATP par titre	78
TABLEAU III 1.12	Comptes de la RATP (HTVA)	79
TABLEAU III 1.13	Comptes du secteur aérien	79
TABLEAU III 1.14	Comptes du secteur maritime	80

TABEAU III 1.15	<i>Prix du transport maritime</i>	80
TABEAU III 1.16	<i>Comptes du secteur fluvial</i>	80
TABEAU III 1.17	<i>Comptes du secteur de la messagerie et du fret express</i>	81
TABEAU III 1.18	<i>Comptes de l'affrètement et du transport international de fret</i>	81
TABEAU III 1.19	<i>Quelques données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe, en 2000</i>	81

III . 2 Les données sociales

TABEAU III 2.1	<i>Effectifs et répartition des demandeurs d'emploi conducteurs d'engins terrestres</i>	84
TABEAU III 2.2	<i>Effectif et répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité</i>	85
TABEAU III 2.3	<i>Rythme de travail des actifs du secteur des transports</i>	86
TABEAU III 2.4	<i>Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1999 et 2002</i>	86
TABEAU III 2.5	<i>Répartition des salariés des transports selon le diplôme et le secteur d'activité</i>	87
TABEAU III 2.6	<i>Salaires annuels nets moyens par secteur des transports et PCS en 2000</i>	88
TABEAU III 2.7	<i>Revenus mensuels des conducteurs du TRM</i>	88
TABEAU III 2.8	<i>Fréquence des accidents du travail</i>	89
TABEAU III 2.9	<i>Les conflits du travail dans le secteur des transports</i>	90

Partie IV : Les gestionnaires d'infrastructures

TABEAU IV 1	<i>Les comptes des sociétés d'autoroutes</i>	93
TABEAU IV 2	<i>Ratios financiers des sociétés d'autoroutes</i>	93
TABEAU IV 3	<i>Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier national non concédé</i>	94
TABEAU IV 4	<i>Les comptes de Réseau ferré de France</i>	96
TABEAU IV 5	<i>Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)</i>	97
TABEAU IV 6	<i>Ratios financiers des principaux aéroports</i>	97
TABEAU IV 7	<i>Les dépenses de navigation aérienne</i>	98
TABEAU IV 8	<i>Les comptes des ports maritimes</i>	98
TABEAU IV 9	<i>Ratios financiers des ports maritimes</i>	99
TABEAU IV 10	<i>Les comptes de Voies navigables de France</i>	99
TABEAU IV 11	<i>Ratios financiers de Voies navigables de France</i>	99
TABEAU IV 12	<i>Investissements en infrastructures de transport</i>	100

Partie V : Les transferts de l'Etat et des collectivités locales

V . 1 Les recettes des administrations publiques liées aux transports

TABEAU V 1.1	<i>Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport</i>	103
TABEAU V 1.2	<i>Montant de la TIPP par litre dans les pays de l'union européenne</i>	104
TABEAU V 1.3	<i>Affectation des recettes liées aux transports</i>	105

V . 2 Les dépenses des administrations publiques consacrées aux transports

TABEAU V 2.1	<i>Dépenses de transport des administrations centrales par fonction</i>	106
TABEAU V 2.2	<i>Dépenses de transport des collectivités locales par fonction en 2001</i>	108

V . 3 Les transferts financiers des administrations vers les établissements et entreprises publics de transport

TABEAU V 3.1	<i>Transferts des administrations publiques au profit de RFF</i>	110
TABEAU V 3.2	<i>Transferts des administrations publiques au profit de la SNCF</i>	111
TABEAU V 3.3	<i>Transferts des administrations publiques au profit de la RATP</i>	112
TABEAU V 3.4	<i>Transferts des administrations publiques au profit de VNF</i>	113

Partie VI : Transport et développement durable

VI . 1 L' accidentologie

TABLEAU VI 1.1 Accidents corporels de la circulation suivant le type de réseau en 2002	117
TABLEAU VI 1.2 Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2002	118

VI . 2 Les Nuisances environnementales

TABLEAU VI 2.1 Emissions de poussières et de particules des transports	124
TABLEAU VI 2.2 Pourcentage des ménages déclarant être gênés par le bruit	133

LES ANNEXES

Partie I : Les données macro-économiques

I . 1 Bilan économique

TABLEAU A I 1.1 Equilibre du PIB : partage volume-prix de 1997 à 2002	160
TABLEAU A I 1.2 Production des branches aux prix de 1995 (HT)	161

I . 2 La branche des transports

TABLEAU A I 2.1 Les comptes du transport	165
TABLEAU A I 2.2 Les comptes du transport ferroviaire	166
TABLEAU A I 2.3 Les comptes du transport terrestre de voyageurs	167
TABLEAU A I 2.4 Les comptes du transport terrestre de marchandises	168
TABLEAU A I 2.5 Les comptes du transport par eau	169
TABLEAU A I 2.6 Les comptes du transport aérien	170
TABLEAU A I 2.7 Les comptes des autres postes transport	171
TABLEAU A I 2.8 Production des branches transports aux prix de base (prix de 1995)	172
TABLEAU A I 2.9 L'emploi dans les branches des transports	173

I . 3 Les ménages et les transports

TABLEAU A I 3.1 Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport	174
TABLEAU A I 3.2 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année N-1	175
TABLEAU A I 3.3 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année N-1	176
TABLEAU A I 3.4 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 1995	177
TABLEAU A I 3.5 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 1995	178
TABLEAU A I 3.6 Evolution des coefficients budgétaires, dans les dépenses réelles, au titre de la fonction transport «en valeur»	179

Partie II : Les trafics et les transports

II . 1 Les trafics et les transports de marchandises et de voyageurs

TABLEAU A II 1.1 Les transports intérieurs de voyageurs	180
TABLEAU A II 1.2 Les transports ferroviaires de marchandises (y compris transit)	180
TABLEAU A II 1.3 Données générales sur le transport intérieur de marchandises	181
TABLEAU A II 1.4 Transport intérieur fluvial de marchandises	181
TABLEAU A II 1.5 Transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui, hors transit	182
TABLEAU A II 1.6 Transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit	182
TABLEAU A II 1.7 Parts modales pour le transport routier de marchandises (hors transit)	182

II . 2 Bilan de la circulation, consommations de carburants et d'énergie	
TABLEAU A II 2.1 Parc moyens (véhicules immatriculés en France)	183
TABLEAU A II 2.2 Parcours moyen	183
TABLEAU A II 2.3 Circulation en France	183
TABLEAU A II 2.4 Consommations unitaires	183
TABLEAU A II 2.5 Achats de carburants	184
TABLEAU A II 2.6 Circulations par réseaux	184
TABLEAU A II 2.7 Indicateurs généraux sur les cours et les importations de pétrole brut	185
TABLEAU A II 2.8 Part des secteurs d'activité dans la consommation de produits pétroliers	185
TABLEAU A II 2.9 Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur	185
TABLEAU A II 2.10 Evolution des prix des carburants	185
TABLEAU A II 2.11 Prix des principaux carburants (en euros par litre)	186
TABLEAU A II 2.12 Evolution de la taxation des carburants (part des taxes dans le prix)	186
TABLEAU A II 2.13 Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF	186
TABLEAU A II 2.14 Les carburants et les ménages	187
TABLEAU A II 2.15 Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain	187
II . 3 Les échanges extérieurs	
TABLEAU A II 3.1 Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 1995	189
TABLEAU A II 3.2 Les échanges extérieurs par modes de transport	190
TABLEAU A II 3.3 Par des modes de transport dans les échanges extérieurs	191
Partie III : Les entreprises de transport	
III . 1 Les entreprises de transport	
TABLEAU A III 1.1-2 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs	194
TABLEAU A III 1.3-4 Compte des entreprises du transport routier de marchandises	196
TABLEAU A III 1.5-6 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises	198
TABLEAU A III 1.7-8 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien	200
TABLEAU A III 1.9-10 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime	202
TABLEAU A III 1.11-12 Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier fluvial	204
TABLEAU A III 1.13-14 Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie-fret express	206
TABLEAU A III 1.15-16 Compte des sociétés et quasi sociétés de l'affrètement et de l'organisation de transports internationaux	208
TABLEAU A III 1.17 Démographie des entreprises de transport	210
TABLEAU A III 1.18 La stratification de l'indice des prix du transport routier de marchandises	211
TABLEAU A III 1.19 Les prix du transport routier de marchandises	212
III . 2 Les données sociales	
TABLEAU A III 2.1 Les effectifs salariés et non salariés dans les transports	213
TABLEAU A III 2.2 Structure des emplois dans les transports : salariat et sédentarité	213
Partie IV : Les gestionnaires d'infrastructures	
TABLEAU A IV 1 Les sociétés concessionnaires d'autoroutes	214
TABLEAU A IV 2 Réseau ferré de France	214
TABLEAU A IV 3 Les principaux aéroports (Paris et province)	214
TABLEAU A IV 4 Les ports maritimes métropolitains	215
TABLEAU A IV 5 Voies navigables de France	215
TABLEAU A IV 6 Les dépenses en infrastructures de transport	215

Partie V : Les transferts de l'Etat et des collectivités locales

TABLEAU A V 1	<i>Recettes liées aux transports</i>	214
TABLEAU A V 2	<i>Rendement fiscal des taxes sur les carburants</i>	215
TABLEAU A V 3	<i>Produit du versement transport</i>	216
TABLEAU A V 4	<i>Fonds de concours perçus par l'Etat</i>	217
TABLEAU A V 5	<i>Ventilation par fonction des dépenses des administrations centrales en transport</i>	218
TABLEAU A V 6	<i>Ventilation fonctionnelle des dépenses des APUL en transports</i>	220
TABLEAU A V 7	<i>Ventilation fonctionnelle des dépenses en capital des APUL en transports</i>	221

Partie VI : Transport et développement durable

VI . 1 L' accidentologie

TABLEAU A VI 1.1	<i>Accidents corporels de la circulation routière</i>	222
TABLEAU A VI 1.2	<i>Evolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière</i>	222
TABLEAU A VI 1.3	<i>Evolution comparée du nombre de tués par million de véhicules automobiles dans les accidents de la circulation routière</i>	222
TABLEAU A VI 1.4	<i>Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus</i>	222
TABLEAU A VI 1.5	<i>Accidents ferroviaires et aux passages à niveau</i>	223
TABLEAU A VI 1.6	<i>Accidents aériens ayant fait des victimes (appareils français)</i>	224

VI . 2 Les Nuisances environnementales

TABLEAU A VI 2.1	<i>Quantité de polluants émis dans l'air</i>	225
TABLEAU A VI 2.2	<i>Quantité de CO2 émis dans l'air</i>	227
TABLEAU A VI 2.3	<i>Emissions du trafic routier en France métropolitaine</i>	229
TABLEAU A VI 2.4	<i>Evolution de l'indice de la qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1992 à 2002</i>	229
TABLEAU A VI 2.5	<i>Fréquences mensuelles d'apparition des indices ATMO sur cinq ans</i>	230
TABLEAU A VI 2.6	<i>Nombre de plaintes contre le bruit reçues par le Ministère de l'environnement</i>	230
TABLEAU A VI 2.7	<i>Dépense de protection de l'environnement en 2001</i>	230
TABLEAU A VI 2.8	<i>Evolution de la dépense de protection de l'environnement</i>	231
TABLEAU A VI 2.9	<i>Evolution de la dépense de protection contre la pollution de l'air</i>	231
TABLEAU A VI 2.10	<i>Evolution de la dépense de protection contre le bruit</i>	231

BIBLIOGRAPHIE

Ménages

- "La consommation des ménages en 2002", Insee Première n° 902, juin 2003

Trafics

- "Les transports par autobus et autocars", SES, année 1999
- "Les transports par autocar en 2001", SES, 2002
- "Statistique annuelle de la navigation intérieure, année 2001", VNF, 2002
- "Annuaire statistique 2002 - transports collectifs urbains, évolution 1996 - 2001", Certu, décembre 2002
- "Les transports de marchandises, résultats 2001", SES (SITRAM), juin 2003
- "L'utilisation des véhicules de transport routier de marchandises", SES (enquête TRM), année 2001
- "Panorama des transports Données 1970 - 1999", Eurostat, édition 2001.
- "Everything on transport statistics Data 1970 - 2000", Cédérom, Eurostat, 2002
- "Energy and transport in figures. European union" Statistical pocketbook - Eurostat 2002
- "Évolution des transports 1970-2001", CEMT, 2003
- "Résultats de l'exploitation des ports maritimes. Statistiques 2001", Direction du transport maritime des ports et du littoral, 2003
- "Activité des aéroports français 1998 -1999 - 2000", DGAC, 2002

Comptes

- "Comptes trimestriels", Insee, avril 2003
- "Les comptes de la nation en 2002", Insee Première avril 2003
- "Les comptes des administrations publiques en 2001", Insee Première mai 2002
- "Les comptes des administrations publiques en 2002", Insee Première avril 2003
- "Note de conjoncture de l'Insee", Insee, mars 2003
- "Note de conjoncture internationale", DP, mars 2003
- "Compte transport de voyageur pour la région d'Ile-de-France", STP-DRE IdF-RATP-SNCF
- "Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches", Eurostat
- "Note de conjoncture sur les Finances Locales", février 2002, Crédit Local de France
- "Note de conjoncture sur les Finances Locales", février 2003, Crédit Local de France

Modes de transport

- "Cahier statistique maritime 2001", CCAF - 2001
- "Bulletin statistique.Trafic commercial, année 2002", DGAC, 2003-
- "Les transports de voyageurs en Ile-de-France - 1996", DRE d'Ile-de-France

Matériel de transport, énergie

- "L'industrie automobile française", 2002 CCFA
- "Le marché des véhicules en 2002, DAEI-SES
- "Pétrole 2002", CPDP 2003
- "Les dépenses de motorisation 2001", CCFA 2002
- "Véhicules légers d'occasion en 1999", CCFA 2000
- "Le financement automobile en 1999/2000", CCFA 2001
- "Utilisation des véhicules utilitaires légers en 2000" DAEI-SES

Entreprises

- "Entreprises européennes (faits et chiffres)" Données 1990 - 2000 Eurostat, édition 2002
- "Les entreprises de transport EAE année 2000", SES, août 2002
- "Les entreprises de transport EAE année 2001" Résultats 1999 - 2000 - 2001 (cédérom), SES, 2003
- "Comptes de l'exercice 2002", SNCF, 2003

Données sociales

- "Enquête sur l'emploi de mars 2002", Insee Résultats n°5, août 2002
- "Statistiques Nationales d'accidents du travail", CNAMTS, données trimestrielles et annuelles
- "Les salaires dans l'industrie, le commerce et les services", Insee Résultats n°7, octobre 2002
- "Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestres, maritimes et aériens en 2001-2002", CNT, février 2003
- "Bilan social annuel du transport routier de marchandises", Observatoire social des transports, DTT / SES, mars 2003

Méthodologie

- "L'indice de production des services de transport" (IPST), Notes de synthèses du SES n°144, 2002
- "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 françaises NAF rév.1 - CPF rév.1", Insee, édition 2003
- "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
- *"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"*, CGP (Boiteux (M)), 1994
- *"Transport : choix des investissements et coût des nuisances (rapport Boiteux 2)"*, CGP (Boiteux (M)), 2001
- *"2000 - 2006 : quelles priorités pour les infrastructures de transport?"*, CGP (Bonnaïfous (A)), 1999
- *"Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015"*, CGP (Bonnaïfous (A); Baumstark (L); Lapaeyre (J)), 1998
- *"Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport"* (édition papier et cédérom), CGPC, 2003
- *"Les transports urbains : quelles politiques pour demain?"*, CGP (Ries (R)), 2003

Transports et développement durable

DONNÉES

- AGENCE EUROPÉENNE DE L'ENVIRONNEMENT (1997), *La pollution atmosphérique en Europe*, Copenhague.
- MIN. DE L'ENVIRONNEMENT (2001), *La qualité de l'air en France 1996 - 2000*, édité par le ministère de l'environnement, Paris.
- MIN. DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT - IFEN (mai 2003), *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.

IFEN (2002), *L'environnement en France*, édition 2002, éditions La Découverte et Institut français de l'environnement, Paris et Orléans 2002.

Sécurité routière

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2002), *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2001*, La Documentation Française, Paris.

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE (2002), *La sécurité des poids lourds en 2001*, La Documentation Française, Paris.

Émissions de polluants

AFITE-SIA-AFTPP (1997), *Véhicules automobiles et qualité de l'air*. Colloque du 20 mars. 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.

"Evaluer les effets des transports sur l'environnement. Le cas des nuisances sonores", Académie des sciences (Kail (JM); Lambert (J); Quinet (E)), 1999

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, JP TAROUX - 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
- Dares : www.travail.gouv.fr/etudes/etudes_f.html
- Unedic : www.unedic.fr/unistatis/
- 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-vile.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

SIGLES

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADP : Aéroports de Paris
AEA : Association des Compagnies Aériennes Européennes
ANPE : Agence Nationale Pour l'Emploi
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
CGP : Commissariat général du plan
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

DARES : Direction de l'Animation, de la Recherche,
 des Etudes et des Statistiques (ministère des affai-
 res sociales, du travail et de la solidarité)
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
GIEC : groupe d'experts intergouvernemental sur
 l'évolution du climat
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
ONISR : Observatoire National Interministériel de la
 Sécurité Routière
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 Réa-
 lisations de Transports Urbains
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer
 Français
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'Auto-
 routes à Péage
VNF : Voies Navigables de France

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

ABRÉVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'Activité et les Conditions d'Emploi de la Main-d'Oeuvre, 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
ARTT : Aménagement et Réduction du Temps de Travail
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
CLD : Chômage de Longue Durée
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
FPC : Formation Professionnelle Continue
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
PBCAI : Profit Brut Courant Avant Impôts
PCS : Professions et Catégories Socioprofessionnelles
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
SMIC : Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance
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

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
- Dares : www.travail.gouv.fr/etudes/etudes_f.html
- Unedic : www.unedic.fr/unistatis/
- 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-vile.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

Liste des participants à la CCTN du 27 juin 2003

M. GRESSIER Vice-président Conseil Général des Ponts et Chaussées

Mme AIT ALI	Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
M. AZPEITIA	Unostra
Mme AUBRIOT	Conseil National des Transports
M. BERNADET	Laboratoire d'Economie des Transports-MRASH-Lyon 2
Mme BIGOT	Direction des Transports terrestres
Mme BLACHON	Direction générale de la Comptabilité Publique
M. BLATTER	Conseil National des Transports
M. BOYER	Direction des Transports maritimes, des ports et du littoral
M. CHAPPOND	RATP
M. DEBAR	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
M. DENIAU	Union Routière de France
M. DENIZOT	SNCF
M. FABRE	INSEE
M. GERMON	Direction Générale de l'Aviation Civile
M. JOLIVET	RATP
M. LACAZE	CGPC
Mme LAGACHE	Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
Mme LAGARENNE	Ministère de l'écologie et du développement durable
M. LAMI	Syndicat CGT
M. LENSEIGNE	INSEE
Mme LEROUX	Direction des Routes
M. LEVESQUE	Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France
M. MADRE	INRETS
M. MILLOUR	Armateurs de France
M. MORCHEOINE	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
M. ORUS	Réseau ferré de France
M. PEYROUX	Banque de France
M. QUINET	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées
M. REMY	Fédération Nationale des Transports Routiers
M. ROSE	Unostra
M. SCHWACH	Directeur des Affaires Economiques et Internationales
M. SELIGMANN	Conseil Général des Ponts et Chaussées
M. VERON	Voies Navigables de France

Mme MABILE	Rapporteur DAEI/SES
Mme AUGRIS	DAEI/SES
Mme D'AUTUME	DAEI/SES
M. DECURE	DAEI/SES
Mme DEVILLARD	DAEI/SES
M. FAVRE-BULLE	DAEI/SES
Mme HERMILLY	DAEI/SES
M. JAUFFRET	DAEI/SES
Mme LAGUZET	DAEI/SES
Mme RAYNARD	DAEI/SES
M. ROBIN	DAEI/SES
M. SAUVANT	DAEI/SES
M. VICAIRE	DAEI/SES

Excusés:

M. AUXIETTE
Mme MEYER
M. RATHERY
M. VILMART

Conseiller général de Vendée -Maire de la Roche-sur-Yon
Union des Transports Publics
Conférence Européenne des Ministres des Transports
Commissariat général du plan

REMARQUES DES MEMBRES DE LA COMMISSION
(réunion du 27 juin 2003)

Claude GRESSIER, Vice-président de la Commission, ouvre la séance.

Nathalie AUGRIS et Sylvie MABILE, rapporteur, présentent successivement les principaux résultats des transports en 2002 retracés dans les différentes parties du rapport. Alain SAUVANT (DAEI/SES) expose le dossier sur les déterminants des évolutions à court terme des trafics et transports. Après une présentation par Christine RAYNARD (DAEI/SES) de la mise en place d'un suivi de la politique des transports, avec la définition d'indicateurs (en quatre volets), la commission examine les propositions de compléments à apporter au rapport présentées par Yves ROBIN (DAEI/SES).

Remarques des membres de la commission sur le rapport :

Alain MORCHEOINE (Ademe) intervient au sujet de la partie « transports et développement durable ». Il souhaiterait que le plan distingue plus clairement l'accidentologie, les émissions de gaz polluants et de particules (politiques locales) et les gaz à effet de serre (politique globale). Le calcul des émissions de CO₂, et la part du transport dans ces émissions, sont à vérifier (en distinguant le seul CO₂ de l'ensemble des gaz à effet de serre). En ce qui concerne les émissions de particules, il suggère de différencier ce qui relève de la combustion (émissions liées au trafic et dépendantes du progrès technologique) de ce qui relève de l'abrasion, en utilisant un bilan récent du CITEPA sur ce sujet. Il propose également de fournir une étude sur le rôle de la climatisation des automobiles dans l'effet de serre. Par ailleurs, il regrette l'insuffisance des données sur la qualité de l'air portant sur la province et propose d'ajouter des explications sur le rôle de la saisonnalité.

Christine LAGARENNE (Ministère de l'écologie et du développement durable/ Direction des études et de l'évaluation environnementale - D4E) informe la commission que la D4E coordonne un rapport au parlement sur les indicateurs de développement durable pour la fin de l'année, et propose une mise en cohérence, pour le domaine des transports, entre les deux exercices pour le rapport de l'an prochain. Elle constate que le rapport distingue les nuisances 'sociales' et les nuisances 'environnementales', et propose d'ajouter des indicateurs de 'découplage' (transport - PIB; transport - nuisances; transport – impact sur l'environnement).

Christian ROSE (Unostra) regrette l'absence de lien entre l'effet d'offre et la demande, dans le transport ferroviaire régional. Il souhaiterait disposer, par exemple, de coefficients de remplissage, de descriptifs sur les créations de lignes, ... Il précise que son intervention doit être replacée dans le cadre plus général de la répartition des sillons ferroviaires entre l'activité fret et l'activité voyageurs.

Bernard SELIGMANN (CGPC) souligne que le rapprochement entre l'augmentation du trafic et celle de l'offre doit se décliner dans tous les domaines. Les déterminants de court et de long terme demandent une approche plus analytique, en segmentant selon les différentes composantes de la demande.

Emile QUINET (ENPC) marque son intérêt pour l'analyse « Croissance de l'économie et évolution de la branche transport », qu'il aimerait approfondir, en lien avec la problématique de découplage. Il souligne également son intérêt pour la connaissance du temps total de transport (ce qui détermine les usages), et pas uniquement l'exposé d'indicateurs de régularité. Par ailleurs, il souhaiterait, pour le prochain rapport, que soit développée et mise en valeur l'analyse des prix et coûts. Sur ce dernier point, Yves ROBIN souligne les limites d'un tel exercice, liées au manque de données : il précise que les évolutions de prix du transport fluvial et de ceux du transport routier de marchandises sont publiées mais que ce n'est pas le cas pour tous les modes de transport (par exemple, dans le transport ferroviaire où ces données sont devenues sensibles). Néanmoins, il retient la suggestion de faire une analyse plus développée dans le domaine routier.

Jean-Loup MADRE (INRETS) signale l'existence de travaux en cours sur les temps de transports à l'INRETS. Il remarque que les indicateurs de régularité vus du côté de l'offre ne sont effectivement pas toujours les plus pertinents pour l'usager (cas des transports urbains fréquents). Pour enrichir le bilan de la circulation, il propose de fournir sur l'Île-de-France des données de trafic en fonction des densités.

Paul SCHWACH (DAEI) demande une vérification des chiffres concernant la place de la France en Europe en ce qui concerne les taux de TIPP sur les carburants (avec situation par rapport à une moyenne), et souhaite qu'on indique si l'on fait référence à des taux bruts de remboursements ou non. Il aimerait également disposer d'indicateurs d'accidentologie par trajet, et pas uniquement par kilométrage parcouru. Sur ce point, Y ROBIN précise que ces données ne sont pas disponibles, les estimations de circulation faisant l'objet d'une estimation globale, sur la base des consommations de carburants et des caractéristiques du parc automobile.

Remarques des membres de la commission sur le dossier des déterminants à court terme :

Bernard SELIGMANN souligne l'importance de ce dossier, mais déplore que la connaissance de la circulation routière soit si parcellaire (sauf pour les autoroutes à péages). Il lui paraît nécessaire de disposer d'un complément d'analyse plus causale, en ciblant les catégories de déplacements (vacances, loisirs, déplacements professionnels pour le transport de voyageurs ; nature des marchandises transportées). Mais il faudrait améliorer la connaissance des réseaux départementaux et locaux, en matière de circulation et de sécurité routière, et, plus généralement, pouvoir rapporter les indicateurs d'accidentologie non seulement aux kilomètres parcourus mais aussi au nombre de déplacements effectués.

Claudine LAGUZET (DAEI/SES) rappelle que le manque d'informations concernant le réseau routier non national est un problème récurrent, complexe à résoudre. Cette question est à nouveau posée dans le cadre du prochain programme à moyen terme du Conseil national de l'information statistique (CNIS) : la décentralisation en cours fait peser le risque d'une perte supplémentaire d'information, mais offre également l'occasion de réorganiser la collecte des données existante.

Maurice BERNADET (LET) pense qu'il ne faut pas voir dans les équations présentées dans le dossier de liens de causalité, mais de simples corrélations.

Paul SCHWACH se demande si cet intéressant dossier pourrait être utilisé en projection, et quelle est la robustesse des équations au choix de la période.

François BOYER (DTMPL) relève que les élasticités de court et moyen-long terme sont assez proches, ce qui pose le problème de la réalité du découplage.

Alain SAUVANT confirme qu'on ne peut pas inférer de logique causale à partir des seules équations économétriques. L'analyse portant sur l'accidentologie mériterait plus ample approfondissement, notamment sur le point concernant l'hypothèse de comportements de conduite variables au cours du cycle économique. S'il n'est pas possible de développer ce type d'analyse par catégories plus ciblées pour les voyageurs (la limite est celle de la disponibilité des séries conjoncturelles mensuelles, alors que le bilan de la circulation n'est estimé qu'annuellement), il est possible en revanche de produire une équation synthétisant l'ensemble des modes de transports pour les marchandises. Cependant, on peut s'attendre à ce que le résultat soit proche de celui du mode dominant, à savoir la route. Les variables de tendance temporelle incorporent des phénomènes tels que l'augmentation du parc, l'amélioration des infrastructures, l'augmentation de la longueur des autoroutes, les effets de la diésélisation du parc,... En l'absence de chocs significatifs sur ces variables, il n'est pas possible de discerner les effets de chacune d'elles par une approche économétrique. On ne constate pas sur la période étudiée (1990 – 2002) de changements de comportements significatifs. Pour l'avenir, l'hypothèse la plus vraisemblable est un maintien de ces comportements à court terme. A plus long terme, les marges d'incertitudes s'accroissent.

*Remarques des membres de la commission sur l'évolution du rapport
(suite à l'adoption de la loi de finances rectificative pour 2002 n° 2002-1050 du 6 août 2002) :*

Yves ROBIN rappelle que la nouvelle architecture du rapport est le résultat d'une première consultation d'un groupe de travail des membres (ou représentants des membres) de la Commission. Pour ce qui relève de l'association des résultats aux moyens engagés, il propose de coupler le rapport avec la démarche de suivi des résultats de la politique générale des transports, dont les indicateurs sont présentés par Christine RAYNARD. Un examen de thèmes plus approfondis pourrait se faire sous forme de dossiers pluriannuels (tous les trois ans, par exemple). Enfin, le chiffrage de l'ensemble des infrastructures n'est pas réalisable à court terme, car plus complexe à mettre en oeuvre.

Bernard SELIGMANN souhaite également rester pragmatique. Des indicateurs vont être définis avec les programmes et missions de la loi organique relative à la loi de finances (LOLF). Il propose d'associer les directions des administrations centrales concernées, ainsi que d'autres participants, comme le CERTU ou le GART pour les transports collectifs urbains. Il faudra un volet « Etat » et un volet « Collectivités territoriales ». Mais on ne pourra lier simplement scénarios et résultats : la causalité des effets est très complexe.

Alain MORCHEOINE abonde en ce sens. Il souhaite que les grandes hypothèses des scénarios présentés soient bien rappelées. La planification se fait en effet à un horizon de 25 à 30 ans.

Claude GRESSIER propose d'organiser une prochaine réunion du groupe de travail, élargie aux membres qui le souhaitent, si possible dès le début de l'automne comme le suggère Yves ROBIN.