

41^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation

La commission des comptes des transports de la Nation s'est réunie le 28 juin 2004 sous la présidence de Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 2003.

Le rapport comprend six parties, des annexes et, précédés d'éléments de méthode, trois dossiers d'évaluation sur des thèmes particuliers, visant à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés », dans le domaine des transports, suite à l'alinéa 4 de l'article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002.

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*

*Dossiers : Éléments de méthode
Transports collectifs régionaux de voyageurs
Orientations écologiques du choix des véhicules et des carburants
Politique de sécurité routière*

Les différentes parties du rapport présentent les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 2003) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Pour les estimations 2003, 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).

Le rapporteur de la commission des comptes des transports de la Nation est Madame Sylvie Mabile, le secrétaire est Madame Valérie Comte Trotet.

Ont participé à la rédaction de ce rapport : Mesdames Nathalie Augris, Agnès d'Autume, Valérie Comte Trotet, Jocelyne Hermilly, Sylvie Mabile et Messieurs Paul Jourdy et Bernard Korman, du SES, ainsi que Monsieur Alain Nolin, de l'Insee.

La réalisation des dossiers et de leur méthodologie a été assurée par Messieurs Emmanuel Favre-Bulle, Olivier Rolin et Alain Sauvart du SES.

RÉSUMÉ

Les transports en 2003

Un environnement économique peu porteur dans la zone euro

Malgré un début d'année hésitant, la croissance mondiale repart en 2003 dans la plupart des pays industrialisés ainsi que dans les pays émergents, en Chine notamment. La reprise est cependant peu vigoureuse dans la zone euro, avec une demande intérieure qui reste faible, et une demande extérieure contrariée par l'appréciation quasi-continue de l'euro par rapport au dollar. La France enregistre en 2003 un ralentissement de croissance pour la troisième année consécutive, le PIB progressant de 0,5 % (soit un rythme comparable à celui de la zone euro : + 0,4 %) contre 1,1 % en 2002, ceci malgré un redressement de l'activité au second semestre.

C'est encore la demande intérieure qui soutient la croissance française, et plus particulièrement la consommation des ménages, en progression de + 1,7 %, malgré un ralentissement du pouvoir d'achat. Mais les dépenses de transport des ménages sont en repli, en particulier les achats de voitures neuves (les nouvelles immatriculations reculent de 6,3 % en 2003, après - 4,9 % en 2002). Les investissements des entreprises sont moins élevés qu'en 2002 et le commerce extérieur pèse également sur la croissance, les exportations de biens et de services étant globalement en recul. Le solde de l'activité touristique reste excédentaire, mais en fort repli, avec une moindre fréquentation des touristes américains et japonais en particulier. La valeur des échanges de biens se contracte, malgré l'augmentation des tonnages échangés en 2003.

Production de la branche transports : stabilité des transports de voyageurs, redressement des transports de marchandises

Le ralentissement de l'activité économique, accompagné d'un léger recul de la production de biens, continue à peser sur les activités de transport en 2003 : y compris le transport spatial, en recul, la production de la branche transports stagne dans l'ensemble en 2003 (- 0,1 %). Pour la troisième année consécutive, cette évolution est inférieure à celle de l'ensemble de l'économie française.

Le transport ferroviaire pèse sur le résultat des transports de voyageurs et de marchandises. Le transport de voyageurs est globalement stable sur l'année (+ 0,2 %), mais le transport de marchandises se redresse (+ 0,7 %), grâce à un rebond au second semestre, notamment dans le transport routier. L'ensemble constitué du transport spatial et des services auxiliaires des transports recule de 1,1 %.

La demande intérieure de services de transport augmente légèrement en 2003 (+ 0,7 %), alors que la demande extérieure fléchit. Les taux de marge de transport restent globalement stables, à 3,4 % en 2003.

Avec le repli des achats d'automobiles, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages recule pour la deuxième année consécutive

La consommation des ménages au titre de la fonction transport diminue de 1,5 % en 2003, après une légère progression de 0,8 % en 2002. Cette diminution est principalement imputable aux achats de véhicules (- 4,6 %), les dépenses d'utilisation des véhicules ou de transports collectifs n'étant qu'en léger retrait (- 0,4 % et - 0,2 % respectivement). Après deux années de baisse, le prix relatif des carburants est stable en moyenne sur l'année 2003 (+ 0,2 %), l'augmentation du prix des produits pétroliers importés ayant été modérée par l'appréciation de l'euro face au dollar. L'augmentation des prix des services de transport est forte pour le transport aérien, un peu moins pour le ferroviaire, alors que les transports collectifs urbains ou routiers connaissent une hausse modérée. La part du budget des ménages allouée aux transports baisse pour la deuxième année consécutive (à 14,9 %).

Faible croissance de la circulation des voitures particulières

Les déplacements en voitures particulières représentent environ 84 % de l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs. Pour la deuxième année consécutive, ce type de déplacements progresse faiblement (+ 0,7 %, après + 0,8 %), alors que le rythme moyen de croissance des dix années précédentes avoisinait 2 %. Cette progression est moins élevée que celle du parc automobile (+ 1,5 %), le kilométrage moyen annuel par véhicule baissant légèrement (- 0,8 %).

Evolutions contrastées dans les transports collectifs de voyageurs

Les modes de transports collectifs de voyageurs ont connu des évolutions contrastées. Les transports ferroviaires, marqués par les mouvements sociaux du printemps, sont en recul de 1,8 %, après un développement ininterrompu depuis 1996. Même les transports en TER ou TGV ont cessé de croître en 2003 (respectivement - 0,3 % et - 0,5 %), le plus touché étant le TGV Atlantique, alors que la baisse de fréquentation d'Eurostar, sensible au cours des dernières années, a été limitée en 2003 grâce aux effets de l'ouverture d'un tronçon à grande vitesse sur la partie britannique du parcours. Le maintien des produits du trafic voyageurs de l'entreprise SNCF au niveau de 2002 n'est dû qu'à la hausse moyenne des tarifs. Les frais de personnel et les consommations intermédiaires ayant par ailleurs été maîtrisés, l'excédent brut d'exploitation s'améliore pour la deuxième année consécutive.

Les transports collectifs urbains de province, malgré un fléchissement au deuxième trimestre, sont en légère hausse en 2003, grâce à la progression de l'offre de transports en site propre (métros, Val, tramways...). Les évolutions sont moins bonnes en Ile-de-France, où les transports collectifs sont à la baisse, suite aux perturbations du printemps 2003. Les recettes du trafic de la RATP augmentent cependant de 3,4 % (dont 1,8 % en recettes directes), avec notamment la mise en service du ticket t. La maîtrise des coûts a limité la progression des consommations intermédiaires, l'excédent brut d'exploitation augmente de 2,3 %, les frais de personnel augmentant avec les effectifs (+ 1,2 %) et les salaires moyens.

Le transport aérien a été contrarié par divers événements, tant sur le plan national (notamment la liquidation d'Air Lib en février) que sur le plan international (tensions géopolitiques, épidémie de SRAS). L'activité, mesurée en nombre de passagers, recule dans l'ensemble de 0,5%, avec une accentuation de la baisse de fréquentation des vols intérieurs (à - 5 %) et un tassement de la croissance sur les vols internationaux (à + 1 %), les évolutions étant très contrastées selon les faisceaux. En effet, l'offre est dynamisée par les compagnies à bas prix sur les faisceaux court et moyen-courrier, profitant aux aéroports d'Orly, de Lyon et Marseille, alors que l'activité à l'international de Paris Charles-de-Gaulle est en recul. La production des compagnies françaises pâtit en 2003 de la faiblesse de l'activité intérieure et des difficultés sur les faisceaux asiatiques et américains, dans un contexte concurrentiel de plus en plus tendu.

Enfin, le nombre de voyageurs par mer est également en recul, surtout du fait du trafic transmanche, alors que le transport en Méditerranée et Outre-Mer reste dynamique. En 2003, malgré la baisse de voyageurs en Manche Mer du Nord, les armements français gagnent des parts de marchés. Ils devraient profiter en 2003 de la hausse du transport en Méditerranée, avec le renouvellement de la flotte, constitué en particulier de navires à grande vitesse.

Léger redressement du niveau d'activité du transport routier de marchandises

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises progresse modérément en 2003 (+ 0,3 %), progression imputable aux modes routier et par oléoducs, alors que le transport fluvial et surtout le transport ferroviaire sont en recul.

L'augmentation du transport intérieur routier de marchandises s'élève à + 1,1 % (tous pavillons). Le transport national sous pavillon français augmente de 0,9 %, tandis que le transport international poursuit son repli, à - 2,3 % (à l'avantage du pavillon étranger). Contrairement aux deux années précédentes, où le dynamisme du transport pour compte propre primait sur celui du compte d'autrui, l'année 2003 connaît une stabilisation, voire un très léger regain de l'externalisation des services de transport : le transport pour compte d'autrui progresse en effet de 0,5 % (après un recul de 1,3 % en 2002), soit un peu plus que le compte propre (+ 0,2 %, contre + 5,0 % en 2002).

Cependant, en dépit du redressement de fin d'année, la faible croissance de la production devrait avoir pesé en 2003 comme en 2002 sur les comptes des entreprises du transport routier de marchandises. L'augmentation des coûts n'a pu être répercutée sur les prix pour les transports de longue distance. Malgré une augmentation des frais de personnel plus modérée qu'en 2002, les résultats d'exploitation des entreprises du secteur seraient ainsi à la baisse.

Le fret ferroviaire poursuit son recul en 2003 (- 6,4 % en tonnes-kilomètres), pour la troisième année consécutive, le transport combiné étant particulièrement touché par la baisse (- 8,0 %), avec des répercussions sur l'activité internationale. La baisse des produits du trafic de fret dégrade encore le résultat d'exploitation, déjà négatif, de cette branche d'activité du groupe SNCF.

En revanche, le transport fluvial est presque stable, malgré la sécheresse estivale (- 0,7 %). Si le transport international subit les effets de la canicule et

recule de 5,6 % (le réseau d'Alsace-Lorraine étant particulièrement touché), le transport national se redresse, en croissance de 3,0 % sur l'année.

L'activité des principaux ports maritimes métropolitains progresse de 3,6 % en tonnage, pour tous les types de conditionnement. Le traitement des tonnages en sortie progresse de 6,9 % (produits raffinés, céréales...), celui des tonnages en entrée de 2,2 % (pétrole brut, conteneurs...). Le résultat d'exploitation des ports maritimes est en forte hausse en 2003, mais leur dette à moyen et long terme s'accroît également, le taux d'investissement étant soutenu.

Stabilité de l'emploi dans le secteur des transports

Prolongeant une tendance au ralentissement depuis trois ans, l'emploi dans les transports ne progresse plus en 2003 (- 0,1 %, de décembre 2002 à décembre 2003). Pour les grandes entreprises publiques, l'emploi salarié recule suite à la baisse des effectifs de la SNCF. Dans le secteur privé, il progresse faiblement (+ 0,3 % en glissement annuel), l'augmentation étant plus forte dans le transport routier de voyageurs (+ 2,7 %) que dans des secteurs plus sensibles au ralentissement de la conjoncture économique, comme le transport routier de marchandises où l'emploi salarié est stable. Le secteur du transport aérien est marqué par la disparition de plusieurs compagnies, d'où une chute de l'emploi de 15 %.

Par ailleurs, le nombre de demandeurs d'emploi de conducteurs en fin d'année s'accroît (+ 6,9 % en glissement annuel), même si les flux d'offres nouvelles de conducteurs sont en progression en 2003 (+ 2,7 %).

Augmentation des investissements en infrastructures

Les investissements en infrastructures augmentent globalement (+ 10 %), en particulier pour le réseau ferré principal (+ 41 %) et les ports maritimes (+ 52 %). La plupart des autres modes de transport sont aussi concernés par la progression, comme les investissements consacrés aux transports collectifs urbains (+ 11 %) et au réseau routier (+ 6 %, après une baisse de 4 % en 2002). Ces derniers représentent près des deux tiers du total des investissements en infrastructures de transports, soit 8,5 milliards d'euros sur 13,2 milliards d'euros. Les investissements ferroviaires sur le réseau principal atteignent près de 2 milliards d'euros, l'augmentation étant liée à la construction de la ligne à grande vitesse est-européenne. En revanche, ceux des aéroports seraient en recul en 2003.

Augmentation des recettes des administrations liées aux transports, ainsi que des dépenses de fonctionnement

En 2003, les recettes des administrations publiques liées aux transports s'accroissent de 2 %. La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) demeure la principale ressource fiscale de l'Etat liée aux transports, soit 24,5 milliards d'euros sur un total de 34,3 milliards d'euros (29,8 milliards hors versement transport). Dans le même temps, les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports s'établissent à 13,7 milliards d'euros, en recul de plus de 8 % : les dépenses en capital de l'Etat sont en baisse, aucune dotation en capital à RFF n'ayant été versée au cours de l'année, mais les dépenses de fonctionnement augmentent de 2,2 %. Le fer et la route bénéficient de plus de 70 % du total des dépenses : 48 % pour le fer (6,6 milliards, dont 2,3 milliards de charges de retraites), et près de 25 % pour la route (3,4 milliards).

En 2002, les collectivités locales avaient dépensé 26 milliards d'euros pour les transports (fonctionnement et investissement), en augmentation suite à la régionalisation du transport ferroviaire. Les dépenses de fonctionnement (+ 8,5 %) étaient consacrées principalement aux transports collectifs urbains, et les dépenses en capital (+ 2,8 %), à la route.

Forte diminution du nombre de tués sur la route

Sur la route, le nombre d'accidents corporels diminue fortement, de - 14,5 % en 2003, dans un contexte de croissance ralentie de la circulation routière (+ 0,8 %). Le nombre de tués a diminué encore davantage (- 20,9 %, à 5 731), confirmant le changement de comportement des usagers en 2003.

Poursuite de la baisse des émissions polluantes par les transports

Avec la mise sur le marché de nouveaux types de carburants et la poursuite de l'équipement du parc en pot catalytique, la baisse tendancielle des émissions polluantes des véhicules automobiles s'était poursuivie en 2002. En 2003, la diésélisation du parc automobile continue de progresser, deux voitures neuves immatriculées sur trois étant des véhicules Diesel. Avec la baisse des parcours moyens et des consommations unitaires, on estime que la consommation de carburants sur le territoire a globalement baissé sur l'année (- 0,8 %). Ces tendances contribuent à limiter les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre.

I . 1 – LE BILAN ÉCONOMIQUE DE L'ANNÉE 2003

Malgré un début d'année 2003 hésitant, la croissance mondiale est repartie dans la plupart des pays industrialisés ainsi que dans les pays émergents, notamment en Asie. La reprise n'a cependant pas été vigoureuse dans la zone euro, malgré une amélioration sur la deuxième partie de l'année. Les pays de la zone ont, en effet, souffert d'une demande intérieure faible et de l'appréciation quasi continue de l'euro, par rapport au dollar notamment. Avec une augmentation de 0,5 %, comparable à celle de la zone euro dans son ensemble (+ 0,4 %), la croissance française a enregistré un ralentissement pour la troisième année consécutive. Plutôt mal orientée au premier semestre, l'activité a été meilleure au second, sous l'effet, notamment, de l'accélération économique mondiale. La consommation des ménages a de nouveau été le principal soutien à la croissance française, malgré un pouvoir d'achat en ralentissement. L'investissement s'est de nouveau contracté en moyenne sur l'année, en dépit d'un rebond au dernier trimestre qui a profité aux branches industrielles. Malgré une légère reprise du tonnage des produits échangés, la valeur des échanges extérieurs de biens de la France se contracte globalement en 2003, avec les pays de l'Union européenne comme avec les autres pays.

L'environnement économique international

Un environnement international extra-européen plus favorable qui contraste avec la morosité économique de la zone euro

En 2003, la croissance mondiale est repartie à la hausse à partir du printemps, après un début d'année peu vigoureux, en raison notamment des incertitudes géopolitiques. Cette accélération a concerné les pays émergents comme les économies industrialisées. Elle s'est toutefois révélée très timide pour la zone euro.

Les Etats-Unis, avec une croissance économique annuelle de plus de 3 %, ont de nouveau été, en 2003, un des principaux acteurs de la reprise mondiale, déjà amorcée fin 2002 (tableau I 1.1). L'activité a accéléré de façon continue jusqu'au début de l'automne. Elle a enregistré une croissance exceptionnellement forte au troisième trimestre (+ 2,0 % soit plus de 8,0 % en rythme annualisé). Au quatrième trimestre l'économie américaine a progressé à un rythme moins soutenu qu'au trimestre précédent. Toutefois, avec une croissance de + 1,0 %, les Etats-Unis demeurent, à la fin 2003, l'un des plus dynamiques des grands pays industrialisés.

Tableau I 1.1
Croissance du PIB en volume des principaux pays de l'OCDE

variations trimestrielles et annuelles moyennes, en %

	2002	2003	2003			
			T1	T2	T3	T4
Monde	2,6	3,5				
Dont : OCDE*	1,4	2,0				
- Etats-Unis	2,2	3,1	0,5	0,8	2,0	1,0
- Japon	-0,3	2,7	0,5	0,9	0,6	1,6
- Royaume Uni	1,7	2,3	0,3	0,7	0,8	0,9
- Zone euro	0,9	0,4	0,0	-0,1	0,4	0,3
dont : Allemagne	0,2	-0,1	-0,2	-0,2	0,2	0,2
Belgique ⁽¹⁾	0,7	1,1	0,1	0,0	0,6	0,7
Espagne	2,0	2,4	0,5	0,7	0,6	0,7
France ⁽²⁾	1,1	0,5	0,2	-0,3	0,6	0,6
Italie	0,4	0,4	-0,2	-0,1	0,4	0,0
Pays Bas ⁽¹⁾	0,2	-0,7	-0,4	-0,4	0,0	0,5

Sources :

Direction de la Prévision et de l'Analyse Economique,

Note de conjoncture internationale, mars 2004

Insee, Note de conjoncture, mars 2004

⁽¹⁾ Eurostat, avril 2004

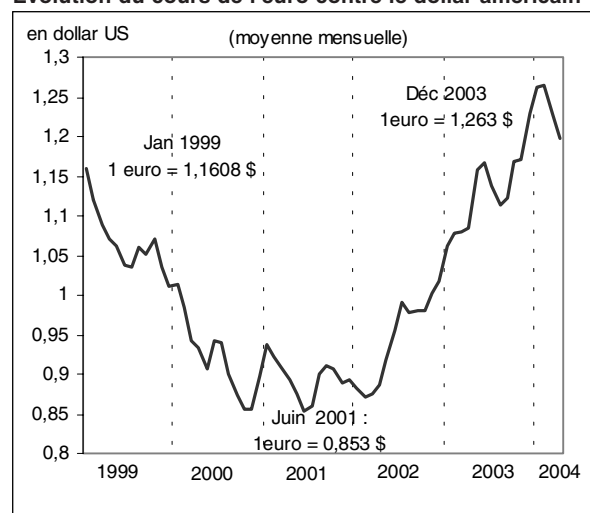
⁽²⁾ Insee, Informations rapides, mai 2004

(*) : OCDE à 18 pays

En 2003, l'accroissement du PIB américain a reposé avant tout sur la consommation finale. Les ménages ont en effet bénéficié de la poursuite des politiques de dépenses publiques (+ 3,3 % en moyenne annuelle, après + 4,4 % en 2002), de conditions de financement favorables, ainsi que d'importantes diminutions d'impôts intervenues au cours de l'été qu'ils ont presque totalement consommées au troisième trimestre. Ces réductions, doublées d'un début d'amélioration de la situation de l'emploi depuis août, ont alors dynamisé la consommation finale et, ainsi, largement contribué à la forte croissance économique du troisième trimestre. Le ralentissement, au quatrième trimestre, de la consommation des ménages et du PIB résulte essentiellement de la dissipation des effets des baisses d'impôts.

La croissance américaine a également été soutenue par la demande des entreprises. Après un creux conjoncturel en début d'année, l'investissement productif a redémarré à l'été, favorisé entre autres par l'assainissement de la situation financière des entreprises et par le redressement des profits et des perspectives de demande. A partir du quatrième trimestre, les entreprises ont, en outre, inversé leur comportement de stockage. La hausse de la demande des ménages et des entreprises s'est aussi traduite dès le deuxième trimestre par la reprise des importations. Sur l'ensemble de l'année, les Etats-Unis ont augmenté leurs importations, en volume, de 3,7 %. Ils ont ainsi alimenté la reprise de certains de leurs partenaires économiques, asiatiques notamment (tableau I 1.2).

Graphique I 1.1
Evolution du cours de l'euro contre le dollar américain



Source : Banque de France, mars 2004

Enfin, les exportations américaines ont accéléré au second semestre, favorisées par la dépréciation continue du dollar, par rapport à l'euro notamment (graphique I 1.1), ainsi que par le dynamisme de l'activité de plusieurs des partenaires des Etats-Unis (Canada, Japon, Royaume-Uni, ...).

Après s'être contractée de près d'un demi-point en 2002, l'économie japonaise a enregistré une progression notable, estimée à 2,7 % en 2003. Au Royaume-Uni, la croissance du PIB, relativement forte dès le deuxième trimestre de 2003, s'est élevée à 2,3 % en moyenne annuelle. En 2003, la Chine s'est affirmée comme l'un des moteurs de l'économie mondiale. À peine freinée par l'épidémie de SRAS, l'économie chinoise a connu une croissance annuelle moyenne supérieure à 9 %. Sa croissance, tirée par les investissements étrangers mais aussi domestiques, a entraîné dans son sillage les autres économies de l'est asiatique.

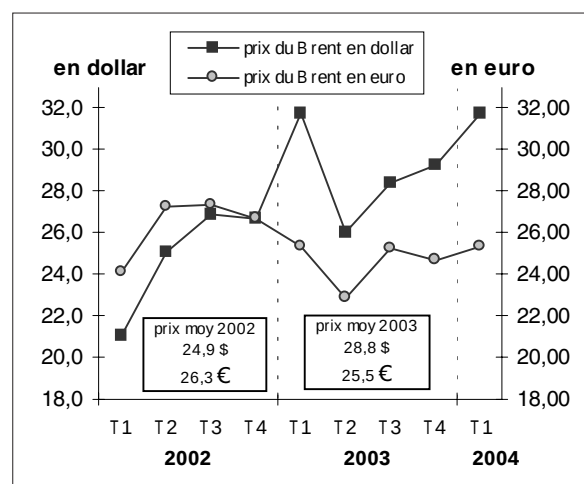
Tableau I 1.2
Croissance du PIB en volume des principaux pays émergents

	variations annuelles moyennes, en %	
	2002	2003
Monde	2,6	3,5
Dont : Pays émergents	4,3	5,5
- Pays en transition	3,5	5,8
dont : Russie	4,3	7,2
- Asie (hors Japon)	6,1	7,0
dont : Chine	8,0	9,1
Inde	4,3	7,0
- Amérique latine	-1,3	1,2
dont : Argentine	-10,9	7,5
Vénézuéla	-8,9	-10,3

Source : Direction de la Prévision et de l'Analyse Economique, Note de conjoncture internationale, mars 2004

Le second semestre 2003 a confirmé la stabilisation et le retour de la croissance dans les autres régions. Le Brésil et la Turquie, notamment, ont renforcé la crédibilité de leurs politiques financières. Les pays pétroliers ainsi que la Russie ont bénéficié du maintien du prix du baril à un niveau confortable, dans un contexte de tensions persistantes sur l'offre pétrolière (Irak, Nigeria, Venezuela) (graphique I 1.2). Les pays d'Europe centrale et orientale ont conservé un certain dynamisme, en lien avec la résistance de leur consommation privée.

Graphique I 1.2
Evolutions comparées du prix du Brent en dollar et en euro



Source : Minefi

Alors que de nombreux pays ont enregistré en 2003 une croissance économique supérieure à celle de 2002, la zone euro a en revanche connu pour la troisième année consécutive un ralentissement de son activité, avec seulement 0,4 % de croissance du PIB (tableau I 1.3). L'année 2002 s'était achevée dans un climat de fortes incertitudes géopolitiques et d'attentisme en matière de demande intérieure. Au premier semestre 2003, ce climat a continué de peser sur la zone euro. Ainsi, après avoir stagné au premier trimestre, l'activité a enregistré un léger recul au deuxième (- 0,1 %). Seule la croissance espagnole est restée dynamique au cours de cette première partie de l'année, soutenue par une forte demande intérieure. Ce n'est qu'à partir de l'été que l'activité a redémarré : + 0,4 % au troisième trimestre puis + 0,3 % au quatrième, cette amélioration demeurant toutefois fragile dans certains pays de la zone, comme l'Allemagne, l'Italie ou la France, et globalement en dessous des espérances.

Tableau I 1.3
Evolution des principaux agrégats en volume de la zone euro

*variations moyennes trimestrielles et annuelles, en %
données cjo-cvs*

	2002	2003	2003			
			T1	T2	T3	T4
PIB	0,9	0,4	0,0	-0,1	0,4	0,3
Importations	-0,4	1,5	-0,6	-0,4	0,8	2,1
Demande intérieure totale	0,2	1,0	0,4	0,1	-0,2	1,0
Consommation des ménages	0,1	1,0	0,4	0,0	0,2	0,1
Consommation publique	2,9	1,9	0,5	0,6	0,6	0,6
FBCF	-2,8	-1,2	-0,8	-0,4	-0,2	0,6
Exportations	1,3	0,0	-1,5	-0,9	2,3	0,2
Contribution						
Demande intérieure hors stocks	0,0	0,7	0,1	0,0	0,2	0,3
Variations de stocks	0,2	0,3	0,2	0,1	-0,4	0,7
Commerce extérieur	0,7	-0,6	-0,4	-0,2	0,6	-0,7

Source : Insee, Note de conjoncture, mars 2004

La zone euro a bénéficié dès le troisième trimestre de 2003 du dynamisme de l'activité chez ses principaux partenaires économiques. Les exportations extra-zone euro ont fortement accéléré à la fois vers les pays asiatiques, le Royaume-Uni, les États-Unis et les pays d'Europe centrale et orientale (Peco). Les exportations intra-zone ont également enregistré une accélération sensible sur les troisième et quatrième trimestres : la reprise du commerce mondial a en effet favorisé la reprise des échanges au sein de la zone euro. Au total, les exportations de la zone euro se sont accrues, après trois trimestres consécutifs de baisse, de 2,3 % au troisième trimestre et de 0,2 % au quatrième. L'ampleur de la reprise des exportations semble toutefois avoir été quelque peu limitée par l'appréciation de l'euro par rapport au dollar (graphique I 1.1).

L'investissement s'est contracté dans la zone euro durant les trois premiers trimestres de 2003. Ce recul est imputable aux très fortes baisses enregistrées en Italie et en Allemagne. La dégradation des perspectives d'activité et le climat d'incertitudes du début d'année ont amené les entrepreneurs à reporter leurs projets. En outre, jusqu'à l'automne, les investissements ont pâti de la faiblesse de la demande adressée aux entreprises, et ce, en dépit de conditions de financement globalement favorables. Au quatrième trimestre de 2003, la reprise de la demande anticipée par les entrepreneurs, alliée à des conditions de financement toujours favorables, a permis un redémarrage progressif des dépenses d'équipement. Le redressement de la demande a toutefois été d'origine principalement externe à la zone euro : avec la reprise du commerce mondial, la production industrielle des pays de la zone euro a redémarré au quatrième trimestre. Ce serait donc le dynamisme des exportations qui aurait enclenché un nouveau cycle industriel au sein de la zone euro.

La consommation des ménages, en panne l'année précédente au sein de la zone euro, s'est accrue, en moyenne sur 2003, de 1,0 %. Toutefois, l'amélioration du premier trimestre (+ 0,4 %) ne s'est pas poursuivie sur le reste de l'année. Les consommateurs européens ont manifesté une grande prudence depuis le printemps, particulièrement en Allemagne et dans une moindre mesure en Italie. La faiblesse de la progression du pouvoir d'achat, doublée d'inquiétudes multiples face à l'évolution du marché du travail, à la mise en place de réformes structurelles, au contexte géopolitique incertain... ont affecté la confiance des ménages. En outre, en 2003, les politiques de redistribution ou de réduction d'impôts ont été moins expansives qu'en 2002, sur l'ensemble de la zone euro. Au total, la reprise est engagée, mais reste fragile.

L'économie française en 2003

Très faible croissance pour la France en 2003, malgré une amélioration en fin d'année

La situation économique de la France a été plutôt médiocre sur la première partie de l'année 2003, pénalisée par la faiblesse de la demande intérieure et par un environnement extérieur peu porteur. Le PIB, après avoir peu augmenté, en volume, au premier trimestre (+ 0,2 %), s'est contracté au deuxième de 0,3 % (tableau I 1.4). Au second semestre, le PIB a progressé suivant un rythme trimestriel constant (+ 0,6 %). Toutefois, la croissance du troisième trimestre doit être relativisée

par rapport à celle du quatrième, car elle intègre des rattrapages du faible deuxième trimestre. Ainsi, l'activité économique française a redémarré au troisième trimestre puis s'est légèrement raffermie au quatrième. Le sursaut intervenu sur la deuxième partie de l'année s'est également produit dans la plupart des pays de la zone euro. Il est à mettre en lien avec le redémarrage de l'activité mondiale, notamment aux Etats-Unis (+ 3,1 % de croissance en moyenne annuelle), ainsi qu'avec le redressement des anticipations des entrepreneurs qui a été particulièrement perceptible au quatrième trimestre. Sur l'ensemble de l'année, la croissance française est demeurée toutefois très faible, en ralentissement pour la troisième année consécutive, avec une variation annuelle moyenne de + 0,5 %.

Au cours du premier semestre, les exportations

Tableau I 1.4
Equilibre Ressources-Emplois des biens et services

évolutions en volume*, en %, et valeurs en milliards d'euros courants 2003

	2002	2003	2003				2002	2003	2003
			T1	T2	T3	T4			
	en %, en moyenne annuelle, aux prix 1995 ⁽¹⁾		en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 (1)				en %, en moyenne annuelle, aux prix de l'année précédente ⁽²⁾		en valeur, en milliards d'euros courants ⁽²⁾
PIB	1,1	0,5	0,2	-0,3	0,6	0,6	1,2	0,5	1557,2
Importations	3,3	0,3	-0,6	-0,1	0,2	2,5	2,9	-0,1	382,6
Demande intérieure totale	1,5	1,4	0,6	0,1	0,4	0,9			
Dépenses de consommation des ménages	1,8	1,7	0,7	-0,2	0,6	0,5	1,5	1,4	854,2
Dépenses de consommation des APU	4,6	2,5	0,3	0,3	0,7	1,0	4,6	2,4	378,3
FBCF Totale	-1,8	0,2	0,3	0,5	0,0	0,8	-2,0	-0,2	298,7
dont : FBCF des SNFet des EI	-3,8	-1,5	-0,2	0,4	-0,2	0,8	-3,7	-2,0	160,2
FBCF des ménages (hors EI)	0,7	0,7	0,2	0,4	-0,2	0,4	0,7	0,8	77,0
FBCF des APU	1,8	5,8	2,2	1,5	0,9	1,1	0,7	5,2	50,6
Exportations	1,7	-2,7	-2,2	-1,4	0,9	1,5	1,9	-2,5	401,9
Contributions									
Demande intérieure hors stocks	1,7	1,6	0,5	0,1	0,5	0,6	1,5	1,3	
Variations de stocks	-0,2	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,2	-0,2	-0,2	-5,2
Commerce extérieur	-0,4	-0,8	-0,5	-0,4	0,2	-0,3	-0,2	-0,7	

Sources : ⁽¹⁾ Insee, Comptes trimestriels, mai 2004

⁽²⁾ Insee, Comptes annuels, mai 2004

* 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).

françaises se sont contractées (- 2,2 % au premier trimestre, - 1,4 % au deuxième). Les exportations vers les pays de la zone euro ont souffert de l'atonie de la demande interne de la plupart des pays membres (notamment l'Allemagne et l'Italie) et les exportations extra-zone, du ralentissement du commerce mondial et de l'appréciation continue de l'euro. À partir de l'été, les exportations se sont progressivement redressées. Le rebond du troisième trimestre (+ 0,9 %) s'explique principalement par une hausse de la demande émanant des États-Unis, des pays asiatiques et des pays d'Europe centrale et orientale (PECO), imputable à leur dynamisme économique et dont la France a bénéficié. Les exportations françaises de biens à destination des États-Unis se sont ainsi retournées, après cinq trimestres consécutifs de baisse. Les ventes à destination de la Chine ont, en dépit de leur faible poids, sensiblement contribué à la croissance globale des exportations françaises. Au quatrième trimestre, ces dernières ont de nouveau augmenté, principalement sous l'effet des ventes d'Airbus et de la livraison exceptionnelle du « Queen Mary 2 » au Royaume-Uni. Les exportations de construction navales et aéronautiques ont ainsi contribué, pour plus de deux tiers, à la croissance des exportations du dernier trimestre 2003. Ces améliorations n'ont toutefois pas suffi à enrayer la diminution des exportations sur l'ensemble de l'année (- 2,7 % en volume).

Le profil infra-annuel des importations est fortement lié à celui de la demande intérieure française : recul au premier semestre, légère reprise au troisième et raffermissement au dernier (+ 2,5 % au quatrième trimestre). Sur l'ensemble de l'année, les importations ont peu évolué par rapport à 2002. Au total, et pour la troisième année consécutive, les échanges extérieurs auront contribué négativement à la croissance française, à hauteur de 0,8 point de PIB en 2003.

L'investissement des entreprises françaises s'est contracté de 1,5 %, poursuivant ainsi sa tendance de 2002, à un rythme toutefois moins marqué (- 3,8 % en 2002). La morosité économique nationale et européenne, associée aux incertitudes géopolitiques mondiales, a pesé sur les projets d'investissement jusqu'à l'automne. Le retour, en fin d'année, à un rythme de croissance positif de l'investissement (+ 0,8 % au quatrième trimestre) semble traduire une meilleure orientation des anticipations des chefs d'entreprise, dans un contexte de financement assez favorable. En outre, signe de reprise, la production industrielle a rebondi sensiblement au quatrième trimestre, après quatre trimestres consécutifs de baisse.

L'investissement en logement des ménages a de nouveau peu progressé en 2003 (+ 0,7 %). Il a conservé un rythme de croissance quasi identique depuis 2001. Seul l'investissement des administrations publiques a été dynamique. Il s'est accru de + 5,8 %, après avoir plus faiblement progressé en 2002.

Par ailleurs, même si les variations de stocks ont contribué négativement à la croissance sur l'ensemble de l'année (- 0,2 point de PIB), via notamment l'utilisation massive des réserves en produits agricoles, les comportements de déstockage semblaient, à la fin 2003, s'inverser significativement. Si le profil infra annuel est marqué par le rôle positif des exportations au second semestre, en moyenne annuelle, la principale contribution à la croissance française est venue, comme les trois années précédentes, de la consommation finale des administrations et des ménages. Les dépenses de consommation publiques, bien qu'en ralentissement, ont augmenté de 2,5 %. Celles des ménages ont gardé le même rythme de croissance qu'en 2002 (+ 1,7 % en moyenne annuelle après 1,8 % en 2002). La consommation des ménages en biens a augmenté de + 0,7 % en raison, notamment, de l'accroissement de leurs dépenses de produits manufacturés (+ 0,9 %) et d'une forte augmentation des dépenses d'énergie (+ 2,5 %).

Tableau I 1.5
Evolution des revenus des ménages et de leur pouvoir d'achat aux prix 1995

variations annuelles moyennes en %, données cvs-cjo

	2002	2003	2003			
			T1	T2	T3	T4
Revenus primaires						
Salaires bruts	3,6	2,1	0,6	0,3	0,7	0,5
EBE des EI	4,7	4,5	1,2	0,9	0,8	0,8
Revenus de la propriété	-2,7	-4,1	-1,4	-1,0	-0,5	0,0
Prestations sociales	4,9	4,4	0,8	1,1	1,4	0,8
Revenus bruts	3,6	2,6	0,6	0,6	0,8	0,6
Prélèvements sociaux et fiscaux	1,0	3,9	9,1	0,7	-0,5	-0,1
Revenu disponible brut	4,3	2,3	-1,2	0,5	1,1	0,8
Prix de la consommation	1,7	1,8	0,8	0,1	0,3	0,6
Pouvoir d'achat	2,5	0,5	-2,0	0,4	0,8	0,2

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2004

La contribution de la consommation des ménages à la croissance économique est toutefois restée relativement limitée en 2003 (1,2 point). La progression de la consommation des ménages a, en effet, été freinée par le ralentissement de la croissance de leur pouvoir d'achat, qui s'est accru de 0,5 % après avoir augmenté de 2,5 % l'année précédente (tableau I 1.5). Dans un contexte d'inflation mesurée, proche de 2 % et stable par rapport à 2002, la dégradation

du pouvoir d'achat s'explique principalement par une moindre progression du revenu disponible des ménages (+ 2,3 % en 2003, contre 4,3 % en 2002). Le recul de l'emploi a entraîné un ralentissement des revenus d'activité, principale composante du revenu disponible des ménages. Parallèlement, le rythme de progression des prestations sociales s'est légèrement infléchi tandis que celui des prélèvements obligatoires progressait de presque 3 points. Les ménages ont payé davantage d'impôts en 2003 (+ 3,3 %), conséquence de la forte croissance de leur revenu en 2002 et d'une réduction des taux d'imposition moindre que celles intervenues les années précédentes.

Les activités sectorielles

Légère contraction de la production des branches consommatrices de services de transports sur 2003, amélioration dans l'industrie en fin d'année

Dans un contexte économique morose, la production de l'ensemble des branches de l'économie française a augmenté de 0,9 % en 2003, en ralentissement pour la troisième année consécutive (+ 1,1 % en 2002 et + 2,0 % en 2001) (tableau I 1.6).

Ce sont les activités de production de biens (i.e. agricoles et industriels), les plus génératrices de transports, qui ont le plus souffert de l'atonie de la demande intérieure et européenne. Elles ont enregistré un léger recul de 0,2 %, tandis que la production de services augmentait de 1,6 %. Malgré ces évolutions contrastées, les profils infra-annuels des productions de biens et de services ont été à l'image de l'économie française : premier semestre médiocre, avec une contraction des productions au deuxième trimestre ; amélioration au second semestre.

L'activité de transport de marchandises est directement liée à celles des branches industrielles, ainsi qu'à la production agricole et à la construction.

Après avoir enregistré une baisse en 2002, la production des branches industrielles, en volume, a renoué timidement avec une évolution positive (+ 0,4 % en moyenne annuelle). Le premier semestre a été assez médiocre pour l'ensemble des branches de l'industrie, avec un léger repli au deuxième trimestre de 0,1 %. La production des branches industrielles a retrouvé un rythme positif au troisième trimestre (+ 0,7 %) en lien avec le raffermissement de la demande intérieure et extérieure. La production industrielle a ensuite pour-

suivi son accélération au dernier trimestre, grâce au redressement des activités manufacturières, principale composante de la production industrielle.

Tableau I 1.6
Evolution de la production, en volume, par branche

variations annuelles et trimestrielles (en %), aux prix de 1995, données cjo-cvs

Branches	2002	2003	2003			
			T1	T2	T3	T4
	en %, en moyenne annuelle, aux prix 1995 ⁽¹⁾	en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 ⁽¹⁾	en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 ⁽¹⁾	en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 ⁽¹⁾	en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 ⁽¹⁾	en %, en moyenne trimestrielle, aux prix 1995 ⁽¹⁾
Agriculture	2,6	-7,8	-4,0	-2,4	-0,7	1,7
Total branches industrielles	-0,8	0,4	0,6	-0,1	0,7	0,8
I.A.A.	2,2	0,1	-0,9	-0,9	1,6	-1,5
Branches manufacturières	-1,1	0,2	0,4	0,1	0,5	1,0
- Industrie automobile	1,2	0,3	0,7	-0,6	0,6	-0,2
- Biens de consommation	-1,4	3,2	0,5	1,4	1,0	0,5
- Biens d'équipement	-2,6	1,2	1,8	1,4	1,2	2,3
- Biens intermédiaires	-1,0	-1,8	-0,7	-1,0	-0,2	1,0
Energie	-2,0	3,1	4,4	-0,9	1,2	2,6
Total branches non industrielles	2,0	1,1	0,1	0,1	0,8	0,8
dont : Construction	-1,0	-0,5	-0,3	0,1	0,4	0,8
Commerce	0,7	-0,6	-0,2	-0,9	0,4	0,4
Total	1,1	0,9	0,3	-0,1	0,7	0,8

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2004

La production manufacturière repart, ainsi, très modestement à la hausse en 2003 (+ 0,2 % après - 1,1 % en 2002). Cette quasi-stabilité recouvre des évolutions différentes selon les branches : les productions des industries de l'automobile et des biens d'équipement ont augmenté, après avoir diminué en 2002 : + 3,2 % après - 1,4 % pour l'automobile et + 1,2 % après - 2,6 % pour les biens d'équipement ; la production de biens de consommation, en ralentissement, a faiblement progressé (+ 0,3 % après + 1,2 %). À l'inverse, la progression de la production manufacturière a été freinée par les baisses de production de biens intermédiaires (- 1,8 % après - 1,0 %).

Comme l'ensemble de l'économie, la production manufacturière a peu progressé au premier trimestre (+ 0,4 %) puis a ralenti au deuxième (0,1 %). La croissance assez modeste du premier trimestre est principalement imputable à la contraction des activités des biens intermédiaires (- 0,7 %), malgré la bonne tenue des biens d'équipement. La quasi-stabilité au deuxième trimestre s'explique par le recul des biens de consommation et des biens intermédiaires. Seule l'industrie automobile a « tiré son épingle du jeu » durant cette période économiquement peu porteuse : elle y a enregistré sa progression trimestrielle la plus forte de l'année 2003 (+ 1,4 %). L'ensemble de l'activité manufacturière a redémarré au troisième trimestre (+ 0,5 %). Seul le rythme de la production des biens intermédiaires est resté négatif. La production des

biens d'équipement a augmenté de 1,2 % en lien avec la hausse de la demande intérieure et surtout avec celle en provenance de l'étranger à partir de l'été. L'amélioration de la situation économique générale n'a cependant pas immédiatement, ni totalement, bénéficié à la production manufacturière car les industriels ont tout d'abord eu recours au déstockage. Au quatrième trimestre, l'activité manufacturière s'est raffermie (+ 1,0 %), dynamisée par la branche des biens d'équipement (+ 2,3 %). L'amélioration des anticipations des entrepreneurs, l'inversion de leur comportement d'investissement et de stockage, ont ainsi contribué à un début de reprise de la production manufacturière et industrielle sur la fin de l'année 2003.

Après avoir connu plusieurs années de forte hausse, la production de la branche construction, grande génératrice de transports, s'était contractée de 1,0 % en 2002. En 2003, elle recule un peu moins fortement avec une diminution annuelle de - 0,5 %. Ce repli s'explique, entre autres, par la forte baisse de la production en bâtiment, malgré une reprise en travaux publics. Les entreprises ont, en effet, fortement diminué leur investissement immobilier. Par ailleurs, celui des ménages est resté quasiment stable (+ 0,4 %). Toutefois, après un troisième trimestre encourageant pour la branche construction (+ 0,4 %), la reprise s'est poursuivie au quatrième (+ 0,8 %) sous l'effet de la croissance de l'investissement en construction.

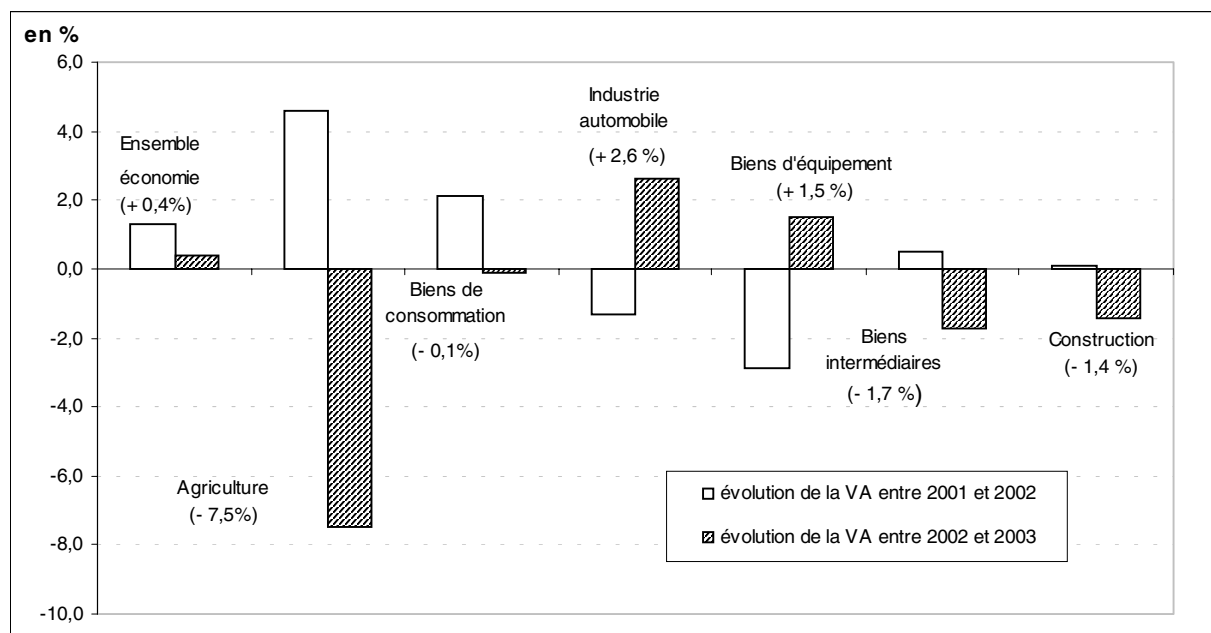
La production d'énergie a augmenté de 3,1 %, après une baisse de 2,0 % en 2002.

Les résultats dans l'agriculture influent également sur la production de services de transports de marchandises. En 2003, après une année 2002 relativement dynamique (+ 2,6 %), la production agricole s'est fortement contractée (- 7,8 %), victime d'une succession d'aléas climatiques. Ainsi, la rigueur de l'hiver, la sécheresse du printemps puis la canicule estivale ont pesé sur l'activité de cette branche qui a enregistré des diminutions durant les trois premiers trimestres 2003. L'activité agricole a renoué avec un rythme positif en fin d'année (+ 1,7 %). La production agroalimentaire, quant à elle, est restée pratiquement stable, en moyenne sur l'année (+ 0,1 %).

On retrouve très largement les mêmes types d'évolutions en terme de valeur ajoutée (graphique I 1.3), qu'elles soient annuelles ou infra-annuelles : contraction des valeurs ajoutées dégagées par les branches productrices de biens de consommation et de biens intermédiaires, par l'agriculture et les industries agroalimentaires et par la construction. Accroissement pour l'industrie automobile, la branche biens d'équipement, ainsi que pour la branche énergie.

Graphique I 1.3
Evolution de la valeur ajoutée, par branche, en volume

variation annuelle moyenne t/t-1(en %), aux prix 1995, données cjo-cvs



Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2004

Les échanges extérieurs

Légère reprise du volume des échanges de marchandises

L'évolution du commerce extérieur français reflète celle de la conjoncture mondiale : après un fort recul en 2001 et une stagnation en 2002, l'année 2003 marque une légère reprise du volume des tonnages de produits échangés, tant avec nos partenaires européens (+ 1,8 %) qu'avec les autres pays (+ 1,8 % également, tableau I 1.7). Cette croissance ne permet pas de retrouver en 2003 le niveau total des échanges extérieurs de l'année 2000 : il y est inférieur de 5,6 % en tonnage, et même de 5,9 % en valeur (en euros courants).

En 2003, la croissance des échanges totaux résulte de la bonne tenue du tonnage des exportations, qui progresse de 4 %, alors celui des produits importés est plutôt stable.

Plus précisément, les tonnages échangés avec les pays de l'Union Européenne augmentent de 3,4 % à l'exportation et sont stables à l'importation ; avec les pays hors Union, les tonnages importés se redressent légèrement (+ 0,7 %), mais surtout, on assiste à un sensible redémarrage des exportations, dont le tonnage augmente de 5,5 %, après 3,3 % en 2002. La part de l'Union Européenne dans les exportations est ainsi en léger repli en 2003, de 73,0 % à 72,7 % (graphique I 1.4).

Tableau I 1.7
Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur

en %, niveaux en millions de tonnes

	80/73	90/80	95/90	00/95	03/00	03/02	Niv.2003
Total							
Union europ. (15)	1,3	2,1	1,4	3,8	-1,7	1,8	273,5
Autres	1,8	-0,6	-1,0	1,4	-2,1	1,8	215,9
Total	1,6	0,6	0,3	2,7	-1,9	1,8	489,4
Importations							
Union europ. (15)	3,1	2,2	1,5	3,7	-2,4	0,0	131,1
Autres	1,3	-1,2	-0,8	0,9	-2,8	0,7	162,3
Total	1,8	0,0	0,1	2,1	-2,6	0,4	293,4
Exportations							
Union europ. (15)	-0,2	2,1	1,4	3,8	-1,0	3,4	142,4
Autres	4,5	1,8	-1,7	3,3	-0,1	5,5	53,6
Total	1,1	2,0	0,5	3,7	-0,8	4,0	196,0

Source : DGDDI; calcul DAEI/SES

Baisse des valeurs unitaires des produits échangés en 2003

Cependant, malgré l'augmentation des tonnages, la valeur des échanges se contracte globalement, aussi bien avec les pays de l'Union Européenne qu'avec les autres pays. Cette réduction atteint 2,6 % en euros courants, la baisse étant globalement un peu plus forte à l'importation (- 2,8 %) qu'à l'exportation (- 2,5 %). Mais les échanges en tonnages évoluent différemment, et la baisse de la valeur unitaire est plus forte pour les exportations (- 6,2 %) que pour les importations (- 3,2 %). Ainsi, le ratio de la valeur d'une tonne exportée relativement à une tonne importée passe de 1,63 en 2002 à 1,58 en 2003 (graphique I 1.5).

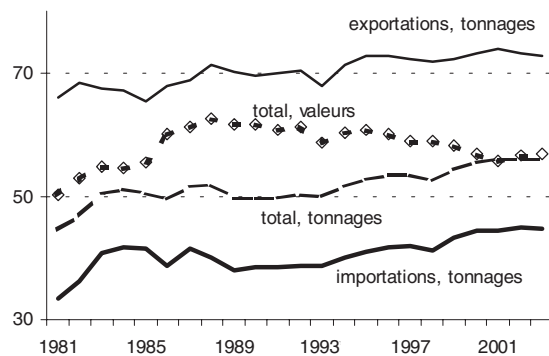
La déformation de la structure des échanges par type de produits, ainsi que les évolutions des taux de change, font évoluer le prix moyen de la tonne exportée ou importée. Le raffermissement de la parité de l'euro face au dollar en 2003 influe en effet directement sur les prix des produits importés, et exerce une pression à la baisse sur les produits exportés, soit directement, dans la mesure où les contrats sont libellés en dollar, soit indirectement, par le jeu de la concurrence.

Paradoxalement, c'est dans nos échanges avec les pays de l'Union Européenne que le ratio des valeurs unitaires tonne exportée/tonne importée a le plus baissé, de 1,09 à 1,03 (de 2,99 à 2,95 pour les pays hors Union). Sur longue période, ce ratio fait apparaître une lente croissance depuis 1973 (à 0,77), dépassant le seuil de 1 en 1991, puis restant à peu près stable après 1997, entre 1,06 et 1,10. La baisse de 2003 est essentiellement le fait de la réduction, en euros courants, du prix de la tonne exportée, de 1,51 à 1,42 millier d'euros.

Pour les échanges avec les pays extérieurs à l'Union européenne, ce rapport oscille depuis 2000 entre 2,9 et 3,0, s'établissant à 2,95 en 2003. Il avait subi une forte baisse de 1973 à 1981 : d'une part, les importations ne se limitaient plus exclusivement aux matières premières, d'autre part, le poids de nos échanges avec les pays de l'OCDE, hors Union européenne, augmentait. Il est ensuite remonté après 1993 pour plafonner entre 1994 et 1998, autour de 3,7, les variations observées reflétant surtout les mouvements de prix des matières premières, puis a diminué sensiblement en 1999 et 2000 pour se stabiliser ensuite.

Graphique I 1.4

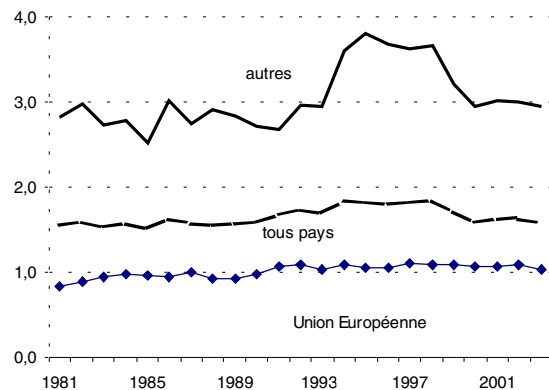
Evolution de la part de l'Union européenne (EU15) dans le commerce extérieur français



Source : DGDDI ; calcul DAEI/SES

Graphique I 1.5

Evolution de la valeur unitaire de la tonne exportée, relativement à la tonne importée



Source : DGDDI ; calcul DAEI/SES

Avec les autres principaux partenaires, les tonnages globaux échangés ont des évolutions contrastées : forte hausse des importations et exportations avec la Belgique, hausse plus modérée avec l'Espagne. Avec les Pays Bas et l'Italie, les exportations sont particulièrement soutenues tandis que les importations reculent ou stagnent.

Tableau I 1.8

Evolution des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens

en %, niveaux en millions de tonnes

		02/01	03/02	niv. 2003
Allemagne	imports	2,9	-0,2	27,8
	exports	-3,3	-3,6	27,2
	Total	-0,3	-1,9	55,1
Belgique	imports	3,3	9,8	35,8
	exports	0,7	5,5	22,6
	Total	2,3	8,1	58,4
Royaume-Uni	imports	-13,7	-5,7	15,8
	exports	-12,4	3,6	14,4
	Total	-13,1	-1,5	30,2
Espagne	imports	1,8	2,5	12,7
	exports	2,6	3,0	22,2
	Total	2,3	2,8	34,8
Italie	imports	-3,8	-0,2	12,9
	exports	11,8	9,4	27,1
	Total	5,9	6,1	40,0
Pays-Bas	imports	7,4	-11,6	14,6
	exports	-3,5	15,4	14,4
	Total	2,4	0,0	29,0

Source : DGDDI ; calcul DAEI/SES

Poursuite de la baisse des exportations vers l'Allemagne, redressement des exportations vers le Royaume Uni, la Belgique et les Pays Bas

Les évolutions des échanges de marchandises avec les six principaux partenaires de la France dans l'Union européenne (de 29 à 58 millions de tonnes de marchandises en 2003 selon les pays, imports et exports cumulés) sont dans l'ensemble plus dynamiques en 2003 qu'en 2002, à l'exception de l'Allemagne (- 1,9 % après - 0,3 %) et des Pays Bas (0,0 % après + 2,4 %) (tableau I 1.8).

La forte baisse des échanges avec le Royaume Uni en 2002 est suivie d'une baisse amortie en 2003 (- 1,5 %), grâce au redressement du tonnage des exportations (+ 3,6 %), alors que la dégradation des importations en provenance de ce pays se poursuit encore (- 5,7 %).

Hausse contenue des importations de produits pétroliers

Pour la majorité des familles de produits (décomposition à partir des sections NST), l'année 2003 est marquée par une reprise des tonnages importés, à l'exception du charbon, des minerais et des produits métallurgiques, en baisse, et des produits agricoles, stables. Les importations de produits pétroliers représentent en 2003 la moitié des importations en tonnages (tableau I 1.9), en augmentation de 0,6 %. Leur valeur augmente davantage (+ 3,8 %, en euros courants), mais la facture pétrolière n'atteint cependant pas en 2003 le niveau record de l'année 2000. En effet, le taux de change de l'euro a modéré l'augmentation des prix, et la valeur totale des importations d'hydrocarbures est encore inférieure de 7 % à son niveau de l'année 2000, malgré un tonnage plus élevé de 4,4 %.

Les exportations de produits pétroliers raffinés continuent également de croître (+ 14,7 % en tonnages, + 15,1 % en euros courants) ; seuls les tonnages des minerais et produits métallurgiques sont à la baisse. Cependant, les augmentations des exportations de certains produits, en tonnages, ne se traduisent pas toujours par des rentrées de devises supplémentaires : la valeur des exportations des produits chimiques ou manufacturés, par exemple, baisse en 2003, les prix moyens étant contraints par la faiblesse du dollar et l'intensité de la concurrence internationale. Dans l'ensemble, et pour la plupart des produits, les niveaux des tonnages exportés augmentent en 2003, mais restent néanmoins en deçà des niveaux de l'année 2000 (sauf pour les produits pétroliers et les minerais). Leur valeur, en euros courants, est globalement en baisse en 2003, et ne dépasse le niveau de l'année 2000 que pour trois familles de produits : les denrées alimentaires, les produits pétroliers et les produits chimiques.

Tableau I 1.9
Evolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit

en %

	Tonnages			Valeurs		
	1973	1990	2003	1973	1990	2003
Imports						
Produits agricoles	3,8	3,7	3,5	8,6	3,7	2,5
Produits alimentaires	3,3	7,5	7,6	10,5	7,2	6,5
Charbons, minerais, engrais	16,2	20,3	8,2	3,7	1,8	0,9
Hydrocarbures	59,7	42,4	50,2	10,4	7,9	8,9
Produits métallurgiques	4,1	4,7	5,8	9,8	5,5	4,0
Matériaux construction	5,9	7,9	6,4	1,3	0,9	0,6
Produits chimiques	3,5	6,2	8,0	8,4	10,0	12,7
Produits manufacturés	3,6	7,2	10,2	47,4	62,9	64,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Exports						
Produits agricoles	16,6	23,3	18,9	10,0	5,6	3,1
Produits alimentaires	7,6	16,5	14,2	11,3	10,3	8,2
Charbons, minerais, engrais	21,5	6,5	3,7	1,7	0,7	0,4
Hydrocarbures	10,6	8,1	15,9	1,6	1,3	2,0
Produits métallurgiques	8,1	8,4	10,3	8,2	5,6	4,1
Matériaux construction	22,0	17,8	10,6	1,0	0,9	0,5
Produits chimiques	6,1	9,5	12,1	9,3	12,6	15,8
Produits manufacturés	7,4	9,9	14,3	56,9	63,1	65,8
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : DGDDI; calcul DAEI/SES

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

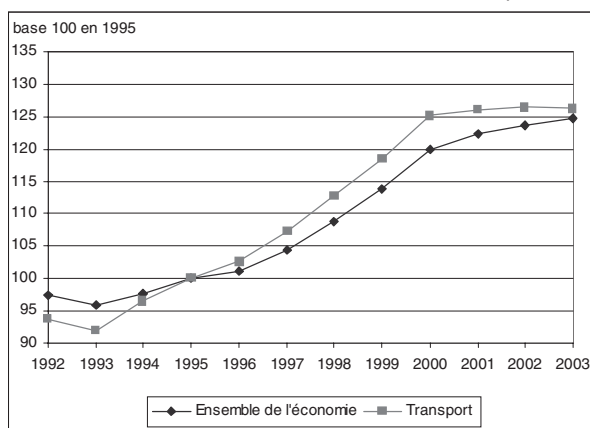
La production de la branche transports, y compris transport spatial, stagne en volume en 2003 (- 0,1 %). Le recul des activités spatiales et, dans une moindre mesure, du transport ferroviaire (marchandises et voyageurs) pèse sur le résultat d'ensemble. En revanche, le transport de marchandises se redresse (+ 0,7 %), principalement grâce à la route. La production de services de transport de voyageurs, qui avait soutenu la croissance de la branche en 2002, se tasse en 2003 : elle augmente de 0,2 %, après + 1,4 %. La demande intérieure de services de transport, qui avait marqué le pas en 2002, se redresse légèrement en 2003 (+ 0,7 %), les marges de transport augmentant de 1,1 % et suivant en cela le mouvement général du transport de marchandises. La croissance des consommations intermédiaires et celle de la consommation finale restent en revanche modérées. La contraction des exportations de biens et services se répercute sur la demande extérieure de services de transport, qui fléchit nettement en 2003. Les prix des services de transport augmentent globalement au même rythme que l'année précédente (+ 1,5 %) : les prix du transport aérien accélèrent en raison du renforcement de la sécurité et d'une réduction de l'offre, tandis qu'ils restent modérés pour le transport routier sous la pression de la concurrence étrangère.

La production de services de transport

En 2003, la production de la branche transports progresse de 1,4 % en valeur après une hausse de 1,7 % en 2002. En volume, elle stagne (- 0,1 %) après deux années de faible croissance, succédant elles-mêmes à la période 1997-2000 où les

taux de croissance avaient été supérieurs à 5 %. En 2003 comme au cours des deux années précédentes, la branche transports évolue moins vite que l'ensemble de l'économie : la production de l'ensemble des branches a augmenté de 0,9 %.

Graphique I 2.1
Production des branches aux prix de base
en volume aux prix 1995

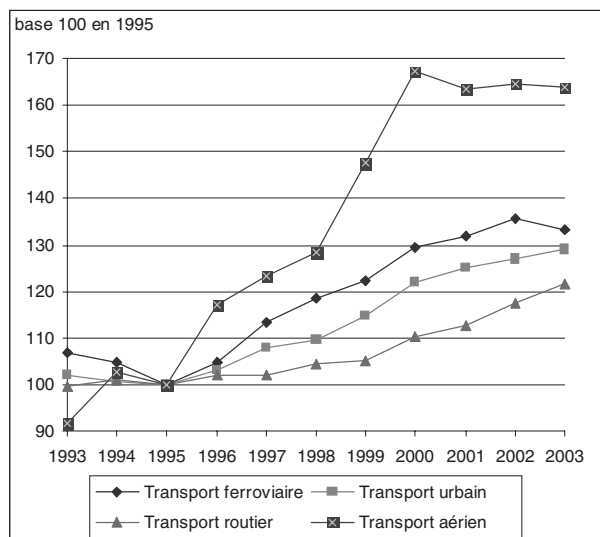


Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

Graphique I 2.2
Evolution des principaux modes de transport de voyageurs

volume prix 1995



Source : Insee - CCTN

Tableau I 2.1

Partage volume-prix de la production aux prix de base (*) des branches de transports en 2003

en millions d'euros

	2002	évolution en %			2003	2003
	niveau	volume	prix	valeur	niveau	structure en %
Transport ferroviaire de voyageurs	6 491	-1,7	2,1	0,3	6 510	5,1
Transport ferroviaire de marchandises	2 200	-7,0	1,4	-5,7	2 074	1,6
Transport urbain de voyageurs	7 922	1,6	3,0	4,6	8 284	6,5
Transport routier de voyageurs	3 684	1,8	1,6	3,4	3 811	3,0
Autres transports terrestres de voyageurs (**)	2 627	1,7	2,3	4,0	2 733	2,1
Transport routier de marchandises	31 905	0,8	-0,1	0,7	32 128	25,1
Autres transports terrestres de marchandises (***)	1 623	1,0	0,8	1,8	1 652	1,3
Transport fluvial	418	-0,7	5,1	4,3	436	0,3
Transport maritime	5 612	2,5	1,8	4,3	5 854	4,6
Transport aérien de voyageurs	13 549	-0,4	5,7	5,3	14 269	11,2
Transport aérien de marchandises	1 712	3,2	2,0	5,3	1 803	1,4
Manutention	1 732	2,6	1,8	4,4	1 809	1,4
Entreposage	5 633	1,2	1,7	3,0	5 800	4,5
Gestion d'infrastructure	18 176	1,2	2,2	3,5	18 807	14,7
Messagerie, fret express	7 923	-0,7	2,3	1,6	8 049	6,3
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	14 964	-5,6	-1,6	-5,7	13 897	10,9
Ensemble transports, dont:	126 171	-0,1	1,5	1,4	127 916	100,0
Transport de voyageurs	34 754	0,2	3,6	3,8	36 077	28,2
Transport de marchandises	42 989	0,7	0,4	1,1	43 477	34,0
Autres	48 428	-1,1	1,0	-0,1	48 362	37,8

Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

(**) Les autres transports terrestres de voyageurs recouvrent les transports de voyageurs par taxi ainsi que les téléphériques et remontées mécaniques

(***) Les autres transports terrestres de marchandises recouvrent le déménagement et le transport par conduite.

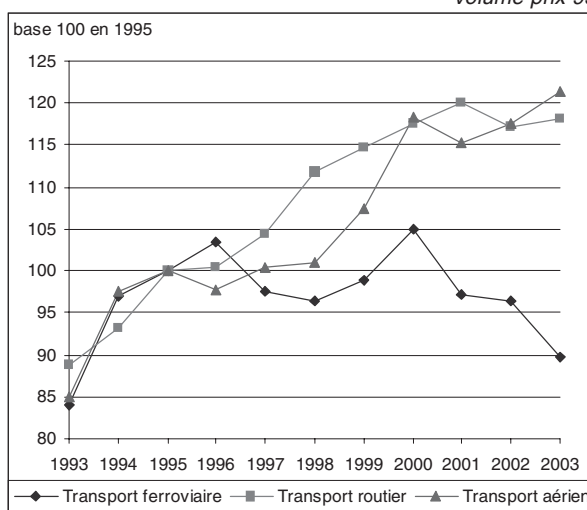
La production de services de transport de voyageurs, qui avait soutenu la croissance de la branche en 2002, se tasse en 2003 : elle augmente de 0,2 %, après + 1,4 %. Cette inflexion est due au ferroviaire et à l'aérien, qui baissent respectivement de 1,7 % et 0,4 %. L'activité du transport aérien n'a donc pas confirmé sa légère reprise de 2002 : les transports internationaux ont pourtant bien résisté malgré la faiblesse de la croissance économique et la conjoncture internationale défavorable. Mais l'offre de transport aérien domestique s'est contractée avec la disparition d'Air Lib en janvier et, à un moindre degré, d'Aéris en novembre. Cette diminution de l'offre a atténué la concurrence, et a tiré les prix à la hausse, ce qui a pu également avoir un effet dissuasif sur la demande.

En revanche, les transports urbains et routiers de voyageurs n'ont que très légèrement ralenti par rapport à l'année précédente (respectivement + 1,6 % et + 1,8 % en 2003).

Graphique I.2.3

Evolution des principaux modes de transport de marchandises

volume prix 95



Source : Insee - CCTN

Le transport de marchandises se redresse en 2003 : la production s'accroît de 0,7 % en volume après une baisse de 1,4 % l'année précédente. Le mouvement d'ensemble est dicté par le transport routier de marchandises (+ 0,8 % après - 2,3 %), où l'activité est soutenue par la modération des prix. A l'inverse, le transport ferroviaire enregistre un net recul (- 7,0 %). Les transports aérien et maritime de marchandises restent pour leur part bien orientés.

L'activité de transport spatial a accusé un recul particulièrement marqué : 4ancements seulement sont intervenus, contre 12 en 2002.

Dans l'ensemble, les services auxiliaires des transports ont bénéficié d'une activité plus soutenue que celle des services de transport eux-mêmes. La production des gestionnaires d'infrastructure a ralenti (+ 1,2 % en volume après 3,1 % en 2002), bien que les services aéroportuaires n'aient plus reculé (+ 0,1 % après - 1,5 %). Mais par ailleurs le repli des activités de messagerie a été fortement tempéré (- 0,7 % après - 6,6 %). La manutention portuaire a également été plus dynamique qu'en 2002 (+ 4,7 % contre + 2,0 %) : elle a été soutenue par l'activité du transport maritime, tandis que les autres formes de manutention ont stagné.

Tableau I 2.2

Evolution de l'activité par mode

Production aux prix de base en volume aux prix n-1

	en %				
	1999	2000	2001	2002	2003
Transport ferroviaire de voyageurs	3,3	5,7	2,0	2,7	-1,7
Transport ferroviaire de marchandises	2,6	6,1	-7,4	-0,8	-7,0
Transport urbain de voyageurs	4,5	6,4	2,8	1,8	1,6
Transport routier de voyageurs	0,7	4,7	2,4	2,2	1,8
Autres transports terrestres de voyageurs	5,2	4,1	3,0	0,6	1,7
Transport routier de marchandises	2,4	2,6	2,0	-2,3	0,8
Autres transports terrestres de marchandises	5,9	6,2	3,8	0,5	1,0
Transport fluvial	6,9	1,9	-5,7	3,1	-0,7
Transport maritime	6,4	15,4	7,0	2,0	2,5
Transport aérien de voyageurs	15,0	13,3	-2,2	0,4	-0,4
Transport aérien de marchandises	6,5	10,0	-2,6	2,1	3,2
Autres	4,7	5,4	-0,2	1,0	-1,1
dont Manutention	0,5	4,2	-1,5	0,6	2,6
Entreposage	6,8	10,1	1,0	-0,7	1,2
Gestion d'infrastructure	5,6	3,2	0,7	3,1	1,2
Messagerie, fret express	3,5	2,9	-4,4	-6,6	-0,7
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	4,1	8,3	0,3	3,2	-5,6
Ensemble transports	4,9	6,0	0,7	0,3	-0,1
Transport de voyageurs	7,4	8,4	0,5	1,4	0,2
Transport de marchandises	3,3	4,7	1,9	-1,4	0,7
Autres	4,7	5,4	-0,2	1,0	-1,1
Ensemble de l'économie	4,5	5,5	1,9	1,1	0,9

Source INSEE - DAEI/SES

Tableau I 2.3

Equilibre ressources-emplois des services de transport

Evolutions en volume à prix n-1

	Evolution en %				valeur en M€
	2000	2001	2002	2003	2003
Production de la branche au prix de base	6,0	0,7	0,3	-0,1	127 916
dont sous-traitance	7,1	0,7	-0,3	0,5	24 186
Produit fatal & Ventes résiduelles	5,3	-2,0	1,2	2,8	303
Importation totale	15,9	-1,4	-6,6	-0,2	10 417
dont ajustement CAF/FAB	11,3	2,3	-2,3	2,8	-5 211
Impôts sur les produits	6,4	-0,8	1,6	2,1	1 039
Subventions sur les produits	5,2	2,2	2,3	0,2	-6 925
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	7,0	1,2	1,0	0,7	26 215
Marge de transport (y c marge transitant par le commerce)	4,1	1,1	-1,7	1,0	41 510
Consommation finale	5,6	0,8	1,1	0,7	24 411
Exportation totale	12,4	-5,6	-1,3	-9,9	11 217

Source : INSEE - CCTN

- Les consommations intermédiaires couvrent les services de transport de voyageurs, le déménagement, le transport spatial, la manutention, l'entreposage et la gestion d'infrastructures.

- Les marges de transport couvrent les autres services de transport de marchandises.

- L'équilibre comptable se calcule selon 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 demande en transport

La demande intérieure de services de transport, qui avait marqué le pas en 2002, s'est légèrement redressée en 2003 : elle a augmenté de 0,7 %, en volume, après une baisse de 0,2 % l'année précédente. Ce redressement provient de la composante enregistrée en marges de transport : après le recul de 2002, celles-ci augmentent de 1,1 % en 2003, suivant en cela le mouvement général du transport de marchandises.

En revanche, la croissance des consommations intermédiaires et celle de la consommation finale restent modérées, marquant un léger ralentissement par rapport à l'année précédente. Pour le transport routier, urbain et ferroviaire, la demande des ménages est très parallèle à la production nationale. En revanche, le repli de la consommation des ménages en transport aérien a pénalisé les importations plus que la production nationale.

La contraction des échanges extérieurs de biens et services, et notamment des exportations, se répercute sur la demande extérieure de services de transport, qui fléchit nettement en 2003 (- 9,9 %). Les importations parviennent presque à se stabiliser, alors qu'elles avaient baissé l'année précédente : elles augmentent pour le transport de marchandises, notamment en transport routier (+ 8,8 %).

Les taux de marges de transport sont restés globalement stables, à 3,4 %, en 2003. Cette stabilité est assez générale pour les différents produits (tableau I 2.4). La plus forte augmentation porte sur les produits de la métallurgie et de la transformation des métaux dont le taux passe de 3,8 % à 4,0 %.

Les taux de marge les plus élevés concernent les minéraux (9,7 %), les produits agro-alimentaires (6,0 %) et les produits du bois et du papier (5,6 %). Au contraire, les taux de marge les plus bas s'observent sur les automobiles et les biens d'équipement.

Tableau I 2.4
Les taux de marge par produit

	en valeur, en %						
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	2,7	2,8	3,0	3,3	3,3	3,3	3,3
Produits agroalimentaires	5,1	5,4	5,6	6,0	6,3	6,0	6,0
Biens de consommation	3,2	3,2	3,3	3,3	3,5	3,3	3,3
Biens automobiles	1,9	1,8	1,6	1,6	1,5	1,5	1,5
Biens d'équipement	2,1	2,0	2,0	1,9	1,9	2,1	2,1
Biens intermédiaires	3,7	3,7	3,8	3,7	3,9	4,0	4,1
dont : Produits minéraux	9,0	9,1	9,2	9,5	9,6	9,5	9,7
Produits textiles	2,4	2,4	2,6	2,7	3,0	2,9	3,0
Produits du bois et du papier	5,0	5,1	5,2	5,0	5,6	5,5	5,6
Produits chimiques-caoutchouc-matières plastiques	2,6	2,6	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7
Métallurgie-Transformation des métaux	3,5	3,4	3,7	3,5	3,5	3,8	4,0
Composants électriques et électroniques	2,5	2,5	2,4	2,1	2,4	2,7	2,8
Produits énergétiques	3,8	4,6	4,2	2,9	3,0	3,3	3,2

Source : Insee – CCTN

Le taux de marge est égal au ratio marge de transport/ressources au prix de base.

Les ressources au prix de base contiennent la production et les importations.

Lecture : en 2003, la valeur des dépenses de services de transport utilisés au transport de produits textiles équivaut à 3,0 % de la valeur des ressources en produits textiles.

Dans la structure des marges de transport par mode, le poids du transport routier est très important. Il représente 71,1 % du total des marges : cette part augmente par rapport à 2002 (70,9 %) avec le développement relatif de ce type de transport

en 2003. Les services d'auxiliaires des transports représentent 17,8 % des marges, et le transport ferroviaire 4,6 % : la part de ce dernier mode a baissé de 0,4 point par rapport à l'an dernier.

Tableau I 2.5
La structure des marges par mode en 2003

en valeur, en %

	Fer	TRM yc location	Conduite	Mer	Fluvial	Air	Auxiliaires	TOTAL
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	5,5	80,5	0,0	7,5	0,8	0,8	4,9	100,0
Produits agroalimentaires	1,7	76,2	0,0	2,2	0,0	0,6	19,2	100,0
Biens de consommation	2,0	70,6	0,0	1,2	0,0	1,3	24,9	100,0
Biens automobiles	8,9	66,6	0,0	2,7	0,0	2,5	19,3	100,0
Biens d'équipement	7,3	63,5	0,0	2,1	0,0	2,0	25,2	100,0
Biens intermédiaires	5,8	71,4	0,0	5,0	0,7	1,7	15,3	100,0
Produits énergétiques	7,7	60,3	13,7	14,7	1,7	0,1	1,8	100,0
Total	4,6	71,1	0,8	3,9	0,4	1,3	17,8	100,0

Source : Insee - CCTN

Lecture : le transport par conduite représente 13,7 % des dépenses de services de transport de produits énergétiques.

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

- le recours au transport routier, et dans une moindre mesure aux auxiliaires des transports, est relativement plus important pour les produits automobiles et les biens d'équipements, intermédiaires et de consommation;
- les transports des produits énergétiques utilisent de façon plus importante les modes routier, maritime, fluvial et par conduites;

- les transports de produits agricoles se font de façon plus importante par la route et par voie maritime ; en revanche, ils utilisent moins les services des auxiliaires ;
- les produits agroalimentaires sont majoritairement transportés par la route, avec recours aux services auxiliaires.

Les prix

En 2003, les prix du transport ont augmenté pratiquement au même rythme que l'année précédente (+ 1,5 % après + 1,4 %). Comme en 2002, les prix augmentent plus vite pour le transport de voyageurs que pour le transport de marchandises.

Les prix du transport de voyageurs augmentent en effet de 3,6 %, après 2,7 % en 2002. Cette accélération est imputable au prix du transport aérien, qui s'est renchéri sous l'effet du renforcement de la sécurité et d'une moindre concurrence avec la disparition de compagnies aériennes. Les hausses de prix ont touché les liaisons intérieures et en long courrier, notamment les liaisons avec les DOM ; mais on a aussi observé des baisses de tarifs sur les liaisons en concurrence avec le TGV et avec les compagnies aériennes à bas prix.

A l'inverse de ce que l'on constate pour l'aérien, la hausse des prix du transport ferroviaire a été plus modérée en 2003 qu'en 2002 : + 2,1 % après + 5,4 % en 2002, où la hausse des prix de la production (au prix de base, c'est-à-dire y compris subventions) de transport ferroviaire de voyageurs était en grande partie imputable à la forte augmentation des contributions publiques à l'exploitation des TER. Si l'on considère la production mesurée hors subventions, la progression des prix avait été de + 2,5 % en 2002.

La concurrence internationale est restée vive pour le transport routier de marchandises, dont les prix ont stagné en 2003 (- 0,1 %), après une hausse modérée en 2002 (+ 0,8 %). A l'inverse, les prix du transport maritime ont un peu accéléré. Globalement, les prix du transport de marchandises ont augmenté de 0,4 %, après 0,8 % en 2002.

Les effectifs de la branche

Les premières estimations provisoires disponibles pour l'année 2003 sur les effectifs de la branche transports font état d'une très légère progression, en équivalent temps plein sur l'année (salariés et non salariés). Au total, cette branche d'activité représente toujours 4,3 % des effectifs totaux de l'économie (4,5 % pour les seuls salariés).

Tableau I 2.6
Effectifs salariés par branche

en milliers d'équivalents temps plein

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (e)
Ferroviaire	88,8	87,4	96,9	98,1	98,4	nd
Transport terrestre de voyageurs	160,5	164,7	172,6	177,0	180,7	nd
Transport terrestre de marchandises	263,9	274,5	190,0	301,9	306,1	nd
Transport par eau	14,1	13,7	13,6	14,0	14,6	nd
Transport aérien	53,3	58,2	66,4	67,0	67,6	nd
Auxiliaire de transport	245,1	260,6	262,8	280,1	288,2	nd
Manutention, entreposage, gestion d'infrastructure	145,7	157,1	159,3	168,2	173,5	nd
Autres postes de transport	99,4	103,5	103,5	111,9	114,7	nd
Total transport (*)	825,7	859,1	802,3	938,1	955,6	961,0

Source : Insee - CCTN (séries révisées depuis 2000)

(e) estimations provisoires

(*) hors agences de voyages

I . 3 – LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

En 2003, la consommation des ménages au titre de la fonction transport a diminué de 1,5 %, après avoir augmenté de 0,8 % en 2002. Cette évolution est essentiellement le fait des achats de véhicules, qui ont baissé de nouveau de 4,6 %, après - 1,3 % en 2002. Le niveau des immatriculations a enregistré, en effet, une baisse plus importante en 2003 qu'en 2002. En même temps, on a assisté à un ralentissement de la croissance de la circulation (+ 0,8 %, après + 1,3 % en 2002). L'année 2003 a été marquée par un repli des dépenses d'utilisation de véhicules (- 0,4 %) et de celles concernant les transports collectifs (- 0,2 %). Au total, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages a été en recul (14,9 % après 15,3 % en 2002 et 15,5 % en 2001). Dans un contexte de ralentissement du pouvoir d'achat des ménages, le tourisme des Français s'est accru plus faiblement qu'en 2002, que leur destination soit la France ou l'étranger. Le mouvement de raccourcissement des durées de séjour, observé ces dernières années, s'est prolongé en 2003, et plus du tiers des voyages à longue distance des Français ont été effectués dans la journée.

La consommation des ménages

En 2003, dans un contexte marqué par une stabilisation du rythme de la croissance de la consommation finale des ménages (+ 1,3 % après + 1,5 % en 2002), les dépenses des ménages au titre de la fonction transport¹ ont diminué sensiblement (- 1,5 %), à prix constants, après la faible croissance de 2002 (+ 0,8 % en 2002). Cette diminution est principalement imputable aux achats de véhicules qui baissent pour la deuxième année consécutive, - 4,6 % en 2003 après - 1,3 % en 2002. Les dépenses d'utilisation de véhicules (- 0,4 % en 2003 après + 1,6 % en 2002) diminuent, elles aussi, mais légèrement. Enfin, les dépenses en transports collectifs diminuent de 0,2 %, après une hausse de 1,7 % en 2002.

Tableau I 3.1
Evolution en volume de la consommation intérieure pour les transports

	2000	2001	2002	2003	2003
	Evolution annuelle en %				en milliards d'euros
Achats de véhicules	0,6	9,4	-1,3	-4,6	32,9
Dépenses d'utilisation	1,3	2,2	1,6	-0,4	74,0
Transports collectifs	6,6	1,5	1,7	-0,2	20,1
Transport	1,9	4,0	0,8	-1,5	127,1
Consommation finale	2,7	2,6	1,5	1,3	853,8

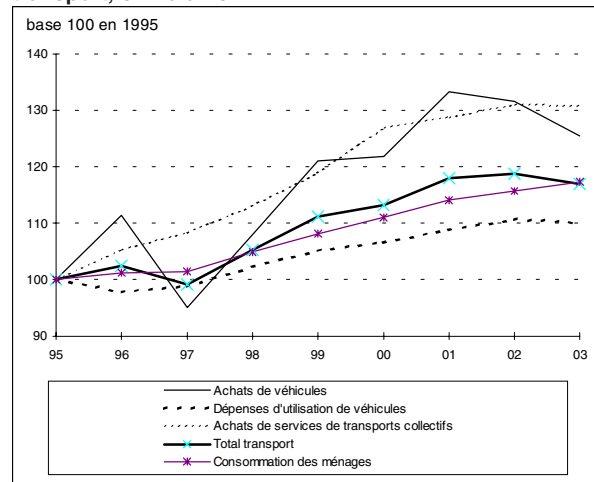
Source : Insee

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 transport collectifs.

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

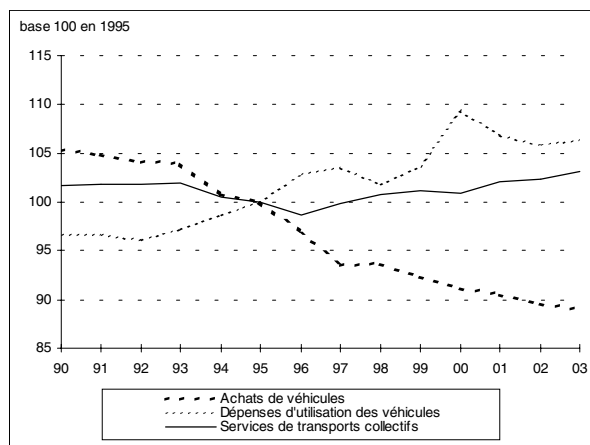
¹ Il s'agit des dépenses réelles des ménages, hors dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques.

Graphique I 3.1
Evolution des principales composantes de la fonction transport, en volume



Source : Insee

Les prix des transports dans leur ensemble ont augmenté de 2,4 % en 2003 après + 1,1 % en 2002. Les prix relatifs des transports par rapport à l'ensemble de la consommation augmentent de 0,2 %. Cette hausse est imputable à l'augmentation des prix relatifs des transports collectifs (+ 0,8 % après + 0,2 % en 2002) ainsi qu'à celle des dépenses d'utilisation des véhicules (+ 0,5 %) avec notamment les dépenses d'entretien (+ 2,5 %). Par contre, les prix relatifs des dépenses d'achats de véhicules poursuivent leur recul (- 0,7 %) qui s'inscrit dans un processus de baisse continue depuis les années quatre-vingt-dix.

Graphique I 3.2
Evolution des prix relatifs (*) par rapport à l'ensemble de la consommation


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 2003

Le marché de l'automobile enregistre, en 2003, une baisse des immatriculations neuves pour la deuxième année consécutive, - 6,3 %, soit 2 009 246 véhicules, après - 4,9 % en 2002. La diminution des immatriculations neuves des voitures à essence (- 17 %) se poursuit et confirme le 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 encore avantageuse du gazole et de la consommation plus faible. Les immatriculations neuves de voitures Diesel restent à peu près stables (- 0,1 %). La baisse des immatriculations neuves touche moins les voitures étrangères (- 3,9 %) que les voitures françaises (- 7,9 %). La part de marché des marques françaises s'établit en 2003 à 59,6 %, en léger recul pour la première fois depuis 1997.

Tableau I 3.2
Immatriculations de voitures particulières neuves

en milliers

	1990	2000	2001	2002	2003
marques françaises	1 405	1 262	1 362	1 300	1 197
évolution (%)	-0,2	2,7	8,0	-4,6	-7,9
part (%)	60,8	59,1	60,4	60,6	59,6
marques étrangères	904	872	893	845	812
évolution (%)	4,3	-5,2	2,3	-5,3	-3,9
part (%)	39,2	40,9	39,6	39,4	40,4
Total	2 309	2 134	2 255	2 145	2 009
évolution (%)	1,5	-0,7	5,7	-4,9	-6,3

Source : Fichier central des automobiles

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Les dépenses d'utilisation des véhicules ont diminué de 0,4 %, en volume, en 2003, en liaison avec le ralentissement de la croissance de la circulation (+ 0,8 % après + 1,3 % en 2002). Cette diminution s'explique, d'une part, par celle du poste «entretien, réparations» (- 2,3 %) et celle du poste «carburants» (- 2,0 %). Par contre, elle est modérée par la croissance du poste «pièces détachées, accessoires», + 2,2 % après + 2,9 % en 2002, et par celle du poste «autres services», qui a augmenté de 2,4 %, essentiellement du fait des péages qui représentent un peu plus de la moitié de ces dépenses.

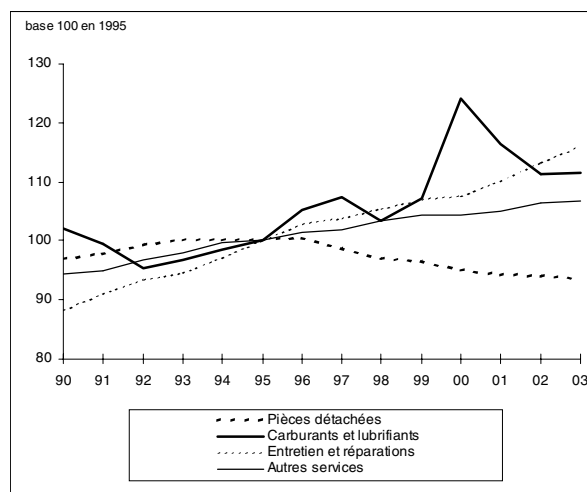
Tableau I 3.3
Evolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume

	2000	2001	2002	2003	2003 en milliards d'euros
	Evolution annuelle en %				
Pièces détachées, accessoires	3,8	5,3	2,9	2,2	22,2
Carburants et lubrifiants	-1,7	1,8	0,3	-2,0	27,1
Entretiens, réparations	3,0	-0,2	1,6	-2,3	17,1
Autres (péages, auto-écoles...)	1,3	0,5	2,9	2,4	7,5
Ensemble	1,3	2,2	1,6	-0,4	74,0

Source : Insee

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

Les prix des dépenses d'utilisation des véhicules ont augmenté de 2,4 % en 2003. L'évolution des prix relatifs (+ 0,5 % en 2003, après - 1,0 % en 2002) est marquée par la hausse des prix relatifs des dépenses d'entretien (+ 2,5 % en 2003) alors que les prix relatifs des carburants ont augmenté, eux, de 0,2 % en 2003 après les baisses de 4,5 % en 2002 et 6,2 % en 2001.

Graphique I 3.3
Evolution des prix relatifs (*) des dépenses d'utilisation des véhicules


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

Les dépenses de transports collectifs

Les dépenses de transports collectifs ont diminué de 0,2 % après avoir augmenté de 1,7 % en 2002, et 1,5 % en 2001 en volume. Cette évolution confirme la rupture avec celle de la fin des années quatre-vingt-dix où la croissance était de l'ordre de 5 % par an. Cette situation est liée au ralentissement de la croissance économique et au contexte géopolitique. La diminution touche inégalement les différents modes : les transports maritimes et aériens sont les plus touchés (respectivement - 2,5 % et - 2,4 % en volume). La consommation des services ferroviaires, qui avaient connu une progression continue depuis 1995, enregistre une baisse de 1,8 % en 2003, liée aux mouvements sociaux du printemps. Les transports urbains et, dans une moindre mesure, le transport routier jouent en sens inverse et modèrent cette baisse (respectivement + 1,8 % et + 0,9 % en volume, en 2003).

Tableau I 3.4

Evolution de la consommation de transports collectifs en volume

	2000	2001	2002	2003	2003 en millions d'euros
	Evolution annuelle en %				
Tr. ferroviaire	5,6	2,8	2,7	-1,8	3 567
Tr. routier	4,2	2,9	1,4	0,9	5 113
Tr. aérien	11,0	-1,8	0,3	-2,4	5 596
Tr. mer, voies d'eau	-4,0	-1,1	3,0	-2,5	302
Tr. urbains	6,1	2,9	3,0	1,8	4 910
Autres	5,2	3,3	1,2	4,2	654
Ensemble	6,6	1,5	1,7	-0,2	20 143

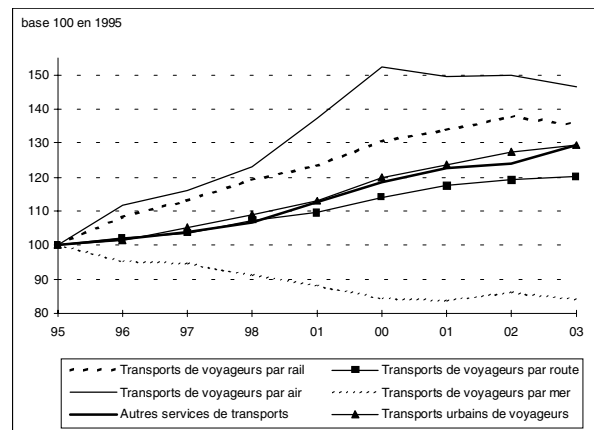
Source : Insee

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

Cette évolution des dépenses, en volume, de transports collectifs s'accompagne d'une hausse des prix des services de transport (+ 2,9 %). L'augmentation est particulièrement forte pour le transport aérien (+ 5,6 %) et un peu moins élevée pour le transport ferroviaire (+ 3,5 %). Les prix du transport routier connaissent une hausse plus modérée (+ 1,8 %) de même que les transports collectifs urbains (Ile-de-France et province) (+ 1,2 %) et plus encore ceux du transport maritime (+ 0,6 %). Globalement, l'augmentation des prix relatifs des transports collectifs est de + 0,8 %.

Graphique I 3.4

Evolution de la consommation de transports collectifs en volume



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1995

Les coefficients budgétaires

En 2003, la part du budget des ménages allouée aux transports baisse pour la deuxième année consécutive (14,9 % en 2003 après 15,3 % en

2002 mais 15,5 % en 2001 et 2000). A elle seule, la voiture particulière (achats des véhicules et dépenses d'utilisation) représente 12,6 % des dépenses des ménages après 12,9 % en 2002.

Tableau I 3.5

Evolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, dans les dépenses réelles, en valeur

	1990	1995	2000	2001	2002	2003
Achats de véhicules	5,1	4,1	4,0	4,3	4,1	3,9
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	8,7	9,1	8,9	8,8	8,7
Pièces détachées	2,3	2,6	2,5	2,6	2,6	2,6
Carburants, lubrifiants	3,4	3,3	3,7	3,5	3,3	3,2
Entretien, réparations	2,0	2,1	2,0	2,0	2,0	2,0
Autres services	0,7	0,8	0,9	0,8	0,9	0,9
Services de transports	2,2	2,1	2,4	2,4	2,4	2,4
Transports par rail	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4
Transports par route	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Transports par air	0,6	0,5	0,7	0,7	0,7	0,7
Transports par mer, voies d'eau	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres transports	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports urbains de voyageurs	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6
Ensemble	15,6	14,8	15,5	15,5	15,3	14,9

Note : les coefficients budgétaires sont rapportés aux dépenses réelles de consommation et non pas à la consommation 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'activité touristique en 2003

L'activité touristique est particulièrement sensible aux contextes économique et politique, tant sur le plan national qu'international. Depuis 2001, le tourisme français a été confronté à la dégradation de la situation économique mondiale et à la montée d'un climat d'insécurité, consécutif aux attentats du 11 septembre et entretenu par l'existence de tensions géopolitiques qui ont perduré. La crainte d'éventuelles répercussions, en lien avec ces tensions, a de nouveau conduit, en 2003, à un report des voyages, en particulier des voyages de très longues distance des touristes français et étrangers.

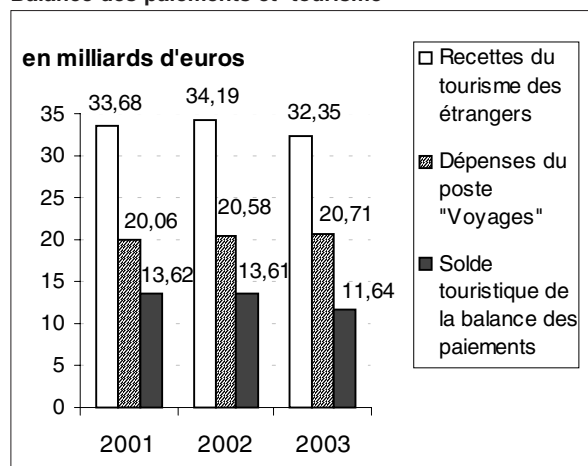
En outre, la reprise qu'a connue l'économie mondiale en 2003, en France comme en zone euro, est restée limitée, en dépit d'une amélioration au second semestre. Le tourisme français a ainsi souffert de l'atonie de la demande intérieure française et européenne, dans un contexte de ralentissement du pouvoir d'achat des ménages. L'appréciation quasi-continue de l'euro, par rapport au dollar notamment, a, par ailleurs, pesé sur la fréquentation touristique en provenance de pays n'appartenant pas à la zone euro.

Enfin, la France a connu durant l'été 2003 un certain nombre d'événements conjoncturels de natures diverses, qui ont contrarié, plus ou moins fortement, l'activité du tourisme : pollution des côtes atlantiques, suite au naufrage du Prestige, canicule, incendies de forêts, annulations de festivals...

Dans ce contexte peu porteur, la France a continué de dégager un solde touristique de la balance des paiements excédentaire (+ 11,6 milliards d'euros) (graphique I 3.5). Toutefois, cet excédent s'est réduit de 2 milliards par rapport à 2002 (- 14,5 %).

Graphique I 3.5

Balance des paiements et tourisme



Source : Banque de France

En effet, même si la France demeure la première destination touristique mondiale avec 75 millions d'arrivées, la fréquentation des étrangers en France a diminué en 2003 (- 2,6 % d'arrivées) (tableau I 3.6). Ce repli a touché tous les pays, à l'exception de la Belgique et du Luxembourg. Cette moindre fréquentation touristique a été particulièrement forte pour les touristes américains (- 18 %) et japonais (- 17 %), clientèle parmi les plus dépensières lors de ses voyages. Les recettes de la balance des paiements se sont, ainsi, contractées de 5,4 %. Parallèlement les dépenses des touristes français à l'étranger ont été stables (+ 0,6 %), tandis que le nombre de séjours effectués à l'étranger progressait de 1,4 %. Les Français ont donc dépensé moins par séjour qu'en 2002, notamment en raison du fait qu'ils ont privilégié les courts séjours (séjours d'au plus trois nuits).

Tableau I 3.6

Evolution du nombre d'arrivées de touristes étrangers et du nombre de nuitées passées en France entre 2002 et 2003*

	arrivées (en %)	nuitées (en %)
Royaume-Uni, Irlande	-0,8	-0,3
Allemagne	-2,1	-3,5
Pays-Bas	-1,1	-3,6
Belgique- Luxembourg	1,7	-0,6
Italie-Grèce	-4,4	-5,8
Espagne-Portugal	-3,5	-19,0
Etats-Unis	-18,3	-5,2
Japon	-16,8	-13,6
Reste du Monde	-3,5	-2,7

* données provisoires

Source : Direction du tourisme

Que ce soit en France ou à l'étranger, le tourisme des Français s'est accru faiblement en 2003, nettement moins vite qu'en 2002 : le nombre total des séjours n'a augmenté que de 0,8 % en 2003 par rapport à l'année précédente, qui avait connu une hausse de 4,3 %; en terme de nuitées, la hausse n'est que de 0,1% en 2003 contre 3,3% en 2002. Ainsi se confirme la tendance à une réduction de la durée moyenne des déplacements qui prévaut depuis maintenant trois ans. En lien avec le contexte économique et géopolitique, les Français ont, comme l'année précédente, largement privilégié la France dans leur destination : 89,7 % de leurs déplacements, qu'ils soient professionnels ou personnels, l'ont été sur le territoire français. Sur l'ensemble de l'année, les déplacements personnels représentaient 94,9 % de l'ensemble des voyages effectués par les Français, et 93,9 % du kilométrage.

Le nombre de voyages avec au moins une nuitée à l'extérieur du domicile et à plus de cent kilomètres (dits voyages à longue distance) a augmenté de 1,8 % en 2003 (contre + 4,3 % en 2002), tandis que le kilométrage parcouru au cours de ces voyages a stagné (tableau I 3.7). L'écart de variation, entre le nombre de ces voyages de longue distance, qu'ils soient effectués pour motifs personnels ou professionnels, et la distance parcourue traduit la diminution du kilométrage moyen par voyage intervenue par rapport à l'année précédente : 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.

Tableau I 3.7

Evolutions modales du nombre de voyages à longue distance, avec nuitée, et des kilomètres parcourus par les Français, tous motifs confondus (en %)

principal mode de transport	Evolution du nombre de voyages, en %			Evolution du nombre de kms parcourus, en %		
	01/00	02/01	03/02	01/00	02/01	03/02
Ensemble	0,9	4,3	1,8	-2,3	1,6	0,0
dont - voiture	1,5	6,5	2,7	2,4	7,0	1,3
- train	6,7	-0,2	-0,2	6,5	0,6	2,2
- avion	-8,0	-4,2	0,1	-8,1	-4,6	-2,0

Sources : Calculs de la direction du Tourisme / SDT / DAEI/SES, mai 2004

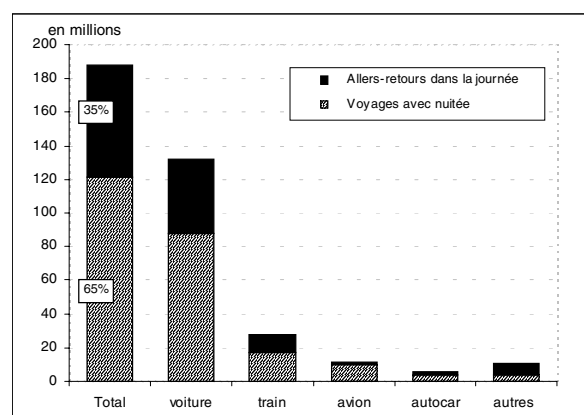
Un voyage est défini comme la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile. Les voyages à longue distance sont définis, par l'office statistique des communautés européennes, comme étant les déplacements aller-retour d'une personne, de plus de 100 kilomètres à vol d'oiseau de 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. Outre les voyages comprenant au moins une nuit passée hors du domicile, qui sont ceux pris en compte en matière de tourisme, les voyages à longue distance peuvent également être des allers-retours dans la journée. Depuis avril 2002, ces derniers sont aussi retracés dans l'enquête « Suivi de la Demande Touristique des Français ».

Les comportements en matière de choix du mode de transport sont restés relativement constants par rapport à 2002. En effet, les ruptures structurelles et conjoncturelles majeures ont eu lieu principalement en 2001 (montée des tensions internationales, ralentissement économique, réduction du temps de travail, montée en puissance des compagnies à bas prix, mise en service de nouvelles lignes TGV...). Les comportements des touristes français s'étaient alors profondément modifiés, en 2001 et 2002, en matière de destination, de durée, de fréquence de départ, de mode de transport. En 2003, ces nouvelles tendances se sont confirmées. Ainsi la voiture a-t-elle de nouveau bénéficié d'un report des autres modes de transports. Le nombre de voyages effectués en voiture a augmenté de 2,7 %, tandis que les déplacements en avion stagnaient, voire diminuaient légèrement pour ceux réalisés en train. Toutefois, quel que soit le motif de voyages et quelle que soit la destination, dans le cas où la distance d'avec le domicile excède 1 500 kilomètres, l'avion arrive en tête : il demeure, en effet, irremplaçable pour certaines destinations et pour les très longues distances.

En matière d'évolution, entre 2002 et 2003, les informations disponibles sont relatives aux seuls voyages à longue distance comprenant au moins une nuit passée hors du domicile. Mais, sur 2003, on dispose (cf. encadré) de données sur les voyages à longue distance dans leur ensemble, voyages avec nuitée, ainsi qu'allers-retours effectués dans la journée, que le motif soit personnel ou professionnel. En 2003, près de 65 % des voyages à longue distance comportaient ainsi au moins une nuitée, tandis que 35 % ont été effectués dans la journée (graphique I 3.6).

Graphique I 3.6

Nombre de voyages à longue distance réalisés par les Français en 2003, suivant le mode de transport



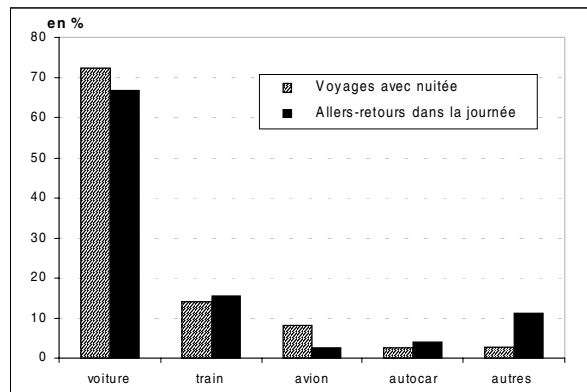
Sources : Calculs de la direction du Tourisme / SDT / DAEI/SES, mai 2004

Les voyages à longue distance comportant au moins une nuitée à l'extérieur du domicile sont effectués dans plus de 75 % des cas pour un motif personnel tandis que les allers-retours dans la journée se font à presque 83 % pour des raisons professionnelles.

La voiture est le mode privilégié pour l'ensemble des voyages à longue distance, que le voyage comporte une nuitée ou qu'il s'effectue dans la journée. Sur plus de 187 millions de voyages réalisés en 2003 par les Français (voyages aller-retours dans la journée et voyages avec au moins une nuitée), plus de 70,4 %, soient plus de 132 millions, l'ont été en voiture. Le train se place en seconde position avec près de 27,5 millions de voyages (14,6 % du total) et l'avion en troisième (11,5 millions de voyages soient 6,1 % du total).

Graphique I 3.7

Répartitions modales comparées des voyages à longue distance avec nuitée et avec aller-retour dans la journée, en 2003, tous motifs confondus



Sources : SDT 2003 / DAEI/SES, mai 2003

Si la hiérarchie dans les modes de transport utilisés est la même suivant que le voyage comporte une nuitée ou qu'il s'effectue dans la journée, son importance relative peut, en revanche, varier (graphique I 3.7). La voiture est en l'occurrence logiquement moins utilisée pour effectuer des déplacements de longue distance dans la journée que pour réaliser un voyage comportant au moins une nuitée (respectivement dans 66,8 % des cas pour les allers-retours, 72,4 % des cas pour les autres). A l'inverse, le train est plus prisé pour effectuer des déplacements dans la journée : 15,4 % des allers-retours se font en train contre 14,2 % des voyages comportant au moins une nuitée. Par ailleurs, le train est véritablement le mode privilégié des déplacements professionnels, pour lesquels un aller-retour dans la journée sur quatre et un voyage avec nuitée sur trois est effectué en train. Les avantages que présentent les TGV par rapport à la voiture (rapidité et sécurité) et l'accroissement de l'offre ces dernières années (notamment mise en service du TGV Méditerranée) ont, en effet, permis de concurrencer l'avion.

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

En 2003, l'activité économique française est relativement atone. Cela se ressent sur les transports de voyageurs et de marchandises dont la croissance ralentit. Ce ralentissement a lieu pour la deuxième année consécutive en ce qui concerne les transports de voyageurs et pour la quatrième année consécutive pour les transports de marchandises. En 2003, le transport par voie ferrée régresse pour les deux types d'activité : marchandises ou voyageurs. A l'opposé, le transport par route continue de progresser, mais modestement.

Évolution globale

Depuis 2001, les transports de voyageurs et ceux de marchandises évoluent globalement peu d'une année sur l'autre mais parviennent néanmoins à rester sur une pente croissante (tableau II 1.1).

Tableau II 1.1
Evolution globale des transports intérieurs

en évolution annuelle en %

	2002	2003
Voyageurs (voyageurs-kilomètres)	1,0	0,4
Marchandises (tonnes-kilomètres)	0,4	0,3
PIB *	1,1	0,5
Importations *	3,3	0,3
Consommation des ménages *	1,8	1,7
Exportations *	1,7	-2,7
IPI **	-1,3	-1,0

* au prix de 1995

** indice de la production industrielle (hors énergie et industrie agroalimentaire)

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

En 2003, l'activité économique ralentit de nouveau. Malgré une hausse de 1,7 % de la consommation des ménages, le PIB ne croît que de 0,5 %. La production industrielle recule pour la deuxième année consécutive, les importations ne progressent pratiquement pas, les exportations reculent. Le transport de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, n'affiche ainsi qu'un léger accroissement de + 0,3 % (après déjà seulement + 0,4 % en 2002). Alors qu'il s'était maintenu en 2002, le fret ferroviaire, pénalisé par les mouvements sociaux du printemps, est le plus touché en 2003. La route affiche en revanche une progression d'environ 1 %. Le transport par voie navigable, malgré la sécheresse de l'été, est quasiment stable en 2003. Le contexte social de l'année 2003 pèse sur les

transports de voyageurs : ralentissement de la croissance du pouvoir d'achat des ménages, mouvements sociaux à la SNCF au printemps, disparition de compagnies aériennes... Mesurés en voyageurs-kilomètres, les transports intérieurs ne progressent que très légèrement : + 0,4 %. La route domine très largement, même si la croissance de la circulation routière ralentit, dans un contexte de hausse moyenne du prix des carburants. Les transports ferroviaires, touchés par les grèves de mai et juin, reculent nettement après avoir progressé continûment depuis 1996. Le transport aérien, marqué en 2003 par la disparition d'Air Lib, est également en retrait et ce pour la troisième année consécutive (- 4,9 % en 2003). Par ailleurs, les prix de ces deux modes de transport augmentent plus vite en 2003 que ceux de l'ensemble de la consommation des ménages (voir chapitre I 3 sur les ménages et les transports).

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.

Les transports de marchandises

Les transports intérieurs de marchandises

Depuis 2001, les transports terrestres de marchandises sur le territoire français (compte d'autrui et compte propre) croissent de plus en plus lentement : + 0,6 % en 2001, + 0,4 % en 2002 et + 0,3 % en 2003, en tonnes-kilomètres (tableau II 1.2).

Mais les différents modes de transport de marchandises ont des évolutions divergentes en 2003. Le fret ferroviaire baisse de plus de 6 % et le transport fluvial est quasi-stable (- 0,7 %). En revanche, le transport routier progresse globalement de 1 % et celui par oléoduc de 6 % (tableau II 1.3).

Tableau II 1.2

Les transports terrestres intérieurs de marchandises nationaux et internationaux

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003
	Evolution annuelle en %						Mds t.km
Ensemble	2,6	4,2	3,0	0,6	0,4	0,3	355,7
<i>national</i>	2,4	4,7	2,7	1,7	0,4	0,8	242,0
<i>international hors tr.</i>	5,7	3,2	3,1	-4,0	-0,7	-1,5	65,0
<i>transit</i>	-0,9	2,8	4,1	2,2	1,9	0,7	48,7
dont :							
Fer	0,1	-1,0	6,2	-9,0	-0,7	-6,4	46,8
<i>national</i>	-1,3	0,1	5,5	-8,5	0,1	-5,0	23,9
<i>international hors tr.</i>	6,6	-1,4	9,8	-8,1	-0,1	-7,1	15,8
<i>transit</i>	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	-4,3	-9,2	7,1
Route	3,5	5,6	2,4	2,7	1,0	1,1	279,7
<i>national</i>	3,5	5,9	2,5	3,5	1,0	0,9	191,8
<i>international hors tr.</i>	5,2	5,2	0,0	-2,6	-0,8	0,9	46,4
pav. Français	3,6	5,4	-9,0	-3,8	-8,7	-2,3	17,7
pav. Étranger	6,6	5,0	8,3	-1,7	5,1	3,0	28,7
<i>transit</i>	1,0	4,6	4,8	5,8	3,2	2,6	41,5
pav. Français	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,4
pav. Étranger	2,0	4,4	6,0	6,0	3,3	3,0	41,2

Sources: SNCF, VNF, Minéfi/DGEMP, 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

Ainsi la route domine de plus en plus l'ensemble du transport intérieur de marchandises (près de 79 % en 2003 contre 73 % en 1993). Le fret ferroviaire représente 13% des transports intérieurs en 2003 (contre près de 16 % dix ans plus tôt). Les oléoducs ont perdu un peu plus de 2 points en dix ans : ils totalisent 6 % des transports de marchandises. La part du transport par voie fluviale, quant à elle, se maintient aux environs de 2 % depuis plusieurs années.

Comme en 2001 et 2002, le transport national de marchandises augmente légèrement en 2003, alors que le transport international hors transit recule.

Le transport routier français plus dynamique au second semestre

Après avoir stagné en moyenne sur l'année 2002 (+ 0,1 %), le transport routier de marchandises sous pavillon français, mesuré en tonnes-kilomètres, se redresse légèrement en 2003 (+ 0,5 % sur l'année). Néanmoins, l'année démarre lentement. Le premier semestre 2003 est plutôt morose pour le transport routier de marchandises (- 2,5 % par rapport au premier semestre 2002¹). Le transport routier français accompagne en cela les évolutions de l'économie française et européenne. Il se redresse nettement au second semestre (+ 3,3 % par rapport à la même période en 2002¹). Il semble notamment profiter, lors des mouvements sociaux qui ont affecté la SNCF, du transfert du rail vers la route de certains transports : celui des produits chimiques ou pétroliers par exemple ou encore des minerais et déchets pour la métallurgie.

Tableau II 1.3

Les transports terrestres intérieurs de marchandises par mode et pavillon

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003
	Evolution annuelle en %						Mds t.km
Tr. ferroviaire	0,1	-1,0	6,2	-9,0	-0,7	-6,4	46,8
<i>dont transit</i>	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	-4,3	-9,2	7,1
Transport routier	3,5	5,6	2,4	2,7	1,0	1,1	279,7
- pavillon français	3,4	5,9	1,0	2,7	0,1	0,5	209,9
<i>c. d'autrui (PTAC>3,5t.)</i>	7,2	7,7	2,7	2,0	-1,3	0,5	156,3
<i>c. propre (PTAC>3,5t.)</i>	-9,8	-0,7	-6,6	6,1	5,0	0,2	32,5
<i>national (PTAC<=3,5t.)</i>	3,0	2,8	1,7	3,7	3,3	2,5	20,6
<i>transit</i>	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,4
- pavillon étranger	3,8	4,6	7,0	2,7	4,0	3,0	69,9
<i>transit</i>	2,0	4,4	6,0	6,0	3,3	3,0	41,2
<i>autres</i>	6,6	5,0	8,3	-1,7	5,1	3,0	28,7
Navig. intérieure	9,2	10,0	6,3	-7,5	3,3	-0,7	6,9
Oléoducs	-2,3	-1,4	1,7	2,2	-5,4	6,1	22,2
Ens. modes terrestres	2,6	4,2	3,0	0,6	0,4	0,3	355,7

Sources : SNCF, DAEI/SES, VNF, Minéfi/DGEMP

Note :

- 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.

- le chiffre 2003 du pavillon étranger est provisoire.

¹ Pour les poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes

La partie réalisée sur le territoire national des transports internationaux de marchandises sous pavillon français baisse pour la quatrième année consécutive, mais de façon ralentie (- 2,3 % en 2003 après - 8,7 % en 2002). L'international ne représente qu'environ 8 % de l'ensemble du transport routier intérieur sous pavillon français, contre 11 % dix ans plus tôt².

Après avoir nettement crû deux années de suite (+ 6,1 % en 2001 puis + 5,0 % en 2002), le transport routier de marchandises³ pour compte propre se stabilise en 2003 (+ 0,2 %). A l'opposé, le transport pour compte d'autrui avait perdu du terrain par rapport au compte propre depuis 2001, et avait même reculé en 2002 (- 1,3 %). En 2003, il se redresse et affiche une légère hausse de 0,5 %, soit un tout petit peu plus que le compte propre. Les parts relatives du compte propre et du compte d'autrui restent donc en 2003 proches de celles de 2002.

Sur le long terme cependant, l'externalisation de la fonction transport de la part des entreprises se traduit par une augmentation tendancielle du compte d'autrui. En dix ans, par exemple, le compte d'autrui a progressé de 49 % alors que le compte propre s'est replié de 8 %.

Si le volume total des transports routiers français pour compte propre ou compte d'autrui évolue peu en 2003, la structure par produit de ces transports est malgré tout modifiée, notamment pour le compte propre.

La principale famille de produits transportés pour compte propre est celle des produits agroalimentaires (près de 40 %) : elle gagne 0,9 point en 2003. Les transports de matériaux de construction pour compte propre baissent de 4,2 %. Ils perdent ainsi 1,4 point au sein du compte propre, mais conservent néanmoins largement la deuxième place avec 29,4 % du total du compte propre.

A l'inverse, au sein du transport pour compte d'autrui, les matériaux de construction progressent de 3,4 % en 2003 (soit + 0,4 point). La part des autres groupes de produits au sein du compte d'autrui est plutôt stable. Le premier poste du compte d'autrui reste les produits manufacturés

(34,6 %), suivi des produits agroalimentaires (29,7 %) : les poids respectifs de ces deux postes n'évoluent quasiment pas en 2003.

Les transports sous pavillon étranger représentent un quart du total des transports routiers sur le territoire français (transit compris) : ils augmenteraient d'environ 3 % en 2003 (estimation provisoire) après + 4 % en 2002. Les transports internationaux français reculant dans le même temps, la perte de compétitivité du pavillon français semble se poursuivre. Pour la partie des transports internationaux réalisée sur le sol français, le pavillon national ne représente plus qu'environ 20 % en 2003, contre 30 % dix ans plus tôt. Hors transit, le poids du pavillon français dans le transport international est passé en dix ans de 49 % à 38 %.

Net recul du fret ferroviaire

En 2003, le fret ferroviaire recule pour la troisième année consécutive (- 6,4 %). Les mouvements sociaux de mai et juin tirent fortement les résultats vers le bas : le mois de juin correspond à un repli de 26 % par rapport au mois d'avril. A cette époque, une partie du transit ferroviaire se détourne de la France, au profit de l'Allemagne par exemple. Le recul sur l'année est ainsi plus marqué sur les parcours à l'international (- 7,8 % dont - 9,2 % en transit) que sur les parcours nationaux (- 5,0 %).

Tableau II 1.4
Les transports ferroviaires de marchandises selon les produits

	évolution annuelle en %			
	2000	2001	2002	2003
Ensemble	6,2	-9,0	-0,7	-6,4
dont:				
Produits agro-alimentaires	9,6	-8,9	-9,7	-0,0
Sidérurgie	12,6	-12,3	6,8	-9,7
Matériaux de construction	0,2	-11,2	4,1	-2,7
Produits manufacturés	6,3	-8,1	-1,7	-7,2

Source : SNCF

Au total, en 2003, le transport par fer ne progresse que pour peu de produits. C'est le cas pour les céréales, grâce à une campagne 2002-2003 meilleure que celle de 2001-2002, ou bien pour les boissons, qui ont bénéficié des fortes chaleurs de l'été. Le transport d'engrais progresse également. En revanche, les produits métallurgiques, premier poste du fret ferroviaire, fléchissent nettement, comme pour les autres modes de transport terrestre.

Le fret ferroviaire perd en 2003 des parts de marché sur certains produits par rapport aux transports par route et par voie navigable. C'est le cas pour les

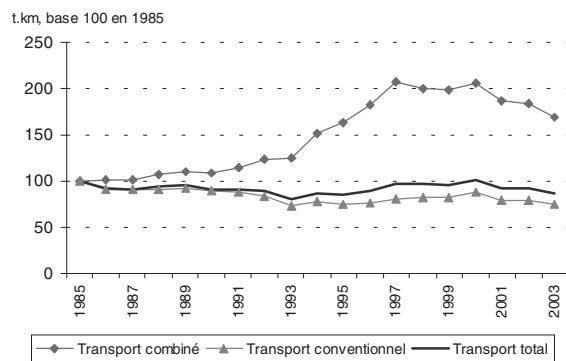
² Cependant la baisse sur le long terme du transport international sous pavillon français peut être en partie surestimée par le fait que, en cas de relais d'attelage à la frontière, ce qui s'analysait antérieurement comme un transport international sous pavillon français (suivi du véhicule porteur) se décompose maintenant en un transport national, sous pavillon français, suivi d'une opération de transport dans le pays partenaire (suivi du véhicule tracteur).

³ Pour les poids lourds de PTAC supérieur à 3,5 tonnes, sous pavillon français.

minerais et déchets pour la métallurgie (- 8 points), les combustibles minéraux solides (- 5 points), les produits chimiques (- 2 points) et les machines, véhicules et objets manufacturés (dont conteneurs) (- 1 point).

Graphique II 1.1

Evolution des différents transports ferroviaires de marchandises



Source : SNCF

En 2003, le transport combiné est ainsi plus touché que le conventionnel (respectivement - 8,0 % et - 5,9 %). Les perturbations des mois de mai et surtout juin expliquent principalement cette orientation (- 31 % de transport combiné en juin par rapport à avril).

Jusqu'en 1997, le transport combiné prenait de l'importance (Graphique II 1.1). Il était essentiellement tiré par le transport combiné en transit, avec l'instauration du marché unique et l'ouverture du tunnel sous la Manche. En 1997, le transport combiné représentait plus du quart des transports ferroviaires de marchandises (26 %), soit près de deux fois plus qu'en 1985. Depuis, sa part décroît légèrement chaque année. Elle a perdu 2 points en six ans, à 24,3 % en 2003.

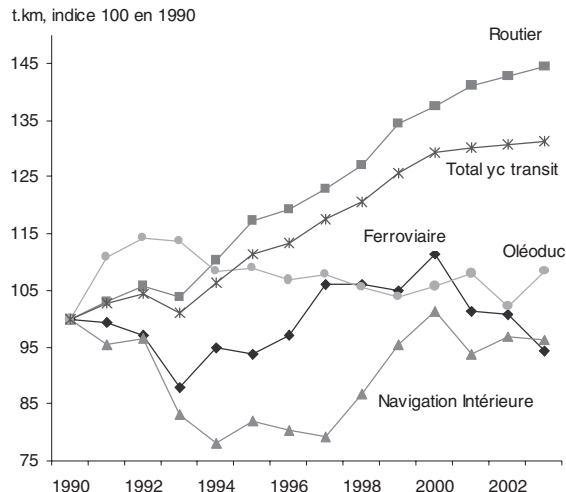
Quasi-stabilité du transport fluvial, malgré la sécheresse estivale

Après une année de reprise en 2002, le transport par voie navigable recule légèrement en 2003 (- 0,7 %) (graphique II 1.2). Pourtant, jusqu'en juillet 2003 il est favorablement orienté (+ 7 % en rythme mensuel moyen), grâce essentiellement au transport national. Puis la sécheresse aggrave une situation conjoncturelle difficile et le transport fluvial retrouve en août son niveau de début d'année. Si le transport national reprend rapidement (+ 3,0 % globalement en 2003), il en va autrement du transport international qui reste à des niveaux bas sur les cinq derniers mois de l'année (- 5,6 % sur l'année), le réseau d'Alsace-Lorraine ayant été

particulièrement touché par les effets de la canicule. Les exportations sont un peu plus touchées encore que les importations (respectivement - 6,3 % et - 4,5 %).

Graphique II 1.2

Evolution des transports intérieurs de marchandises



Source : SNCF, DAEI/SES, VNF, Minéfi/DGEMP

L'évolution de l'activité est différente d'un bassin à l'autre. Les bassins Rhône-Saône et Seine-Oise progressent en 2003 : fortement pour le Rhône-Saône (+ 20,0 %), plus modestement pour le Seine-Oise (+ 1,2 %). En revanche, les autres bassins affichent des contractions des transports de marchandises : - 6,7 % pour le Nord-Pas-de-Calais, suite essentiellement à la fermeture du site Métaleurop à Noyelles-Godault (62), - 13,6 % et - 10,8 % pour les bassins du Rhin et de la Moselle pénalisés par la sécheresse et la période de basses eaux qui s'en est suivie.

Néanmoins, tous les bassins participent à la progression du transport de conteneurs. Globalement, le trafic de conteneurs a plus que doublé en cinq ans. En 2003, la hausse est surtout très nette sur le Rhône et la Seine où les trafics inter-ports entre Rouen et le Havre doublent presque.

Le transport de céréales par voie fluviale augmente (+ 4,5 % en 2003) grâce à la bonne campagne 2002-2003 et malgré un début de campagne 2003-2004 en baisse. La filière chimique est également en hausse (+ 11,1 %) poursuivant ainsi sa tendance. En revanche, le transport fluvial de minéraux et matériaux de construction, incluant les matières premières pour l'industrie chimique, régresse (- 7,0 %) sur tous les bassins sauf celui du Rhône où il est particulièrement dynamique (+ 50,3 %). Ce dynamisme est en partie dû à la vitalité du marché du sel et à un début

de réorganisation logistique des filières du secteur des matériaux de construction, confronté à la congestion des routes, notamment en région lyonnaise. Les transports fluviaux sont ainsi de moins en moins spécialisés en termes de produits transportés. Par exemple, les filières des matériaux de construction

(32 % du transport fluvial en 2003) et de l'énergie (18 %) ont perdu de l'importance en dix ans : respectivement – 8 et – 4 points. Dans le même temps, la filière des conteneurs, colis lourds et véhicules a progressé de 5 points pour représenter 6 % du total en 2003.

L'activité marchandises des ports maritimes

Haut niveau d'activité des ports de commerce

Le tonnage de marchandises traité par les vingt principaux ports métropolitains (plus de 98 % du tonnage total traité par les ports français, voire quasiment 100 % des vracs liquides) atteint en 2003 le niveau élevé de 351,5 millions de tonnes (tableau II 1.5). Il augmente ainsi de 12 millions de tonnes par rapport à 2002 (soit + 3,6 % après + 1,2 % en 2002). Tous les conditionnements

(vracs solides comme liquides ainsi que marchandises diverses) concourent à la hausse globale d'activité. Les entrées comme les sorties de marchandises progressent : modérément pour les entrées (+ 2,2 % en 2003 après + 1,0 % en 2002) et fortement pour les sorties (+ 6,9 % après + 1,6 % en 2002).

Tableau II 1.5

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

	Niveau en millions de tonnes						Evolution en %		
	2002			2003			2003 / 2002		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes (6 ports)									
TOTAL	199,4	68,0	267,4	204,1	74,1	278,2	2,4	8,9	4,0
VRACS LIQUIDES	130,3	22,8	153,1	133,3	25,0	158,3	2,3	9,5	3,4
Pétrole brut	92,5	0,6	93,1	98,6	0,6	99,2	6,5	8,1	6,5
Produits raffinés	20,3	17,2	37,5	19,1	19,3	38,4	-6,0	12,3	2,4
Autres	17,4	5,1	22,5	15,6	5,1	20,7	-10,5	-0,1	-8,2
VRACS SOLIDES	48,5	15,3	63,9	48,2	17,6	65,7	-0,7	14,5	3,0
Céréales	0,1	9,7	9,8	0,1	11,2	11,3	-21,4	16,3	15,9
Charbon	15,5	1,4	16,8	15,3	2,2	17,5	-1,0	57,4	3,8
Minerais	20,8	0,1	20,8	21,1	0,1	21,3	1,8	92,3	2,1
Autres	12,2	4,2	16,4	11,7	4,0	15,7	-4,4	-4,6	-4,4
MARCH. DIVERSES	20,6	29,9	50,4	22,7	31,5	54,2	10,2	5,5	7,4
Conteneurs	12,3	16,7	29,0	13,9	17,7	31,6	12,8	6,3	9,0
"Roll-on/Roll-off" (véhicules embarqués)	5,7	8,2	13,9	6,4	8,9	15,2	11,0	8,6	9,6
Autres	2,5	5,0	7,5	2,4	4,9	7,3	-4,5	-1,9	-2,7
Calais*	14,8	19,5	34,4	15,1	19,2	34,4	1,8	-1,5	0,0
Autres P.I.N. (13 ports)	24,6	13,0	37,6	24,8	14,2	39,0	0,6	9,2	3,6
Métropole (20 ports)	238,8	100,6	339,4	244,0	107,5	351,5	2,2	6,9	3,6
Vracs liquides	139,4	24,1	163,5	142,4	26,3	168,6	2,1	9,1	3,1
Vracs solides	57,4	22,1	79,5	57,1	24,9	82,0	-0,5	12,6	3,1
Marchandises diverses	42,0	54,4	96,4	44,5	56,3	100,9	6,1	3,6	4,7
Outre-mer (3 ports)	7,2	1,7	8,9	7,4	1,7	9,1	2,5	1,6	2,3
Total (23 ports)	246,0	102,3	348,3	251,4	109,2	360,6	2,2	6,8	3,5

Source : DT MPL

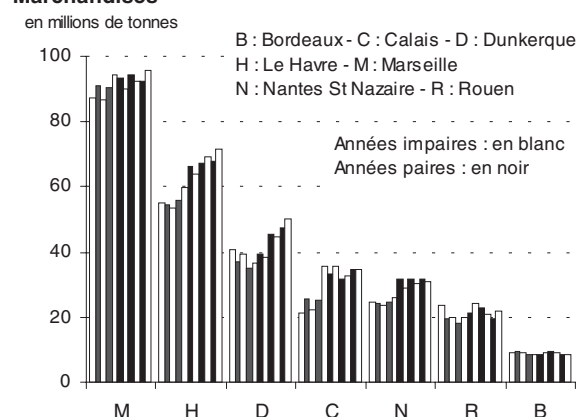
* L'activité de transport à destination ou au départ du port de Calais est surtout du «Roll-on/Roll-off»

Les **vrac** **liquides** représentent près de la moitié des marchandises transitant dans ces ports. Ils sont en hausse de 3,1 % en 2003. Cette hausse est essentiellement imputable aux produits pétroliers (+ 3,4 %) qui en représentent près de 94 %. Les autres vrac liquides sont en recul de 0,6 %. Les **sorties** de vrac liquides et en particulier de produits pétroliers sont en augmentation très marquée (+ 9,1 % dont + 12,1 % pour les produits pétroliers), principalement grâce aux ports du Havre et de Rouen. Leurs **entrées** progressent également (+ 2,1 %) suite en partie à la reconstitution, à Marseille, au deuxième trimestre 2003, de stocks de pétrole brut partiellement consommés en début d'année lors de la hausse des prix du pétrole.

Globalement, la quantité de **vrac** **solides** traités dans les ports progresse pour la deuxième année consécutive (+ 3,1 % après + 4,3 % en 2002). Les **entrées** se maintiennent (- 0,5 %) : la baisse des importations de charbon destiné à des centrales thermiques est compensée par la progression des réceptions de matières premières pour la sidérurgie. Les **sorties**, en revanche, sont en forte augmentation (+ 12,6 %) grâce au redressement, dans la première partie de l'année, des exportations de céréales, une bonne campagne 2002-2003 ayant succédé à une campagne 2001-2002 décevante.

Le tonnage de **marchandises diverses** poursuit sur sa tendance à la hausse (+ 4,7 % en 2003 après + 5,8 % en 2002). Le traitement des conteneurs continue de croître et affiche en 2003 une évolution parmi les plus hautes de ces dernières années (+ 8,4 % en tonnage), l'activité de transbordement s'amplifiant au Havre. Les marchandises diverses non conteneurisées progressent plus modestement (+ 3,1 %).

Graphique II 1.3
Evolution de l'activité des ports de 1993 à 2003 : Total Marchandises



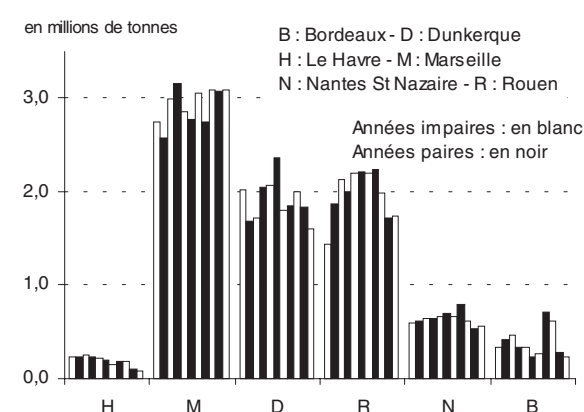
Source : DT MPL

Le poids des marchandises traitées dans les six **ports autonomes** (près de 80 % des vingt ports précédents) atteint en 2003 un niveau record avec 278,2 millions de tonnes, soit 4,0 % de plus qu'en 2002. Cette hausse globale recouvre des évolutions divergentes selon les ports : deux des six ports sont en recul, les quatre autres progressent (graphique II 1.3).

L'activité au port de **Nantes** diminue de 2,6 % pour diverses raisons. Les entrées de produits pétroliers raffinés sont plus que doublées mais compensent tout juste la baisse des importations de pétrole brut suite à l'arrêt de la raffinerie de Donges de mars à juin. Par ailleurs, les entrées de gaz énergétiques et de charbon régressent aussi, la centrale thermique destinataire du charbon ayant été moins sollicitée que l'an passé.

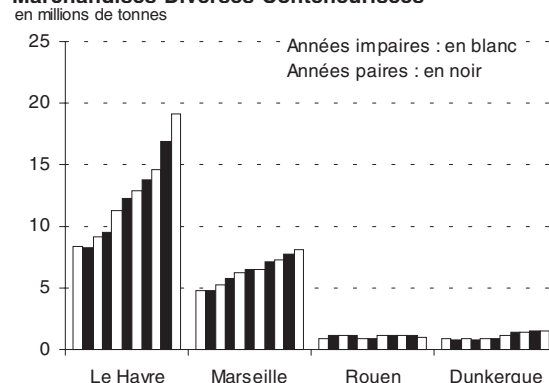
L'activité au port de **Bordeaux** (- 2,6 %) est pénalisée au quatrième trimestre par le faible niveau de la récolte céréalière 2003-2004. Les exportations de céréales diminuent ainsi de 17,5 % sur l'année. A l'opposé, les réceptions d'engrais progressent en 2003 (+ 22,9 %) sans pouvoir toutefois compenser le recul des céréales.

Graphique II 1.4
Evolution de l'activité des ports de 1993 à 2003
Marchandises Diverses Conventiennelles



Source : DT MPL

Graphique II 1.5
Evolution de l'activité des ports de 1993 à 2003
Marchandises Diverses Conteneurisées



Source : DT MPL

Pour les quatre autres ports autonomes, l'activité est en hausse.

A **Marseille** (+ 3,6 %), les importations de pétrole brut représentent plus de la moitié de l'activité totale du port : elles augmentent de 8,9 % en 2003. Les entrées de matières premières pour la sidérurgie (charbon, minerais) sont également plus dynamiques que l'année précédente. En revanche, les entrées de produits pétroliers raffinés et de gaz énergétiques reculent nettement en 2003 (- 21,8 % et - 19,8 %).

Les tonnages transitant dans le port de **Dunkerque** sont en hausse de 5,3 %. Cette hausse est principalement due à celle du trafic roulier qui augmente de 29,8 %, notamment grâce aux lignes régulières sur l'Angleterre. Par ailleurs, les entrées et sorties de charbon sont en progression. La progression des réceptions de charbon est en partie le fait de la sidérurgie Lorraine, des centrales thermiques du Nord-Est du pays et du transbordement à destination de l'Angleterre.

Au **Havre** (+ 5,6 %), les importations de pétrole brut comptent pour près de la moitié de l'activité du port et augmentent de 9,6 % en 2003. Par ailleurs, la fonction de « hub » jouée par le port pour le transport de conteneurs va grandissante. Les conteneurs représentent 27 % des tonnages du port en

2003 contre 24 % en 2002 : leur tonnage progresse ainsi de 13,4 % entre les deux années (graphique II 1.5).

A **Rouen** (+ 11,5 %), les plus gros contributeurs à la progression de l'activité du port sont les céréales dont les sorties se redressent en 2003 (+ 37,1 %). Par ailleurs, les sorties de produits pétroliers raffinés participent également aux bons résultats du port (+ 29,4 %).

Après une hausse sensible en 2002 (+ 3,5 %), le tonnage de marchandises traitées dans les **ports d'intérêt national** est encore en progression (+ 1,9 % en 2003). Cette progression n'est pas le fait de Calais dont l'activité stagne mais des autres ports d'intérêt national (+ 3,6 %), notamment Caen-Ouistreham, La Rochelle et Dieppe. Globalement, dans les ports d'intérêt national, les tonnages des marchandises diverses non conteneurisées et des vrac solides augmentent, contrairement à ceux des vrac liquides et des marchandises conteneurisées, dont l'importance est d'ailleurs faible dans l'activité de ces ports.

Les tonnages globaux traités dans les ports des départements d'**Outre-mer** sont en progression de 2,3 % : quasi-stabilité à la Guadeloupe, recul de 1,0 % à la Martinique mais hausse de 7,5 % à la Réunion.

Fret transmanche : trafic en progression continue

En 2003, le fret transmanche augmente globalement pour la huitième année consécutive :

+ 5,2 %. Contrairement à 2002, tous les modes de traversée sont en progression (tableau II 1.6).

Tableau II 1.6
Le fret transmanche passant par la France

	Niveau en milliers												Evolution en %
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2003	
Tonnage													
Fret rail tunnel *	-	187	1 350	2 361	2 923	3 133	2 865	2 947	2 447	1 456	1 743	19,7	
"roll on roll off" ou "roro" (9 ports) ***	37 883	42 057	37 790	36 637	45 540	42 313	43 593	41 112	44 757	48 305	50 706	5,0	
- dont contenu des véhicules **	11 541	13 570	11 909	12 687	17 838	16 347	17 329	17 303	18 892	20 046	21 953	9,5	
Contenu des véhicules (navettes) **	-	573	3 513	5 067	2 585	6 520	8 171	11 047	11 681	12 002	12 528	4,4	
Total (milliers de tonnes)	37 883	42 817	42 653	44 065	51 048	51 966	54 628	55 106	58 885	61 763	64 977	5,2	
Nombre de véhicules													
A bord de ferries	1 335	1 533	1 315	1 294	1 765	1 691	1 777	1 775	1 938	2 056	2 252	9,5	
- dont part française (%)	21,8	26,5	29,0	26,2	34,3	40,2	36,5	35,3	33,4	38,6	33,6	-5,0 pts	
Dans des navettes fret	-	65	388	517	256	674	838	1 133	1 198	1 231	1 285	4,4	
Total (milliers de véhicules)	1 335	1 598	1 704	1 811	2 021	2 366	2 615	2 908	3 136	3 287	3 536	7,6	

Sources : SNCF, DTMPL, Eurotunnel

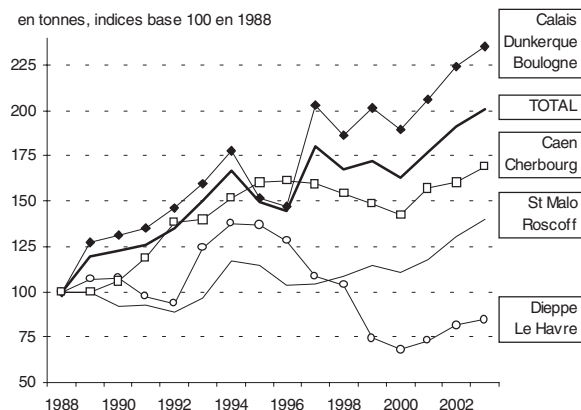
* les tonnages SNCF sont les tonnages taxés et comprennent la tare des conteneurs, même vides

** estimation DAEI/SES

*** y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes

Suite à l'amélioration du service après les problèmes liés aux clandestins, le fret ferroviaire sous la Manche se redresse nettement (+ 19,7 %). Par ailleurs, le nombre de véhicules empruntant les navettes fret d'Eurotunnel continuent de croître (+ 4,4 %). Enfin, le trafic maritime roulier s'amplifie encore grâce essentiellement aux ports de Dunkerque et Caen-Ouistreham (graphique II 1.6).

Graphique II 1.6
Evolution du fret maritime roulier transmanche *



Source : DTMPL

* y compris les liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes

Transport maritime de marchandises : une embellie en 2003

En termes de transport maritime mondial de marchandises, l'année 2000 avait été exceptionnelle. Elle fut suivie d'un retournement de situation en 2001 avec le ralentissement de l'activité mondiale. Puis, l'activité a connu une très légère reprise en 2002 et un redressement des taux de fret, essentiellement au dernier trimestre. Cette tendance s'est globalement poursuivie en 2003, surtout pour les vrac secs en forte progression en fin d'année.

Le trafic sur les lignes régulières enregistre une nette progression des échanges de conteneurs. La progression mondiale est à rapprocher de celle des exportations chinoises. Le déséquilibre des échanges en entrée et en sortie sur les principaux axes perdure en 2003, avec notamment des flux relativement importants d'Extrême Orient vers l'Europe ou l'Amérique du Nord. La flotte mondiale en exploitation est en augmentation, pour tous les types de navires, et les bateaux en commande plus nombreux fin 2003 que fin 2002.

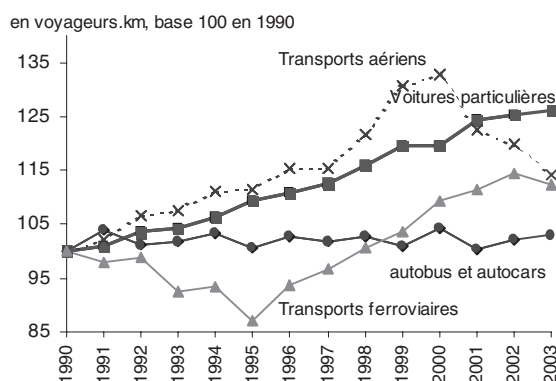
Les transports de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs

Après avoir progressé en 2001 (+ 3 %), puis nettement ralenti en 2002 (+ 1 %), les transports de voyageurs mesurés en voyageurs-kilomètres sont quasiment stables en 2003 (+ 0,4 %). Les différents modes de transport évoluent diversement (graphique II 1.7).

Les déplacements en voitures particulières contribuent au ralentissement de la croissance globale. On estime en effet qu'ils augmentent de nouveau moins fortement en 2003 (+ 0,7 % après + 0,8 % en 2002⁴) alors que leur poids dans l'ensemble des transports de voyageurs est très important (un peu plus de 84 % en 2003). L'augmentation du parc de véhicules (+ 1,5 % en 2003) fait plus que compenser la baisse du parcours moyen (- 0,8 %) (voir le bilan de la circulation ci-après).

Graphique II 1.7
Evolution des transports intérieurs de voyageurs



Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC

Les transports collectifs routiers progressent cette année encore. En revanche, le contexte international difficile et la disparition d'Air Lib en début d'année pèsent sur les résultats du transport aérien qui poursuit en 2003 sa décroissance entamée en 2001 (tableau II 1.7). Enfin, marqué par les mouvements sociaux du printemps, le transport ferroviaire de voyageurs est en retrait pour la première fois depuis 1995.

⁴ Estimation basée sur les seules voitures particulières françaises. L'estimation serait de + 0,6 % en 2003 si on prenait en compte les voitures étrangères circulant sur le sol français.

Mauvaise année pour les voyages par rail

En 2003, du fait notamment des mouvements sociaux du printemps, les transports ferrés de voyageurs reculent de 1,8 %, alors qu'ils n'avaient cessé de progresser depuis 1996.

Globalement, sur l'année, le transport de voyageurs par la SNCF est en retrait de 1,7 %. Le transport sur le réseau principal (- 1,9 % sur l'année) a un profil infra-annuel tout à fait atypique, en forme de V. Les mois de mai, juin et même, par effet induit, juillet sont dans le creux de la vague, conséquence des mouvements sociaux du printemps. Sur le mois de juin, le transport SNCF de voyageurs est près de 16 % inférieur à ce qu'il était un an auparavant. Ce profil est commun au réseau TGV et au reste du réseau principal. Le transport de voyageurs sur le réseau principal se situe toutefois en décembre 2003 à un niveau supérieur à celui qu'il avait en décembre 2002.

Tableau II 1.7
Les transports intérieurs de voyageurs

	1999	2000	2001	2002	2003	2003
	Evolution annuelle en %					Mds voy.km
Voit. particulières	3,1	0,0	4,0	0,8	0,7	738,6
Autobus, cars	-1,9	3,2	-3,8	2,0	0,9	42,6
<i>Dont RATP</i>	3,0	5,3	1,0	2,0	-0,9	2,7
Tr. ferrés	2,8	5,4	2,2	2,6	-1,8	83,1
<i>Dont SNCF</i>	2,7	5,5	2,3	2,8	-1,7	72,3
TGV	7,9	7,4	7,5	6,6	-0,5	39,6
<i>Dont RATP</i>	3,5	4,9	1,1	1,3	-2,6	10,1
Tr. aériens	7,4	1,7	-7,7	-2,1	-4,9	13,0
Ensemble	2,9	0,7	3,2	1,0	0,4	877,3

Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC

Le transport par TGV n'avait cessé de progresser depuis 1993, notamment avec les mises en service de nouvelles dessertes. L'année 2003 rompt avec cette tendance puisque le transport par TGV recule de 0,5 %. Cette orientation est commune à tous les TGV intérieurs, à l'exception des TGV Jonctions, le plus touché étant le TGV Atlantique (- 1,4 %). Même le TGV Sud-Est se stabilise (- 0,2 %), après avoir progressé pendant sept années consécutives. Eurostar, qui baissait fortement les années antérieures, n'affiche qu'un recul de 1,6 % en 2003. Cette relative performance est à rapprocher de l'ouverture, en septembre 2003, d'un tronçon grande vitesse sur la partie britannique du parcours. Le quatrième trimestre 2003 est ainsi, pour Eurostar, près de 18 % supérieur au quatrième trimestre 2002. Ce regain d'intérêt pour Eurostar se confirme d'ailleurs au premier trimestre 2004.

Sur l'année 2003, le transport de voyageurs du réseau principal hors TGV (- 4,3 %) est en retrait plus marqué que le transport par TGV. Les trains Grandes Lignes autres que TGV continuent de

baisser (- 6,5 % en 2003 après déjà - 7 % et - 8 % en 2002 et 2001). Depuis la régionalisation, l'offre des TER ne cesse d'augmenter en termes de quantité et de qualité, prenant ainsi le pas sur certains trains Grandes Lignes autres que TGV. En 2002, les transports en TER effectivement réalisés étaient dynamiques, en partie grâce à des trajets complémentaires effectués par les voyageurs du TGV Méditerranée. En 2003, ils se stabilisent (- 0,3 %).

Les indicateurs de régularité de la circulation publiés par la SNCF traduisent une dégradation en 2003 après l'amélioration sensible de 2002 (tableau II 1.8).

Tableau II 1.8
Régularité de la circulation des trains de voyageurs

		en %				
Trains arrivés au terminus avec un retard de		1999	2000	2001	2002	2003
- Grandes Lignes	15mn et +	5,0	6,2	7,9	6,3	6,8
<i>dont TGV, sur réseau :</i>						
<i>Atlantique</i>	15mn et +	3,7	4,3	5,1	3,6	5,4
<i>Sud-Est</i>	15mn et +	7,0	7,1	9,7	7,7	7,5
<i>Nord (yc Eurostar et Thalys)</i>	15mn et +	2,4	4,1	8,3	4,8	4,5
- Services Régionaux d'Ile de France	+ de 5 mn	6,8	8,3	9,5	8,4	9,8
aux heures de pointe						
- Transport Express Régional	+ de 5 mn	7,2	8,4	9,8	9,6	10,6

Source : SNCF

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

Pour les trains Grandes Lignes, le pourcentage de trains arrivant avec au moins 15 minutes de retard au terminus est cependant inférieur au pourcentage élevé de 2001. Pour les TGV Nord et Sud-Est, on peut même noter une nouvelle amélioration de la régularité en 2003. Le bon résultat pour la partie nord du réseau peut notamment être rapproché du gain de régularité d'Eurostar depuis l'ouverture du tronçon de voie rapide sur la partie britannique du parcours. Le TGV Atlantique, en revanche, est plus souvent en retard qu'en 2002, année de bonne régularité : la ponctualité en 2003 est même moins bonne qu'en 2001.

Concernant les services régionaux, la part des trains arrivant au terminus avec plus de 5 minutes de retard augmente en 2003 et dépasse même celle, pourtant déjà élevée, de 2001. Environ 10 % des trains express régionaux (TER) et des trains SNCF Ile-de-France aux heures de pointe arrivent avec plus de 5 minutes de retard.

Bonne tenue des transports collectifs de province

Malgré une nouvelle décélération du pouvoir d'achat des ménages et une contrainte par l'offre lors des mouvements sociaux du printemps, les transports collectifs urbains sont néanmoins en légère hausse en 2003. Cette hausse est sensible sur les réseaux bus et métros de province. Les évolutions sont moins bonnes en Ile-de-France.

Les transports de voyageurs par la RATP sont en retrait en 2003 alors qu'ils ne cessaient de progresser depuis 1995, année marquée par de fortes grèves en fin d'année. En 2003, tous les réseaux sont concernés sauf celui des bus de banlieue. Sur le réseau ferré de la RATP (métro et RER), les transports mesurés en voyageurs-kilomètres reculent de 2,6 %, alors qu'ils augmentaient en moyenne annuelle de 3,3 % depuis 1995. Le métro est un peu plus touché que le RER en 2003. Il recule de 2,8 % (après + 1,7 % en 2002) alors que le RER est en retrait de 2,4 % (mais après déjà - 1,1 % en 2002). Le réseau de surface rompt également avec sa tendance à la hausse mais bien moins nettement que le réseau ferré : - 0,9 % en 2003 contre + 3,9 % en moyenne annuelle de 1995 à 2002. Les bus de banlieue affichent une très légère hausse en 2003 (+ 0,4 %), ceux de Paris baissant en revanche de 3,2 %. Sur les lignes de mode T (tramways et TVM), la baisse est globalement de 1,8 %, alors que ces modes de transport avaient connu une forte hausse en 2002 (+ 9,2 %).

En 2003, le réseau SNCF d'Ile-de-France connaît, comme le réseau RATP, une diminution de trafic, mais de moindre ampleur : - 1,2 % en voyageurs-kilomètres après + 2,6 % en 2002.

Après une année 2001 marquée par des grèves nationales ou locales, les réseaux urbains de province ont progressé sur l'année 2002. En 2003, la croissance du trafic s'infléchit au deuxième trimestre, de façon plus ou moins accentuée par le climat social. Elle connaît ensuite une nette reprise dès septembre 2003, ce qui permet d'afficher un meilleur bilan pour l'année 2003 que pour l'année 2002. Sur la base de 108 réseaux interrogés par l'Union des Transports publics, soit l'essentiel de l'activité du transport public de province, on note une évolution modérée du nombre de kilomètres produits (+ 1,7 % contre + 2,8 % en 2002) et une croissance soutenue du nombre de voyages réalisés (+ 3,7 % contre + 1,7 % en 2002).

On estime la croissance du trafic en voyageurs-kilomètres sur le réseau bus de province à + 2,9 % et celle des lignes de métro, Val et tramways à

+ 5,7 %. Rennes, qui a connu une pleine année d'utilisation de sa ligne de Val, contribue à cette augmentation. Par ailleurs, plusieurs tronçons de site propre pour bus ont été mis en place à Brest, Lyon et Nantes.

Le transport aérien

Avec une croissance légèrement positive de la demande (+ 0,5 %), l'année 2002 laissait entrevoir un possible retour rapide à une situation plus favorable du transport aérien de voyageurs. Cependant, cette croissance a de nouveau été contrariée en 2003 par divers événements, tant sur le plan national que sur le plan international. En conséquence, l'activité mesurée en nombre de passagers recule de 0,5 % (tableau II 1.9). La baisse de fréquentation des vols intérieurs s'accroît (- 5,0 %, après - 2,9 % en 2002), alors que le transport international accuse un tassement de sa croissance en 2003 (+ 1,0 %, contre + 2,3 % en 2002).

Tableau II 1.9
Evolution de la demande de transport aérien

	Passagers			Mouvements d'avions		
	niveau en milliers	Evol. en %		niveau en milliers	Evol. en %	
	2003	2003	2002	2003	2003	2002
Métropole - International	69 392,3	+1,0	+2,3	872,9	-0,3	-2,9
<i>Paris - International</i>	49 835,4	+0,3	+2,6	501,5	+3,2	-0,9
<i>Province - International</i>	19 556,8	+2,9	+1,5	371,5	-4,7	-5,3
Métropole - Métropole	23 032,7	-5,0	-2,9	382,1	-7,6	-4,9
<i>Paris - Régions</i>	17 512,8	-5,0	-3,9	199,6	-6,9	-7,5
<i>Régions - Régions</i>	5 519,9	-5,2	+0,3	182,5	-8,5	-2,0
Total hors Outre mer	92 425,0	-0,6	+0,9	1 255,0	-2,7	-3,6
Métropole - Outre mer	3 193,2	-5,1	-2,9	7,7	-16,5	-1,1
Outre mer - Intérieur	2 045,3	+7,2	-4,6	91,0	+9,7	-9,3
Outre mer - International	1 793,6	+2,8	-4,1	58,3	+2,4	+0,7
Total Outre mer	7 032,1	+0,2	-3,7	157,0	+5,3	-5,2
TOTAL FRANCE	99 457,0	-0,5	+0,5	1 412,0	-1,8	-3,7

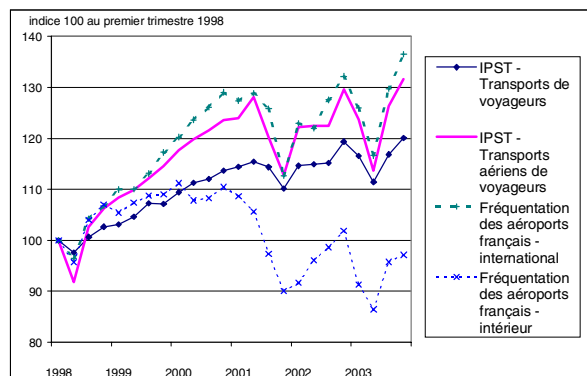
Source : DGAC

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

Le graphique II 1.8 illustre les difficultés ressenties par les compagnies et les aéroports français au premier semestre de l'année 2003, suite à une conjoncture géopolitique défavorable. L'indice de production de services de transports aériens de voyageurs recule de 13,3 % entre le quatrième trimestre 2002 et le deuxième trimestre 2003, contribuant à entraîner l'indice de production de services de transports de voyageurs, qui se contracte de 6,6 % sur la même période. A partir du troisième trimestre 2003, les deux indices remontent conjointement. La fréquentation des principaux aéroports français, à l'intérieur et à l'international, présente le même profil infra-annuel.

Graphique II 1.8

Indices de production de services de transports de voyageurs et fréquentation des principaux aéroports français



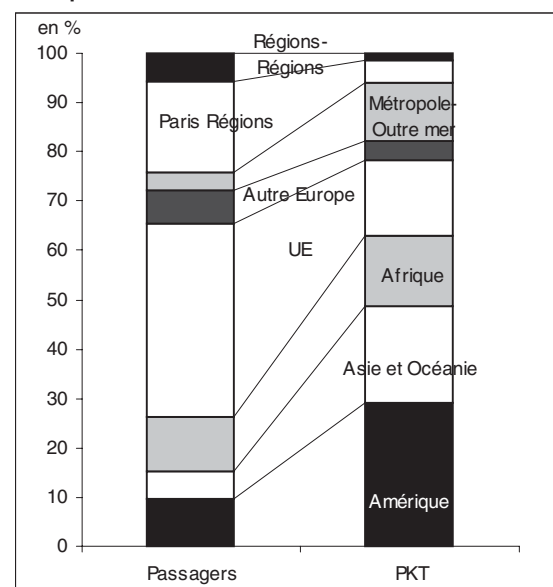
Source : DGAC, SES

Passagers, passagers-kilomètres transportés

Du fait de la diversité des distances moyennes selon la relation, le nombre de passagers et le nombre de passagers-kilomètres transportés (PKT) présentent des structures différentes, comme l'illustre le graphique ci-dessous pour l'année 2003 (un PKT étant le transport d'un passager sur un kilomètre).

Graphique II 1.9

Structure du transport aérien de passagers avec la métropole en 2003



Source : DGAC

Baisse de l'offre des compagnies françaises

Les compagnies aériennes françaises sont diversement affectées en 2003 par les difficultés du secteur. L'année est marquée par la liquidation d'Air Lib en février. La disparition de ce transporteur – le plus important du secteur aérien en France en 2002 après Air France, avec 8,5 milliards de passagers-kilomètres transportés – a entraîné une brusque chute de l'offre.

Entre 2002 et 2003, l'activité des compagnies françaises recule de 4,2 % en nombre de passagers, et de 0,6 % en nombre de passagers-kilomètres (tableau II 1.10). Toutefois, si on exclut Air Lib des calculs, la variation de l'activité des compagnies est de + 2 % en nombre de passagers, et de + 5,5 % en nombre de passagers-kilomètres. En effet, la plupart des transporteurs français ont connu une hausse de leur activité en 2003, cette hausse atteignant parfois des proportions spectaculaires (+ 325 % pour Air Austral, + 64 % pour Air Tahiti Nui, en passagers-kilomètres). Comme en 2002, l'écart entre la croissance de l'activité selon qu'elle est mesurée en nombre de passagers ou en nombre de passagers-kilomètres est révélatrice du contraste entre l'évolution du transport international et celle du transport intérieur.

La compagnie Air France, après un premier semestre difficile, retrouve la croissance à partir de juillet sous l'impulsion du trafic international, et parvient à maintenir son activité annuelle au niveau de 2002. Cette stagnation fait toutefois suite à deux années de croissance supérieure à 3 %.

Corsair, deuxième transporteur français depuis le retrait d'Air Lib, abandonne progressivement ses liaisons entre les grands aéroports européens, au profit d'un recentrage de son activité sur les destinations touristiques méditerranéennes ; en conséquence, son activité stagne en terme de passagers mais augmente de 8 % en terme de passagers-kilomètres. Plus généralement, l'essor en Europe des compagnies à bas prix, dont aucune n'est française, induit une concurrence plus vive sur le marché des liaisons court-courrier.

Tableau II 1.10

Activité des principales compagnies françaises en 2003 (*)

Compagnies	Passagers		Passagers-kilomètres	
	Niveau en milliers	Evol. en % 03/02	Niveau en millions	Evol. en % 03/02
Air France + Cies franchisées dont Air France	44 435,1 38 999,9	-0,1 -0,2	102 510 99 279	+0,6 +0,6
Corsair	2 071,9	-0,1	12 177	+8,0
Brit'Air	1 978,2	+4,8	1 118	+4,7
Regional + Flandre Air + Proteus	1 975,1	-8,5	1 009	-8,2
Air Littoral	1 335,3	+3,2	805	+13,5
CCM Airlines	1 223,7	+36,9	619	+82,5
Star Airlines	826,6	-0,9	2 634	+38,7
Aéris	826,2	+21,7	2 176	+27,1
Air Tahiti	732,1	+1,4	256	+5,0
Euralair Horizons	662,7	-6,8	1 572	-0,6
Air Austral	502,8	+26,2	1 251	+325,5
Air Caraïbes	482,7	-0,2	173	+56,9
Air Méditerranée	452,9	+110,4	810	+134,0
Aigle Azur	442,8	+181,5	710	+218,1
Air Liberté + AOM + Air Lib	352,9	-91,7	731	-91,4
Air Tahiti Nui	338,9	+52,9	3 047	+64,3
Air Calédonie international	283,0	+49,0	1 116	+121,5
Air Calédonie	277,8	+0,3	45	+0,4
Air Moorea	200,6	-4,1	4	-4,9
TOTAL COMPAGNIES FRANCAISES	54 866,2	-4,2	130 576	-0,6

Source : DGAC

(*) l'activité des compagnies ne comprend pas le trafic effectué pour le compte d'autres transporteurs dans le cadre d'accords commerciaux, notamment de franchise.

L'activité internationale est portée par les faisceaux intra-européens

Le tassement de l'activité internationale (+ 1,1 %) résulte d'évolutions très contrastées d'un faisceau à l'autre. Les liaisons avec l'Union Européenne (+ 3,0 %), et en particulier avec le Royaume-Uni (+ 5,4 %), l'Italie (+ 6,0 %) et l'Irlande (+ 6,6 %), bénéficient de l'extension de l'offre des compagnies à bas prix et constituent le principal moteur de la croissance à l'international. La Grèce (+ 10,1 %) bénéficie sur le plan touristique du repli des relations avec la Turquie (- 13,2 %).

Sur les faisceaux extra-communautaires, les différences de croissance sont avant tout le résultat de la conjoncture internationale : ainsi, les liaisons avec la Chine (- 17,4 %) et le Japon (- 11,5 %) se replient du fait de l'épidémie de SRAS, tandis que celles avec les Etats-Unis (- 6,9 %), voire avec le Canada (- 2,8 %), subissent les effets des craintes nées de la guerre en Irak et des menaces terroristes. Ces déficits de passagers sur les segments américain et asiatique ont, compte tenu des distances considérées, un fort impact en terme de passagers-kilomètres (graphique II 1.9). La République Dominicaine (+ 41,6 %, après + 97,0 % en 2002) confirme son statut de destination touristique à la mode et fait son entrée dans le palmarès des vingt-cinq premiers partenaires en terme de flux de passagers.

Alors que l'activité à l'international de Paris Charles-de-Gaulle, premier aéroport et principal hub en

France, est en recul, Paris Orly et la plupart des autres aéroports métropolitains d'envergure connaissent des croissances soutenues (tableau II 1.11). Cette croissance est portée par les faisceaux court et moyen-courrier, sur lesquels l'offre est dynamisée par les compagnies à bas prix. Ainsi, les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Marseille sont de nouveau orientés positivement à l'international, après le repli de 2002. L'aéroport de Beauvais bénéficie pleinement (+ 43,4 %) de son nouveau statut de « troisième aéroport parisien » et de l'implantation de Ryanair.

Tableau II 1.11

Evolution de l'activité internationale

	Evolution annuelle en %			Passagers en milliers
	2001	2002	2003	2003
Métropole - International	+0,3	+2,3	+1,0	69 392,3
Paris - International	-0,8	+2,6	+0,3	49 835,4
Paris CDG	+0,0	+0,8	-0,7	42 781,2
Paris Orly	-6,9	+16,5	+6,7	7 054,3
Régions - International	+3,2	+1,5	+2,9	19 556,8
dont Nice	+3,4	+2,5	+3,5	4 942,1
dont Lyon	+3,1	-4,3	+3,1	3 322,4
dont Marseille	-0,1	-4,9	+3,1	1 969,9
dont Toulouse	+6,4	+3,7	+6,8	1 700,8
Outre-Mer	-4,8	-4,1	+2,8	1 793,6
Total	+0,1	+2,1	+1,1	71 185,9

Source : DGAC

Les aéroports subissent la baisse de l'offre du transport intérieur

Le nombre de passagers du transport aérien intérieur diminue pour la troisième année consécutive. En 2003, la disparition d'Air Lib et une hausse sensible des tarifs intérieurs se conjuguent à la morosité persistante de l'ensemble de l'économie et à la concurrence du TGV Sud-Est pour expliquer ce repli.

Le recul du nombre de passagers des aéroports français s'amplifie (- 1,3 % contre - 0,3 % en 2002, tableau II 1.12). De nouveau, le nombre de dessertes se contracte relativement plus que le nombre de passagers (- 2,8 %).

Tableau II 1.12
Résultats des aéroports en 2003

	Passagers (milliers)	Evolution (%)	
		Passagers	Mouvements
Paris	70 457	-1,3	-0,1
Paris-CDG	48 008	-0,5	+0,8
Paris-Orly	22 449	-3,0	-2,3
Nice	9 124	-0,6	-4,2
Lyon	5 859	+2,3	-0,7
Toulouse	5 258	-0,6	-4,6
Marseille	5 234	-2,4	-6,4
Bordeaux	2 802	-3,5	-9,4
Bâle-Mulhouse	2 408	-19,3	-27,1
Strasbourg	2 038	+2,2	+2,9
Nantes	1 807	+0,1	-4,4
Montpellier	1 565	+0,3	-3,2
Ajaccio	1 062	-0,1	+0,9
Beauvais	969	+43,4	+26,6
Clermont-Ferrand	919	-13,3	-22,3
Lille	870	-5,3	-15,4
Bastia	833	+1,2	-2,0
Sous-total (hors Paris)	40 747	-1,4	-7,3
Autres Province	7 468	-4,6	-3,9
Total Province	48 215	-2,0	-6,6
Total Métropole	118 672	-1,6	-3,9
Outre-mer	9 092	+1,9	+5,9
Total	127 764	-1,3	-2,8

Source : DGAC

Les lignes radiales perdent 5 % de leurs passagers (tableau II 1.13). Les liaisons en concurrence directe avec le TGV Sud-Est, telles Paris-Nice (- 4,9 %), Paris-Marseille (- 5,6 %), Paris-Avignon (- 10,5 %), Paris-Toulon (- 22,7 %) et Paris-Perpignan (- 24,0 %), sont les plus touchées par le report modal. La ligne Paris-Bâle-Mulhouse (- 39,6 %) est quant à elle affectée par les difficultés de la compagnie nationale suisse.

Tableau II 1.13
Les principales radiales métropolitaines

Paire de villes (2 sens)	milliers de passagers				Evol. en % 2003
	2000	2001	2002	2003	
Paris Nice	3 396	3 002	3 165	3 010	-4,9
Paris Toulouse	2 977	2 857	2 947	2 854	-3,2
Paris Marseille	2 977	2 482	2 146	2 025	-5,6
Paris Bordeaux	1 614	1 535	1 414	1 392	-1,6
Paris Strasbourg	1 183	1 150	1 083	1 031	-4,8
Paris Montpellier	1 378	1 208	1 046	1 006	-3,9
Paris Lyon	732	699	638	627	-1,6
Paris Bâle-Mulhouse	1 060	992	931	562	-39,6
Paris Pau	515	515	500	560	+11,9
Paris Biarritz	608	586	553	550	-0,6
Paris Toulon-Hyères	653	508	618	477	-22,7
Paris Ajaccio	456	460	440	453	+3,0
Paris Brest	514	482	434	447	+3,0
Paris Bastia	307	324	319	325	+1,9
Paris Perpignan	467	320	414	315	-24,0
Paris Clermont Fd	306	289	264	257	-2,8
Paris Nantes	301	305	233	243	+4,2
Paris Lorient	191	190	183	171	-6,7
Paris Quimper	149	144	134	133	-0,6
Paris Figari	127	117	128	128	-0,3
Paris Calvi	114	120	121	110	-9,5
Paris Rennes	105	104	100	94	-5,9
Paris Grenoble	181	134	111	81	-26,9
Paris Avignon	122	122	87	78	-10,5
Total	20 433	18 645	18 009	16 929	-6,0
Ensemble radiales	21 165	19 181	18 430	17 513	-5,0

Source : DGAC

La plupart des lignes transversales, bien que moins sensibles à la concurrence du TGV, connaissent une diminution de leur flux de passagers pour la deuxième année consécutive (tableau II 1.14). Contrairement à l'année précédente, cette diminution (- 5,2 %) est aussi marquée que pour les lignes radiales.

Tableau II 1.14
Évolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole

Paire de villes (2 sens)	milliers de passagers				Evol. en % 2003
	2000	2001	2002	2003	
Ajaccio Marseille	255,0	260,7	251,5	250,9	-0,3
Bordeaux Lyon	248,2	256,9	242,5	242,6	+0,0
Bastia Marseille	257,4	264,0	242,7	237,3	-2,3
Lyon Nantes	212,4	221,7	220,1	226,6	+2,9
Lyon Toulouse	247,2	236,1	226,9	221,8	-2,3
Lyon Nice	229,2	205,7	174,2	165,5	-5,0
Bordeaux Marseille	127,0	145,6	136,9	128,7	-6,0
Marseille Nantes	145,3	135,1	123,4	125,1	+1,3
Ajaccio Nice	143,0	136,2	123,1	120,9	-1,8
Nantes Nice	109,6	108,1	115,2	119,3	+3,6
Lyon Strasbourg	120,7	130,7	124,3	118,5	-4,7
Lyon Lille	153,6	147,8	116,5	118,2	+1,4
Lille Nice	131,6	124,7	124,4	113,9	-8,4
Nice Strasbourg	118,4	115,7	113,3	111,5	-1,6
Bastia Nice	132,5	125,8	111,5	109,9	-1,4
Nice Toulouse	143,2	125,0	121,3	108,7	-10,4
Bordeaux Nice	122,3	110,6	112,7	106,9	-5,1
Lille Marseille	102,1	113,8	113,3	106,0	-6,4
Ensemble*	2 999	2 964	2 794	2 732	-2,2

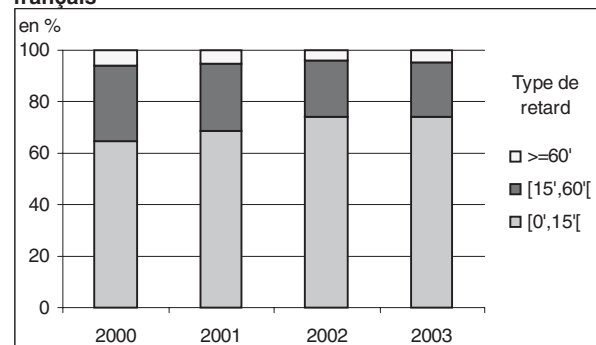
Source DGAC

* Ensemble des liaisons de plus de 100 000 passagers en 2003

Ponctualité et retards dans le transport aérien

Entre 2002 et 2003, la proportion de vols commerciaux ayant subi un retard supérieur ou égal à 15 minutes au départ d'un des quatorze principaux aéroports métropolitains (voir encadré) est resté stable (26,3 %). Cette stagnation, qui intervient alors que le trafic des vols commerciaux sur ces quatorze plate-formes continue de diminuer, met fin à trois années de hausse du pourcentage de vols ponctuels (graphique II 1.10). Le retard moyen par vol réalisé augmente d'une minute en 2003, passant de 10,5 minutes à 11,6 minutes (tableau II 1.15).

Graphique II 1.10
Evolution de la ponctualité au départ des aéroports français



Source : CNCA

Tableau II 1.15

Retard moyen sur les aéroports français

en nombre de minutes par vol

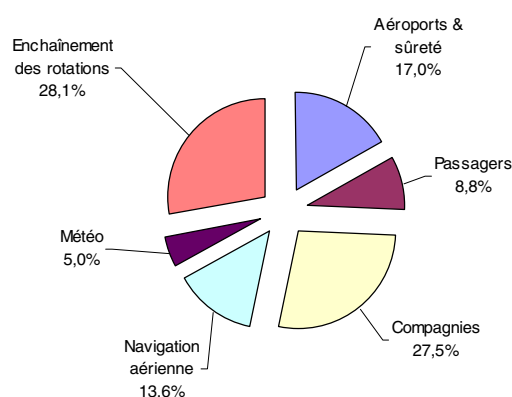
	2000	2001	2002	2003
par vol retardé	42	42	40	44
par vol réalisé	14,7	13,1	10,5	11,6

Source : CNCA

Avec 28,1 % des retards d'au moins quinze minutes, la principale cause de retard reste en 2003 l'enchaînement des rotations (arrivée tardive de l'appareil), mais elle baisse en proportion depuis 2001 en raison de la diminution de la fréquence de rotation des avions, accentuée par les disparitions d'Air Lib et d'Aéris. La proportion des causes imputables aux compagnies aériennes augmente légèrement (27,5 %, contre 27,0 % en 2002) du fait des mouvements sociaux de mai et juin et des dispositions particulières prises en raison de l'épidémie de SRAS. La cause de retard « aéroports et services de sûreté », après avoir fortement augmenté en proportion en 2002, est encore en 2003 à l'origine de plus d'un retard sur six. Les services de la navigation aérienne, les passagers et les conditions météorologiques représentent respectivement 13,6 %, 8,8 % et 5,0 % des causes de retard en 2003 (graphique II 1.11).

Graphique II 1.11

Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon la cause, en 2003



Source : CNCA

Les retards dans le transport aérien

Le Conseil national des clients aériens (CNCA) a succédé depuis juin 2003 au Comité français des usagers du transport aérien (COMUTA), créé en novembre 1995 : il comprend à la fois des représentants des clients et des professionnels du transport aérien, et étudie les questions relatives à la qualité des services offerts aux passagers.

Le CNCA a mis en place un Observatoire des retards du transport aérien en France, diffusé en mars et en septembre de chaque année. Il analyse la ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée (tous types de vols et toutes compagnies confondus) sur les aéroports français métropolitains de plus d'un million de passagers annuels ou de plus de 30 000 mouvements commerciaux par an. En 2003, ces 14 aéroports ont représenté 92 % du total du trafic de passagers et 84 % du total des vols commerciaux (hors vols de fret, vols postaux et vols privés).

Le retard est mesuré par différence entre l'heure de départ (ou d'arrivée) affichée sur les horaires et l'heure à laquelle l'avion quitte (ou arrive à) son parking. Les retards sont appréciés à partir de la quinzième minute, critère adopté au niveau international (Europe et Etats-Unis).

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

- compagnies aériennes
- gestionnaires d'aéroports et services de sûreté
- services de la navigation aérienne
- passagers
- mauvaises conditions météorologiques
- enchaînements des rotations

La cause attribuée correspond à la cause génératrice du retard, même si cette dernière n'est pas la plus pénalisante en durée.

L'activité passagers des ports maritimes

Voyageurs dans les ports maritimes : baisse au nord et hausse au sud

Après la forte hausse de 2002, le nombre de passagers voyageant par mer est en recul de 3,3 % en 2003 sur les seize principaux ports métropolitains (tableau II 1.16). Le recul est, comme avant 2002, essentiellement imputable aux ports de la Manche et de la Mer du Nord : le nombre de passagers y baisse en effet globalement de 6,7 % alors qu'il continue de s'accroître sur la Méditerranée (+ 6,2 %).

Tableau II 1.16

Activité passagers des principaux ports* (croisières et lignes régulières)

	2002	2003	Evolution
	en milliers de passagers		en %
Dunkerque	460	563	22,2
Calais	14 991	13 729	-8,4
Boulogne-sur-Mer	ns	ns	ns
Dieppe	376	381	1,1
Le Havre	941	859	-8,7
Caen-Ouistreham	896	941	5,1
Cherbourg	1 625	1 463	-9,9
Saint-Malo	1 198	1 163	-2,9
Roscoff - Bloscon	647	618	-4,4
Manche - Mer du Nord	21 134	19 718	-6,7
Marseille	1 928	2 218	15,1
Toulon	590	599	1,4
Nice - Villefranche	1 425	1 504	5,5
Bastia	2 124	2 123	-0,1
L'Île Rousse	190	223	17,4
Ajaccio	906	964	6,4
Bonifacio	316	316	0,0
Total Méditerranée	7 479	7 945	6,2
Métropole (16 ports)	28 614	27 663	-3,3
Guadeloupe	1 025	1 042	1,7
Fort de France	682	847	24,1
Outre-mer (2 ports)	1 707	1 889	10,6

Source : DTMLP

* Plus de 100 000 passagers par an

Sur la **Manche-Mer du Nord**, le nombre de passagers à Calais (70 % des passagers de la façade) est en net repli (- 8,4 %). En revanche, mais avec un niveau d'activité encore modeste, le port de Dunkerque est particulièrement dynamique en 2003 (+ 22,2 %, son redémarrage datant de 2000).

En **Méditerranée**, le transport de voyageurs est au beau fixe puisqu'il progresse sans discontinuer depuis 1996. Le bon résultat de 2003 est obtenu grâce à une nouvelle augmentation du nombre de croisiéristes à Nice et Marseille et à une progression sur les lignes régulières entre Marseille et la Corse ou le Maghreb.

Outre-Mer, le trafic passagers progresse de 10,6 % en 2003, essentiellement tiré par Fort-de-France (+ 24,1 %) avec la reprise du secteur des croisières.

Recul quasi généralisé du trafic transmanche

En 2003, dans un contexte international défavorable, le nombre de passagers ayant traversé la Manche est en recul marqué de 4,7 % (tableau II 1.17). Seuls les conducteurs de camions sont plus nombreux qu'en 2002 dans les navettes Eurotunnel, suivant en cela l'évolution du nombre de véhicules dans les navettes fret d'Eurotunnel. Les passagers aériens entre Paris et Londres, après avoir bien augmenté en 2002, régressent de 3,4 % en 2003. Le mouvement est le même pour les passagers des ferries. Par ailleurs, la tendance à la baisse du nombre de passagers d'Eurostar et des navettes tourisme d'Eurotunnel se poursuit, bien qu'à un rythme plus lent en 2003. Pour Eurostar, suite à l'ouverture d'un tronçon grande vitesse sur la partie britannique du parcours en septembre 2003, le quatrième trimestre marque même une tendance à la reprise.

En 2003 est observée une baisse de prix, de l'ordre de 20 %, pour les divers segments de la clientèle bord-à-bord des traversées (par ferries ou navettes Eurotunnel), passagers ou marchandises. Cette baisse résulte de la faiblesse de la demande sur les deux à trois dernières années, elle-même concomitante de l'augmentation de la capacité offerte par les opérateurs à l'occasion du renouvellement de la flotte et de l'augmentation du parc des navettes Eurotunnel.

Tableau II 1.17
Les passagers trans-Manche passant par la France

	Niveau en milliers											Evol. 2003 en %
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
Nombre de passagers												
Passagers Eurostar	-	152	2 920	4 841	5 969	6 308	6 593	7 130	6 947	6 600	6 314	-4,3
Passagers aériens Paris*- Londres	3 666	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2 698	2 895	2 798	-3,4
Passagers ferries (9 ports) ***	25 341	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	19 961	21 010	19 562	-6,9
<i>dont Calais ***</i>	16 032	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	14 989	13 726	-8,4
<i>Part française (9 ports)</i>	25,5	25,2	21,1	16,4	23,4	25,8	26,2	24,3	26,2	29,1	30,3	1,2 pt
Passagers navettes tourisme **	-	40	4 394	8 045	8 858	12 238	11 469	10 163	9 346	8 719	8 564	-1,8
Passagers véhicules navettes fret	-	74	444	594	290	797	942	1 280	1 356	1 393	1 455	4,4
Total	29 007	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	42 136	40 309	40 617	38 692	-4,7
<i>Total précédent moins l'aérien</i>	<i>25 341</i>	<i>28 064</i>	<i>33 565</i>	<i>39 507</i>	<i>41 942</i>	<i>43 904</i>	<i>42 126</i>	<i>39 221</i>	<i>37 611</i>	<i>37 722</i>	<i>35 894</i>	<i>-4,8</i>
Nombre de véhicules												
Navettes tourisme, véhicules	-	14	1 216	2 077	2 319	3 351	3 260	2 784	2 530	2 336	2 279	-2,4
Navettes tourisme, cars	-	-	23	58	65	96	82	79	75	72	72	0,0
Maritime, voitures particulières	4 499	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	3 704	3 906	3 856	-1,3
Maritime, autocars	168	184	184	175	178	166	168	158	145	156	133	-14,6

Source : SNCF, ADP, DTMPL, Eurotunnel

* Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

** Estimation DAEI/SES

*** y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes

Quel que soit le type de véhicule transporté et le mode de transport utilisé pour traverser la Manche, il n'y a pas de progression en 2003 : le meilleur résultat est une stabilisation, pour les cars utilisant les navettes tourisme d'Eurotunnel.

Transport maritime de passagers : renouvellement de la flotte française

Malgré la baisse de voyageurs en Manche - Mer du Nord, les armements français, quoique affectés par cette baisse, gagnent plus d'un point de parts de marché sur cette façade, et ce grâce notamment à de nouvelles capacités conçues spécifiquement pour ces trafics.

En Méditerranée, les armateurs français ont profité de la tendance à la hausse du transport de passagers. Le renouvellement de la flotte, avec notamment l'apparition de navires à grande vitesse, a permis, depuis plusieurs années, d'augmenter le nombre de courts séjours et de passagers par traversée (60 % de passagers en plus par traversée sur les lignes françaises en 7 ans).

II . 2 – LE BILAN DE LA CIRCULATION

Dans un contexte de ralentissement économique, le rythme de croissance de la circulation routière reste limité en 2003 (+ 0,8 %, après 1,9 % en 2001 et plus de 2 % en moyenne au cours des dix années précédentes). Pourtant, l'évolution des prix est plutôt favorable : pour les ménages par exemple, les coûts d'achat ou d'entretien des véhicules, y compris ceux des carburants, ont reculé en 2003. La baisse du taux de croissance de la circulation concerne davantage les véhicules lourds (pour lesquels la circulation est même en recul) et se manifeste sur toutes les catégories de réseau, tout particulièrement sur les autoroutes (+ 1,9 %, contre + 3,7 % en 2002). En Ile de France cependant, la circulation augmente davantage sur les routes nationales (+ 0,7 %) que sur les autoroutes (+ 0,3 %), la différence venant de la circulation sur les voies hors zone agglomérée.

Le parc de véhicules continue de progresser en 2003 (+ 1,5 %), mais à un rythme ralenti, les nouvelles immatriculations ayant été moins nombreuses qu'en 2002. La baisse des consommations unitaires s'est néanmoins intensifiée en 2003 pour les voitures particulières. Les livraisons de carburants ont globalement reculé de 0,3 %, avec une baisse prononcée pour les livraisons d'essence (- 5,7 %).

Croissance ralentie du parc de véhicules

En 2003, selon le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), le parc de véhicules continue de progresser pour tous les types de véhicules, sauf pour les poids lourds dont le parc stagne. Cette progression, de 1,5 %, marque un ralentissement par rapport à la croissance du parc qui prévalait depuis 1997, entre 2 % et 2,5 % chaque année (tableaux II 2.1 et 2.2). On enregistre en effet un ralentissement, voire un recul, des nouvelles immatriculations.

La progression du parc de voitures particulières (+ 1,5 %) résulte d'évolutions contrastées. Le parc des voitures Diesel continue d'augmenter fortement (+ 8,1 %) alors que celui des voitures à essence se réduit (- 2,8 %). Le taux de diésélisation du parc des voitures particulières atteint ainsi 42 % en moyenne sur l'année 2003.

En 2003 encore, les immatriculations de voitures à essence neuves enregistrent une forte baisse (- 17 %, après - 20,0 %). Fait nouveau, celles des voitures Diesel marquent le pas (- 0,1 %, après + 6,9 %), tout en restant à un niveau très élevé : plus de 1,35 million de véhicules neufs en 2003, soit deux fois plus que pour les voitures à essence et 89 % de plus qu'en 1997 (année de bas de cycle pour ce type de motorisation). Globalement, les immatriculations de voitures particulières reculent de plus de 6 % en 2003, à 2,01 millions de véhicules.

La croissance du parc de voitures particulières vient surtout de la multi-motorisation des ménages. Selon l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie des ménages, la proportion des ménages multi-équipés en automobile s'élève à 33 % en mai 2003 (31 % en 2002), et celle des

ménages possédant au moins une voiture augmente légèrement, à 80 %.

En moyenne annuelle, le parc de véhicules utilitaires légers a progressé de 1,6 %, celui des véhicules lourds de 0,1 % (avec une stagnation des poids lourds, et une croissance de 0,6 % des bus et cars). Les immatriculations de poids lourds neufs reculent en effet de 11,6 % en 2003. L'âge moyen estimé du parc des voitures particulières est de 7,8 ans, en légère progression, après trois années de stabilité.

Baisse du parcours moyen

On estime que le kilométrage moyen parcouru par les voitures particulières a baissé de 0,8 % en 2003, après une baisse de 1,1 % en 2002. Le kilométrage moyen par voiture retrouverait ainsi en 2003 le niveau de 1990.

Cette baisse du parcours moyen s'explique, comme en 2002, par l'accroissement du parc ainsi que par le ralentissement de l'activité économique. Le recul du parcours moyen est plus marqué pour chacun des deux types de carburant utilisé, essence (- 1,6 %) ou Diesel (- 2,6 %). Cette apparente contradiction s'explique par un effet de structure. En effet, les achats de voitures Diesel se banalisent et ne sont plus le fait des seuls «gros rouleurs», puisqu'ils représentent désormais les deux tiers des achats de voitures neuves. Le transfert de conducteurs du parc essence vers le parc Diesel pèse, d'une part, sur le kilométrage moyen des véhicules Diesel (les nouveaux entrants con-

duisent moins que la moyenne des 'anciens' conducteurs de voitures Diesel), et, d'autre part, sur le kilométrage moyen des véhicules à essence (les 'partants' roulant probablement en moyenne davantage que l'ensemble des conducteurs de cette catégorie).

Quant au kilométrage des poids lourds, il est en recul en 2003 (- 2,25 %), malgré une légère augmentation des tonnes-kilomètres réalisées. Ce recul irait de pair avec une augmentation (+ 0,9 %) du kilométrage moyen des véhicules utilitaires légers.

Faible augmentation 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 : + 0,8 % en 2003 pour les véhicules immatriculés en France, comme pour l'ensemble des véhicules sur le territoire. Cette évolution est encore en repli par

rapport à 2002. C'est une des plus faibles de la dernière décennie, après l'année 2000, marquée par l'envolée des prix des carburants.

Si la circulation de l'ensemble des voitures particulières a augmenté de 0,7 %, les évolutions sont très différentes selon les motorisations, Diesel et essence : la circulation des voitures Diesel augmente au rythme soutenu de 5,3 %, grâce à l'augmentation du parc, alors que celle des voitures à essence baisse de 4,3 %. On estime que la circulation des véhicules légers progresse de 2,5 %, celle des poids lourds français reculant de 2,2 % (avec un parc stable), en liaison avec le ralentissement de l'activité économique et une meilleure productivité du transport routier de marchandises en 2003. Enfin, la circulation des véhicules étrangers diminuerait dans l'ensemble (- 1,4 %), en raison de la baisse de l'activité touristique, et malgré une légère progression de la circulation des poids lourds étrangers.

Tableau II 2.1

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

évolutions en %

	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Conso unitaire		Conso totale	
	03/02	02/01	03/02	02/01	03/02	02/01	03/02	02/01	03/02	02/01
Voitures particulières	1,5	1,9	-0,8	-1,1	0,7	0,8	-1,6	-1,1	-0,9	-0,3
essence	-2,8	-2,1	-1,6	-1,2	-4,3	-3,2	-1,7	-1,0	-6,0	-4,2
Diesel	8,1	8,8	-2,6	-3,7	5,3	4,8	-0,6	-0,4	4,7	4,4
Véhicules utilitaires légers	1,6	2,2	0,9	1,1	2,5	3,3	-0,7	-0,5	1,8	2,8
essence	-5,2	-5,0	-0,6	0,0	-5,7	-5,0	-1,7	-1,0	-7,3	-6,0
Diesel	3,5	4,5	0,0	0,0	3,5	4,5	-0,6	-0,4	2,9	4,0
Véhicules lourds	0,1	0,3	-2,0	0,3	-2,0	0,6	-0,9	-1,2	-2,8	-0,6
poids lourds	0,0	0,2	-2,2	0,4	-2,2	0,6	-0,9	-1,2	-3,1	-0,6
bus et cars	0,6	1,3	0,7	-0,2	1,3	1,0	-0,4	-1,8	0,9	-0,8
TOTAL VEHICULES USUELS	1,5	1,9	-0,6	-0,7	0,8	1,2	-1,7	-1,0	-0,9	0,1
Véhicules étrangers					-1,4	3,3	-0,1	-0,9	-1,5	2,4
Véhicules divers (+ventes ss douane)									1,7	1,5
TOTAL GENERAL (1)					0,8	3,7	-5,0	-0,9	-0,8	0,4
Achats aux frontières et ajustement statistique									-12,9	-1,9
Livraisons totales (cpdp)									-0,3	0,5

Sources : CCFA, Sofres, panel Ademe-Secodip, Setra, USAP/ASFA, DAEI/SES, estimations DAEI/SES

(1) la consommation unitaire totale est calculée à partir de la consommation totale des véhicules (y c. motocycles, hors divers et ventes sous douanes)

Tableau II 2.2

Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en 2003 (niveaux)

2003	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	29 360	13 768	404,2	7,12	28 762	
essence	17 085	10 713	183,0	7,81	14 302	
Diesel	12 276	18 019	221,2	6,54	14 460	
Véhicules utilitaires légers	5 390	16 319	88,0	9,54	8 389	
essence	1 117	8 322	9,3	9,25	860	
Diesel	4 273	18 410	78,7	9,57	7 529	
Véhicules lourds	636	45 246	28,8	36,31	10 449	
poids lourds	555	47 563	26,4	36,72	9 683	
bus et cars	82	29 487	2,4	31,88	766	
TOTAL VEHICULES USUELS	35 386	14 722	521,0	9,14	47 601	
Véhicules étrangers			28,0	15,23	4 265	
Véhicules divers (+ventes ss douane)					2 189	
TOTAL GENERAL (1)			556,9	9,37	54 055	
Essence			217,0	Essence	17 248	16 276
Gazole			339,9	Gazole*	36 807	35 635
TOTAL GENERAL			556,9	TOTAL CPDP*	54 055	51 911
Achats aux frontières et ajustement statistique						-2 144

Sources : CCFA, Sofres, panel Ademe-Secodip, Setra, USAP/ASFA, DAEI/SES, estimations DAEI/SES

(1) la consommation unitaire totale est calculée à partir de la consommation totale des véhicules (y c. motocycles, hors divers et ventes sous douanes)

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

Croissance particulièrement ralentie sur les autoroutes

Les comptages sur le réseau national, routes nationales et autoroutes, font état d'une croissance de la circulation en 2003 moins forte qu'en 2002 : + 1,6 %, après + 2,8 % (tableau II 2.3). Ce ralentissement se manifeste sur tous les réseaux, mais plus particulièrement sur le réseau des autoroutes (+ 1,9 % après + 3,7 %), qu'elles soient concédées ou non concédées. La croissance de la circulation sur les autoroutes concédées est légèrement plus soutenue pour les véhicules légers que pour les véhicules lourds. Sur l'ensemble du réseau national, les ouvertures de nouveaux tronçons ont concerné 156 kilomètres (comme en 2002), dont 118 kilomètres d'autoroutes.

Calculée par solde, la circulation sur les routes départementales et le réseau local fait apparaître une stabilisation (+ 0,2 % après + 0,5 % en 2002).

Les évolutions sur le réseau routier varient sensiblement selon le degré d'urbanisation. Par exemple, en Ile de France :

- la circulation autoroutière n'augmente que de 0,3 %, alors qu'elle progresse de 0,8 % sur les routes nationales,
- la circulation en zone agglomérée progresse de 0,7 %, alors qu'elle se réduit très légèrement en 'rase campagne' : on y enregistre en effet un recul de la circulation autoroutière au profit de celle des routes nationales,
- à Paris cependant, la circulation automobile baisse sur le boulevard périphérique (- 1,9 %, jours ouvrables entre 7 et 21 heures) avec une vitesse moyenne en baisse également, de 41,1 à 39,8 km/h (- 3,2 %).

Tableau II 2.3
Circulation par catégorie de réseau

	2001	2002	2003	01/00	02/01	03/02
	en Mds de véhicules-km			évolution en %		
Autoroutes concédées	69,1	72,3	74,2	5,3	4,7	2,5
Autres autoroutes	42,7	43,6	44,0	3,3	2,1	0,8
Total autoroutes	111,8	116,0	118,1	4,5	3,7	1,9
Routes nationales	92,4	94,0	95,1	1,8	1,7	1,2
Réseau national	204,2	209,9	213,3	3,3	2,8	1,6
Autres routes (solde)	341,2	342,7	343,6	4,0	0,5	0,2
(routes départementales et réseau local)						
TOTAL	545,4	552,7	556,9	3,7	1,3	0,8

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

Baisse accentuée des consommations unitaires

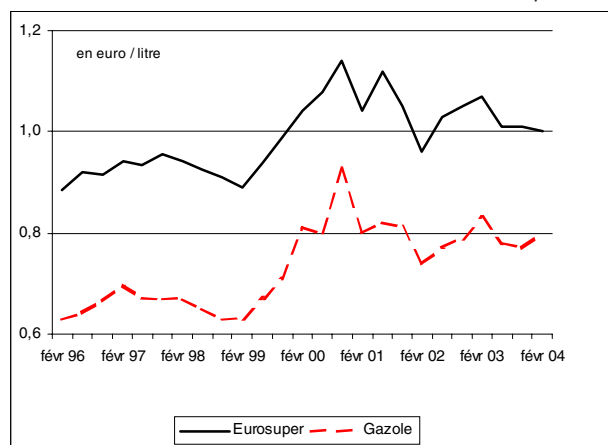
La consommation unitaire de l'ensemble des véhicules a diminué de 1,7 % en 2003. Cette évolution s'inscrit dans la tendance à la baisse constatée depuis 1990, avec toutefois une accentuation qui est probablement en partie liée aux modifications de comportement des conducteurs en 2003, avec la réduction des vitesses. Pour les voitures particulières, la baisse s'explique aussi, comme les années précédentes, par le renouvellement et la diésélisation du parc, les véhicules Diesel consommant moins en moyenne que les véhicules à essence (l'écart est d'environ 1,3 litre aux 100 kilomètres). Ces effets se trouvent toutefois atténués par la généralisation des équipements de confort ou anti-pollution (par exemple, 42 % des véhicules Diesel et 26 % des véhicules essence ont la climatisation : ces véhicules consomment en moyenne sur l'année 0,6 à 0,7 l de plus aux 100 kilomètres¹). La diminution de la consommation unitaire est plus marquée pour les voitures essence (- 1,7 %) que pour les voitures Diesel (- 0,6 %). Pour les poids lourds, les consommations unitaires sont également à la baisse (- 0,9 %), pour la troisième année consécutive.

Baisse des livraisons de carburants

En 2003, la consommation totale de carburants sur le territoire national a baissé de 0,8 %. Cette évolution résulte de deux effets opposés : d'une part, l'augmentation de la circulation, très modérée en 2003 (0,8 %) malgré l'absence d'augmentation des prix à la pompe pour les ménages, en moyenne sur l'année (partie I 3, et graphique II 2.1) ; d'autre part, la baisse de la consommation unitaire des véhicules, qui s'est intensifiée (- 1,7 %). Les livraisons de carburants enregistrées par le Comité professionnel du pétrole ont également baissé (- 0,3 %), l'augmentation des livraisons de gazole (+ 2,4 %) étant plus que compensée par la baisse des livraisons d'essence (- 5,7 %). Au total, l'écart entre livraisons et consommation, ajustement dû aux achats à l'étranger dans les zones frontalières, se serait réduit. Les écarts de prix relatifs des carburants varient selon les pays (graphiques II 2.2 et 2.3). Les carburants sont plus chers en France qu'en Espagne. En revanche, ils y sont moins chers qu'en Italie et en Allemagne, pays avec lequel le différentiel s'accroît en 2003.

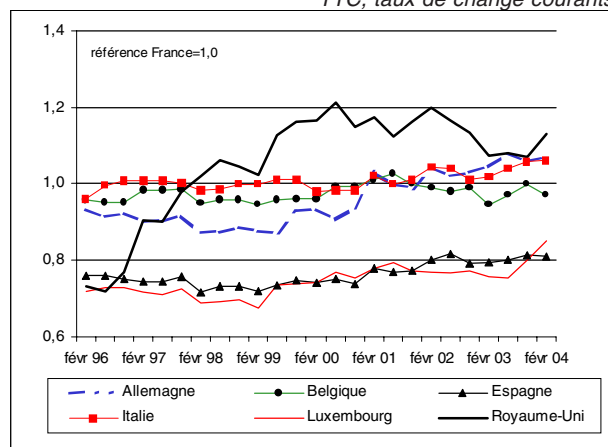
¹Source : panel Secodip 2003

Graphique II 2.1
Prix à la pompe de l'Eurosuper sans plomb et du gazole en France
en euros par litre



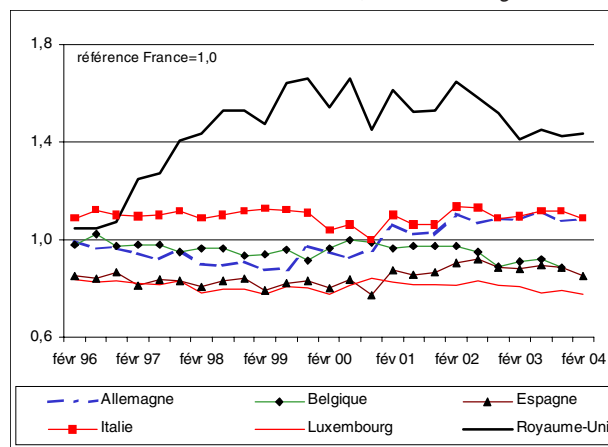
Source : CPDP, calculs DAEI/SES

Graphique II 2.2
Prix à la pompe de l'Eurosuper sans plomb en Europe, relativement à la France
TTC, taux de change courants



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SES

Graphique II 2.3
Prix à la pompe du gazole en Europe, relativement à la France
TTC, taux de change courants



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SES

II . 3 – TRANSPORTS EN EUROPE ET ÉCHANGES INTERNATIONAUX

Le tonnage des échanges extérieurs de marchandises de la France progresse de 1,8 %, après une stagnation en 2002 (- 0,2 %), dans un contexte de redémarrage de la demande extérieure de certains pays. En effet, les exportations progressent en tonnage, surtout à l'extérieur de l'Union européenne, dynamisant la voie maritime, alors que les importations sont presque stables. Cependant, le solde des échanges de biens, en valeur, se dégrade en 2003, pénalisé par l'appréciation de l'euro. Le transport routier international de marchandises en Europe, y compris le cabotage, représentait en 2002 le quart de l'activité des pavillons de l'Union européenne (en tonnes-kilomètres), et 17 % pour le pavillon français. La compétitivité des transporteurs routiers français continue de se dégrader en 2002, notamment avec l'Espagne. Il en va probablement de même en 2003, avec la progression des importations de services de transport routier.

En 2003, la croissance des tonnages traités par les principaux ports européens s'est accélérée (+ 4 %), les tonnages conteneurisés y prenant une part toujours croissante.

L'activité des principaux aéroports européens est globalement orientée à la hausse en 2003 : + 2,1 % pour le nombre de passagers, malgré un recul au niveau mondial, et + 2,8 % pour l'activité fret. La demande adressée aux principales compagnies aériennes européennes stagne en nombre de passagers, mais croît modérément en terme de passagers-kilomètres transportés.

Le solde des échanges de services de transport français est positif, mais se dégrade légèrement en 2003, pour l'ensemble des modes, sauf la voie maritime.

Les transports en Europe

Le transport routier de marchandises en 2002

Le pavillon français arrive au deuxième rang pour le transport routier en Europe (après l'Allemagne), mais ses parts de marché à l'international sont encore en baisse en 2002.

Les pavillons de quinze pays européens¹ ont transporté, en 2002, 12,7 milliards de tonnes de marchandises, et réalisé un transport de 1 388 milliards de tonnes-kilomètres (t-km), en progression de 2,1 %, après 1,9 % en 2001. Ce transport est réalisé essentiellement sur les territoires nationaux (1 036,9 milliards t-km), le transport routier international représentant 351,4 milliards t-km, dont 33,7 milliards t-km pour le transport entre pays tiers (c'est-à-dire du transport entre deux pays effectué par le pavillon d'un troisième pays) et 11,0 milliards t-km pour le cabotage (c'est-à-dire, du transport intérieur à un pays réalisé par le pavillon d'un autre pays).

Avec 204,4 milliards t-km réalisées en 2002, le pavillon français arrive au deuxième rang pour l'ensemble du transport effectué, derrière l'Allemagne (275,4 milliards), et devant le Royaume Uni (202,1 milliards), l'Italie (192,7 milliards) et l'Espagne (184,5 milliards). A eux seuls, ces cinq pays assurent plus des trois quarts de l'ensemble du transport routier des quinze pays européens étudiés. Ce transport est en majorité du transport national. Les évolutions sur les dernières années sont diverses selon les pays : recul en 2002 pour l'Allemagne et la France, après une progression en 2001, fort développement du pavillon autrichien, et vitalité due au transport international pour les pays du Sud (Espagne, Portugal, Italie), le Luxembourg et la Suède.

Les premiers chiffres disponibles pour l'année 2003 font état d'un ralentissement de la croissance du transport routier en 2003 dans les pays de l'Union européenne (à l'exception notable du transport international allemand, qui avait reculé en 2002),

¹ Il s'agit des quinze pays dont les résultats de l'enquête européenne ont été diffusés par Eurostat, soit l'Europe des 15, moins la Grèce, plus la Norvège (calculs DAEI/SES, voir note de synthèses du SES n°152 mars-avril 2004)

mais d'une forte progression, de l'ordre de 15 %, pour sept pays d'Europe centrale et orientale² membres de la conférence européenne des ministres des transports (CEMT), aussi bien dans leur transport national qu'international.

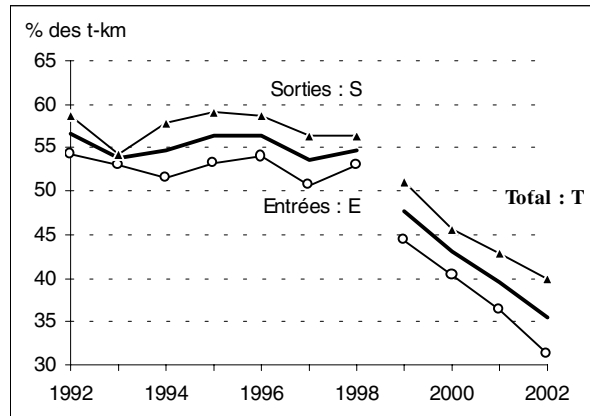
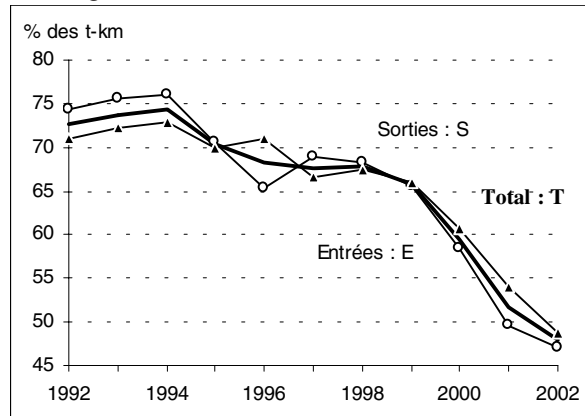
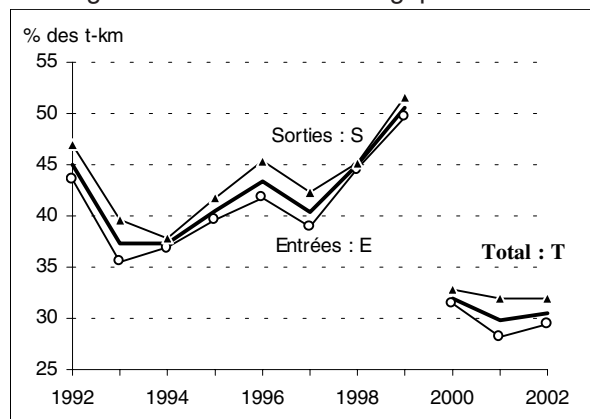
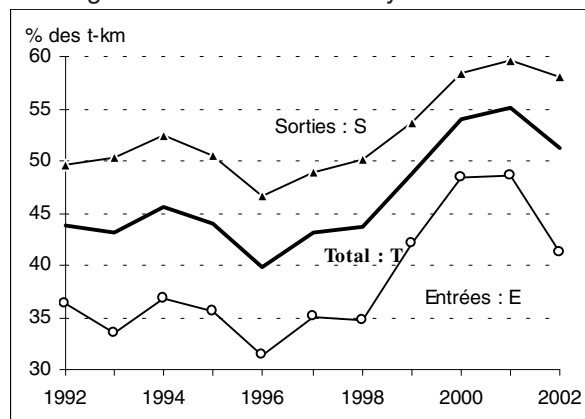
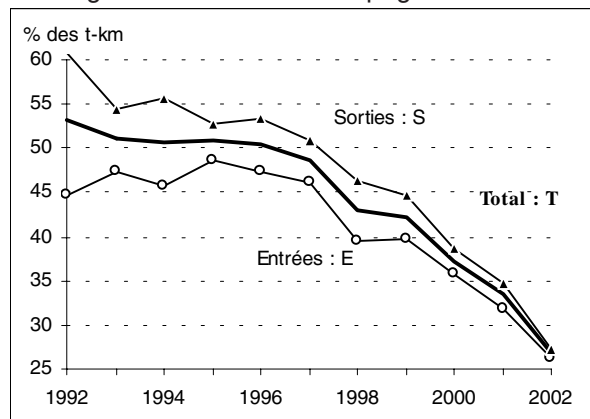
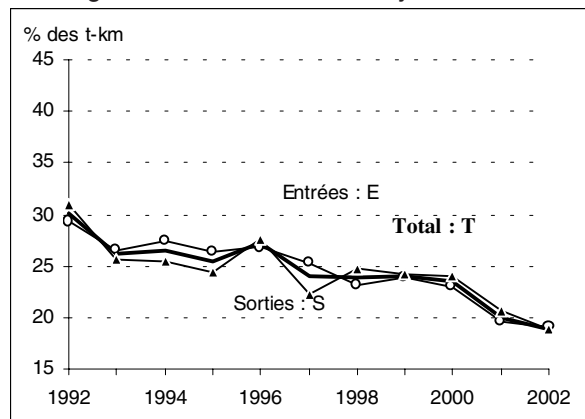
La part du transport international dans l'ensemble du transport routier sous pavillon européen varie sensiblement d'un pays à l'autre. Si elle représente le quart du transport routier de l'ensemble des quinze pays, cette proportion varie de 6,5 % pour le Royaume Uni, du fait de son caractère insulaire, à 93,4 % pour le Luxembourg. La France, avec 16,9 % du transport réalisé à l'international, occupe avec l'Italie le dixième rang pour l'importance relative du transport international, et ce ratio diminue suite au recul du transport international sous pavillon français (- 6,2 % en 2001, et - 9,7 % en 2002, contre respectivement + 4,0 % et + 2,1 % pour l'ensemble des quinze pays, et 12,6 % et 17,0 % pour l'Espagne). En ce qui concerne le montant total de transport international réalisé, la France occupe encore le quatrième rang en 2002 (avec 34,6 milliards t-km réalisées), derrière l'Allemagne (59,8 milliards), l'Espagne (55,0 milliards) et les Pays-Bas (47,2 milliards).

Dans les échanges bilatéraux de la France avec l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas et même le Royaume-Uni, la part de marché des transporteurs français recule en 2002 (graphiques II 3.1 à II 3.6). Ce recul poursuit une tendance déjà perceptible depuis dix ans, sauf pour le Royaume Uni où le pavillon français avait pris des parts de marché de 1996 à 2001. Le poids du pavillon français est toujours plus important dans les sorties de France (36 % en moyenne) que dans les entrées (30 %). Selon les premières données disponibles

pour 2003 (source : CEMT), le recul de la part de la France dans le transport international européen se poursuivrait, avec un recul de plus de 2 % du transport international sous pavillon français, et une croissance de plus de 2 % pour sept pays de l'Union européenne.

Le cabotage ne représente encore que 0,8% du transport total en Europe, mais est un point fort des pays du Benelux et, à un moindre niveau, de l'Allemagne. Quatre ans après la libéralisation complète du cabotage en Europe (par un règlement européen de 1998), la croissance du cabotage est plus rapide que celle du transport national ou international : + 9 % en 2002 pour l'ensemble des quinze pays étudiés, après + 15 % en 2001. De par sa position centrale et sa superficie, c'est la France qui est le pays le plus 'caboté' en Europe (3,4 milliards de t-km réalisées sur son territoire en 2002), après l'Allemagne (3,0 milliards), alors que le pavillon français ne réalise que 0,5 milliard t-km de cabotage à l'étranger (en chute de 11 % en 2002, après - 27 % en 2001). Ainsi, la France est 6,5 fois plus «cabotée» sur son territoire qu'elle ne réalise de cabotage à l'étranger, ce qui est une illustration du recul tendanciel de son pavillon. Le cabotage réalisé par les pavillons étrangers européens sur notre territoire a en effet augmenté de 23 % en 2002, après + 25 % en 2001. Ce sont essentiellement les pavillons belge, luxembourgeois, et dans une moindre mesure, allemand et espagnol qui réalisent ce type de transport sur le territoire français. L'importance du pavillon luxembourgeois semble liée à des délocalisations. Cependant, en nombre de tonnes transportées, le ratio est seulement de trois : de par l'étendue de son territoire, les parcours de cabotage en France sont relativement plus longs que ceux réalisés dans les autres pays européens.

²République Tchèque, Estonie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Slovaquie, Slovénie

Graphiques II 3.1 à II 3.6
Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges bilatéraux
en % des tonnes-kilomètres compte d'autrui
Echanges bilatéraux avec l'Allemagne

Echanges bilatéraux avec l'Italie

Echanges bilatéraux avec la Belgique

Echanges bilatéraux avec le Royaume-Uni

Echanges bilatéraux avec l'Espagne

Echanges bilatéraux avec les Pays-Bas


Source : Eurostat, calculs DAEI-SES

L'activité des ports européens

L'activité des douze principaux ports européens, mesurée en tonnages traités, progresse depuis quatre ans. Toutes marchandises confondues, elle est en hausse de près de 4 % en 2003 après avoir déjà augmenté de près de 2 % en 2002.

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

en millions de tonnes

	indices base 100 en 1995					niveau
	1995	2000	2001	2002	2003	2003
Rotterdam	100	110	107	110	112	327,8
Anvers	100	121	120	122	132	142,9
Hambourg	100	118	128	135	147	106,3
Marseille	100	109	107	107	110	95,5
Le Havre	100	125	128	126	133	71,4
Amsterdam	100	127	136	140	130	65,5
Algésiras	100	128	142	148	164	56,7
Gênes	100	111	110	113	117	53,7
Londres	100	93	99	100	99	51,0
Dunkerque	100	115	113	121	127	50,1
Brême	100	144	148	149	157	49,0
Trieste (2)	100	126	130	125	nd	47,2

Sources : 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 : Grimsby & Immingham (55,7 millions de tonnes en 2002 selon Eurostat) et Tees & Hartlepool (50,4 millions de tonnes). Les tonnages diffusés par Eurostat sont bruts, hors tare des unités de transport intermodal (UTI), contrairement aux tonnages du tableau ci-dessus qui sont bruts-bruts, c'est à dire y compris la tare des UTI.

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

Le port d'Amsterdam est le seul dont l'activité a nettement reculé en 2003 (- 7 %) essentiellement à cause des vrac solides et liquides (tableau II 3.1). L'activité du port de Londres est stable. Celle des autres ports augmente entre près de 2 % (Rotterdam) et près de 11 % (Algésiras). Comme pour les ports français, la progression de l'activité des ports européens est notamment imputable aux marchandises conteneurisées (graphique II 3.7).

Le classement des principaux ports européens reste le même en 2003 qu'en 2002. Il est dominé par Rotterdam, de très loin. Le premier port français, Marseille (+ 3,6 % en 2003), occupe la quatrième place.

L'activité des principaux ports européens concernant les marchandises transportées en vrac était globalement en repli en 2002 (tableau II 3.2). En

Tableau II 3.2
Evolution des tonnages de vrac (L + S) des grands ports européens

en millions de tonnes

	indices base 100 en 1995					niveau
	1995	2000	2001	2002	2003	2003
Rotterdam	100	107	106	108	107	238,5
Marseille	100	107	104	103	107	80,6
Anvers	100	108	108	102	106	61,0
Amsterdam	100	131	142	146	134	58,3
Le Havre	100	125	127	118	123	49,5
Tees Hartlepool (1)	100	117	116	116	nd	45,7
Hambourg	100	101	108	104	109	39,4
Wilhemshaven	100	nd	119	112	115	39,1
Trieste (1)	100	117	121	115	nd	39,1
Dunkerque	100	172	114	119	122	39,0
Londres	100	81	87	86	85	37,3

Sources : DTMPL, Journal de la Marine Marchande

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

2003, elle est mieux orientée, sauf pour Amsterdam (- 8,2 % mais après + 2,9 % en 2002) et Londres (- 1,1 % après déjà - 1,7 % en 2002).

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

en millions de tonnes

	indices base 100 en 1995					niveau
	1995	2000	2001	2002	2003	2003
Rotterdam	100	118	112	117	126	89,3
Anvers	100	136	135	145	161	81,8
Hambourg	100	135	148	167	186	66,9
Brême	100	165	174	178	187	38,3
Calais	100	143	146	154	155	33,1
Algésiras	100	153	182	193	217	32,5
Valence	100	172	196	233	256	27,9
Felixstowe (1)	100	123	117	104	nd	25,0
Gênes	100	205	206	210	226	24,4
Zeebrugge	100	132	122	113	104	24,0
Le Pirée (2)	nd	183	226	260	303	23,4
Le Havre	100	126	133	148	161	21,9
Barcelone	100	187	193	205	222	20,9
.....						
Marseille	100	120	125	130	133	14,9

Sources : DTMPL, Journal de la Marine Marchande, Eurostat, Site internet du port de Zeebrugge

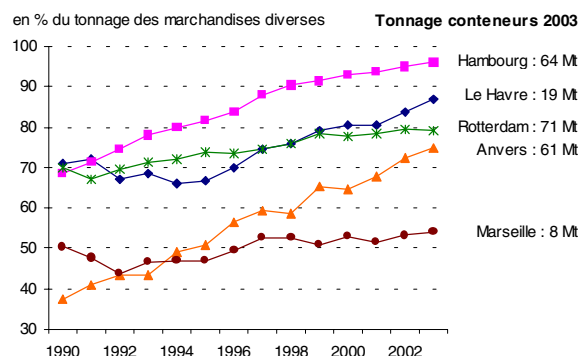
(1) Le niveau est celui de la dernière année connue. Les années 2000 à 2002 s'entendent hors tare des UTI.

(2) Pour le port du Pirée, base 100 en 1996

L'activité liée aux marchandises diverses des principaux ports européens progresse en 2003, comme en 2002 (tableau II 3.3). Presque tous les ports bénéficient cette année encore de cette hausse. Le port du Pirée connaît la croissance la plus forte (+ 16,5 %). La plus modeste est observée à Calais (+ 0,4 %). L'activité des autres ports évoluent entre + 2,4 % (Marseille) et + 12,3 % (Algésiras).

Graphique II 3.7

La part des conteneurs dans les marchandises diverses des cinq principaux ports européens



Source : DT MPL

L'évolution des marchandises diverses est très liée à la composante principale de celles-ci : les marchandises conteneurisées. En effet, les conteneurs continuent de prendre de l'importance dans l'activité des ports européens les plus concernés (tableau II 3.4). Les ports du Pirée et d'Anvers sont ceux dont « l'activité conteneurs » croît le plus en 2003 (près de + 16 %). Pour les autres ports, la progression est au moins égale à + 3,4 % (Zeebrugge).

Tableau II 3.4

Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens

en millions de tonnes

	indices base 100 en 1995					niveau 2003
	1995	2000	2001	2002	2003	
Rotterdam	100	124	119	126	135	70,6
Hambourg	100	154	170	195	219	64,3
Anvers	100	173	180	206	238	61,4
Brême	100	182	194	198	210	31,8
Algésiras	100	171	203	214	244	29,0
Felixstowe (1)	100	125	123	109	nd	22,5
Valence	100	217	248	304	340	22,1
Le Havre	100	152	161	186	210	19,0
Le Pirée (2)	nd	219	282	334	386	18,6
Barcelone	100	185	192	198	220	15,3
Gênes	100	266	261	263	280	15,1
Zeebrugge	100	183	167	187	193	12,3
La Spezia	100	95	102	122	128	12,1
Las Palmas	100	191	223	250	343	9,9
Marseille	100	136	138	147	154	8,1

Sources : DT MPL, Journal de la Marine Marchande, Eurostat, Sites internet des ports de Zeebrugge, de la Spezia et de Las Palmas

(1) Le niveau est celui de la dernière année connue. Les années 2000 à 2003 s'entendent hors tare des UTI.

(2) Pour le port du Pirée, base 100 en 1996

L'activité des aéroports européens

Malgré la conjoncture internationale peu porteuse, l'activité des aéroports des principales villes européennes est globalement orientée à la hausse en 2003 (tableau II 3.5). Le nombre de passagers des 15 principales villes (soient 26 aéroports) progresse ainsi de 2,1 %, après 1,2 % en 2002, et dépasse pour la première fois le niveau de 2000. A quelques exceptions notables, la fréquentation des aéroports a retrouvé ou dépassé le niveau antérieur à la crise du transport aérien de 2001.

Avec une croissance ferme (+ 2,8 %, après + 3,2 %), Londres est plus que jamais en tête des plates-formes européennes. En revanche, les trois autres villes européennes comptant plus de 40 millions de passagers annuels, Paris, Francfort et Amsterdam, dont l'activité est fortement orientée à l'international, souffrent des crises conjoncturelles (guerre en Irak, épidémie de SRAS) et connaissent un repli de leur activité. Ce repli fait suite à une année 2002 relativement encourageante en ce qui concerne Paris et Amsterdam.

La fréquentation des aéroports de toutes les autres villes parmi les dix premières en Europe, en terme de flux de passagers aériens, est à la hausse entre 2002 et 2003, et progresse plus vite qu'entre 2001 et 2002. De manière générale, les aéroports moyens ont vu leur trafic croître en bénéficiant de la psychose et du repli des clients sur des zones plus sûres.

La situation continue de se dégrader pour Stockholm, et pour Zürich dont le nombre de passagers a diminué d'un quart en trois ans en raison des difficultés de la compagnie nationale suisse.

Tableau II 3.5

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

Aéroports	2001	2002	2003	02/01	03/02
	en millions de passagers			évol. en %	
Londres (4)	107,2	110,6	113,7	3,2	2,8
Paris (2)	71,0	71,5	70,7	0,7	-1,2
Francfort	48,6	48,5	48,4	-0,2	-0,2
Amsterdam	39,5	40,7	40,0	3,0	-1,9
Madrid (3)	34,0	33,9	35,7	-0,2	5,3
Rome (2)	26,3	26,3	28,1	0,1	6,8
Milan (2)	25,7	25,3	26,3	-1,8	4,4
Munich	23,6	23,2	24,2	-2,0	4,4
Moscou (3)	15,3	20,7	23,7	8,2	14,6
Barcelone	20,7	21,3	22,7	2,9	6,6
Manchester	19,3	19,0	19,9	-2,7	4,6
Copenhague	18,1	18,2	17,6	0,9	-3,0
Zurich	21,0	17,9	17,0	-14,4	-5,2
Stockholm (2)	19,3	17,6	16,5	-8,8	-6,2
Dublin	14,3	15,1	15,9	5,2	5,1

Source : AdP

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

L'activité en nombre de passagers de l'ensemble des aéroports mondiaux est en recul de 0,2 %. Celle des aéroports non européens recule de 1,5 %, bien que celle des quinze premiers aéroports non européens progresse de 1,9 %.

Tableau II 3.6
Evolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes

Aéroports	2001	2002	2003	02/01	03/02
	en millions de tonnes			évol. en %	
Londres (4)	1 735,9	1 756,6	1 736,6	1,2	-1,1
Paris (2)	1 706,1	1 750,9	1 829,5	2,6	4,5
Francfort	1 613,2	1 631,5	1 650,6	1,1	1,2
Amsterdam	1 234,2	1 288,6	1 353,8	4,4	5,1
Madrid (3)	329,4	331,0	338,4	0,5	2,2
Rome (2)	151,7	195,3	192,6	-4,1	-1,3
Milan (2)	309,5	316,8	344,1	1,0	8,6
Munich	145,9	166,9	162,5	15,3	-2,6
Moscou (3)	186,1	196,7	339,9	5,7	72,8
Barcelone	81,1	81,0	76,2	-5,9	-6,7
Manchester	112,7	117,7	126,6	4,6	7,6
Copenhague	379,0	373,7	335,7	-1,4	-10,2
Zurich	374,3	332,7	305,5	-11,1	-8,2
Stockholm (2)	145,3	154,7	131,4	6,4	-15,1
Dublin	140,1	116,7	133,9	-16,7	14,7

Source : AdP

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

L'activité de fret des aéroports des quinze principales villes européennes progresse de 2,8 % en 2003, soit plus rapidement que l'activité passagers. L'essentiel de cette croissance est due à l'explosion de l'activité des aéroports moscovites (tableau II 3.6).

L'activité des compagnies aériennes européennes

En 2003, selon les chiffres provisoires des 31 principales compagnies aériennes membres de l'association européenne de l'aviation civile (AEA), la demande dans le transport aérien, mesurée en nombre de passagers, stagne (- 0,2 %, après - 4,7 % en 2002), alors qu'on observe un frémissement de l'activité mesurée en nombre de passagers-kilomètres transportés (+ 1,2 %, après - 3,8 % en 2002). Du point de vue de l'offre, les compagnies ont bien anticipé cette croissance modérée, et le nombre de sièges-kilomètres offerts est en légère

Tableau II 3.7
Evolution de l'activité passagers des principales compagnies européennes (*)

	Niveaux			Evol. en %	
	2001	2002	2003 (p)	02/01	03/02 (p)
passagers (millions)	307,7	293,2	292,6	-4,7	-0,2
passagers-kilomètres (milliards)	620,1	596,6	603,7	-3,8	1,2
sièges-kilomètres offerts (milliards)	878,6	809,9	821,4	-7,8	1,4
remplissage (%)	70,6	73,7	73,5		

Source : AEA

(*) Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

hausse. Ainsi, le coefficient de remplissage est stable par rapport à 2002 (tableau II 3.7).

Les plus grandes compagnies aériennes européennes, après avoir relativement bien résisté à la baisse de la demande en 2002, voient leur activité progresser au même rythme que la moyenne européenne en 2003 (+ 1,2 %). Lufthansa est la seule compagnie parmi les sept premières européennes dont la croissance reste ferme sur les deux années. British airways, Iberia et Alitalia renversent la tendance de 2002 et retrouvent une croissance positive. Au contraire, KLM et SAS enregistrent un tassement de leur activité après une année 2002 de croissance soutenue, alors que celle d'Air France reste stable (tableau II 3.8).

Tableau II 3.8
Evolution de l'activité passagers des sept principales compagnies européennes (*)

	En Mds de passagers-km			Evol. en %	
	2001	2002	2003 (p)	02/01	02/03 (p)
Total AEA (*)	620,1	596,6	603,7	-3,8	1,2
British airways	103,4	99,3	100,4	-3,9	1,1
Air France	95,8	98,5	99,1	2,8	0,6
Lufthansa	91,3	93,6	96,6	2,5	3,2
KLM	57,5	59,4	57,9	3,2	-2,5
Iberia	41,4	40,4	42,0	-2,3	3,7
Allitalia	36,1	29,9	31,8	-17,2	6,2
SAS	23,0	24,2	23,0	5,3	-4,8
Sept premières	448,6	445,4	450,7	-0,7	1,2

Source : AEA

(*) Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

Le partage modal des échanges de biens

La structure globale du mode de transport des échanges extérieurs de la France, en tonnage, est liée à la structure des produits échangés (voir partie I 1), mais aussi aux origines et destinations de ces échanges. Les exportations sont majoritairement destinées aux pays européens (73 % des tonnages). Parmi celles-ci, le mode routier est le mode dominant : 51 % des marchandises expédiées dans l'Union européenne franchissent la frontière française par la route (tableau II 3.9). Cette part est stable en 2003, les tonnages expédiés par ce mode ayant progressé de 3,5 %, contre 3,4 % pour l'ensemble des modes. En devises, cette part augmente légèrement, de 63,9 % à 66,3 %. En revanche, les expéditions par voie ferrée sont en recul en 2003 (- 5,6 % en tonnage), et ne représentent plus que 8,4 % du total tous modes des expéditions, contre 9,2 % en 2002 et 12,7 % dix ans plus tôt. Cette baisse s'inscrit dans une tendance de long terme : en 1973, la France exportait vers les pays

européens plus de marchandises par le rail que par la route (en tonnages). En valeur cependant, la part des expéditions par voie ferrée reste stable en 2003 (4,7 %, contre 4,6 % en 2002).

En ce qui concerne les exportations vers les pays hors Union européenne, le mode maritime reste dominant³, avec 71,8 % des tonnages exportés, pour 37,6 % de la valeur des marchandises. Cette part augmente d'un point en 2003 en tonnage, mais recule de 1,4 point en valeur, en liaison avec la baisse du taux de change du dollar face à l'euro. A l'inverse, les exportations par mode routier reculent en tonnage (- 0,7 %), mais progressent en valeur des marchandises exportées (+ 3,2 %) : en 2003, elles représentent près de 19 % des exportations hors de l'Union européenne, en tonnage comme en valeur.

Les importations de la France en provenance des pays de l'Union européenne ne sont pas majoritaires en tonnage (45 %), mais représentent 55 % de la valeur de l'ensemble des marchandises importées en 2003. Comme pour les exportations, le mode routier est prédominant, bien qu'en léger recul en 2003 (- 1,4 %, en tonnage), et sa part dans le total des introductions recule de 60,0 % à 59,1 %. En revanche, leur valeur en euros est restée stable (+ 0,1 %), et la part de la route dans la valeur des importations en provenance de l'Union européenne augmente très légèrement, de 70,8 % à 71,4 %. A l'opposé, les tonnages importés par les « autres modes » (conduites, propulsion propre...) progressent sensiblement en 2003, à 9,4 % du total des introductions.

Le mode maritime est prédominant dans les importations extra-européennes, mais décroît sur longue période, en valeur relative. Après deux années de baisse, les tonnages importés par voie maritime augmentent de 2,2 % en 2003, portant leur part à 78,1 % des importations. Cependant, leur valeur en euros baisse de 2,4 %. Malgré la légère progression des tonnages importés hors Union européenne, la baisse des valeurs des marchandises importées (- 5 %) concerne presque tous les modes de transport en 2003, notamment la voie aérienne (- 12 %), à l'exception du mode routier où les importations progressent de 4,4 % en euros, pour une hausse de près de 9 % des tonnages. Le développement des échanges avec les pays d'Europe centrale et orientale est en partie lié à ces évolutions.

Tableau II 3.9
Evolution du partage modal des échanges extérieurs de biens

en % du total

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	2003	1973	1992	1993*	2003
Imports U.E.15**								
route	31,2	54,8	55,9	59,1	57,7	72,8	74,8	71,4
mer	20,7	28,1	30,4	22,8	12,0	16,3	16,6	16,3
rail	26,2	7,7	6,3	6,1	22,0	5,0	4,4	5,4
fluvial	12,3	4,6	3,2	2,5	3,6	0,7	0,5	0,4
air	0,1	0,0	0,0	0,0	4,1	3,1	2,8	3,8
autres	9,5	4,7	4,2	9,4	0,7	2,0	0,9	2,6
Exports U.E.15**								
route	26,8	48,1	48,9	51,1	53,4	65,1	65,5	66,3
mer	14,8	22,8	25,5	26,1	13,4	15,6	17,1	17,1
rail	34,4	13,9	12,7	8,4	22,8	6,4	5,9	4,7
fluvial	23,3	12,5	10,6	7,1	4,6	1,2	1,1	0,7
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	3,4
autres	0,5	2,6	2,3	7,2	0,2	8,8	7,4	7,8
Imports Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	78,1	60,8	31,8	41,0	36,9
route	1,3	5,0	3,6	6,8	15,9	30,0	20,7	28,2
rail	0,6	2,0	0,4	0,7	5,8	1,7	0,9	0,6
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	21,2
autres	0,0	9,5	11,1	13,1	0,0	16,0	13,4	13,0
Exports Autres								
mer	53,3	59,9	76,5	71,8	56,3	30,4	45,5	37,6
route	13,9	20,0	11,1	18,6	12,9	27,2	13,9	18,8
rail	17,0	6,2	3,2	2,4	14,0	2,8	1,4	1,1
fluvial	11,7	3,5	1,7	1,7	2,4	0,8	0,1	0,1
air	0,2	0,4	0,4	0,6	13,7	25,3	26,2	28,8
autres	3,8	10,0	7,0	5,0	0,7	13,4	13,0	13,6

Sources : DGDDI, calculs DAEI/SES

(fichier transport, SITRAM : un seul mode de transport considéré pour ces échanges de biens)

(*) Compte tenu de la rupture des séries intervenue en 1993, il convient de n'examiner les évolutions qu'entre 1973 et 1992 ou entre 1993 et 2003. La rupture modale en 1993 est particulièrement sensible pour les échanges extra communautaires.

(**) Pour l'intracommunautaire, les flux routiers avec les îles britanniques ont été systématiquement reclassés dans le mode maritime. Depuis l'ouverture du tunnel, la part maritime sur l'Union s'en trouve légèrement accrue, au détriment de la part routière (voir flux transmanche en partie II 1).

Au total, les tonnages de biens échangés avec les pays hors Union européenne ont augmenté pour les principaux modes de transport (tableau II 3.10), alors qu'avec les pays de l'Union européenne, le recul des modes ferroviaire et fluvial est important, partiellement compensé par les échanges routiers qui progressent modérément (0,9 %).

³ Le mode de transport est observé à la frontière de l'Union européenne, pour les échanges avec les autres pays.

Tableau II 3.10

Evolutions moyennes annuelles des tonnages échangés, pour les principaux modes

en millions de tonnes

	Evolutions moyennes annuelles en %					Niveau 2003
	80/73	90/80	92/90*	02/93*	03/02	
Total, U.E. (15)**						
route	4,5	5,6	3,1	3,2	0,9	150,3
mer	5,2	3,2	2,0	1,2	0,1	67,1
rail	-3,4	-3,7	-4,6	-0,4	-5,4	20,0
fluvial	-3,3	-1,0	-4,7	-1,4	-6,3	13,4
Total, Autres						
mer	1,4	-2,1	0,5	-0,8	3,3	165,2
route	4,4	8,8	-3,9	6,5	4,1	20,9
rail	2,1	-3,4	13,6	0,1	3,3	2,4
fluvial	11,3	2,8	-0,7	4,2	2,7	2,6

Source : DGDDI, calcul DAEI/SES

(*) et (**): voir notes tableau II 3.9

Les échanges de services de transport

Evolution pour l'ensemble des modes

Les estimations provisoires du solde des échanges de services de transport pour 2003 font apparaître une légère détérioration de ce solde (tableau II 3.11, hors transport spatial). Positif depuis 1997 sauf en 2001, il s'élèverait à 141 millions d'euros en 2003, soit un peu moins que l'année précédente (170 millions d'euros). La détérioration de 2003 concerne la plupart des modes de transport, à l'exception des transports maritimes et fluviaux, dont le solde négatif se réduit. En termes de structure, seuls le transport ferroviaire (à hauteur de 180 millions d'euros) et surtout le transport aérien (1,7 milliard d'euros) dégagent un excédent. Le déficit enregistré par le transport maritime – qui diminue pour la troisième année consécutive – devient nettement moins important que celui du transport routier.

Tableau II 3.11

Solde des échanges extérieurs de services de transport, hors services annexes

FAB-FAB millions d'euros

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	sd						p
Transp. ferroviaires	311	261	263	264	253	219	180
Transp. routiers	-38	-46	-354	-581	-619	-827	-955
Transp. fluviaux	-50	-52	-62	-68	-74	-71	-67
Transp. maritimes	-1 102	-1 207	-898	-1 140	-927	-845	-696
Transp. aériens	997	1 420	1 646	1 830	1 441	1 763	1 748
Transp. par conduites	-57	-60	-52	-62	-76	-69	-69
Total des modes (1)	61	316	543	243	-2	170	141

Source : Insee

(1) hors transport spatial

Le transport routier

En 2003, la valeur des échanges extérieurs de services de transport routier augmente légèrement : les exportations progressent en effet de près de 4 %, après avoir baissé les deux années précédentes ; les importations progressent de 8 %, après une quasi-stagnation en 2002 (tableau II 3.12). Des évolutions à la hausse en matière d'importations peuvent refléter, d'une part, la croissance du volume des produits importés, de l'autre, le recul du pavillon français au profit de pavillons étrangers (les services réalisés par des transporteurs étrangers pour le compte de résidents français étant des importations de transport). Symétriquement, une augmentation d'exportations de services de transport routier peut refléter une augmentation du transport de marchandises exportées et/ou un accroissement des parts de marché du pavillon français.

En 2003, on peut probablement attribuer une partie de la croissance des exportations de services de transport routier au rebond des exportations de biens, alors que l'augmentation des importations serait surtout le reflet de la poursuite de la baisse de part de marché du pavillon français. En effet, les tonnages échangés entre la France et ses principaux partenaires européens augmentent à l'exportation et sont stables à l'importation (partie I.1) ; par ailleurs, la part du pavillon français est structurellement plus importante à l'exportation qu'à l'importation. Ces évolutions tendraient à confirmer l'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 (CEMT) font, en effet, état d'un ralentissement de la croissance du transport international routier en 2003, pour les sept pays de l'Europe de l'ouest ayant transmis des résultats (+ 2,4 % contre + 4,1 % en 2002). Si le transport international baisse pour la plupart de ces pays (dont la France et l'Espagne), cette baisse est compensée par une hausse de 7,7 % du transport international routier sous pavillon allemand (après un léger recul en 2002). En revanche, pour les pays de l'Europe de l'Est (sept pays parmi les nouveaux États membres de la CEMT), le transport routier international est particulièrement dynamique en 2003, en augmentation de près de 15 % (augmentation du même ordre de grandeur que celle de leur transport national).

Tableau II 3.12

Échanges extérieurs de services de transport routier (marchandises)*en millions d'euros*

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Imports FAB	1 613	1 632	1 891	2 169	2 075	2 104	2 280
Exports FAB	1 575	1 586	1 537	1 588	1 456	1 277	1 325
solde FAB-FAB	-38	-46	-354	-581	-619	-827	-955

*Sources : Banque de France, Insee***Le transport maritime**

Le solde des échanges extérieurs de services de transport maritime, après avoir connu une relative stabilité tout au long des années quatre-vingt-dix, avec un déficit voisin de un milliard d'euros, se réduit sensiblement en 2003, à – 700 millions d'euros (tableau II 3.13). Les importations de transport restent à un niveau voisin de celui de l'année précédente, à 3,7 milliards d'euros, mais les exportations de transport repartent à la hausse, de 2,9 milliards d'euros en 2002 à 3,0 milliards d'euros en 2003.

Cette amélioration du solde des échanges extérieurs de transport maritime provient, pour l'essentiel, de la croissance des exportations de marchandises par voie maritime : en effet, la demande extérieure de la part de certains pays asiatiques (dont la Chine), des USA, d'Amérique du Sud, voire, en Europe, du Royaume Uni, a été soutenue en 2003 ; d'autre part, la stabilité des importations,

Tableau II 3.13

Échanges extérieurs de services de transport maritime*en milliards d'euros*

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Balance des paiements							
Marchandises							
Recettes	1,49	1,87	2,09	3,02	3,54	3,45	3,54
Dépenses	2,65	3,21	2,79	3,63	3,31	3,05	2,93
Solde	-1,16	-1,35	-0,70	-0,61	0,24	0,40	0,61
Voyageurs							
Recettes	0,17	0,18	0,22	0,24	0,25	0,29	0,28
Dépenses	0,05	0,05	0,04	0,06	0,08	0,12	0,10
Solde	0,11	0,13	0,18	0,18	0,18	0,17	0,18
<i>sous total</i>							
Recettes	1,65	2,05	2,30	3,23	3,80	3,74	3,82
Dépenses	2,70	3,27	2,83	3,69	3,38	3,17	3,03
Solde	-1,04	-1,22	-0,52	-0,46	0,41	0,57	0,79
Autres							
Recettes	0,92	0,83	0,85	0,89	1,07	1,03	1,06
Dépenses	0,98	0,82	1,12	1,47	2,16	2,24	2,33
Solde	-0,06	0,01	-0,26	-0,58	-1,09	-1,21	-1,27
Total							
Recettes	2,57	2,88	3,16	4,12	4,87	4,77	4,88
Dépenses	3,68	4,09	3,94	5,16	5,54	5,40	5,35
Solde	-1,10	-1,21	-0,79	-1,04	-0,68	-0,64	-0,48
Compte des relations avec le reste du monde							
Exportations	1,54	1,77	1,98	2,69	2,95	2,91	3,04
Importations	2,64	2,98	2,88	3,83	3,88	3,75	3,73
Solde	-1,10	-1,21	-0,90	-1,14	-0,93	-0,85	-0,70

Sources : Banque de France, Insee

pour lesquelles la part du pavillon français est peu importante, a limité le déficit sur ce poste.

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 et 2003, il diminue de 34 et 39 millions d'euros, essentiellement du fait de la baisse des recettes en transport de voyageurs (tableau II 3.14). L'impact global du transport ferroviaire sur le solde des échanges de services de transport reste toutefois limité (mais les déficits et excédents des autres modes se compensent dans l'ensemble en 2003).

La baisse du transport ferroviaire de fret et de voyageurs français en 2003 n'est pas générale en Europe, où l'on observe une certaine reprise du fret ferroviaire, avec de bons résultats pour les chemins de fer néerlandais, allemands et espagnols : le transport international, selon les statistiques de la conférence européenne des ministres des transports (CEMT), progresse de 1,2 % en 2003 pour les pays de l'Union européenne et de 12 % pour les nouveaux pays membres de la CEMT.

Tableau II 3.14

Echanges extérieurs de services de transport ferroviaire*en millions d'euros*

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Exportations							
voyageurs	193	161	167	189	187	171	127
marchandises	221	204	201	215	206	200	195
Total	414	365	368	404	393	371	322
Importations							
voyageurs	55	53	69	90	106	114	100
marchandises	48	51	36	50	34	38	42
Total	103	104	105	140	140	152	142
Solde	311	261	263	264	253	219	180

*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, mais aussi en 2003, marquée en outre par de nouvelles tensions géopolitiques (guerre en Irak, épidémie de SRAS). Le solde inchangé en 2003 (1,75 milliard d'euros) résulte d'une baisse simultanée des importations et exportations de services aériens, en particulier sur le fret.

Tableau II 3.15
Echanges extérieurs de services de transport aérien
FAB-FAB, milliards d'euros

		1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Balance des Paiements									
Exportations	passagers	2,34	2,52	4,32	5,14	6,13	5,08	5,13	5,13
	fret	0,97	0,98	1,05	1,13	1,55	1,66	1,69	1,42
	<i>sous total</i>	<i>3,30</i>	<i>3,50</i>	<i>5,37</i>	<i>6,27</i>	<i>7,68</i>	<i>6,74</i>	<i>6,82</i>	<i>6,55</i>
	autres	3,44	3,43	2,39	2,15	2,21	2,19	1,94	1,97
	Total	6,74	6,93	7,76	8,42	9,90	8,93	8,76	8,52
Importations	passagers	3,11	3,17	3,36	3,53	4,16	4,20	3,89	3,61
	fret	0,61	0,65	0,74	0,74	1,52	1,69	1,66	1,45
	<i>sous total</i>	<i>3,72</i>	<i>3,82</i>	<i>4,10</i>	<i>4,27</i>	<i>5,68</i>	<i>5,89</i>	<i>5,55</i>	<i>5,06</i>
	autres	2,91	2,85	3,09	3,41	3,58	2,83	2,47	2,79
	Total	6,62	6,67	7,19	7,68	9,27	8,72	8,02	7,85
Solde	passagers +fret	-0,41	-0,32	1,26	2,00	2,00	0,85	1,26	1,50
	autres	0,53	0,58	-0,70	-1,26	-1,37	-0,60	-0,52	-0,83
	Total	0,12	0,26	0,57	0,74	0,63	0,21	0,73	0,67
Compte des relations avec le reste du monde									
Exportations	Total	3,18	3,80	4,39	4,59	5,29	4,89	4,91	4,77
Importations	Total	2,63	2,80	2,97	2,94	3,46	3,45	3,15	3,02
Solde	Total	0,54	1,00	1,42	1,65	1,83	1,44	1,76	1,75

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 des relations avec le Reste du monde » des comptes nationaux et la ligne « importations et exportations » de la Balance des paiements présentent des écarts conceptuels (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 sont 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. Les comptes nationaux ont donc opté pour une méthode globale d'estimation de ces coûts, inclus initialement dans les données douanières pour les importations. L'écart entre l'estimation de la correction CAF-FAB de la Balance des paiements et celle des comptes nationaux s'élève à 1,1 milliard d'euros pour l'année 2003. Toutefois, cette différence devrait disparaître en base 2000.

La correction des échanges intracommunautaires 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.

Par ailleurs, l'Insee réalise une estimation anticipée des révisions douanières qui seront prises en compte 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 2003 (en milliards d'euros)			
Balance des paiements		Comptes nationaux	
Balance commerciale FAB-FAB (douanes)	0,9	Balance commerciale FAB-FAB	0,9
		+ écarts sur corrections CAF-FAB	-1,1
+ corrections (échanges sans paiements)	1,2	+ écart anticipations de révisions et correction des échanges intracommunautaires	1,0
		+ réparation des biens d'équipement	0,2
+ autres corrections (travail à façon, réparation, avitaillement ...)	-0,6	+ autres corrections	1,6
= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Banque de France)	1,5	= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Insee)	2,6

III . 1 – LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Malgré un contexte économique toujours morose, la démographie des entreprises du secteur des transports est marquée en 2003 par une forte hausse du nombre de créations. Le bilan des entreprises de transport routier de marchandises est dans la continuité de celui de l'année 2002, la stagnation des prix des prestations étant toujours un frein à l'amélioration des marges. La SNCF et la RATP ont connu une baisse du nombre des voyageurs, mais améliorent leurs soldes comptables.

La démographie des entreprises

Le nombre d'entreprises du secteur des transports a continué de baisser en 2002 et est passé sous le seuil de 90 000 en cours d'année. Ainsi, entre le premier janvier 2002 et le premier janvier 2003, le recul est de 0,7 % (- 3,4 % depuis 1998). Le transport routier de marchandises a encore été particulièrement affecté.

Tableau III 1.1
Démographie des entreprises de transports

	nombres, évolutions en %					
	1999	2000	2001	2001(*)	2002	2003
Nombre au 31 / 12	91 987	91 350	90 690	90 262	89 616	n.d.
évolution	-0,3	-0,5	-0,7		-0,5	-0,7
Créations	8 900	7 068	6 766	6 677	6 612	7 234
évolution	-7,8	-20,6	-4,3		-1,0	9,4
Défaillances	1 721	1 830	1 748	1 748	1 679	1 802
évolution	-3,9	6,3	-4,5		-3,9	7,3

Source : INSEE, Bodacc

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

Toutefois, en 2003, le nombre de créations d'entreprises augmente nettement (+ 9,4 %), pour la première fois depuis 1997. Le taux de création (8,1 %) est ainsi le plus élevé depuis 1999 (tableau III 1.1). Ce nouvel élan des créations, que l'on retrouve dans d'autres secteurs (immobilier, commerce, construction) est à rapprocher de différentes mesures d'accompagnement des créateurs d'entreprises adoptées en 2003 : montée en régime du plan d'aide au retour à l'emploi, prêts à la création d'entreprises. En effet, le contexte économique, morose, n'est pas intrinsèquement de nature à favoriser la création d'entreprises. Malgré ce regain de dynamisme, le nombre de créations d'entreprises en 2003 est encore loin de ceux observés à la fin de la décennie précédente (de l'ordre de 9 000 à 10 000 créations annuelles).

Le nombre de défaillances d'entreprises est également fortement à la hausse en 2003, rompant avec deux années de baisse modérée.

Au niveau sectoriel, les évolutions démographiques sont très contrastées. Le secteur du transport routier de voyageurs (y compris transports par taxis), tiré par le transport régulier de voyageurs, fait apparaître un grand nombre de créations (+ 15 %, après + 20 % en 2002), mais cette augmentation est en partie artificielle (campagne d'immatriculation systématique des personnes effectuant du transport scolaire, avec subvention du conseil général). A contrario, les créations d'entreprises dans le secteur du transport routier de marchandises augmentent relativement moins que celles de l'ensemble des transports (+ 7 %). La part des créations d'entreprises de ce secteur continue de reculer ; elle ne représente plus que 47 % des créations d'entreprises de l'ensemble des transports, contre 48 % en 2002 et 53 % en 2001. Si les créations dans le transport routier de marchandises de proximité retrouvent la croissance (+ 11 %, après - 15 % en 2002), elles continuent de diminuer dans le transport routier de marchandises interurbain (tableau III 1.2).

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

	nombres, évolutions en %					
	1999	2000	2001	2001(*)	2002	2003
Nombre au 31 / 12	41 075	40 682	40 544	39 804	38 849	n.d.
évolution	-0,3	-1,8	-1,0		-1,8	-2,4
Créations	5 213	3 546	3 413	3 386	3 002	3 205
évolution	-7,8	-32,0	-3,8		-11,3	9,4
Défaillances	1 193	1 303	1 244	1 244	1 224	1 266
évolution	-3,9	9,2	-4,5		-1,6	3,4

Sources : INSEE, Bodacc – entreprises de transport de marchandises de proximité et interurbains (602L et 602M)

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

Le transport routier de marchandises concentre encore en 2002 plus de 70 % des défaillances du secteur des transports, alors qu'il ne représente que 43 % des entreprises du secteur (graphique III 1.1). Ainsi, les entreprises de transport de marchandises, nombreuses et en général de petite taille, se caractérisent par un taux élevé de renouvellement d'une année sur l'autre.

Les entreprises de transport aérien se sont révélées particulièrement vulnérables en 2003, avec un taux de défaillance proche de 5 %. Le secteur des auxiliaires de transports, enfin, connaît sur l'année des évolutions proches de celles de l'ensemble des transports, tant en terme de créations que de défaillances.

En France, la diminution du nombre d'entreprises du transport routier de marchandises correspond à une concentration du secteur, le nombre d'entreprises de 0 à 9 salariés diminuant, alors que le nombre d'entreprises de 10 salariés ou plus augmente. En terme de structure par taille, mesurée en nombre de salariés, la France reste toutefois plus proche des pays du Sud de l'Europe (Espagne, Italie), où le secteur est très atomisé, que des pays du Nord, où il est plus concentré. Les nouveaux entrants au 1^{er} mai 2004 et les autres pays candidats à l'Union européenne présentent une proportion de petites entreprises encore plus importante, à l'exception des Pays Baltes.

Tableau III 1.3
Ventilation des entreprises du TRM^(*), par taille, des pays européens

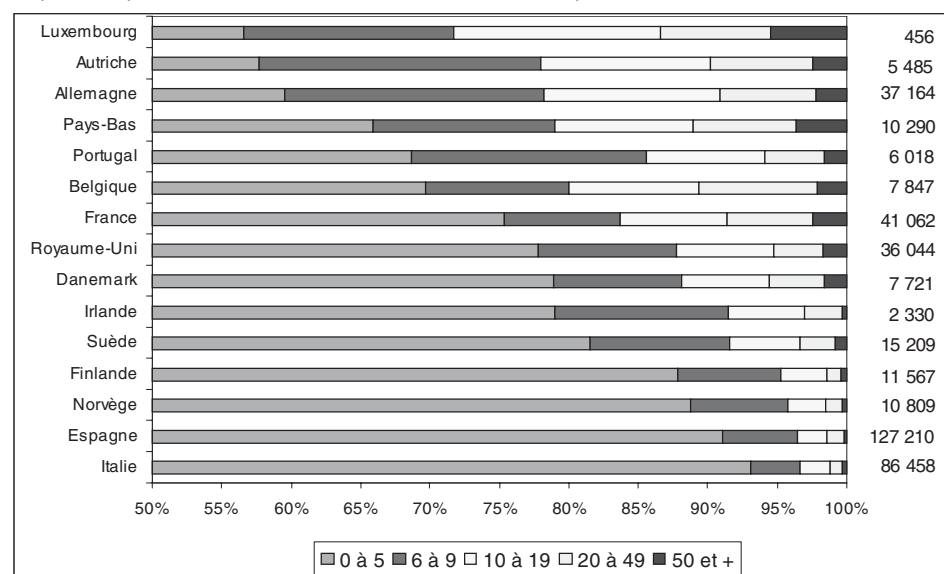
Entreprises Pays	année	Nombre de salariés					total
		0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	
Allemagne	2001	22 115	6 952	4 694	2 562	841	37 164
Autriche	2001	3 165	1 112	667	405	136	5 485
Belgique	2001	5 464	813	731	673	166	7 847
Danemark	2001	6 091	717	486	303	124	7 721
Espagne	2001	115 824	6 870	2 751	1 461	304	127 210
Finlande	2001	10 154	867	384	118	44	11 567
France	2001	30 923	3 421	3 184	2 536	998	41 062
Irlande	1997	1 841	290	127	64	8	2 330
Italie	1991	80 479	3 043	1 906	808	222	86 458
Luxembourg	1998	258	69	68	36	25	456
Norvège	2001	9 593	760	289	130	37	10 809
Pays-Bas	2000	6 780	1 350	1 025	755	380	10 290
Portugal	2001	4 130	1 022	512	254	100	6 018
Royaume-Uni	2001	28 054	3 555	2 546	1 276	613	36 044
Suède	2001	12 408	1 517	773	380	131	15 209

Source : Newcronos – Eurostat, DAEI / SES

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

Graphique III 1.1
Ventilation des entreprises du TRM^(*), par taille, des pays européens

Répartition par classes d'effectifs et nombre total d'entreprises



Source : Newcronos – Eurostat – DAEI / SES

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

Tableau III 1.4**Ventilation des entreprises du TRM(*), par taille, de quelques pays candidats**

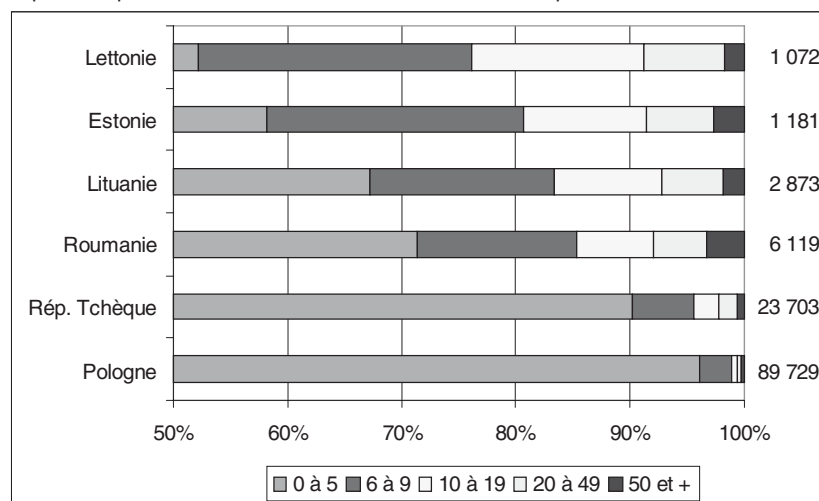
Pays	année	Nombre de salariés					total
		0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	
Estonie	2001	687	266	127	69	32	1181
Hongrie	2001	n.d.	1153	484	187	89	1913
Lettonie	2001	559	257	162	75	19	1072
Lituanie	2000	1931	463	271	155	53	2873
Pologne	2000	86169	2572	395	379	214	89729
Rép. Tchèque	2000	21392	1258	525	369	159	23703
Roumanie	2000	4368	853	414	282	202	6119

Source : Newcronos – Eurostat

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

Graphique III 1.2**Ventilation des entreprises du TRM(*), par taille, de quelques pays candidats**

Répartition par classes d'effectifs et nombre total d'entreprises



Source : Newcronos – Eurostat

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

Les entreprises du transport routier de marchandises

Le secteur du transport routier de marchandises a connu, après un début d'année 2003 atone, un redressement de son activité en fin d'année, et selon les premières estimations de l'INSEE, la production en valeur devrait augmenter de 0,7 % par rapport à 2002 (tableau III 1.5). Cette évolution serait uniquement due à la croissance de l'activité en volume. Dans le même temps, la réduction de la consommation en carburant des véhicules devrait contribuer à limiter une nouvelle fois le coût des consommations intermédiaires, et la valeur ajoutée devrait progresser au même rythme que la production. Toutefois, malgré des effectifs en quasi-stagnation dans le secteur (+ 0,4 %), l'excédent brut d'exploitation devrait diminuer pour la deuxième année consécutive.

Les premières estimations issues de l'enquête annuelle d'entreprises 2003, à partir d'un échantillon couvrant environ le cinquième du secteur en termes d'effectifs et de chiffre d'affaires, confirment la baisse de l'excédent brut d'exploitation. Les investissements semblent également nettement en retrait par rapport à 2002. Malgré une hausse de la productivité, les ratios de rentabilité seraient moins bons qu'en 2002, et le résultat net connaîtrait une baisse sensible. Enfin, l'échantillon d'entreprises considéré ne fait pas apparaître d'augmentation du recours à la sous-traitance (11,6 % en 2003, contre 11,8 % en 2002). Rappelons que la sous-traitance représentait environ 12 % du chiffre d'affaires transport des entreprises du transport routier de marchandises au cours de la période 1999-2001. Si ce taux est relativement stable dans le temps, il varie par contre fortement suivant la taille des entreprises. Ainsi, il s'élevait en 2001 à 4 % pour les entreprises de 0 à 5 salariés, à 11 % pour celles de 6 à 49 salariés, et à 16 % pour celles de 50 salariés et plus.

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

	Niveau Mds euros 2003 (p)	Evolution annuelle en pourcentage		
		03/02 (p)	02/01	01/00
Production (prix producteur)	31,3	0,7	0,7	7,6
Consommations intermédiaires	18,7	0,7	-0,4	5,7
dont carburant	4,2	1,2	-6,5	1,8
Valeur ajoutée	12,5	0,7	2,4	10,6
Rémunérations	9,7	1,5	4,7	7,6
Impôt, taxes - subv	0,8	-2,0	6,3	7,2
Excédent brut d'exploitation	2,0	-2,1	-8,0	25,9

Source : INSEE SIE pour les années 2000 et 2001, enquête annuelle d'entreprise pour l'année 2002 (provisoire), estimations DAEI / SES pour 2003 (provisoire).

Le début de l'année 2003, marqué par le conflit en Irak, a connu une forte hausse du prix du pétrole, qui s'est répercutée au niveau du prix à la citerne (graphique III 1.3). Sur l'ensemble de l'année, la hausse est de 2,7 %, après deux années de diminution. Selon le Comité national routier (CNR), compte tenu de la baisse du taux de remboursement de la TIPP, la hausse des coûts du gazole professionnel ressentie par les entreprises de transport routier de marchandises (qui représentent 22 % de la structure des coûts) s'élève à 4,4 % pour la longue distance (tableau III 1.7). Le premier

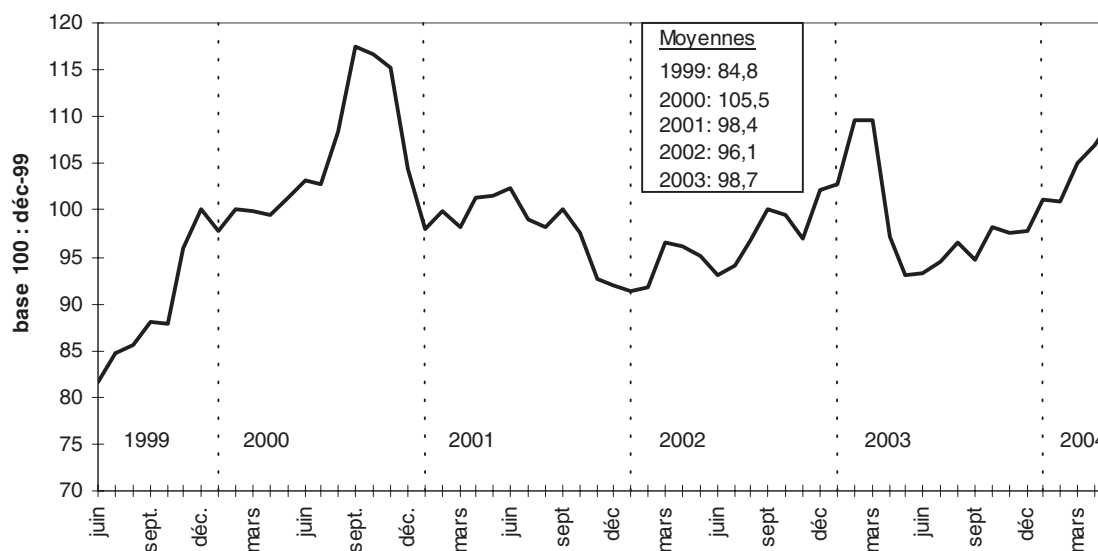
poste par ordre d'importance dans la structure des coûts, devant ceux des carburants, concerne les coûts des personnels de conduite, qui augmentent de 2,5 %, après + 5,4 % en 2002, pour la longue distance, et qui diminuent de 0,2 %, après + 3,2 % en 2002, pour la courte distance. Au total, l'indice des coûts longue distance du CNR augmente de 2,0 %, tandis que l'indice des coûts courte distance augmente de 0,5 %.

Tableau III 1.6
Prix des transports routiers de marchandises
 évolutions en moyenne annuelle en %

	2000	2001	2002	2003
Prix au véhicule-kilomètre				
National courte distance	5,7	5,9	0,7	0,9
National longue distance	5,3	4,0	0,1	1,4
International	7,6	4,3	-0,3	1,7
Ensemble	5,9	4,6	0,2	1,3
Prix à la tonne-kilomètre				
National courte distance	6,5	5,4	-2,2	0,4
National longue distance	5,6	4,7	-0,3	-1,6
International	6,3	3,4	1,2	-1,2
Ensemble	6,0	4,6	-0,4	-1,0

Source : DAEI / SES – enquête TRM

Graphique III 1.3
Prix du gazole à la citerne de 1999 à 2003



Source : CNR
 France métropolitaine hors récupération partielle de la TIPP

Dans le même temps, l'indice des prix au véhicule-kilomètre du transport routier de marchandises est en hausse de 1,3 % en 2003 en moyenne annuelle, et celui des prix à la tonne-kilomètre se contracte de 1,0 %, alors que les entreprises avaient déjà subi une réduction de leurs marges en 2002. Ce décalage entre croissance des prix des prestations

et croissance des coûts de productions se traduit par une inquiétude croissante des chefs d'entreprises, et, dans l'enquête de conjoncture, les soldes d'opinions concernant la situation de trésorerie et les prix du marché sont très bas tout au long de l'année.

Tableau III 1.7

Coûts des transports routiers de marchandises longue distance*évolutions en moyenne annuelle en %*

	01/00	02/01	03/02
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	-5,0	0,2	4,4
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,0	2,7	3,0
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	3,2	3,8
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,2	1,0	-2,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	4,1	5,4	2,5
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,7	1,5	2,4
Charges de structure (personnel administratif)	2,0	2,1	0,9
Ensemble	0,9	2,4	2,0

Source : CNR

Les transports en commun urbains de province

Le total des « produits du trafic » des transports en commun de province atteint 2,6 milliards d'euros en 2002 (tableau III 1.8), ce qui représente une hausse de 2,5 %, en deçà de celles des années précédentes (+ 5,0 % en 2001, + 6,8 % en 2000).

Tableau III 1.8

Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province

	1999	2000	2001	2002	2002
	Evolution annuelle en %				Md euros
Produits hors subventions	3,7	3,5	2,9	0,6	1,1
dont produits du trafic	0,8	2,7	0,4	1,7	0,9
Subventions	4,9	9,8	6,8	3,9	1,5
Total des produits	4,3	6,8	5,0	2,5	2,6
Charges de fonctionnement	4,3	6,4	4,5	5,0	2,3
dont rémunérations	2,3	5,0	3,5	3,4	1,3
Autres charges	4,6	8,6	10,0	2,0	0,2
Total des charges	4,3	6,8	5,0	2,5	2,6

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.

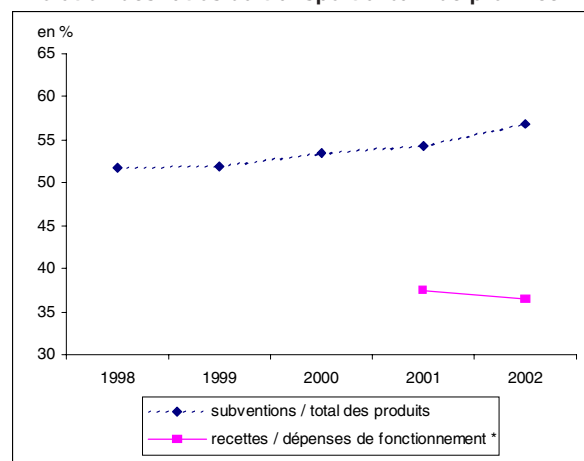
Les contributions publiques interviennent à trois endroits dans les comptes d'exploitation des entreprises de transport urbain de voyageurs :

- 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 ici sommées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Le taux de croissance des subventions, hors compensations tarifaires, est régulièrement supérieur à celui du total des produits. En conséquence, sa part dans le total des produits augmente d'année en année (graphique III 1.4). En 2002, cette part s'élève à 57 %.

Graphique III 1.4

Evolution des ratios du transport urbain de province

Source : CERTU – SES

A compter de l'année 2001, les « recettes » du ratio recettes / dépenses de fonctionnement ne tiennent plus compte que des prestations de services, à l'exclusion de tout autre produit.

Les produits du trafic, qui avaient stagné en 2001 du fait de mouvements sociaux, augmentent relativement plus que l'ensemble des produits hors subventions, cette augmentation étant de nouveau très contrastée d'un réseau à l'autre.

La part des rémunérations et autres charges de personnel dans le total des charges baisse encore en 2002. Elles ne représentent plus que 56 % des charges de fonctionnement et 50 % du total des charges. Cependant, la part de la sous-traitance, qui a tendance à se développer, peut cacher l'évolution réelle des effectifs travaillant dans ce secteur. La croissance des « autres charges », s'élevant à 2 %, redevient proche de celle du total des charges.

Les comptes de la SNCF

Après une année 2002 de croissance soutenue, les produits du trafic de la SNCF reculent légèrement en 2003 (- 0,4 %, contre + 3,6 %). En raison des mouvements sociaux du printemps et d'un contexte économique morose, le nombre de voyageurs-kilomètres est en diminution aussi bien sur les grandes lignes que sur le réseau régional ou celui de l'Ile-de-France, et le maintien des produits du trafic au niveau de celui de 2002 est dû à la hausse moyenne des tarifs. La contribution des grandes lignes à la

croissance des recettes est même négative. En particulier, la croissance du réseau TGV, concurrencée par les compagnies aériennes à bas prix, est stoppée en 2003 (- 0,5 %, en voyageurs-kilomètres). Le réseau régional, modernisé, et le réseau francilien ont mieux résisté ; ils génèrent plus de recettes en 2003 qu'en 2002. Quant au fret, victime du ralentissement économique et de l'effet des grèves, il recule encore nettement en volume (- 6,4 %, en tonnes-kilomètres) et en valeur (- 5,1 %). Ce repli s'observe sur tous les types de produits, à l'exception des produits agricoles.

Tableau III 1.9
Les recettes du trafic de la SNCF

	niveau 2003 Produits du trafic*	évolution 03/02	dont trafic	évolution 03/02	produit moyen	évolution 03/02
	en millions d'euros	en %	en milliards de : vk - voyageurs tk - marchandises	en %	en centimes d'euro par vk ou tk	en %
Voy. Grandes lignes	4 289	-0,7	53,08	-2,2	8,08	1,5
Voy. TER	609	1,5	9,14	-0,3	6,66	1,8
Voy. Ile de France	1 581	3,5	10,05	-0,6	15,74	4,2
Fret	1 733	-5,1	46,84	-6,4	3,70	1,4

Source : comptabilité de la SNCF

(*) Ces valeurs sont calculées sur la base des produits propres à l'exercice, c'est-à-dire retraités des régularisations des exercices antérieurs et aussi pour les grandes lignes des contrats d'affrètement étrangers. Les produits du trafic Ile-de-France intègrent les compensations tarifaires du STIF.

Tableau III 1.10
Comptes de la SNCF (HTVA)

	2001 M€	2002 M€	2003 M€	02/01 %	03/02 %
Production	14830	15333	15400	3,4	0,4
Produits du trafic	8000	8291	8254	3,6	-0,4
Produits annexes au trafic	283	258	256	-8,8	-0,8
Produits hors trafic	639	635	543	-0,6	-14,5
Compensations tarifaires	1674	1952	2024	16,6	3,7
Rémun. du gestion. d 'infra.	2652	2669	2648	0,6	-0,8
Travaux pour RFF	724	754	800	4,1	6,1
Autres travaux pour tiers	255	223	217	-12,5	-2,7
Production immobilisée	603	551	658	-8,6	19,4
CI	6165	6403	6380	3,9	-0,4
achats de matières	1369	1376	1402	0,5	1,9
achats de prestations	373	391	391	4,8	0,0
achats de travaux	314	220	207	-29,9	-5,9
charges externes	2418	2287	2265	-5,4	-1,0
redevance infrastructure	1691	2129	2115	25,9	-0,7
Valeur ajoutée	8665	8930	9020	3,1	1,0
subventions	133	65	34	-51,1	-47,7
impôts	641	629	605	-1,9	-3,8
charges de personnel	7493	7653	7693	2,1	0,5
EBE	664	713	756	7,4	6,0
Résultat d'exploitation	-71	-17	-109		
Résultat financier	-105	-166	-95		
Résultat courant	-176	-183	-204		
Résultat exceptionnel	14	168	223		
Produits de l'intégration fiscale	28	34	31		
Résultat net	-134	19	50		

Source : comptabilité de la SNCF

Outre les produits du trafic, deux postes importants contribuent à la production de la SNCF : les compensations tarifaires et contributions de service (en hausse de 3,7 %, après la très forte hausse de 16,6 % en 2002 liée à la généralisation de la régionalisation des TER) et les versements de RFF au titre de la rémunération de la convention de gestion et de la réalisation de travaux (- 0,8 %, après + 0,6 % en 2002). Au total, la production de la SNCF croît de 0,4 % en 2003, à 15,4 milliards d'euros, après + 3,4 % entre 2001 et 2002.

Concernant les charges, les consommations intermédiaires ont légèrement diminué en 2003 (- 0,4 %). En conséquence, la valeur ajoutée progresse un peu plus vite que la production (+ 1,0 %). Les frais de personnel ayant nettement moins augmenté que les années précédentes, et grâce aux mesures de relance et d'économies du plan « starter », l'excédent brut d'exploitation de la SNCF est en amélioration pour la deuxième année consécutive, malgré les mauvais résultats de l'activité fret. Au total, grâce à des produits exceptionnels importants, le résultat net est positif pour la deuxième année consécutive, et en amélioration par rapport à 2002 (50 millions d'euros, contre 19 millions). L'endettement net est maîtrisé (7 milliards d'euros au 31 décembre 2003 contre 7,1 milliards d'euros au 31 décembre 2002).

Le groupe SNCF

Au-delà des résultats de l'établissement public SNCF, des informations complémentaires sont disponibles concernant les différents secteurs d'activité, mais au niveau de l'ensemble du groupe SNCF : la branche Voyageurs-Transports longue distance dégage un résultat d'exploitation de 257 millions d'euros, en progression de 20 millions d'euros par rapport à 2002. Celui de la branche Transport Public de Voyageurs progresse également, passant de 213 millions d'euros à 237 millions d'euros. En revanche, le résultat d'exploitation de la branche Marchandises-transport et Logistique, déjà très négatif en 2002, se dégrade encore, passant de - 361 millions d'euros à - 429 millions d'euros sous l'effet des difficultés de Fret SNCF et du combiné. Enfin, l'activité de la branche Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire est stable, avec une légère dégradation du résultat d'exploitation à 85 millions d'euros en 2003, contre 94 millions d'euros en 2002.

Les comptes de la RATP

Avec 2,6 milliards de voyages réalisés en 2003, le trafic de la RATP accuse une baisse annuelle de 2 %, liée à une conjonction d'événements.

Malgré un contexte général assez morose (conflit en Irak), le premier trimestre a enregistré des résultats de fréquentation en légère hausse (+ 0,9 % par rapport à 2002). Le deuxième trimestre

a été très fortement perturbé par les arrêts de travail observés dans les entreprises de transport en commun (- 6,8 % par rapport à 2002). Le troisième trimestre a subi quant à lui une baisse importante de la fréquentation touristique, ainsi que les effets défavorables de la canicule sur les déplacements. Ce n'est qu'au dernier trimestre que la fréquentation a montré des signes de redressement (+ 0,3 % par rapport à 2002) permettant de retrouver dès novembre un niveau comparable à celui de fin 2002.

Tableau III 1.11

Recettes en 2003 de la RATP par titre

2003	Recettes directes	Compensations tarifaires	Nombre de titres (*)	évolution 2003/2002 du nombre de titres
	en millions d'euros	en millions d'euros	en milliers	en %
Billets	523,36	106,05	574 720	-0,2
Cartes Oranges	800,11	726,74	27 532	-2,8
Cartes Imagin'R	127,33	250,19	8 026	7,6
Autres titres	110,74	47,24		
Total	1 561,54	1 130,22		

Source : comptes de la RATP

(*) Totalité des ventes réalisées RATP, SNCF, OPTILE et TRA

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 du 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 et les pertes sont partagés suivant la clé suivante : 60 % pour le STIF, 40 % pour la RATP. Hors de cette bande, les gains et les pertes sont partagés suivant la clé suivante : 90 % pour le STIF, 10 % pour la RATP. L'application de ce mécanisme a conduit en 2003 à minorer de 73 millions d'euros les compensations.

Le volume de service offert est en légère baisse par rapport à 2002 (- 0,4 %, en nombre de voitures-kilomètres). Cette évolution résulte des améliorations apportées à l'offre d'une part, contrebalancées par des pertes de production consécutives aux perturbations subies en 2003 d'autre part.

L'année 2003 a été marquée par la mise en service du ticket T le premier janvier 2003 (ce titre a été créé par décision du STIF du 23 juillet 2002). Les titres Imagin'R continuent de progresser à un rythme soutenu (+ 7,4 %), alors que les autres titres sont en baisse suite aux perturbations des deuxième et troisième trimestres (tableau III 1.11).

Conformément au contrat avec le STIF, la RATP a perçu un concours public de 1,83 milliard d'euros (+ 5 millions d'euros par rapport à 2002), qui se décompose en :

- une contribution forfaitaire de 662 millions d'euros,
- une contribution tarifaire de 1 067 millions d'euros (après application du mécanisme de la bande passante, cf. note du tableau III 1.11),
- une rémunération de la vente de 93 millions d'euros,
- une bonification sur la qualité de service de 7 millions d'euros.

La production a augmenté de 106 millions d'euros en 2003, soit 3,6 % (tableau III 1.12), essentiellement du fait des recettes totales du trafic (nombre de titres multipliés par leurs prix contractuels) qui progressent de 1,3 % en volume et de 2,3 % en prix. Du fait du mécanisme de partage des risques avec le STIF, ces recettes sont peu affectées par la baisse de la fréquentation.

Tableau III 1.12
Comptes de la RATP

	<i>niveaux en millions d'euros, évolutions en %</i>			
	2001 (*)	2002 (*)	2003	03/02
Production	2 816	2 923	3 029	3,6
Recettes du trafic	2 456	2 532	2 618	3,4
<i>dt Recettes directes du trafic</i>	1 490	1 533	1 562	1,8
<i>Compensations tarifaires</i>	966	1 003	1 067	5,3
Rémunération de la vente	89	92	93	1,9
Autres recettes transport (1)	41	47	45	-3,4
Recettes hors transport (2)	103	106	117	10,1
Consommations intermédiaires	573	611	616	0,7
Valeur ajoutée	2 243	2 312	2 414	4,4
Impôts	185	186	196	4,9
Subventions (3)	680	671	663	-1,2
Salaires et charges sociales	1 705	1 777	1 827	2,8
Déficit régimes sociaux	414	411	430	4,8
EBE	620	609	624	2,3
Amortissements	406	414	439	5,9
Frais financiers	217	199	199	0,3
Autres charges (4)	41	36	51	39,6
Résultat d'exploitation	249	231	209	-9,6
Résultat financier	-217	-199	-199	0,4
Résultat courant	32	33	10	-69,9
Résultat exceptionnel	-1	-9	0	-103,8
Intéressement des salariés	-9	-7	-4	-47,2
Résultat comptable	22	17	7	-60,6
Capacité d'autofinancement	458	465	473	1,6
Ensemble concours publics à l'exploitation	1 744	1 773	1 820	2,7

Source : Comptes de la RATP

(*) Résultats 2001 et 2002 reconstitués *porforma* en application du comité d'audit.

(1) Publicité,...

(2) Prestations à la SNCF,...

(3) Contribution forfaitaire

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

Les consommations intermédiaires n'augmentent que légèrement (+ 0,7 %), grâce à des efforts de maîtrise des coûts qui ont ralenti la croissance des charges externes. De ce fait, la valeur ajoutée est en augmentation de 101 millions d'euros, soit 4,4 %.

Toutefois, l'excédent brut d'exploitation n'augmente que de 14 millions d'euros, soit 2,3 %, et s'établit à 624 millions d'euros. Cet écart s'explique par les augmentations des rémunérations (+ 50 millions d'euros), du déficit des régimes sociaux (+ 20 millions d'euros, dont + 15 millions d'euros de transferts de compensation entre régimes de retraites) et des impôts (+ 9 millions d'euros du fait de la taxe professionnelle). L'augmentation des frais de personnel résulte notamment de celle des effectifs (+ 1,2 %), due à l'augmentation de l'offre et à l'achèvement de la mise en place de l'ARTT, et de celle des salaires par agent (+ 1,9 %).

Bien que l'excédent brut d'exploitation augmente de 14 millions d'euros, le résultat comptable après intéressement des salariés diminue de 10 millions d'euros par rapport à 2002 et s'établit à 6,5 millions d'euros en 2003. Ceci est principalement dû à la forte augmentation des amortissements : + 24 millions d'euros, soit + 5,9 %.

La capacité d'autofinancement de la RATP s'en trouve améliorée et atteint 473 millions d'euros, soit 8 millions d'euros de plus qu'en 2002.

Le secteur aérien

En 2002, la production du transport aérien a faiblement progressé, dans un contexte de ralentissement prolongé de l'économie mondiale. La légère baisse des frais de carburants a contribué à limiter les consommations intermédiaires, et la valeur ajoutée a augmenté dans une meilleure proportion que la production. L'excédent brut d'exploitation s'est redressé, et le taux de marge (EBE / VA) s'est amélioré (tableau III 1.13).

En 2003, l'activité des compagnies françaises en passagers-kilomètres est en recul du fait principalement de la disparition d'Air Lib. Malgré la hausse des tarifs, la production devrait pâtir de la faiblesse de l'activité intérieure et des difficultés ressenties sur les faisceaux asiatique et américain. D'autre part, la guerre en Irak a entraîné une augmentation des prix des carburants, principalement en début d'année. Enfin, la montée en puissance des compagnies étrangères à bas prix impose aux entreprises résidentes une concurrence de plus en plus vive.

Tableau III 1.13
Comptes du secteur aérien (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	15,06	15,83	15,99
Consommations intermédiaires	10,56	11,21	11,06
dont sous-traitance	1,78	1,63	1,52
dont carburant	2,06	1,95	1,84
Valeur ajoutée	4,50	4,62	4,93
Rémunération	3,82	4,07	4,27
Impôts, taxes - subventions	0,17	0,18	0,20
Excédent brut d'exploitation	0,50	0,37	0,46

Sources : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

Le secteur maritime

En 2002, dans un contexte de légère reprise au niveau mondial de l'activité de transport maritime de marchandises et de passagers, la production en valeur des entreprises françaises du secteur a progressé. En dépit d'une hausse soutenue des consommations intermédiaires et des frais de personnel, la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation se sont améliorés.

Tableau III 1.14
Comptes du secteur maritime (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	4,95	5,02	5,42
Consommations intermédiaires	4,33	4,38	4,66
Valeur ajoutée	0,62	0,65	0,76
Rémunération	0,53	0,55	0,59
Impôt, taxes	0,07	0,12	0,09
Subv. d'exploitation	0,12	0,08	0,12
Excédent brut d'exploitation	0,14	0,14	0,19

Sources : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

Tableau III 1.15
Prix du transport maritime

indices, sauf Worldscale

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lignes régulières						
Ensemble (1995=100)	90	86	117	114	95	101
Pétrole brut (navires de 70 000 à 150 000 tonnes)						
Worldscale	96	85	153	140	98	164
Vracs secs						
Affrètement au voyage *	73	77	86	85	88	99
Prix des navires neufs (1991=100)						
Pétroliers (250 000 TPL)	78	69	75	76	70	71
Vraquiers (150 000 TPL)	79	72	81	74	67	86
Porte-conteneurs (2500 EVP)	76	62	62	61	58	56

Sources : ISL (institute of shipping economics and logistics), Lloyd shipping economist

* L'indice 100 est la période juillet 1995 à juin 1996

Le secteur fluvial

En 2002, la conjonction de la progression en volume du transport fluvial intérieur et d'une légère hausse des prix en fin d'année s'est traduite par une croissance de la production en valeur des entreprises françaises du secteur. En particulier, les plus fortes hausses concernent le transport du charbon et celui des produits finis ou semi-finis à haute valeur ajoutée, dont les conteneurs. Toutefois, la poussée des consommations intermédiaires et des frais de personnel s'est répercutée négativement sur les soldes comptables. La valeur ajoutée recule, ainsi que l'excédent brut d'exploitation.

Tableau III 1.16
Comptes du secteur fluvial (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	0,35	0,37	0,38
Consommations intermédiaires	0,24	0,26	0,27
<i>dont sous-traitance</i>	0,10	0,10	0,09
Valeur ajoutée	0,11	0,11	0,11
Rémunération	0,07	0,07	0,08
Impôt, taxes	0,01	0,01	0,01
Subv. d'exploitation	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,03	0,03	0,02

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

La messagerie fret express

La production du secteur de la messagerie et du fret express a stagné en 2002. Les consommations intermédiaires sont restées stables par rapport à 2002, et la croissance des frais de personnel a été modérée. La valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation augmentent (tableau III 1.17).

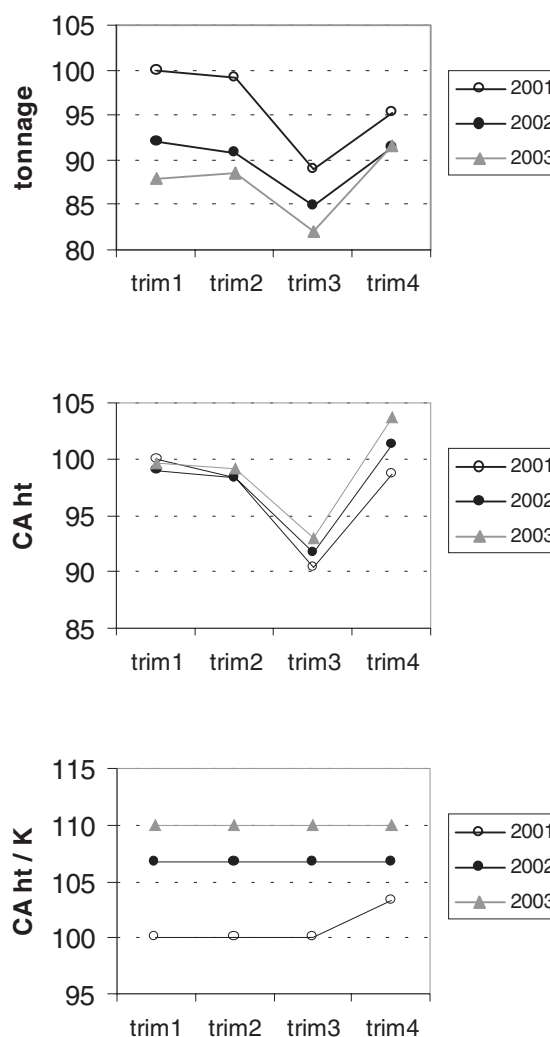
Tableau III 1.17
Comptes du secteur de la messagerie et du fret express (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	10,25	10,66	10,74
Consommations intermédiaires	7,67	7,98	8,00
<i>dont sous-traitance</i>	5,21	5,35	5,37
Valeur ajoutée	2,59	2,68	2,74
Rémunération	2,32	2,39	2,44
Impôt, taxes	0,18	0,18	0,17
Subv. d'exploitation	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,08	0,12	0,14

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

En 2003, selon les résultats de l'enquête messagerie, l'activité du secteur progresse de 1,6 % en valeur. Cette croissance correspond surtout à celle de la messagerie traditionnelle, qui représente plus de 50 % du chiffre d'affaires de la branche messagerie. Comme en 2002, la croissance en valeur a été tirée par une hausse importante des tarifs, alors que le volume des envois, mesuré en tonnes, diminue pour la deuxième année consécutive (graphique III 1.5).

Graphique III 1.5
Indicateurs de la messagerie et du fret express (*)
Base 100 au premier trimestre 2002



Source : DAEI / 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'affaires 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) d'autre part, ces 28 groupes jouent le rôle de donneurs d'ordres pour les entreprises de ce secteur.

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

Après deux années de forte croissance, la production du secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux a progressé modérément en 2002. Malgré une hausse sensible des effectifs, cette croissance, qui s'accompagne d'une stabilité des coûts des consommations intermédiaires, a suffi à améliorer nettement les soldes comptables.

Tableau III 1.18
Comptes de l'affrètement et du transport international de fret (sociétés et quasi-sociétés)

en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	14,05	15,27	15,69
Consommations intermédiaires	11,61	12,49	12,44
<i>dont sous-traitance</i>	<i>8,91</i>	<i>8,92</i>	<i>8,80</i>
Valeur ajoutée	2,44	2,78	3,25
Rémunération	1,91	2,14	2,32
Impôt, taxes	0,16	0,16	0,17
Subv. d'exploitation	0,01	0,00	0,01
Excédent brut d'exploitation	0,37	0,47	0,76

Sources : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

Les entreprises du TRM en Europe

Tableau III 1.19

Quelques données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe en 2001⁽¹⁾

	Nombre d'entreprises	Effectif non salarié	Effectif salarié	Chiffre d'affaires	en millions d'euros		
					VA brute aux coûts des facteurs	Frais de personnel	Investissements corporels
Belgique	7 847	8 571	53 967	8 936	3 129	1 971	971
Danemark	7 721	6 262	34 957	4 721	2 044	1 294	355
Allemagne	37 164	40 707	272 245	27 070	13 447	7 782	2 167
Espagne	127 211	118 167	196 015	24 076	9 076	4 143	1 864
France	41 062	29 679	318 591	31 144	12 456	9 415	1 463
Irlande	3 565	3 488	9 712	1 526	507	211	106
Italie	110 044	140 973	172 674	31 295	10 194	4 886	1 836
Luxembourg (2)	501	261	5 865	807	270	187	34
Pays-Bas	10 140	12 738	113 112	14 129	6 039	4 284	762
Autriche	5 485	5 179	46 110	5 864	2 229	1 422	576
Portugal	6 018	1 502	45 130	2 841	1 099	713	446
Finlande	11 567	7 312	30 605	3 971	1 717	979	404
Suède	15 209	6 573	56 477	6 801	2 776	1 840	849
Royaume-Uni	36 044	31 221	288 558	34 774	14 445	8 295	2 160
UE (14 pays)	421 939	400 139	1 632 479	197 728	78 107	47 258	14 032

Source : Eurostat – DAEI / SES

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

(2) Investissements corporels du Luxembourg : chiffres de 1997.

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). 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. La France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne complètent les cinq premières places.

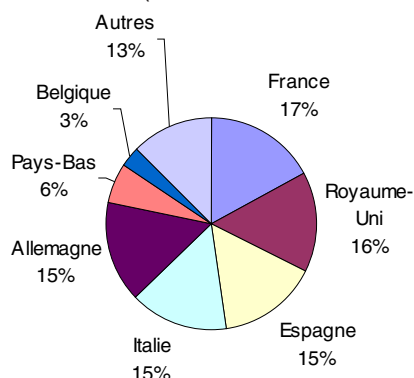
En 2001, le poids de la France a au sein de l'Europe du transport routier de marchandises est plus important en termes d'effectif (16,9 %) qu'en termes de chiffre d'affaires (15,7 %), ce qui la rapproche de l'Espagne (12,2 % du chiffre d'affaires pour 15,3 % des effectifs) et de l'Allemagne (13,7 % du chiffre d'affaires pour 15,2 % des effectifs). Ce n'est par contre pas le cas du Royaume-Uni (17,6 % du chiffre d'affaires pour 15,5 % des effectifs) ni de l'Italie (15,8 % du chiffre d'affaires pour 15,3 % des effectifs).

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 véritablement comparables, or ces variables ne sont pas collectées au niveau européen dans l'état actuel du règlement. On peut toutefois noter qu'en termes de valeur ajoutée, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France dépassent les autres états européens. En ce qui concerne les 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.

Graphique III 1.6

Part du poids des pays européens dans le TRM

Effectif total (salariés et non salariés)



Source : Eurostat, DAEI / SES

Source : Eurostat, DAEI / SES

III . 2 – LES DONNÉES SOCIALES

En 2003, la progression de l'emploi dans les transports s'est arrêtée du fait de la stagnation de l'activité, et le nombre de demandeurs d'emploi issus des transports s'est accru de 9 %.

Les conditions de travail et d'emploi dans les transports sont marquées par des différences sensibles du fait des spécificités sectorielles et, dans certains cas, de l'appartenance ou non des entreprises au secteur public. 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.

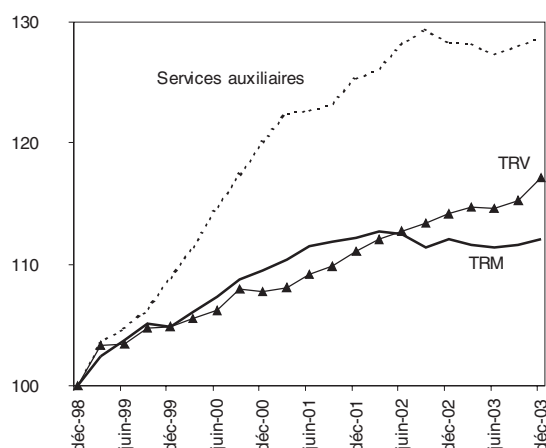
L'emploi et le marché du travail

A la fin de l'année 2003, près d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 073 000 personnes, dont 1 019 000 salariés, exerçait une activité dans le secteur des transports¹.

En 2003, la croissance de l'emploi, de plus en plus faible depuis 3 ans, s'est arrêtée : elle est nulle en moyenne annuelle et même négative, - 0,1 % en glissement annuel de décembre 2002 à décembre 2003, contre 1,1 % en 2002, 2,6 % en 2001 et 5 % en 2000.

Graphique III 2.1
L'emploi salarié dans les transports routiers et les services auxiliaires du transport, entre décembre 1998 et décembre 2003

Base 100=décembre 1998, données CVS



Sources : Unedic, DAEI-SES

Dans le secteur privé, l'emploi salarié progresse faiblement en 2003 : 0,2 % en moyenne annuelle et 0,3 % entre décembre 2002 et décembre 2003.

Si le taux de croissance annuel des effectifs salariés dans le transport routier de voyageurs est stable (+ 2,7 % contre + 2,8 %), il n'en est pas de même dans les secteurs plus sensibles à la conjoncture où la stagnation de l'activité se traduit par une stabilisation des effectifs salariés en 2003 : c'est le cas dans les services auxiliaires des transports (messagerie, manutention, entreposage,...) : + 0,4 % en glissement annuel et dans le transport routier de marchandises : - 0,1 % en moyenne annuelle mais 0,0 % entre décembre 2002 et décembre 2003 (graphique III 2.1). Dans le secteur du transport de marchandises suivi par la CNPE², le nombre de conducteurs serait même en légère diminution (- 0,5 %).

Par ailleurs, l'emploi est en forte baisse dans le transport aérien privé, secteur en crise marqué par des disparitions d'entreprises (- 15,2 % en glissement annuel) et il se stabilise dans le transport fluvial et maritime (- 0,2 % entre décembre 2002 et décembre 2003).

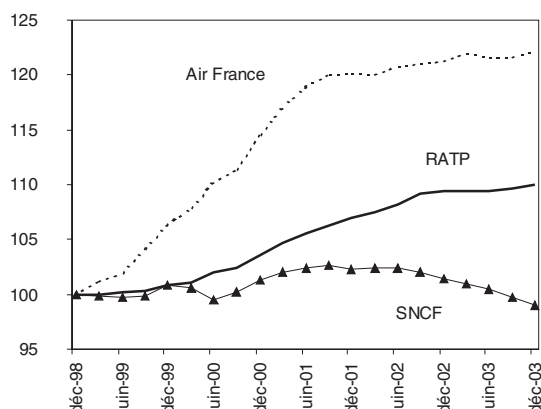
Parmi les grandes entreprises publiques, si Air France et la RATP conservent un rythme de croissance positif, quoiqu'en baisse (respectivement + 0,7 et + 0,6 % en glissement annuel), la SNCF intensifie la réduction de ses effectifs (- 2,5 % en glissement annuel contre - 0,8 % l'an dernier).

¹ Ne sont pas comptabilisés dans ces chiffres les salariés des agences de voyage. Les données Unedic concernant les établissements du secteur privé sont provisoires.

² La Commission Nationale Paritaire professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CNPE) s'appuie sur l'enquête emploi de l'AFT-IFTIM faite auprès d'un échantillon d'entreprises du secteur.

Graphique III 2.2**L'emploi salarié dans les grandes entreprises publiques entre décembre 1998 et décembre 2003**

Base 100=décembre 1998, données CVS



Source : SNCF, RATP et Air France

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 de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, les contrats d'intérim conclus par les établissements du secteur des transports représentent environ 40 700 équivalents-emplois à temps plein en fin d'année³, soit près de 4 % des effectifs, légèrement plus que dans l'ensemble de l'économie, et 1,2 % de plus qu'un an auparavant. 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 2003, le marché du travail continue à se dégrader : le nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1⁴) ayant déjà travaillé dans le secteur des transports augmente de 9 % entre décembre 2002 et décembre 2003. Fin 2003, on dénombrait plus de 75 000 demandeurs d'emploi issus du secteur des transports.

A cette même date, près de 94 000 chômeurs étaient à la recherche d'un emploi de conducteur, que ce soit ou non dans le secteur des transports, dont 47 000 pour un poste de conducteur livreur et 30 000 pour un poste de conducteur routier, soit 6,9 % de plus qu'un an auparavant pour l'ensemble des conducteurs. Le chômage de longue durée augmente également (tableau III 2.1).

³ Source : exploitation des fichiers Unedic des déclarations mensuelles des agences d'intérim.

⁴ 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'ANPE.

Dans le même temps, les offres d'emploi de conducteurs ont légèrement progressé (+ 2,7 %).

Tableau III 2.1**Effectif et répartition des demandeurs d'un emploi (catégorie 1) de conducteur d'engin terrestre fin 2003**

Demandeurs d'emploi (catégorie 1)	Total (milliers)	% CLD*	% Femmes
Conducteurs transports terrestres dont	94,2	28,3	6,8
Conducteurs Transport de marchandises	30,0	22,4	2,5
Conducteurs-livreurs	46,7	32,1	4,6
France métropolitaine	2514,9	29,4	47,2

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'emploi⁵ est un peu moins élevé pour les conducteurs (12 % en décembre 2003, inchangé par rapport à 2002) que pour les autres professions (13 % à la même date pour l'ensemble des professions). Celui des ouvriers de la manutention est plus élevé (15 à 16 % selon leur qualification).

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

Selon l'enquête emploi⁶ 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-livreurs⁷.

⁵ 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).

⁶ 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).

⁷ Dans la nomenclature PCS (professions et 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 ou en deux roues.

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 : Insee, enquête emploi de mars 2002

Entre 1990 et 2002, le nombre de conducteurs du compte propre⁸ 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 tendance à l'externalisation ne concernait que les livreurs.

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

Les caractéristiques démographiques 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 est plus faible 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.

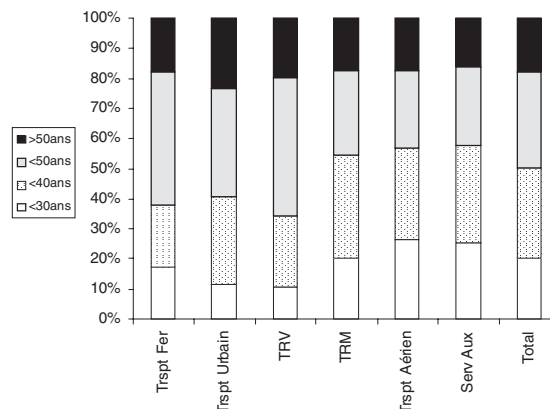
Les secteurs dans lesquels la proportion de jeunes est la plus faible sont les transports routier et urbain de voyageurs avec 11 % seulement de salariés âgés de moins de 30 ans, contre 20 % en moyenne dans l'ensemble des transports. D'autre part, dans les transports urbains, plus de 23 % des salariés ont plus de 50 ans (18 % dans les transports en moyenne).

⁸ Il ne s'agit pas d'un effectif équivalent temps complet

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

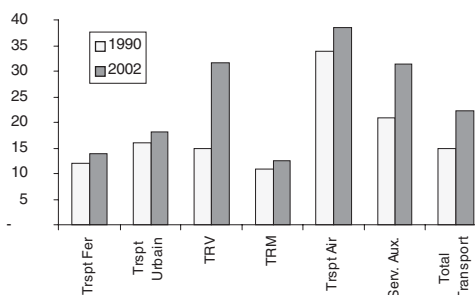


Source : Insee, enquête emploi de mars 2002

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.

Graphique III 2.4

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



Source : Insee, enquêtes emploi de janvier 1990 et mars 2002

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 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.

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

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 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 de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale est restée stable en 2003. Elle s'élève à 36,5 heures en

fin 2003. Elle reste 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.

Tableau III 2.4
Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1999 et 2003 (semaines de cinq jours et plus de travail)

en heures

	1998	1999	2000	2001	2002	1er semestre 2003
Ensemble	50,2	50,5	50,3	49,6	49,1	48,8
dont :						
grands routiers	53,5	53,6	53,5	52,8	52,3	52,2
autres conducteurs	46,7	47,3	46,8	46,5	46,3	45,7

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

Au premier semestre 2003, la durée du travail a été, selon cette enquête, de 48,8 heures en moyenne pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, avec 52,2 heures pour les «grands routiers» (six découchers et plus par mois). Cette durée moyenne de service - temps durant lequel le salarié est à la disposition de l'entreprise - se compose de 33,4 heures de conduite et de 15,4 heures d'autres activités qui peuvent être de la maintenance, 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 28,9 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.

La durée hebdomadaire de travail des conducteurs routiers diminue légèrement au 1^{er} semestre 2003, 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, au premier semestre 2003, 32 % des conducteurs n'avaient aucun diplôme ou simplement le BEPC et 60 % ne possédaient qu'un CAP ou un BEP. Seuls 24 % des diplômés sont en rapport avec le transport. Les jeunes conducteurs sont mieux formés : seuls 3 % des moins de 25 ans et 11 % 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 et des communications accèdent davantage que les salariés des autres secteurs à la formation professionnelle continue (FPC) : 47,2 % en moyenne en 2001 contre 37,5 % pour l'ensemble des salariés. Le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires rapporté au nombre de salariés) varie de 37,6 % pour les salariés des services auxiliaires à 45,8 % pour les salariés du secteur des transports terrestres et à 85,5 % 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).

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
<i>en %</i>					
Effectif (milliers)	670	14	85	315	1 083
Diplôme					
Bac ou plus	24	58	68	40	33
CAP-BEP	39	25	15	30	35
Aucun ou BEPC	37	17	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

Le contrat de progrès de 1994 a rendu obligatoire une formation initiale minimale (FIMO) et la formation continue de sécurité (FCOS) des conducteurs routiers. Au premier semestre 2003, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES menée auprès des conducteurs routiers, 36 % d'entre eux avaient suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois : parmi eux, les deux tiers avaient suivi au moins une FCOS, un tiers au moins une FIMO et 23 % 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 2003, moins rapidement dans les transports (2,1 %) que dans l'ensemble de l'économie (2,7 %). Le taux d'inflation étant de 2,2 %, le pouvoir d'achat du salaire horaire des ouvriers du transport s'est donc réduit de 0,1 %, alors qu'il avait augmenté de 0,8 % en 2002.

Le secteur des transports est caractérisé par des rémunérations salariales plus faibles que la moyenne. Selon le Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, 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 à temps complet 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 bénéficiaires du SMIC et de la garantie mensuelle de rémunération (GMR)⁹ au

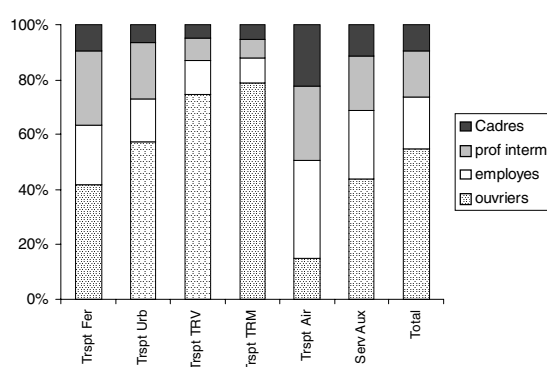
⁹ Dans le cadre de la réduction du temps de travail (RTT), la loi du 19 janvier 2000, dite «Aubry 2», a posé le principe d'une garantie du pouvoir d'achat des salariés au SMIC lors du passage aux 35 heures.

1^{er} juillet 2002 était respectivement de 4,5 % et de 3,7 %. Ces pourcentages sont plus faibles que l'ensemble de l'économie où ils atteignent les taux de 7,1 % et de 6,9 %.

Les rémunérations les plus faibles s'observent dans le transport routier de marchandises, dont la majeure partie des effectifs est composée d'ouvriers.

Elles sont nettement supérieures à la moyenne dans l'aérien, secteur où la proportion des cadres est notablement plus importante (22 %).

Graphique III 2.5
Répartition des effectifs salariés des transports par catégorie socioprofessionnelle en 2002



Source : Enquête Emploi de mars 2002

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 sensiblement 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 128M) est de 1 288,9 euros au dernier trimestre de l'année 2003 et celui des conducteurs de zone longue (indice 150M) atteint 1 718,9 euros à cette même date, en hausse de 3,7 % en un an.

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'au premier semestre 2003 ces différents éléments se sont élevés en moyenne, respectivement, à près de 1 482 euros,

31 euros et 298 euros, soit un revenu total net de 1 811 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.

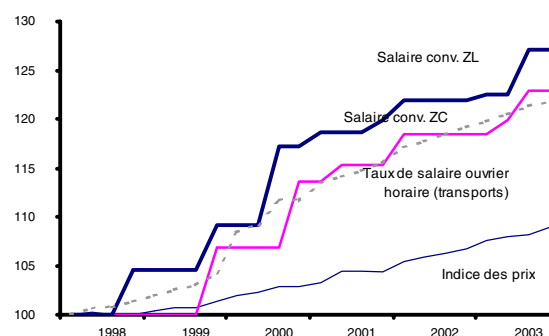
Tableau III 2.6
Salaires annuels nets moyens par secteur des transports et catégorie socio-professionnelle en 2001

en milliers d'euros

	Ferroviaire	Transports urbains	TRV	TRM	Aérien	Services auxiliaires	Total
Cadres	35,2	62,9	40,1	33,4	61,8	41,7	42,9
Prof Inter	23,6	28,6	22,7	21,5	28,3	23,1	24,2
Employés	19,1	23,1	15,5	15,2	22,3	17,4	18,6
Ouvriers	20,7	20,4	16,5	16,2	22,6	16,5	17,6
conducteurs	17,7	19,8	16,5	16,3	22,8	16,1	16,7
Total	22,9	23,7	18,1	17,3	33,2	20,4	21,2

Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS)

Graphique III 2.6
Evolution du taux de salaire horaire des ouvriers (transports), du salaire minimal conventionnel zone courte et zone longue (ref :128M et 150M, 2 ans d'ancienneté) et des prix (base 100 au 1^{er} trimestre 1998)



Source : Dares, enquête Acemo, DTT, Insee

Tableau III 2.7
Revenus mensuels des conducteurs du TRM au premier semestre 2003

en euros

Nbre de nuitées hors du domicile	Salaire net	Primes	Frais de route	Total
Ensemble	1 482	31	298	1 811
dont :				
Moins de 6 nuits par mois	1 414	30	153	1 597
6 nuits et plus par mois	1 550	32	443	2 025

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Les accidents du travail

Malgré le ralentissement de l'activité dans le secteur du transport en 2002, le nombre d'accidents avec arrêt de travail des salariés affiliés au régime général de la Sécurité sociale a augmenté de 4,0 % par rapport à 2001 et s'établit à 65 760, selon l'estimation du SES faite à partir des données de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés.

Les données de la Cnam ne prennent pas en compte les accidents du travail du personnel statutaire de la RATP (2 810 accidents environ), de la SNCF (8 561) et d'Air France (2 975 pour 2002).

Tableau III 2.8
Nombre d'accidents du travail avec arrêt

en milliers, à l'exception des accidents mortels

	1986	1990	1995	2000	2001	2002 p
1 - Accidents du travail						
Transport et manutention	46,8	55,6	52,9	62,4	63,2	65,8
Ensemble des secteurs	691	761	676	743	737	760
2 - Accidents avec incapacité permanente						
Transport et manutention	5,1	5,6	5,1	4,4	3,9	4,4
Ensemble des secteurs	67	67	61	48	43	47
3 - Accidents mortels						
Transport et manutention	152	205	144	129	138	145
Ensemble des secteurs	978	1213	750	730	730	686

Tableau III 2.9
Fréquence des accidents du travail avec arrêt

pour 1000 salariés

	1986	1990	1995	2000	2001	2002 p
1 - Accidents du travail						
Transport et manutention	83,2	85,4	76,0	71,3	69,4	70,2
Ensemble des secteurs	52,4	52,8	46,6	44,1	42,8	43,0
2 - Accidents avec incapacité permanente						
Transport et manutention	9,1	8,6	7,3	5,0	4,3	4,7
Ensemble des secteurs	5,1	4,6	4,2	2,9	2,5	2,7
3 - Accidents mortels						
Transport et manutention	0,27	0,32	0,21	0,15	0,15	0,15
Ensemble des secteurs	0,07	0,08	0,05	0,04	0,04	0,04

Source : CNAMTS

Données provisoires en 2002 et série « Transport et manutention » reconstituée par le SES

Les inflexions conjoncturelles du nombre d'accidents avec arrêt de travail 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.

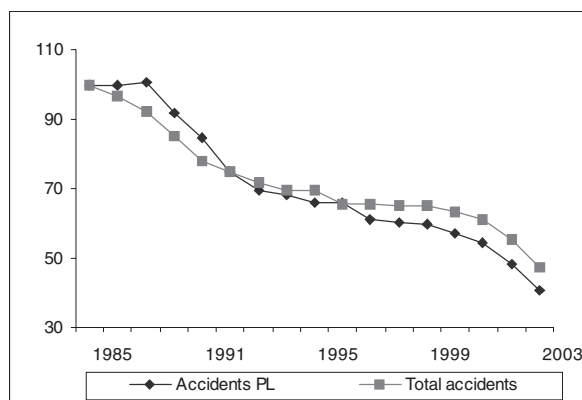
Cette fréquence se situe cependant à un niveau très supérieur dans les transports (63 % de plus pour l'ensemble des accidents, et presque quatre fois plus pour les accidents mortels).

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 2003, 97 conducteurs de poids lourds (soit près de 24 % de moins qu'en 2002) ont été tués dans un accident de la route et 971 ont été blessés (- 29 %). Au delà des fluctuations annuelles, on observe que le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué depuis 1985 plus fortement que le nombre total d'accidents de la route (- 60 % pour les premiers, - 53 % pour les seconds). Les accidents corporels de la circulation impliquant au moins un poids lourd ne représentent que 5 % de l'ensemble des accidents corporels

Graphique III 2.7
Nombre total d'accidents de la route et d'accidents impliquant au moins un poids lourd de 1985 à 2003

Indice base 100 en 1985



Source : DSCR

Leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) est cependant plus élevé (8,34 %) pour les conducteurs de poids lourds que pour l'ensemble des usagers (4,99 %). 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 la DSCR.

Les conflits du travail dans le secteur des transports en 2003

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, plus de 500 000 journées de travail ont été perdues en 2003¹⁰ (c'est-à-dire non travaillées par les salariés parce qu'ils étaient grévistes), presque quatre fois plus qu'en 2002, malgré une diminution du nombre de conflits. Ceci s'explique par l'ampleur des conflits suscités au printemps 2003 par la réforme des retraites, dans le secteur public essentiellement, la grande majorité des jours de grèves en 2003 étant le fait des salariés de la RATP et de la SNCF. Les jours de grève dans ces deux entreprises ont été multipliés respectivement par 5 et par 10 en 2003, par rapport à 2002.

Le nombre de jours perdus dans les transports urbains de province a également augmenté en 2003.

Par contre, il a fortement diminué dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs. Il est aussi en baisse à Air France.

Tableau III 2.10

Les conflits du travail en 2002 et 2003 dans le secteur des transports

	Nombre de grèves (*)		Nombre de jours perdus		Nombre de salariés (en milliers)(**)	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Transports (total)	1 167	1 056	134 991	503 278	1 021	1 019
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	700	655	62 203	469 196	266	263
SNCF	432	371	37 475	395 276	176	172
RATP	187	182	11 112	56 207	44	44
Transports urbains	81	102	13 616	17 713	46	47
Autres entreprises de transport	467	401	72 788	34 082	755	756
Air France	352	313	21 229	15 195	63	63
Aéroport de Paris	4	1	233	15	8	8
Transports routiers	74	52	35 497	9 826	431	434
Autres entreprises	37	35	15 829	9 046	253	251

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

(*) Pour la SNCF et la RATP, il s'agit du nombre de préavis de grève effectifs

(**) effectif salarié en fin de période, hors agences de voyage, sources : UNEDIC, INSEE, RATP, SNCF, Air France, estimation SES pour 2003

¹⁰ Ce nombre rend compte de tous les conflits à la SNCF, à la RATP et à Air France, même s'ils ne sont pas liés à un problème spécifique à l'entreprise (réforme des retraites, par exemple), alors qu'il ne se rapporte qu'aux conflits internes dans les autres entreprises.

IV - LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Malgré un contexte économique marqué par une croissance faible, l'activité des gestionnaires d'infrastructures a augmenté modérément en 2003.

Les investissements en infrastructures augmentent fortement (+11 % en 2003). Cette hausse concerne toutes les infrastructures, sauf les aéroports et le réseau routier concédé. Les investissements consacrés au réseau ferré principal, avec la première phase de construction de la LGV est-européenne et dans une moindre mesure aux ports maritimes, contribuent fortement à cette croissance.

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 permettent maintenant une comparaison sur trois ans d'exercices établis selon une base comptable homogène.

Après des années 2000 et 2001 atypiques, l'année 2003 est marquée par une nouvelle augmentation du chiffre d'affaires mais moins forte qu'en 2002 (+ 5,2 % après 7,1 % en 2003 et ce, malgré une croissance très modérée, y compris sur les autoroutes concédées, de la circulation. La valeur ajoutée garde un taux de croissance élevé de 6,5 % après 7,7 % en 2002, les consommations intermédiaires diminuant de 2,8 % pour 2003.

L'excédent brut d'exploitation progresse donc à un rythme encore élevé pour la seconde année consécutive 8,1 % après 10,5 % en 2002.

Les investissements diminuent mais moins fortement qu'en 2002 avec une baisse de 1,5 % (- 12,1 % en 2002).

Les sociétés d'autoroutes dégagent, une nouvelle fois, une capacité d'autofinancement en forte croissance en 2003 (+ 11,8 %).

Tableau IV.1

Les comptes des sociétés d'autoroutes

en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	2003
Chiffre d'affaires	1,4	7,1	5,2	5 766,1
Consommation intermédiaire	7,0	3,6	-2,8	731,1
Valeur ajoutée	0,5	7,7	6,5	5 035,0
Frais de personnel	5,6	11,8	1,1	724,7
Impôts et taxes	4,6	6,7	1,0	683,1
Excédent brut d'exploitation	-4,2	10,5	8,1	3 688,0
dont concours à l'exploitation	-25,0	-4,8	-165,0	-1,3
Frais financiers	-1,1	-3,1	-0,1	1 556,3
Capacité d'autofinancement	-0,5	13,7	11,8	1 972,8
Investissements (1)	2,8	-12,1	-1,5	1 474,6
Dette MLT au 31-12	6,8	0,1	1,6	25 043,7

Source : Direction des routes (DR)

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

L'endettement à moyen et long terme augmente et atteint 25 milliards d'euros (tableau IV.1).

En 2003, la plupart des ratios financiers des sociétés d'autoroutes sont en hausse par rapport à 2002. Le taux de valeur ajoutée (87,3 %) augmente avec la diminution du poids des consommations intermédiaires. Il en est de même pour le taux de marge (73,2 %). Le taux d'épargne passe à 39,2 % avec l'augmentation de la capacité d'autofinancement. Par contre, le taux d'investissement (29,3 %) baisse de nouveau en 2003 et s'inscrit encore dans la tendance de forte baisse depuis 1996 où il atteignait 92 %. Corrélativement, le taux d'autofinancement continue d'augmenter (133,8 %) (tableau IV.2).

Tableau IV.2

Les ratios financiers des sociétés d'autoroutes (1)

en %

	2000 pro forma	2001	2002	2003 (p)
Taux de valeur ajoutée	86,6	85,8	86,3	87,3
Taux de marge	73,8	70,3	72,2	73,2
Taux d'épargne	35,7	35,4	37,3	39,2
Taux d'investissement	37,9	38,8	31,7	29,3
Taux d'autofinancement	94,2	91,3	117,9	133,8

Source : Direction des routes (DR)

(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 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 national non concédé.

En 2003, l'ensemble de ces dépenses atteint 2,2 milliards d'euros, soit près de 11 % de plus qu'en 2002. Le montant des investissements s'élève à 1,61 milliard d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 15 % par rapport à 2002.

Tableau IV.3
Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier non concédé
en milliards d'euros TTC

	Evolution annuelle en %				niveau 2003
	2000	2001	2002	2003	
Investissement	-3,9	3,1	-8,4	14,9	1,6
dont budget général	-5,5	25,4	-8,4	14,9	1,6
FITTVN (1)	38,2	-	-	-	-
Entretien et réhabilitation	6,6	5,7	-2,9	0,7	0,6
TOTAL	-1,2	3,8	-6,9	10,7	2,2

Source : DR

(1) 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

Les dépenses consacrées à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier non concédé s'élèvent à 0,6 milliard d'euros pour l'année 2003, soit une augmentation d'un peu moins de 1 % par rapport à 2002. Ces résultats mettent en évidence une certaine reprise de l'investissement de l'Etat au profit de constructions nouvelles et un maintien des dépenses d'entretien et de réhabilitation.

Le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) a été supprimé en 2001. En 2000, les investissements financés par le FITTVN représentaient 18 % des investissements du réseau national non concédé. 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 des investissements de ces réseaux mais ne participent pas à leur fonctionnement.

Les informations les plus récentes actuellement disponibles concernant ces dépenses portent sur 2002. Cette année-là, les dépenses «routières» des APUL se sont élevées à 14,2 milliards d'euros, représentant 54 % 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 2001.

Sur un plan plus général, on retiendra que l'année 2003 est marquée par une reprise des dépenses d'équipement des collectivités locales (+ 6,3 % après - 2 % en 2002). Les dépenses d'équipement des communes enregistrent une hausse de 7 % dans un contexte post-électoral porteur. Celles des régions et des départements se poursuivent (respectivement + 9 % et + 3,6 %).

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 et les investissements en TER représentent près de 30 % des dépenses d'investissements des régions en 2003.

Les dotations du Fonds de compensation pour la TVA ont augmenté de 2,7 % en 2003. On sait que ce fonds représente le principal transfert de l'Etat affecté à l'investissement des collectivités locales : il représente, pour l'année 2003 la somme de 3,7 milliards d'euros.

La réforme du système 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 assurer 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 1^{er} 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.

Réseau Ferré de France

Pour Réseau Ferré de France (RFF), les résultats de l'exercice 2003 se sont caractérisés par :

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

En 2003, le résultat d'exploitation, en fait un déficit d'exploitation, s'est encore détérioré : il est passé de - 180,4 millions d'euros en 2002 à - 221,8 millions d'euros en 2003. La croissance des charges d'exploitation n'a pas été totalement compensée par l'augmentation des produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation bénéficient pourtant d'une croissance plus soutenue qu'en 2002 (14,3 % en 2003 contre 6,8 % en 2002) et s'élèvent à 4,60 milliards d'euros. Les redevances d'infrastructures se sont accrues de 1 % et la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures a diminué de 1,5 %.

Les charges d'exploitation augmentent de + 14,7 % en 2003 après 9,2 % en 2002. Elles s'élèvent à 4,82 milliards d'euros. Cette évolution ne s'explique qu'en partie par la croissance des dotations aux amortissements (+ 4,6 % en 2003, avec une année pleine d'amortissement de la LGV Méditerranée) du réseau ferré, ces dotations ne représentant qu'un cinquième des charges. La rémunération du gestionnaire d'infrastructures délégué diminue légèrement en 2003 (- 0,9 %) et son poids diminue (55 % des charges d'exploitation en 2003 contre 63 % en 2002).

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 95 % en 2003 avec essentiellement la très forte croissance du poste «travaux» pour la deuxième année consécutive (780,9 millions d'euros en 2003, 259,0 millions en 2002 contre 9,8 millions d'euros en 2001) qui recouvre les projets en maîtrise d'ouvrage direct en région (travaux liés à la LGV est-européenne). Ces travaux donnent lieu à une production immobilisée qui s'est accrue de près de 159 % en 2003 (tableau IV.4).

Tableau IV.4
Les comptes de Réseau ferré de France

en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2000	2001	2002	2003	2003
Produits d'exploitation	-4,5	7,8	6,8	14,3	4 598,1
dont					
Redevances d'infrastructure	2,9	8,8	11,9	1,1	1 843,6
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	-0,9	-1,6	-12,5	-1,5	1 385,1
Production immobilisée	ns	43,8	217,9	158,7	862,0
Charges d'exploitation	-3,6	3,9	9,2	14,7	4 819,9
dont					
Rém. versée au gestionnaire d'infra.délégué	-0,2	0,6	0,9	-0,9	2 630,3
Dotation aux amortissements du réseau ferré	4,6	9,8	6,7	4,6	960,7
Travaux	ns	ns	ns	201,5	780,9
Résultat d'exploitation	ns	ns	ns	ns	-221,8
Résultat financier	ns	ns	ns	ns	-1 270,3
Résultat net de l'exercice	ns	ns	ns	ns	-1 421,8
Capacité d'autofinancement	ns	ns	ns	ns	-614,8
Investissements	-5,9	-12,4	23,0	37,3	2 207,0
Dette LT nette au 31-12	-0,4	3,7	-0,3	2,2	24 079,0

Source : RFF

Le résultat financier s'établit à - 1,27 milliard d'euros après - 1,48 milliard d'euros en 2002.

Le résultat net de l'exercice est toujours négatif (soit - 1,42 milliard d'euros après 1,59 milliard d'euros en 2002) grâce à la baisse des charges financières. Cette diminution sensible depuis 2000 permet de réduire le besoin d'autofinancement qui s'établit à 614,8 millions d'euros (capacité d'autofinancement négative).

En matière d'investissements, l'année 2003 marque une accentuation de la reprise amorcée en

2002 : le montant des investissements s'élève à 2 207 millions d'euros contre 1 607 millions d'euros en 2002, soit une hausse de 37 %. Les dépenses d'extension du réseau LGV ont été multipliées par deux en 2003, avec le chantier principal de construction de la ligne à grande vitesse est-européenne qui absorbe 40 % des investissements de RFF.

En ce qui concerne la dette à long terme, l'année 2003 est marquée par une détérioration avec une augmentation de 2,2 %, alors que la dette avait légèrement diminué en 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 résultats 2003 ne sont encore que des estimations provisoires.

Aéroports de Paris (ADP) a un poids important dans les résultats totaux, puisqu'en 2002, il représente 77 % du chiffre d'affaires total, 79 % de la valeur ajoutée, 76 % de l'excédent brut d'exploitation, 77 % des investissements et 80 % de la dette à moyen et long terme.

Après avoir diminué en 2001 (- 1,1 %) avec le recul du trafic, dû à la contraction de l'offre du groupe AOM-Air-Liberté, à la nouvelle concurrence du TGV Sud-Est et aux effets des attentats du 11 septembre, le chiffre d'affaires des aéroports augmente de 5,6 % en 2002 et de 14 % environ en 2003 (tableau IV 5A). Les recettes dues à la taxe d'aéroport, en nette augmentation depuis 2000, expliquent en partie ces évolutions (tableau IV 5B). Basées sur un trafic prévisionnel, elles permettent de financer les opérations de sûreté mises en place depuis sa création en 1999, mais aussi celles

relatives à la lutte contre les incendies et aux contrôles environnementaux (tableau IV 5B). Les consommations intermédiaires ont, ainsi, augmenté de 13 % en 2002 et de 26 % environ en 2003, soit nettement plus qu'en 2001 (+ 6 %) et la valeur ajoutée s'est accrue de 2 % en 2002 et 12 % en 2003, après avoir baissé de 4 % en 2001.

En 2002, les aéroports dégagent un excédent brut d'exploitation (EBE) de 570,3 millions d'euros, en augmentation de 0,7 % après la forte diminution en 2001 (- 12,2 %). Les premiers résultats disponibles pour 2003 font état d'un redressement sensible de ce solde.

Les fortes hausses qu'a connues l'investissement en 2000 (+ 31 %) et en 2001 (+ 9 %) se poursuivent en 2002 avec + 20 % : il atteint, ainsi, 785,5 millions d'euros. Cet accroissement vient d'ADP (+ 23 %) plus que des aéroports de province (+ 11 %), à partir de niveaux plus faibles. Ce dynamisme s'interrompt toutefois en 2003 (- 15 %).

La capacité d'autofinancement diminue de 3,7 % en 2002 et se redresse en 2003. Après une progression de l'endettement de 17 % en 2002 (et + 25 % en 2001), l'année 2003 se caractérise par une stabilisation de la dette à moyen et long terme. En 2002, elle avait progressé de 17 % pour ADP et de 15 % pour les aéroports de province. Les frais financiers, eux, diminuent de 20 % en 2002, alors qu'ils avaient augmenté de 22 % en 2001, mais repartent à la hausse en 2003.

Tableau IV.5 A
Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)

	Evolution annuelle en %			en M€ HTVA
	2001	2002	2003(p)	2003 (p)
Chiffre d'affaires	-1,1	5,6	14	2 096
Consommation intermédiaire	5,6	13,0	26	809
Valeur ajoutée	-4,0	2,0	12	1 340
Frais de personnel	2,8	4,8	4	553
Impôts et taxes	17,6	-4,8	6	105
Excédent brut d'exploitation	-12,2	0,7	20	684
Frais financiers	22,3	-19,8	12	184
Capacité d'autofinancement	-4,3	-3,7	9	439
Investissements	9,1	20,3	-15	670
Dette MLT au 31-12	25,1	16,7	-4	2 401

Source : Direction générale de l'aviation civile

Champ : les comptes d'Aéroports de Paris (ADP) et des principaux aéroports de province : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier et Lille.

(p) estimations provisoires

Tableau IV 5B
Evolution de la taxe d'aéroport depuis sa création en 1999

	1999	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
	en millions d'euros					évolution annuelle en %			
Aéroports de Paris	43,8	89,4	97,0	127,5	283,9	103,9	8,5	31,4	122,7
Aéroports de province (*)	16,8	37,0	51,2	92,7	119,1	120,2	38,5	80,9	28,5
TOTAL	60,6	131,2	153,2	227,7	410,7	116,3	16,8	48,7	80,4

Source : Direction générale de l'aviation civile

champ : voir tableau IV 5A

Compte tenu de ces évolutions, le taux de valeur ajoutée perd 2 points en 2002, pour s'établir à 65 % et le taux de marge, à 48 %, reste stable par rapport à 2001. Le taux d'épargne perd 1 point à 34 %, le taux d'investissement s'établit à 65 % et gagne, ainsi, 10 points par rapport à 2001. Le taux d'auto-financement est de 51 % et perd 13 points.

Tableau IV.6
Les ratios financiers des principaux aéroports (Paris et province)

en %			
Ratios financiers	2000	2001	2002
Taux de valeur ajoutée	70	67	65
Taux de marge	53	48	48
Taux d'épargne	36	35	34
Taux d'investissement	49	55	65
Taux d'auto-financement	73	64	51

Source : Direction générale de l'aviation civile
Champ : voir tableau IV 5A

La navigation aérienne

Les redevances de la navigation aérienne représentent près de 80 % des recettes d'exploitation du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) : 1,10 milliard d'euros sur un total de 1,38 milliard en 2003.

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 navigation aérienne en route et représente environ 65,1 % du total des recettes, redevance pour les services terminaux, qui rémunère les services liés à la sécurité de la circulation aérienne à l'arrivée et au départ des aéroports (15,0 %), 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 (16,0 %), ainsi que diverses autres ressources d'exploitation. Outre ces recettes, le BAAC était alimenté jusqu'en 2001 par une subvention de l'Etat, qui a depuis disparu.

En ce qui concerne plus spécialement la navigation aérienne, on observe, en 2003, une stabilité des dépenses de fonctionnement (+ 0,22 %) comme des dépenses d'investissement (+ 0,80 %) dans un contexte de lente reprise du transport aérien.

Tableau IV.7
Les dépenses de navigation aérienne

en millions d'euros TTC

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	2003
Fonctionnement	-1,9	1,8	0,2	85,0
Investissement	-8,9	-1,6	0,8	166,6
Total	-6,7	-0,5	0,6	251,6

Source : DGAC – Direction de la navigation aérienne

Les ports maritimes métropolitains

Six ports autonomes sont implantés sur le territoire métropolitain : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen. Ils sont gérés et administrés par des établissements publics dotés de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Les ports d'intérêt national sont administrés par l'Etat, leurs installations de superstructure étant généralement concédées aux chambres de commerce et d'industrie¹.

Les données commentées ci-après concernent l'ensemble des ports autonomes métropolitains et des ports d'intérêt national.

Tableau IV.8
Les comptes des ports maritimes

en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2000	2001	2002	2003	2003
Chiffre d'affaires	0,9	-1,2	3,0	4,6	722,9
Consommation intermédiaire	2,8	0,9	7,3	3,2	136,3
Valeur ajoutée	0,9	-1,6	2,1	4,9	586,7
Frais de personnel	0,8	1,1	3,6	1,4	351,8
Impôts et taxes	-3,7	-3,9	3,6	-1,1	9,9
Excédent brut d'exploitation	0,7	-6,0	-1,1	10,4	228,1
dont concours à l'exploitation (*)	0,8	-4,6	-5,0	-0,8	50,4
Frais financiers	-8,9	2,3	2,6	18,4	22,0
Capacité d'auto-financement	3,4	-15,2	3,5	3,3	173,6
Investissements	13,2	47,3	13,3	48,1	485,9
Dette MLT au 31-12	-21,0	2,5	9,8	39,4	278,9

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

¹ 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 ».

Les résultats de l'exploitation de l'ensemble des ports maritimes mettent en évidence, pour 2003, des augmentations du chiffre d'affaires (+ 4,6 %) et de la valeur ajoutée (+ 4,9 %) plus élevés qu'en 2002, et une forte hausse du résultat brut d'exploitation (+10,4 %) qui avait baissé l'année précédente (- 1,1 %).

L'année 2003 est marquée par une progression rapide des investissements (+ 48,1 % contre 11 % en 2002). La capacité d'autofinancement a augmenté de 3,3 % mais la dette à moyen et long terme s'accroît de près de 39,4 %, les frais financiers s'alourdissent de 18,4 % (tableau IV.8).

En 2003, les ports autonomes ont représenté plus des trois quarts du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée et 83 % des investissements de l'ensemble des ports. La part de ces ports dans le total est, pour les autres indicateurs retenus : 70 % pour l'excédent brut d'exploitation, 67 % pour la capacité d'autofinancement, 79 % pour les frais financiers et 79 % pour l'endettement à moyen et long terme.

On constate, au niveau de l'ensemble des ports, une grande stabilité du taux de valeur ajoutée (81 % en 2003 et en 2002), le taux de marge gagne 2 points, en passant à 39 %. Le taux d'investissement augmente (83 % après 59 %), le taux d'autofinancement diminue (36 % en 2003 après 51 % en 2002) et le taux d'épargne reste stable à 31 % (tableau IV.9).

Tableau IV.9
Les ratios financiers des ports maritimes

en %

Ratios financiers	2000	2001	2002	2003
Taux de valeur ajoutée	82,1	81,7	80,9	81,2
Taux de marge	39,9	38,1	36,9	38,9
Taux d'épargne	34,7	29,1	30,7	31,0
Taux d'investissement	35,3	52,8	58,6	82,8
Taux d'autofinancement	97,4	56,1	51,2	35,7

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

Voies navigables de France

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

Tableau IV.10
Les comptes de Voies navigables de France
en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2000	2001	2002	2003	2003
Chiffre d'affaires	0,5	1,0	4,1	0,5	110,2
Consommation intermédiaire	6,8	1,3	1,3	17,1	55,4
Valeur ajoutée	-4,0	0,7	6,3	-12,0	54,8
Frais de personnel	10,5	4,6	4,6	2,3	15,3
Impôts et taxes	9,6	-1,6	8,3	7,7	1,4
Excédent brut d'exploitation	-7,8	0,9	7,2	-16,6	41,2
dont concours à l'exploitation	-1,9	26,1	10,0	-10,9	2,9
Frais financiers	ns	ns	ns	ns	0,0
Capacité d'autofinancement	-17,3	11,7	30,2	-10,7	31,1
Investissements	10,9	0,2	0,0	17,8	137,2
Dette MLT au 31-12	-14,8	13,3	0,0	-6,9	3,5

Source : VNF

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 2003 mettent en évidence une sensible variation de certains indicateurs. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 110,2 millions d'euros, soit un montant un peu supérieur à celui atteint en 2002 (+ 0,5 %) (tableau IV.10). Du fait notamment des achats liés à l'entretien du réseau, les consommations intermédiaires représentent 50 % du chiffre d'affaires. Ces consommations intermédiaires se sont accrues, en 2003, à un rythme beaucoup plus rapide que celui des années précédentes (17,1 %). La valeur ajoutée a donc diminué (- 12 %) et son montant s'élève à 54,8 millions d'euros. Avec la forte hausse des impôts et taxes (+ 7,7 %), l'excédent brut d'exploitation enregistre une baisse de 16,6 % et s'élève à 41,2 millions d'euros. La capacité d'autofinancement diminue (- 0,7 %).

Les investissements reprennent avec une hausse de 17,8 % après la stabilité enregistrée en 2002. mais, le financement des investissements de VNF étant effectué pour l'essentiel par l'Etat et par divers cofinancements (collectivités locales, Union européenne, pays étrangers voisins), la dette diminue de 6,9 % par rapport à 2002. Rappelons, par ailleurs, qu'un millier d'agents de l'Etat sont mis à disposition de VNF.

Dans ces conditions, le taux de valeur ajoutée perd 7 points et le taux de marge 4. Le taux d'épargne progresse d'un point. Le taux d'investissement est très élevé avec 250 % et le taux d'autofinancement diminue de 7 points (30 % en 2002) (tableau IV.11).

Tableau IV.11
Ratios financiers de Voies navigables de France

en %

Ratios financiers	1999	2000	2001	2002	2003
Taux de valeur ajoutée	58,4	55,8	55,7	56,8	49,7
Taux de marge	81,7	78,5	78,7	79,3	75,2
Taux d'épargne	47,7	41,1	45,6	55,8	56,7
Taux d'investissement	173,1	199,9	198,8	187,0	250,3
Taux d'autofinancement	27,6	20,6	22,9	29,8	22,6

Source : VNF

Les investissements en infrastructures

En 2003, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport a atteint un montant global de plus de 13 milliards d'euros, en hausse de 11,0 % par rapport à 2002.

Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, représentent 64 % des investissements en infrastructures, soit un montant de 8,54 milliards d'euros. Cette part a diminué de trois points entre 2002 et 2003. Les investissements routiers ont augmenté de 6,4 % par rapport à 2002. Cette hausse est le fait du réseau routier non concédé et, en particulier, du réseau national (respectivement 8,2 % et 14,9 %). Par contre, le réseau routier concédé voit ses investissements baisser de 1,5 % par rapport à 2002.

Le montant des investissements de Réseau ferré de France sur le réseau principal a atteint près de 2 milliards d'euros, en augmentation de 41,1 % par rapport à 2002. La construction de la ligne à grande vitesse est-européenne conduit RFF à augmenter ses dépenses sur le réseau ligne à grande vitesse (LGV) de près de 109 % alors que, sur le réseau principal hors LGV, elles n'ont augmenté que de 1,9 %. En 2003, les investissements en infrastructures du réseau ferré principal représentent près de 15 % de l'ensemble des investissements en infrastructures.

Les investissements des réseaux de transports collectifs urbains (RATP, province, réseau ferré Île-de-France) ont augmenté de 11,4 %. Ils représentent toujours 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 7,2 % avec des écarts très importants selon les modes : + 51,8 % pour les ports maritimes et + 12,7 % pour les voies navigables mais - 8,2 % pour les aéroports et la navigation aérienne.

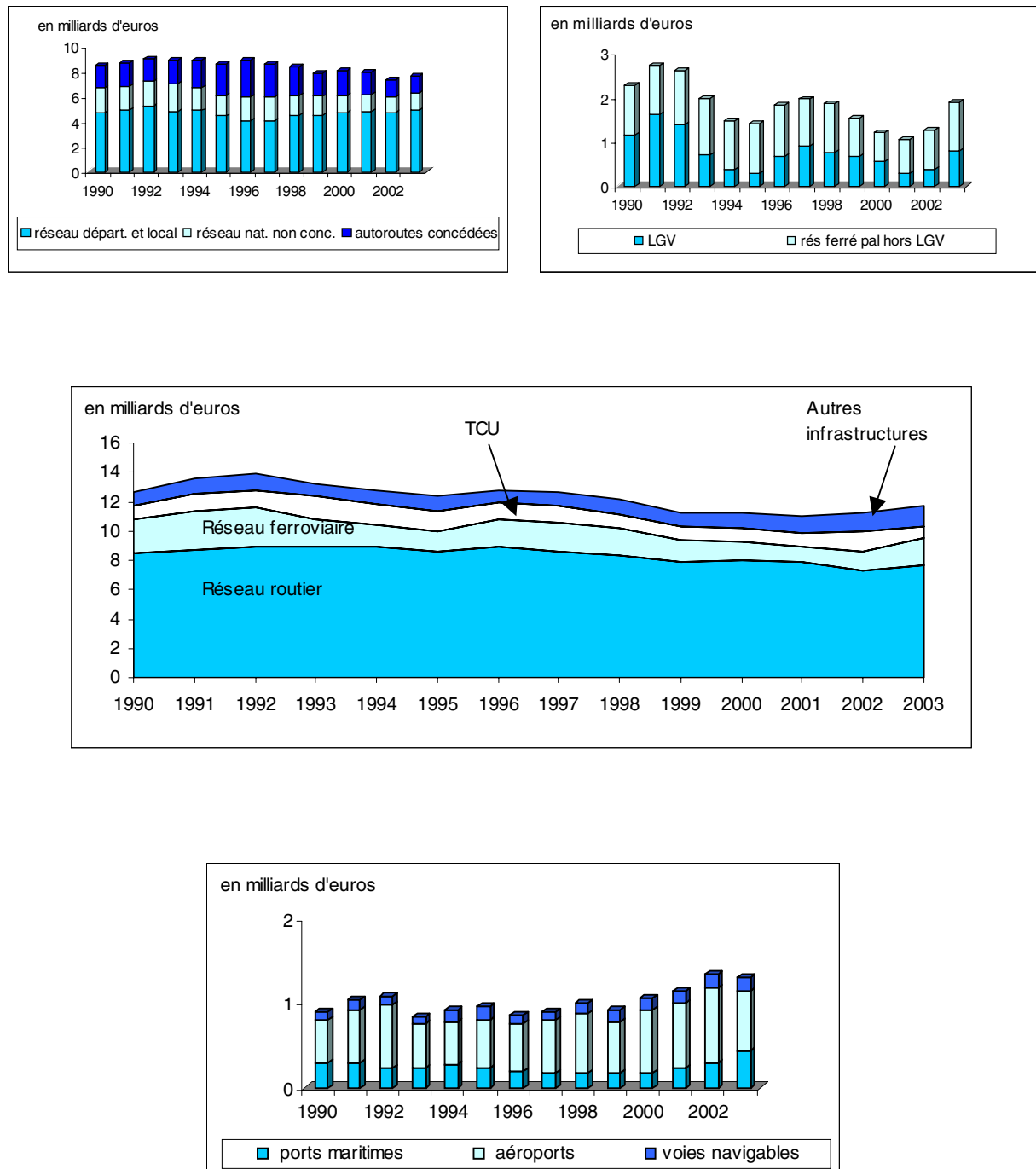
Tableau IV.12
Les investissements en infrastructures de transport

en milliards d'euros HTVA déductible

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	2003
1 - Réseau routier	-1,7	-4,1	6,4	8,5
1.1 - réseau non concédé	3,5	-2,0	8,2	7,1
dont réseau départ. et local	3,6	-0,1	6,3	5,5
dont réseau national	3,0	-8,4	14,9	1,6
1.2 - réseau concédé	-17,8	-12,1	-1,5	1,5
2 - Réseau ferré principal	-10,8	23,6	41,1	2,0
2.1 - Réseau grande vitesse	-49,5	43,0	108,8	0,9
2.2 - Réseau principal hors LGV	22,3	16,7	1,9	1,0
3 - TCU	-5,4	10,3	11,4	1,2
3.1 - TCU de province	3,5	7,9	5,0	0,5
3.2 - RATP	-6,1	10,1	17,8	0,5
3.3 - Réseau ferré Île de France	-21,7	16,8	14,6	0,2
4 - Autres infrastructures	13,1	15,4	0,0	1,5
4.1 - Ports maritimes	53,2	8,3	51,8	0,5
4.2 - Aéroports et nav. aérienne	7,1	17,7	-18,9	0,8
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	-6,9	16,7	12,7	0,2
5 - Ensemble	0,8	1,9	10,1	13,2

Source : DR, RFF, RATP, DTML, DGAC, VNF, SES

Note : Les chiffres des investissements du réseau routier concédé ci-dessus ne prennent en compte ni ceux de la compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau ni ceux de la société ALIS (autoroute de liaison Seine-Sarthe).

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


Source : DR, RFF, RATP, DTMPL, DGAC, VNF, SES

V . 1 – LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIÉES AUX TRANSPORTS

En 2003, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse (+ 2 %). Leur montant s'est élevé à près de 34 milliards d'euros versement transport compris, mais hors fiscalité générale. Avec 24,5 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 liées aux transports en 2003

Les activités de transport sont à l'origine d'une part importante des recettes des budgets respectifs des administrations centrales et locales. En 2003, ces recettes ont atteint 29,8 milliards d'euros, hors versement transport (4,4 milliards) et hors fiscalité générale (TVA et impôts sur les sociétés), contre 29,3 milliards d'euros en 2002. Dans un contexte de faible croissance économique, les recettes se sont ainsi accrues de près de 2 % en 2003, en ralentissement par rapport à l'année précédente (+ 3,6 % en 2002). La hausse de 2002 faisait suite à deux années consécutives de baisse (- 3,7 % en 2001, après - 4,9 % en 2000).

Tableau V 1.1
Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport

	en millions d'euros courants (HTVAD)					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
- Route(hors TIPP)	5 483,9	5 792,0	4 488,0	4 526,0	4 602,0	4 929,4
- Voienavigable	92,2	99,0	104,0	107,0	113,0	111,0
- Aviation civile	193,5	236,1	274,8	267,0	277,3	286,8
- TIPP (1)	24 069,1	24 735,0	24 470,0	23 354,0	24 282,0	24 492,0
Total (hors Versement Transport)	29 838,8	30 862,1	29 336,8	28 254,0	29 274,3	29 819,2
Versement Transport ⁽²⁾	3 486,7	3 640,3	3 842,5	4 009,9	4 227,4	4 440,5
Ensemble	33 325,4	34 502,4	33 179,3	32 263,9	33 501,7	34 259,7

Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

(1) Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

(2) Estimation pour 2003

Les diminutions des recettes liées aux transports, en 2000 et en 2001, qui s'inscrivaient en rupture avec une longue série de hausses, n'avaient pas les mêmes causes. L'année 2000 avait, en effet, été marquée par la suppression de la vignette automobile pour les particuliers, privant ainsi les départements d'une ressource de plus de 1,5 mil-

liard d'euros. En 2001, la contraction des recettes était due à la diminution des recettes perçues au titre de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) suite à l'instauration de la TIPP flottante en octobre 2000. L'Etat avait pourtant perçu une nouvelle recette, en 2001, provenant des sociétés d'autoroutes. Soumises à la TVA de droit commun à compter du premier janvier, et ayant obtenu un allongement des durées de concession en contrepartie de la suppression de l'adossement, elles ont, en effet, été amenées à verser des dividendes à leurs actionnaires, établissements du domaine public pour plus de 98 % d'entre eux, du moins en ce qui concerne les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes¹. En 2002, malgré un contexte de ralentissement économique général, l'ensemble des recettes liées aux transports a recommencé à croître, notamment celles relatives à la TIPP (+ 4,0 %), la TIPP flottante ayant été supprimée en juillet 2002.

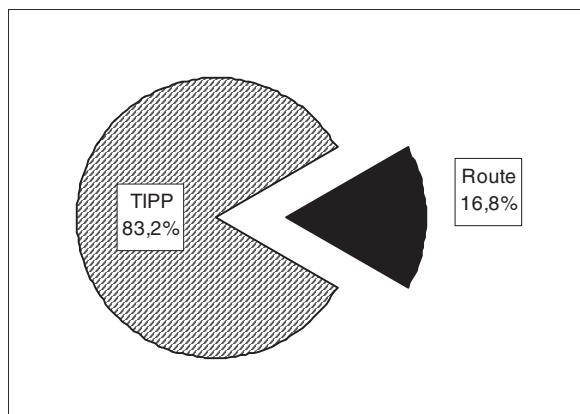
En 2003, plus de 86 % des recettes fiscales, soit 29,4 milliards d'euros, proviennent de l'utilisation de transports routiers, à titre personnel ou professionnel, et 13 % du versement transport. Les 1,2 % restant sont des taxes liées à l'utilisation des voies navigables et aux activités aériennes.

Parmi les 29,4 milliards d'euros de recettes fiscales liées à l'utilisation de la route, hors transports collectifs urbains, plus de 83 % proviennent de la TIPP et 16,8 % sont des taxes sur des activités liées directement à l'utilisation de la route. (graphique V 1.1).

¹ Non pris en compte dans les recettes de l'Etat répertoriées dans cette partie, car relevant de la fiscalité générale, les impôts payés au titre de l'impôt sur le résultat par les trois principaux groupes des sociétés d'autoroutes (sociétés ASF/ESCOTA, SAPRR/AREA et SANEF/SAPN) se sont élevés à 260 millions d'euros en 2003, en augmentation de 6,6 % par rapport à 2002.

Graphique V 1.1
Origines des recettes fiscales liées aux transports par la route, en 2003

(hors versement transport)



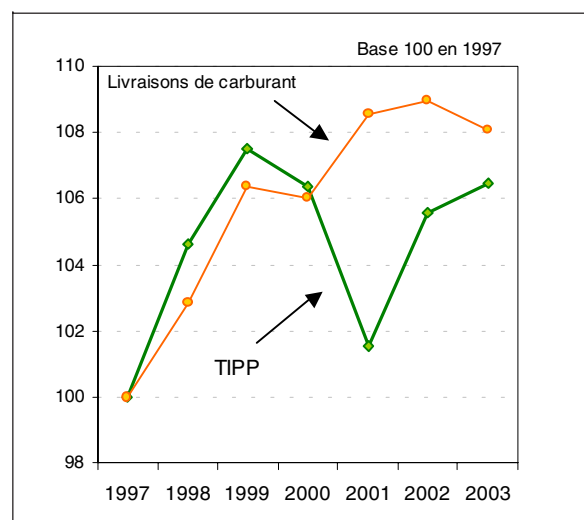
Sources : Insee, DGDP

Ces dernières ont augmenté en 2003 : elles sont passées de 4,60 milliards d'euros en 2002 à 4,93 milliards en 2003, soit une progression de plus de 7 %. Cette hausse vient de la très forte progression du produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation (+ 81,8 %) conséquences du renforcement des contrôles routiers dans le cadre de la politique de la sécurité routière. Les taxes sur les contrats d'assurance automobile, ainsi que les taxes sur les véhicules de tourisme des sociétés ont augmenté sensiblement (respectivement + 4,1 % et + 9,5 %). La taxe sur l'aménagement du territoire s'est accrue de 2 %. Les certificats d'immatriculation ont rapporté plus de 1,5 milliards d'euros (en augmentation de 1 %).

En revanche, les redevances domaniales se sont légèrement contractées, de 1,3 %, comme les recettes au titre de la taxe à l'essieu (- 1,8 %). Les dividendes des sociétés d'autoroutes ont également diminué, de près de 20 %.

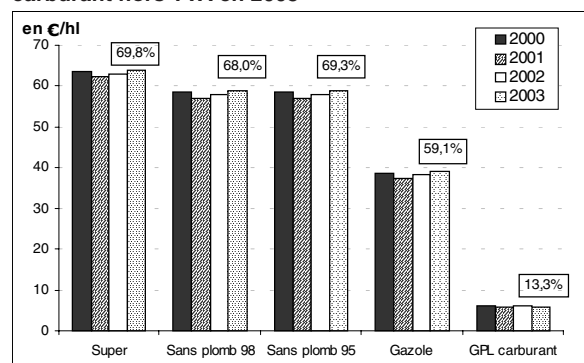
En France, les carburants sont soumis pour l'essentiel à deux taxes : la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP), spécifique aux produits pétroliers, et la taxe sur la valeur ajoutée, qui s'applique à l'ensemble de la production. La TIPP est fixée en fonction des quantités, et est donc, sauf circonstances exceptionnelles (TIPP flottante d'octobre 2000 à juillet 2002), totalement indépendante des prix. La TVA (19,6 % du prix, TIPP comprise) 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.

La TIPP sur les carburants constitue pour les administrations publiques, la première ressource fiscale liée aux transports. En 2003, elle a rapporté à l'Etat près de 24,5 milliards d'euros, après 24,3 milliards en 2002. La circulation des véhicules a progressé de 0,8 %. Toutefois, la baisse de la consommation unitaire des véhicules, associée à celle du parcours moyen, a conduit à une diminution des livraisons de carburants de 0,8 % (voir sur la circulation la partie II.2 de ce rapport). Parallèlement, les recettes perçues au titre de la TIPP ont augmenté de 0,9 % (graphique V 1.2).

Graphique V 1.2
Evolutions comparées des livraisons de carburant et des recettes de la TIPP


Sources : Insee, DAEI/SES

Ces évolutions inversées s'expliquent par la hausse du montant de la TIPP, par litre, sur tous les carburants entre 2002 et 2003 (graphique V 1.3). Le montant annuel moyen de la taxe s'est ainsi accru de + 3,6 % pour le gazole, de + 2,4 % pour l'essence sans plomb, de 2,3 % pour le supercarburant et il est resté stable pour le GPL carburant.

Graphique V 1.3
Montant annuel moyen de la TIPP en €/hl par type de carburant et part, en %, de la TIPP dans le prix moyen du carburant hors TVA en 2003


Sources : Insee, DGDP

Le montant unitaire de la TIPP, fixé par la loi de finances, l'est normalement pour l'année. Or, la suppression de la TIPP flottante en juillet 2002 a conduit à une augmentation sensible de la TIPP par litre de carburant sur la deuxième partie de l'année. Aussi convient-il de relativiser l'impact des évolutions annuelles moyennes sur les recettes de la TIPP puisque les variations entre le montant du second semestre 2002 et ceux pratiqués en 2003 sont restées relativement faibles (respectivement + 0,5% pour le gazole, + 0,3 % pour l'essence sans plomb et le super, + 0,2 % pour le GPLc).

Les recettes de la TIPP sont nettes des remboursements aux professionnels. En 2003, ils se sont élevées à 239 millions d'euros. Parmi ces professionnels, les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient d'un régime de taxation spécifique au carburant consommé à des fins professionnelles. Ce régime concerne toute entreprise établie en France ou dans un autre État membre de la Communauté et en mesure de démontrer qu'elle a acquis du gazole sur le territoire métropolitain pour la consommation de ses véhicules de 7,5 tonnes et plus. La

différenciation fiscale en faveur de ces entreprises est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP. Il est semestriel et calculé dans la limite d'un volume de consommation de 20 000 litres par véhicule éligible. En 2003 les remboursements ont été de 1,39 euro par hectolitre pour la consommation du premier semestre 2003, de 1,19 euro par hectolitre pour celle du second semestre 2003. Ainsi, le montant de TIPP spécifique du gazole, après remboursement, s'est élevé à 38 centimes d'euros en moyenne sur l'année, ce qui place les entreprises françaises en troisième position des pays de l'Union européenne en matière de taxe sur le gazole. En 2003, l'Insee estime que les entreprises de transports ont reçu 151 millions d'euros au titre du remboursement partiel de la TIPP.

En matière de fiscalité, la France est l'un des pays de l'union européenne où les taux d'accise sur les carburants sont parmi les plus élevés : cinquième, par ordre décroissant, tant pour les carburants sans plomb que pour le gazole non professionnel (tableau V 1.2).

Tableau V 1.2

Montant de la TIPP et de la TVA par litre de carburant dans les pays de l'Union européenne en 2003

	sans plomb en c€/l	gazole en c€/l	super carburant en c€/l	Taux de TVA en %
Allemagne	65,45	47,04	//	16,0
Autriche	41,45	28,99	//	20,0
Belgique	51,34	30,49	//	21,0
Danemark	54,77	37,01	//	25,0
Espagne	39,57	29,39	42,69	16,0
Finlande	59,73	34,68	//	22,0
France	58,92	39,19	63,96	19,6
Grèce	29,60	24,50	33,70	18,0
Irlande	40,48	33,02	46,36	21,0
Italie	54,32	40,32	54,18	20,0
Luxembourg	37,21	25,29	37,21	12,0
Pays-Bas	63,52	35,72	63,52	19,0
Portugal	50,35	29,04	50,35	19,0
Royaume-Uni	66,92	66,92	71,31	17,5
Suède	51,63	34,84	//	25,0
UE (moyenne arithmétique)	51,02	35,76	51,48	ns

Sources : Minefi, DAEI/SES

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 3,4 centimes

d'euro de plus que la moyenne arithmétique des montants pratiqués par les états membres de l'Union.

Par ailleurs, la France se retrouve au milieu du classement des pays de l'UE par taux de TVA.

L'affectation budgétaire des recettes liées aux transports en 2003

Les recettes issues des transports, hors versement transport, hors impôts sur les bénéfices des sociétés et TVA (impôts considérés, comme non spécifiques aux transports), ont été affectées à hauteur de 85,2 % au budget général, de 7,8 % à celui de la sécurité sociale, plus précisément au

FOREC (Fonds pour la réduction des cotisations sociales), et d'un peu plus de 5 % à celui des régions (graphique V 1.3 ; tableau V 1.3). 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 2003, proche de celle de 2002

Tableau V 1.3
Affectation des recettes liées aux transports en 2003

en millions d'euros courants

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Route (hors TIPP)	5 483,9	5 792,0	4 488,0	4 526,0	4 602,0	4 929,4
affectées à - Etat	1 074,7	1 205,0	1 338,0	1 243,0	1 187,0	1 390,4
- FITTVN ⁽¹⁾	337,0	375,0	425,0	-	-	-
- Régions	1 265,8	1 317,0	1 377,0	1 417,0	1 507,0	1 522,0
- Départements	2 010,3	2 065,0	539,0	249,0	205,0	203,0
- Sécurité sociale (FOREC ⁽²⁾)	796,1	830,0	809,0	1 617,0	1 703,0	1 814,0
Voies navigables						
affectées à VNF ⁽³⁾	92,2	99,0	104,0	107,0	113,0	111,0
Aviation civile	193,5	236,1	274,8	267,0	277,3	286,8
affectées au - BAAC ⁽⁴⁾	7,5	216,0	220,0	223,0	208,0	220,4
- FIATA ⁽⁵⁾	186,0	20,1	54,8	44,0	69,3	66,4
TIPP (1)	24 069,1	24 735,0	24 470,0	23 354,0	24 282,0	24 492,0
affectées à - Etat	24 069,1	24 581,0	24 074,0	22 844,0	23 641,0	24 012,0
- Sécurité sociale (FOREC)	-	154,0	396,0	510,0	641,0	480,0
Total (hors Versement Transport)	29 838,8	30 862,1	29 336,8	28 254,0	29 274,3	29 819,2
Versement Transport *	3 486,7	3 640,3	3 842,5	4 009,9	4 227,4	4 440,5
Ensemble	33 325,4	34 502,4	33 179,3	32 263,9	33 501,7	34 259,7

Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

⁽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

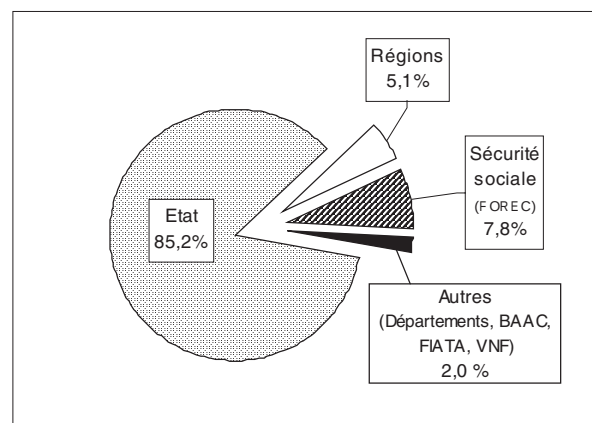
⁽³⁾ VNF : Voies navigables de France

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

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

* estimation pour 2003

Graphique V 1.3
Répartition des recettes liées aux transports suivant leur affectation en 2003



Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

V . 2 - LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Avec 13,7 milliards de dépenses en 2003, les administrations centrales ont consacré globalement moins aux transports qu'en 2002. Les dépenses de fonctionnement (charges de retraite comprises) se sont pourtant accrues de + 2,2 %. En revanche, les dépenses en capital ont diminué, en raison, notamment, du non-versement de la dotation en capital à RFF.

En 2002, les collectivités locales ont versé 26 milliards d'euros pour les transports, soit 6 % de plus qu'en 2001. Si ces dépenses ont été très majoritairement réalisées au profit de la route et des transports collectifs urbains, les finances locales auront toutefois été caractérisées par la montée en charge des dépenses des régions pour le transport express régional, dont le transfert a été généralisé en 2002.

Les dépenses des administrations centrales en 2003

En 2003, les dépenses en transport des administrations publiques centrales² (APUC) se sont élevées à 13,7 milliards d'euros, après près de 15 milliards d'euros en 2002. On assiste en 2003 à une situation assez exceptionnelle, puisque les dépenses globales de l'État pour les transports sont en recul de plus de 8 %. Cette situation résulte, en fait, du non-versement de la dotation en capital à RFF au titre de 2003, dépense répertoriée dans

les dépenses en capital. Les dépenses de fonctionnement des APUC ont augmenté de 2,2 %, tandis que les dépenses en capital ont chuté de plus de 34 % en lien avec le non-versement de la dotation de RFF. Si les comparaisons entre 2003 et les années antérieures en matière de dépenses d'exploitation ont un sens, en revanche, il faut être prudent quant à celles relatives aux dépenses en capital et aux dépenses totales.

En 2003, le fer et la route ont bénéficié, à eux seuls, de plus de 70 % du total des dépenses de 2003 : 47,9 % pour le fer (52,4 % en 2002) et 24,6 % pour la route (21,2 % en 2002).

Tableau V 2.1

Les dépenses de transports des administrations centrales en 2003
en millions d'euros courants (HTVAD)

	2000	2001	2002	2003
Fonctionnement	10 325,7	10 600,6	10 469,1	10 701,9
Route	1 752,4	1 582,2	1 569,4	1 682,7
dont CARCEPT + FONGECFA ⁽¹⁾	31,9	43,0	53,0	57,0
Fer	6 072,3	6 167,4	6 117,8	6 162,1
dont charges de retraites	2 131,2	2 223,0	2 282,0	2 316,0
Transports collectifs urbains	820,5	794,1	814,4	843,6
Autres	1 680,5	2 056,9	1 967,5	2 013,5
dont - voies navigables	451,7	452,8	432,5	463,9
- maritime	384,6	403,4	412,9	423,9
- aérien	438,2	517,8	502,9	500,2
Capital	3 633,1	3 449,9	4 517,3	2 965,5
Route	1 292,1	1 635,4	1 609,5	1 673,0
Fer ⁽²⁾	1 829,5	1 107,7	1 734,7	391,4
Transports collectifs urbains	61,7	187,0	111,0	72,1
autres	449,8	519,8	1 062,2	829,0
dont - voies navigables	150,9	151,5	117,5	151,9
- maritime	79,8	86,9	138,6	94,6
- aérien	212,7	199,3	538,6	308,3
Total	13 958,8	14 050,5	14 986,4	13 667,4
Route	3 044,4	3 217,7	3 178,9	3 355,7
Fer ⁽²⁾	7 901,8	7 275,0	7 852,5	6 553,5
Transports collectifs urbains	882,3	981,1	925,4	915,7
Autres	2 130,3	2 576,7	3 029,7	2 842,6
dont - voies navigables	602,6	604,3	550,0	615,9
- maritime	464,4	490,3	551,5	518,5
- aérien	650,8	717,1	1 041,5	808,4

Sources : DGPC, DAEI/SES

⁽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 de RFF

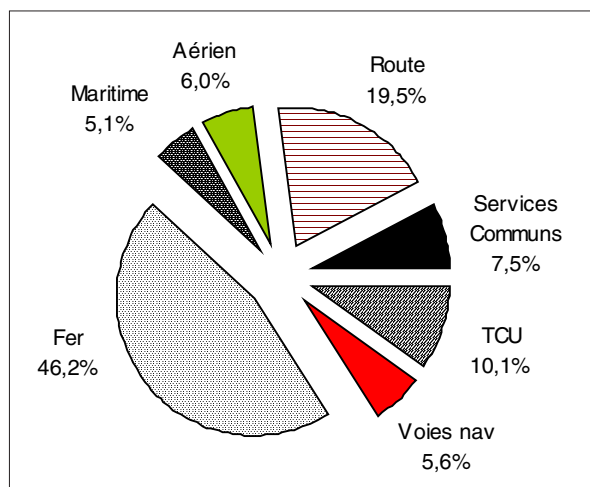
² Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (ODAC) : chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), institut du transport aérien (ITA), institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), société nationale 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 2003) et régimes spécifiques, le fer représentait 37,5 % des dépenses (contre 44,0 % en 2002), alors que celles consacrées à la route représentaient 29,2 % du total versé par les administrations centrales (contre 24,7 % en 2002). La part consacrée à la route est mécaniquement en augmentation du fait des moindres dépenses consacrées au fer. Toutefois, les dépenses des APUC pour la route ont augmenté de 5,6 %, alors qu'elles avaient baissé de 1,2 % en 2002.

Le solde de l'ensemble des dépenses, hors charges de retraites SNCF et régimes spécifiques, se répartit entre transports collectifs urbains (TCU) (8,1 % en 2003, contre 7,3 % en 2002), transport aérien, transport maritime (respectivement 7,2 % et 4,6 % après 8,2 % et 4,4 % en 2001), voies navigables (5,5 % en 2003 contre 4,3 % l'année précédente) et services communs non ventilés (8,0 % contre 7,0 %).

En 2003, les dépenses de fonctionnement des APUC, charges de retraites SNCF et régimes spécifiques compris, représentaient 78,3 % l'ensemble des dépenses (contre moins de 70 % en 2002) et 74 %, hors charges de retraites SNCF et régimes spécifiques. En 2003, elles se sont élevées au total à 10,7 milliards d'euros (+ 2,2 %), et à plus de 8,3 milliards d'euros hors charges de retraite, en hausse de 2,4 % par rapport à l'année précédente.

Graphique V 2.1
Répartition des dépenses de fonctionnement des administrations centrales pour les transports en 2003
(hors contributions aux charges de retraites et régimes spécifiques)



Sources : DGCP, DAEI/SES

Si l'on raisonne hors charges de retraites, les dépenses de fonctionnement des administrations centrales destinées au transport ferroviaire, SNCF et chemins de fer privés, représentaient 46,2 % de l'ensemble des dépenses des administrations centrales destinées au fonctionnement, soit plus de 3,8 milliards d'euros. Ce montant est resté stable par rapport à l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement consacrées à la route se sont élevées à 1,6 milliard d'euros. Elles ont sensiblement augmenté par rapport à 2002 (+ 7,2 %). Celles destinées aux transports collectifs urbains ont progressé de + 3,6 % (après + 2,5 % en 2002 et - 3,2 % en 2001).

Les dépenses de fonctionnement destinées au transport maritime ont augmenté de 2,7 %, atteignant 424 millions d'euros. Les APUC ont dépensé davantage pour les transports par voies d'eau (+ 7,3 %). En revanche les dépenses d'exploitation relatives aux transports aériens ont diminué pour la deuxième année consécutive. Enfin, celles se rapportant aux « services communs » non ventilés, ont progressé de 1 %.

Si globalement les dépenses de fonctionnement se sont accrues de plus de 2 %, en revanche, celles destinées à l'investissement ont chuté de plus d'un tiers, après avoir enregistré une hausse tout aussi forte l'année précédente. L'ensemble des montants versés par les administrations centrales pour des dépenses en capital s'est élevé, en 2003, à presque 3 milliards d'euros. L'augmentation intervenue en 2002 était liée à la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires français. L'Etat avait alors accompagné ce transfert de compétence d'une dotation supplémentaire destinée au renouvellement du matériel roulant. En 2003, l'Etat a continué de verser cette dotation pour un montant de 213,5 millions d'euros.

La chute des dépenses de l'Etat en capital est ainsi imputable au non-versement de la dotation en capital à RFF au titre de 2003. Son montant a été fixé à 1,8 milliard d'euros par an. Depuis 2001, l'Etat ne verse pas entièrement la dotation au titre de l'année en cours ce qui entraîne des décalages de paiement sur les années suivantes (voir aussi la partie V.3 sur les transferts des administrations publiques vers RFF). L'année 2003 reste toutefois atypique, dans la mesure où aucune dotation n'a été versée, ni au titre de 2003, ni au titre des retards de paiement de 2002. Dans ce contexte, les dépenses en capital à destination du transport ferroviaire ont été de 391,4 millions, soit 4,5 fois moins élevées qu'en 2002.

Les dépenses en capital des APUC destinées à la route se sont élevées à 1,67 milliard d'euros en 2003, en augmentation de 4 %. Elles ont constitué 56,4 %, contre 36,1 %, l'année précédente, de l'ensemble des dépenses en capital réalisées par l'Etat. Cette prédominance de la route dans les dépenses d'investissements de l'Etat est bien évidemment surévaluée par rapport aux années précédentes, eu égard au non-versement de la dotation en capital de RFF. Par ailleurs, les fonds de concours des collectivités locales se sont élevés à près de 943 millions d'euros en 2003 (après 951 millions en 2002), couvrant ainsi près de 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 72,1 millions d'euros en 2003, en diminution sensible, pour la deuxième année consécutive.

Les dépenses des administrations locales en 2002

Le montant des dépenses des administrations publiques locales³ (APUL) relatives aux transports en 2003 sera disponible un an après celles des APUC : seront donc présentées ici les dépenses des APUL pour l'année 2002.

Les collectivités locales ont consacré 26 milliards d'euros aux transports en 2002, soit 6,5 % de dépenses supplémentaires par rapport à 2001. Cette progression a été légèrement moins forte que celle intervenue l'année précédente, année de renouvellement des équipes municipales et d'une partie des équipes départementales, contexte que l'on sait favorable aux dépenses.

En 2002, malgré un contexte post-électoral peu porteur et un climat économique peu dynamique, les dépenses des APUL en matière de transports destinées au fonctionnement se sont accrues de près de 8 %, de moins de 3 % pour celles relatives à l'investissement. Ces évolutions s'expliquent notamment par la poursuite du mouvement de décentralisation.

³ Les administrations publiques locales comprennent les collectivités locales (communes, départements, régions, communautés urbaines, communautés de communes, certaines activités de régions et des syndicats de communes) et les organismes divers d'administration locale (ODAL), dont le STIF (Syndicat des Transports en Ile-de-France).

Tableau V 2.2

Les dépenses de transports des collectivités locales par fonction en 2002

en millions d'euros courants HTVAD

	1998	1999	2000	2001	2002
Fonctionnement	13 461,6	14 058,7	15 173,5	16 707,5	18 077,9
route	6 796,4	7 128,7	7 363,4	7 525,0	7 991,6
fer ⁽¹⁾	379,9	438,3	496,5	1 049,7	1 392,0
TCU ⁽²⁾	6 076,0	6 278,8	7 096,4	7 929,7	8 487,3
autres	209,4	212,8	217,2	203,1	207,0
Capital	7 152,1	7 250,3	7 573,2	7 770,3	8 002,4
route	5 519,3	5 546,2	5 844,3	6 091,6	6 244,3
fer ⁽¹⁾	366,2	419,7	489,2	533,2	586,4
TCU ⁽²⁾	1 225,0	1 238,6	1 192,0	1 096,0	1 121,8
autres	41,6	45,7	47,8	49,6	49,9
Total	20 613,7	21 309,0	22 746,7	24 477,8	26 080,2
route	12 315,6	12 675,0	13 207,6	13 616,6	14 235,9
fer ⁽¹⁾	746,1	858,0	985,7	1 582,9	1 978,4
TCU ⁽²⁾	7 301,0	7 517,4	8 288,4	9 025,7	9 609,1
autres	251,0	258,5	264,9	252,6	256,9

Sources : DGCP, DAEI/SES

⁽¹⁾ hors Ile-de-France

⁽²⁾ y compris Ile-de-France

Les dépenses consacrées aux transports scolaires ne sont pas prises en compte

L'année 2002 aura, en effet, été marquée par la généralisation du transfert de compétences, vers les régions, en matière de transports ferroviaires. L'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs, qui étaient jusqu'alors de la responsabilité de l'Etat, relèvent de la compétence de régions, à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse. La régionalisation a été menée de 1997 à 2001, dans six, puis sept régions expérimentales ; elle s'applique, depuis 2002, sur l'ensemble du territoire. Jusqu'en 1997, les régions ont participé faiblement à l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, dans le cadre de conventions dites « marginales ». A partir de 1997, les contributions des régions ont augmenté du fait de l'expérimentation de la régionalisation. La majeure partie des dépenses des régions est couverte par les financements de l'Etat versés aux régions. En 2002, l'activité TER de la SNCF a perçu des régions 1,97 milliard d'euros pour l'exploitation de services et pour la compensation des tarifs sociaux, compensation payée jusqu'alors intégralement par l'Etat (graphique V 3.3).

Près de 70 % de l'ensemble des dépenses des APUL en transport ont été consacrés aux dépenses de fonctionnement, soit un peu plus de 18 milliards d'euros. La progression, de près d'un tiers, des dépenses de fonctionnement destinées aux transports ferroviaires a conduit à une croissance sensible des dépenses globales en transport réalisées par les APUL. Pourtant, en dépit de ces

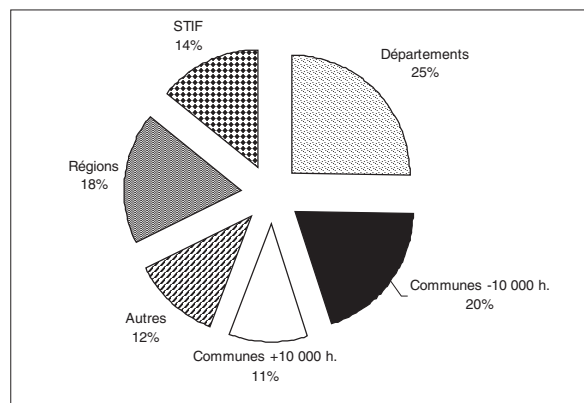
dépenses nouvelles pour le fer, les dépenses en fonctionnement concernent toujours très majoritairement, la route (voirie, réseaux urbains et interurbains) pour environ 44 % et les transports collectifs urbains, pour près de 47 % des dépenses. Les dépenses concernant la route se sont accrues de 6%. Celles relatives aux TCU ont de nouveau enregistré une hausse sensible (+ 7 %), toutefois moins forte que celles des deux années précédentes liées à la réforme des transports publics en Ile-de-France. Cette dernière a, en effet, transformé les circuits de financement entre l'Etat, les collectivités locales et les entreprises de transport. 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 antérieurement 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). 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, du transport de personnel.

En 2002, le STIF a versé plus de 3,4 milliards d'euros, quasiment exclusivement destinés au fonctionnement. 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 2002, la SNCF Ile-de-France a reçu 0,2 million d'euros à ce titre, la RATP, 7,9.

Les dépenses en capital des collectivités locales se sont élevées à 8 milliards d'euros en 2002. Route et transports collectifs urbains apparaissent comme les destinataires principaux de cette somme. Toutefois, la régionalisation des transports ferroviaires a également conduit à une hausse des dépenses en capital pour le fer. Ainsi les régions ont-elles dépensé près de 570 millions d'euros pour le renouvellement du matériel roulant.

Graphique V 2.2

Répartition des dépenses de fonctionnement et d'investissement en transports des administrations locales par type de collectivités en 2002



Sources : DGCP, DAEI/SES

L'ensemble des dépenses d'investissement a progressé de 2,9 % par rapport à l'année précédente.

Cette progression, légère, s'explique par un contexte post électoral peu favorable : les dépenses des communes ont diminué. Cette diminution s'explique, notamment, par la transformation administrative liée au développement croissant de l'intercommunalité qui conduit à des transferts de fiscalité et de charges des communes vers les groupements à fiscalité propre. Les investissements réalisés, permis, comme en 2001, par des capacités d'autofinancement toujours élevées, se sont inscrits 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. Les dépenses en capital des régions et des départements se sont accrues.

Les départements ont connu une progression de 3,2 % de leurs investissements en 2002, en ralentissement par rapport à 2001. La forte progression de 2001 était liée à un report de l'année 2000, ce qui avait entraîné une accélération des dépenses. Les régions ont connu une forte augmentation des dépenses d'investissement suite à la régionalisation des transports ferroviaires. Toutefois, la mobilisation des crédits inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région s'est aussi effectuée à un rythme assez soutenu en 2002 pour l'investissement des autres modes de transports.

V . 3 - LES TRANSFERTS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS À DESTINATION DES ÉTABLISSEMENTS ET DES ENTREPRISES PUBLICS DE TRANSPORT

En 2003, les versements publics vers RFF ont chuté de 30 %, à la suite du non-versement, par l'Etat, de la dotation en capital. RFF a donc reçu de l'Etat et des collectivités locales (hors subventions européennes) un peu moins de 2,2 milliards d'euros, la SNCF, près de 7 milliards d'euros (charges de retraite et compensation des régimes spéciaux comprises), la RATP plus de 1,9 milliard d'euros et VNF, 68 millions d'euros (hors subventions européennes). Ces transferts, sont destinés à couvrir des dépenses de fonctionnement ainsi que des dépenses en capital. L'année 2003 a été caractérisée par une montée en charge de dépenses d'investissement prévues dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région.

Les transferts vers RFF

Le montant des versements réellement effectués par les administrations à RFF a enregistré, en 2003, un recul marqué, de 30 %. Leur niveau s'est établi à 2 211 millions d'euros (tableau V 3.1). Après une hausse des transferts en 2002, cette diminution renoue avec celle intervenue en 2001 (- 19,2 %) (tableau V 3.2).

La dotation en capital prévue pour 2001 se montait à 1 829 millions d'euros, mais seuls 1 067 ont été versés sur 2001. La dotation en capital pour 2002, également de 1 829 millions d'euros n'a pas non plus été totalement versée en 2002 : RFF a reçu 600 millions au titre de 2002 ainsi que le solde de 2001, soit au total 1 362 millions d'euros.

En 2003, aucun montant n'a été versé, ni au titre de 2002 (le solde étant de 1 229 millions d'euros) ni au titre de 2003, la dotation en capital prévue étant toujours de 1 829 millions d'euros.

Parallèlement, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures a de nouveau diminué en 2003. Toutefois, cette baisse, de 1,5 %, est faible au regard de celle intervenue l'année précédente (- 12,5 % en 2002)

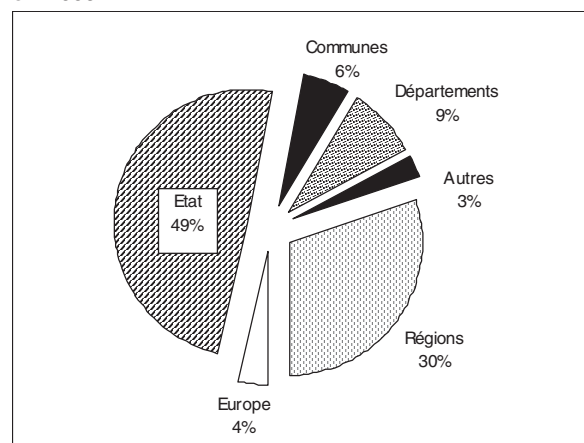
Tableau V 3.1
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF

	en millions d'euros			
	2000	2001	2002	2003
Contribution de l'État aux charges d'infrastructures	1 631	1 606	1 406	1 385
Dotation en capital	1 829	1 067	1 362	0
Subventions d'investissement	274	347	403	797
dont subventions européennes		48	54	29
Total	3 735	3 020	3 171	2 211

Source : RFF

Si certains transferts perçus par RFF sont en net recul en 2003, en revanche, ceux destinés au financement des investissements ont très fortement augmenté. RFF a ainsi perçu, à ce titre, 797 millions d'euros, en augmentation de presque 98 % par rapport à 2002. L'Etat a versé plus de 391 millions d'euros, soit une augmentation de 146 % par rapport à l'année précédente. En 2003, ce transfert de l'Etat a représenté pratiquement la moitié de l'ensemble des subventions d'investissement reçues par RFF (graphique V 3.1). Le versement des régions s'est également fortement accru (+ 128,6 %), portant ainsi le montant de leur contribution à plus de 237 millions d'euros. Les départements, en participant à hauteur 68 millions d'euros, ont accru leur participation à l'investissement de RFF de 56 % par rapport à 2002. A noter enfin que la diminution du financement européen (- 46 %) n'est qu'apparente car les subventions 2003 ont été reçues début 2004.

Graphique V 3.1
Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2003



Source : RFF

La forte augmentation de ces subventions s'explique surtout par la montée en puissance de la Ligne à Grande Vitesse « Est-européenne ». En effet, les appels de fonds ont été beaucoup plus importants pour les financeurs, Etat et collectivités locales

concernées. Par ailleurs, la mobilisation des crédits inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région s'est effectuée à un rythme soutenu en 2003, aussi bien par l'Etat que par l'ensemble des régions.

Les transferts vers la SNCF

En 2003, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes

activités confondues (Grandes lignes, TER, fret) se sont montées, globalement, à près de 4,2 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (tableau V 3.2).

Tableau V 3.2
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF

en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002	2003
Compensations tarifaires et contributions de service	1 159	1 637	1 674	1 952	2 024
- versées par l'Etat				251	264
- versées par les régions				1 426	1 470
- versées par le STIF				275	290
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	1 448	234	133	65	34
Rémunération versée par le STIF	-	777	797	810	843
Service amortissement de la dette (versé par l'Etat)	671	677	677	677	677
Subventions d'investissement	305	242	363	598	605
Total					
(hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)	3 583	3 567	3 644	4 102	4 183
- charges de retraites	2 104	2 131	2 223	2 282	2 316
- surcompensation régimes spéciaux	701	564	501	482	475
Total charges de retraites et compensation régimes spéciaux	2 805	2 695	2 724	2 764	2 791
Total					
(charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)	6 388	6 262	6 368	6 866	6 974

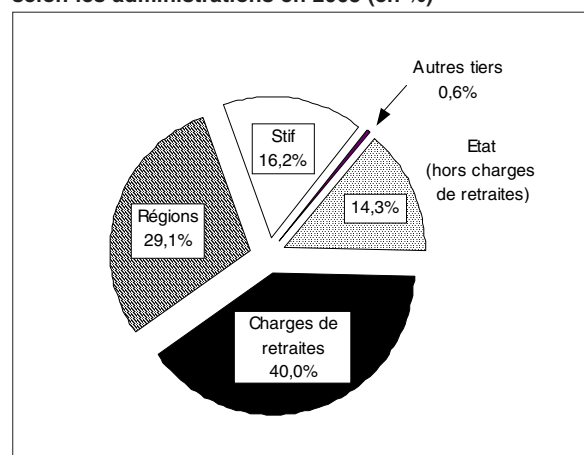
Sources : SNCF, DGCP

Après avoir sensiblement augmenté en 2002 (+ 12,6 %), les transferts au profit de la SNCF ont retrouvé le même rythme de progression qu'en 2001, à savoir une hausse de l'ordre de 2,0 %. L'augmentation des montants publics perçus par la SNCF en 2002 était liée à la forte progression des subventions d'investissements (+ 64,7 %) suite à la généralisation de la régionalisation. Des efforts importants en matière de renouvellement du matériel roulant avaient alors été réalisés. En 2003, le montant de ces subventions s'est accru de 1,2 %. Les pouvoirs publics ont ainsi maintenu les aides à l'investissement au niveau élevé de l'année précédente.

Les compensations tarifaires et les contributions de services se sont accrues globalement, tous réseaux confondus, de 3,7 % (après + 16,6 % en 2002). Les compensations tarifaires ainsi que les compensations de services, relatives à l'exploitation du réseau TER, sont depuis 2002 intégralement versées par les régions, à l'exception des compensations des tarifs militaires toujours ver-

sées par l'Etat, à hauteur de 14,8 millions d'euros en 2003. Les régions ont ainsi versé 228 millions d'euros au titre des compensations tarifaires et 1 255 millions d'euros au titre des contributions de service.

Graphique V 3.2
Répartition des transferts vers la SNCF en millions d'euros selon les administrations en 2003 (en %)



Sources : SNCF, DGCP

Les subventions de fonctionnement versées par l'Etat ont continué à chuter, de 47,7 % en 2003 (- 51,1 % en 2002, après - 43,3 % en 2001). Cette baisse est imputable à l'arrêt des versements liés au transport combiné et au dispositif « emplois jeunes ».

Enfin, le service d'amortissement de la dette, également assuré par l'Etat, est resté stable à 677 millions d'euros.

Au total, en 2003, l'Etat a financé directement 54 % des versements publics au profit de la SNCF (40 % en charges de retraites), les Régions 29 % et le Stif 16 % (graphique V 3.2).

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 compétence des régions, à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse.

En 2003, la SNCF a reçu pour l'activité TER, plus de 1,9 milliards d'euros dont près de 1,5 milliard pour le fonctionnement et 457 millions destinés au financement du matériel roulant. Les régions versent quasi-intégralement ces subventions, à l'exception des compensations des tarifs militaires, toujours versés par l'Etat (graphique V 3.3).

Graphique V 3.3

Les transferts de l'Etat et des collectivités locales vers l'activité TER de la SNCF en 2003

en millions d'euros courants HTVAD

ÉTAT en millions d'€ HT			
	2003	2002	
Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER au titre de :	14,8	13,7	
- tarifs militaires	14,8	13,7	
Sommes versées par l'Etat* aux Régions au titre de :	1 471,8	1 438,7	
Exploitation	1 269,4	1 240,9	
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région	1 095,2	1 070,6	
- la dotation compensation tarifs sociaux	174,2	170,3	
Investissement	202,4	197,8	
- la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant	202,4	197,8	

SNCF Activité TER en millions d'€ HT			
	2003	2002	
Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER :	14,8	13,7	
- tarifs militaires	14,8	13,7	
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	1 925,1	1 972,6	
Exploitation	1 468,0	1 404,7	
- la contribution pour l'exploitation des services transférés la Région	1 258,3	1 204,4	
- la dotation compensation tarifs sociaux	209,6	200,3	
Subventions d'investissement	457,1	567,9	
- pour financement du matériel roulant	457,1	567,9	
Total reçu par SNCF Activité TER	1 939,9	1 986,3	

REGIONS (hors Ile-de-France et hors Corse) en millions d'€ HT			
	2003	2002	
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	1 925,1	1 972,6	
Contribution d'exploitation	1 468,0	1 404,7	
- exploitation des services	1 258,3	1 204,4	
- compensation tarifs sociaux	209,6	200,3	
Subventions d'investissement	457,1	567,9	
- pour financement du matériel roulant	457,1	567,9	

Sources : DAEI/SES, SNCF, DTT

* Le montant de la compensation financière allouée aux régions en contrepartie du transfert de compétence en matière de transports collectifs d'intérêt régional, ainsi ceux des trois éléments qui la composent, ont été fixés par arrêté, pour 2002. Par la suite, la dotation globale versée évolue d'une année à l'autre en fonction du taux de croissance de la dotation globale de fonctionnement. En 2003, le montant global 2002 a été actualisé par 1,0229403.

La SNCF Ile-de-France, quant à elle, a perçu plus de 1,1 milliard d'euros par le STIF au titre du fonctionnement (graphique V 3.4). Les aides à l'investisse-

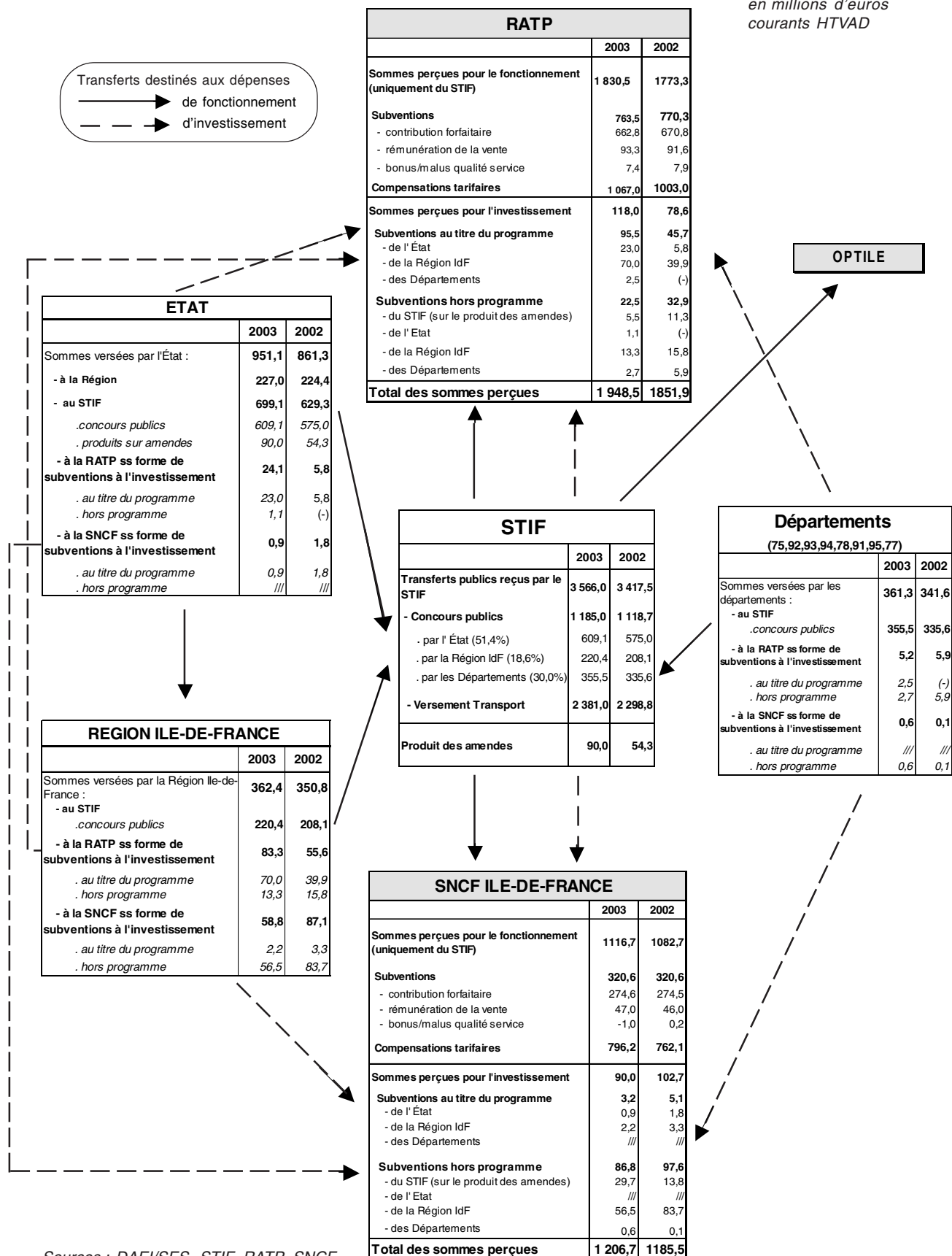
ment se sont élevées à 90 millions d'euros, financées majoritairement par la région Ile-de-France.

Le graphique V.3.4 présente le circuit des transferts de l'Etat et administrations publiques locales vers la RATP et la SNCF Ile-de-France.

Graphique V.3.4

Transferts de l'Etat et des collectivités locales vers la RATP et la SNCF Ile-de-France en 2003

en millions d'euros
courants HTVAD



Sources : DAEI/SES, STIF, RATP, SNCF

Les transferts vers la RATP

En 2003, la RATP a reçu des administrations publiques un montant de 1 949 millions, soit 97 millions d'euros de plus que l'année précédente (tableau V 3.3). Cette augmentation globale de plus de 5 % s'explique, en partie, par la progression des aides à l'investissement perçues par la RATP. En 2002, elles avaient déjà augmenté de plus de 36 %, mais cette hausse se produisait après une année de repli important (- 23,7 % entre 2000 et 2001). En 2003, elles ont progressé de pratiquement 50 % et ont atteint le montant de 118 millions d'euros. L'investissement subventionné a été financé à 70 % par la région Ile-de-France à hauteur de 70 millions d'euros au titre du programme et de 13,3 millions

hors programme (graphique V 3.4). L'Etat a versé 20 % des aides à l'investissement de la RATP (contre 7,4 % en 2002). Cette accélération des aides est imputable à deux éléments. D'une part, la montée en charge des opérations d'extension des réseaux, opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France. D'autre part, la décision de la Région Ile-de-France de financer, en partie, l'acquisition de matériel roulant « MI2N » sur le RER. Cette participation au financement s'est traduite par un versement de 26 millions d'euros en 2003.

Le premier poste de dépenses des administrations publiques pour la RATP en 2003 est resté, toutefois, celui des compensations tarifaires, dont le montant s'est élevé à 1 067 millions d'euros, en hausse de 6,4 % par rapport à 2002.

Tableau V 3.3

Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP

en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002	2003
Subventions	942	776	778	770	764
Compensations tarifaires	727	971	967	1003	1067
Aides à l'investissement	31	76	58	79	118
Total	1700	1823	1803	1852	1949

Source : RATP

Les transferts vers VNF

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère industriel et commercial, classé en ODAC (Organismes divers d'administration centrale). Cet établissement a été créé en 1991 et a succédé à l'Office National de la Navigation. VNF a reçu, en 2003, un montant de 76,4 millions d'euros de subventions, en baisse de 16,2 % par

rapport à 2002, après - 6,4 % et - 2,8 % les deux années précédentes (tableau V 3.4).

Les subventions d'exploitation, avec 2,94 millions d'euros, représentent moins de 4% de l'ensemble des subventions versées à VNF pour 2003. Pratiquement 95 % de ces subventions proviennent des départements et des communes.

En 2003, l'Etat a versé 0,15 million d'euros. Les régions, en revanche, ne participent pas aux dépenses de fonctionnement de VNF.

Tableau V 3.4

Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de VNF

en millions d'euros courants HTVAD

	2000	2001	2002	2003
Subventions de fonctionnement versées	2,38	3,04	3,34	2,94
<i>dont - Etat</i>	0,00	0,00	0,34	0,15
- départements	0,95	1,31	1,29	1,38
- autres (communes, CCI,...)	1,44	1,72	1,71	1,41
Dotation en capital versée par l'Etat	-	30,49	-	-
Subventions d'investissement versées	97,85	63,89	87,86	73,47
<i>dont - Etat</i>	81,69	33,31	56,79	38,02
- régions	7,75	13,15	21,14	17,96
- départements	4,26	5,27	4,38	6,63
- union européenne	3,14	10,76	4,07	8,52
- autres (communes, CCI,...)	1,00	1,41	1,49	2,34
Total	100,23	97,41	91,20	76,41

Source : VNF

En 2003, les subventions d'investissement se sont élevées à 73,47 millions d'euros en recul de plus de 16 % par rapport à 2002. Alors que l'Etat et les régions participent peu ou pas du tout au financement des dépenses de fonctionnement, ils ont versé plus de 76 %, contre 88 % en 2002, de l'ensemble des subventions d'investissement reçues par VNF en 2003. Les subventions de l'Etat ont ainsi diminué de près d'un tiers (- 18,8 millions d'euros), celles payées par les régions se sont contractées de 15 %. A l'inverse, les départements ainsi que les autres acteurs locaux (communes, CCI,...) ont davantage participé que l'année précédente aux financements des investissements de VNF (respectivement + 51,5 % et + 56,6 %).

En outre, VNF a reçu de l'union européenne plus de 8 millions d'euros de subventions d'investissement, en très forte progression.

Les subventions d'investissement reçues ont été notamment destinées à l'amélioration de la sécurité sur l'ensemble du réseau, ainsi qu'à l'amélioration de la fiabilité du réseau magistral.

VI. 1 – L'ACCIDENTOLOGIE

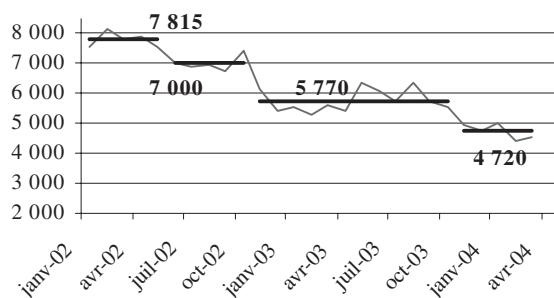
Dans un contexte de ralentissement de la croissance de la circulation routière (+ 0,8 % en 2003, après 1,3 % en 2002), le nombre d'accidents de la route a diminué de 14,5 % en 2003 par rapport à l'année précédente et le nombre de tués a baissé, de manière encore plus forte, de 20,9 % soit 5 731 tués en 2003. Pour les autres modes de transport, les évolutions annuelles sont erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

L'insécurité routière

Dans un contexte de croissance ralentie de la circulation sur l'ensemble des réseaux (+ 0,8 % en 2003 après + 1,3 % en 2002), le nombre d'accidents corporels (90 220) a diminué de 14,5 % en 2003 par rapport à 2002 et le nombre de tués¹ (5 731) a, lui, chuté de 20,9 %. La diminution du nombre de tués est plus rapide que celle du nombre d'accidents corporels enregistrés d'où, ipso facto, une diminution du taux de gravité, qui passe de 6,87 morts pour cent accidents en 2002 à 6,35 en 2003.

La répression et la médiatisation accrue de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière avec, notamment, depuis le début 2002, la mise en œuvre de la rétention immédiate du permis de conduire et, fin octobre 2003, la mise en place de nouveaux radars automatisés, ont contribué au changement de comportement des usagers de la route. En effet, après de moins bons résultats de mai à août 2003, la baisse du nombre de tués s'accroît en novembre et la baisse se poursuit sur les trois premiers mois de 2004.

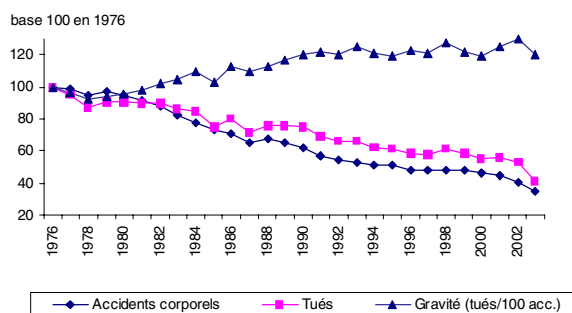
Graphique VI 1.1
Les différentes phases de l'évolution conjoncturelle
Données CVS en équivalent annuel
Nombre de tués dans les accidents de la route



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. La France devrait adopter la définition du tué à trente jours à partir du 1^{er} janvier 2005.

Graphique VI 1.2
Evolution des accidents corporels de la circulation et de leur gravité



Source : DSCR

En 2003, le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, et en particulier sur les routes nationales (- 19,1 %) et sur les autoroutes (- 17,9 %). La forte baisse du nombre de tués concerne aussi tous les réseaux, mais plus particulièrement, les routes nationales (- 27,0 %) et le réseau départemental (- 20,0 %). La gravité diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (- 1,17 point) sauf sur les autoroutes (+ 0,19 point).

Le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus a diminué sur les autoroutes, en passant à 3,5 en 2003 contre 4,3 en 2002 et sur les routes nationales de rase campagne : 12,1 en 2003 et 16,6 en 2002. En 2003, les autoroutes sont, donc, 3,5 fois plus sûres que les routes nationales.

Le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués diminuent en milieu urbain (- 12,4 % et - 18,9 %) comme en rase campagne (- 18,2 % et - 21,6 %). La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents, diminue plus en rase campagne (- 0,59 point) qu'en milieu urbain (- 0,21 point).

Tableau VI 1.1

Accidents corporels de la circulation suivant la localisation et le type de réseau en 2003

	Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100 accidents)	
	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en points)
Rase campagne	30 032	-18,2	4 154	-21,6	13,83	-0,59
Milieu urbain	60 188	-12,4	1 577	-18,9	2,62	-0,21
Ensemble	90 220	-14,5	5 731	-20,9	6,35	-0,52

	Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100 accidents)	
	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en points)
Autoroutes	5 460	-17,9	415	-15,8	7,6	0,19
Routes nationales	12 142	-19,1	1 306	-27,0	10,76	-1,17
Routes départementales	27 054	-16,5	2 991	-20,0	11,06	-0,47
Autres voies	45 564	-11,3	1 019	-16,5	2,24	-0,14
Ensemble	90 220	-14,5	5 731	-20,9	6,35	-0,52

Source : DSCR

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour les 25-44 ans (- 23,7 %) et les 45-64 ans (- 21,5 %). Il baisse moins que la moyenne pour les moins de 15 ans (- 14,6 %) et pour les 65 ans et plus (- 17,8 %).

Le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers, et plus particulièrement, pour les piétons (- 27,7 %), les usagers de voitures de tourisme (- 23,8 %) ainsi que pour les motocyclistes (- 16,4 %) et les usagers de poids lourds (- 14,4 %).

Ainsi, par rapport au parc en service, le nombre de tués dans les véhicules, par million de véhicules, en circulation, est-il 6,3 fois plus important pour la motocyclette et 1,6 fois plus pour le poids lourd que pour la voiture de tourisme.

Tableau VI 1.2

Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2003

	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	10
Cyclomotoristes	274
Motocyclistes	745
Voiturettes	200
Voitures de tourisme	119
Camionnettes	14
Poids lourds	188
Transports en commun	ns

estimation du parc : CCFA, Chambre syndicale nationale du motorcycle et Association européenne du quadricycle – le parc de bicyclettes comporte une grande partie de véhicules non utilisés et donc non chiffrable.

Source : DSCR

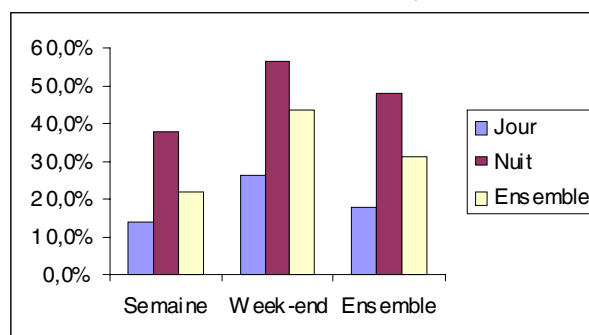
En 2003, la DSCR a dénombré 6 749 accidents corporels avec alcool dont 929 mortels, soit 9,4 % des accidents corporels dont on connaît l'alcoolé-

mie et 31,1 % des accidents mortels contre respectivement 10 % et 29,7 % en 2002. 64 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 57 % le week-end et 41 % les nuits de week-end.

Depuis 1997, l'évolution de la part des accidents mortels avec taux d'alcoolémie a tendance à diminuer malgré une légère remontée en 2001 et en 2003.

Graphique VI 1.3

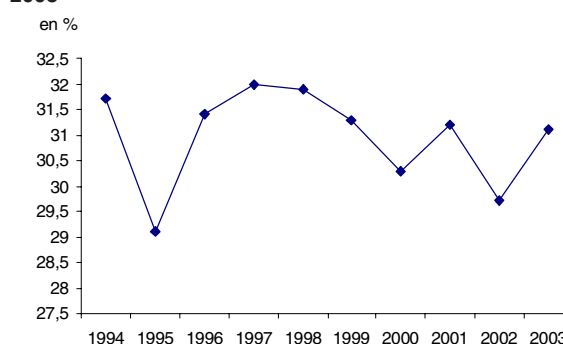
Part des accidents mortels avec alcool, en 2003



Source : DSCR

Graphique VI 1.4

Evolution de la part des accidents mortels avec alcool dans les accidents avec taux d'alcoolémie connu, 1994-2003



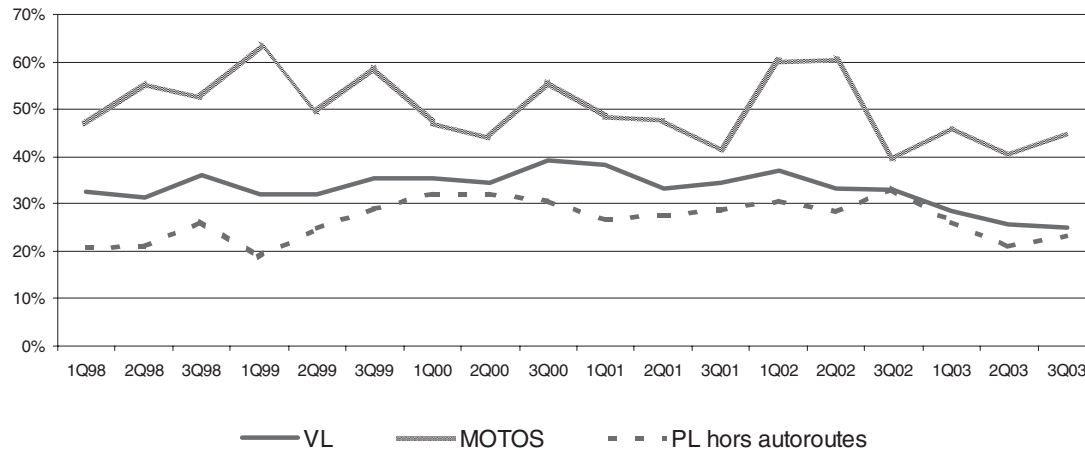
Source : DSCR

La vitesse est une cause d'accidents reconnue. Les taux de dépassement des vitesses de plus de 10 km/h des véhicules légers avaient tendance à diminuer depuis 2000, cette baisse s'est accélérée en 2003 ; pour les poids lourds, ces taux diminuent depuis mi 2002. Les taux de dépassements de plus

de 10 km/h de la vitesse limite autorisée s'élèvent à 26,3 % pour les véhicules de tourisme (contre 34,2 % en 2002) et à 23,8 %, pour les poids lourds (31,5 % en 2002) et 42,7 % pour les motos (contre 56,5 % en 2002).

Graphique VI 1.5

Taux de dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite de 1998 à 2003



D'après les mesures de vitesse effectuées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière sur différents réseaux

Source : DSCR

La France est le pays qui affiche la plus forte baisse de mortalité sur les routes en 2003

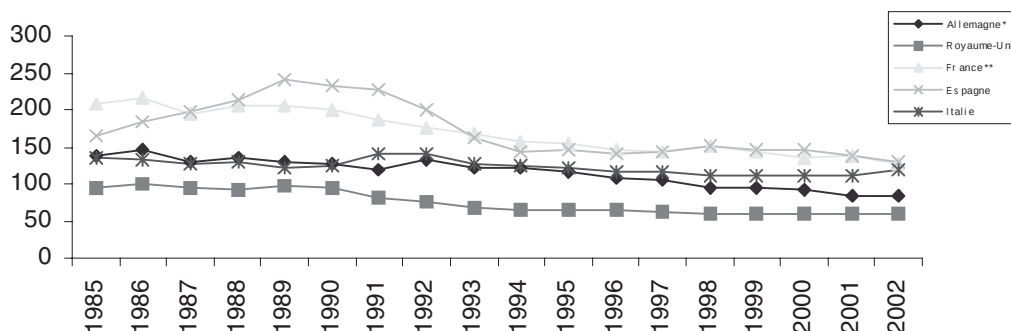
La comparaison avec les statistiques des principaux pays européens, dont seuls les résultats provisoires sont disponibles pour 2003 montre une diminution du nombre de tués dans la plupart des pays européens : la plus sensible étant celle de la France (- 20,9 %), vient ensuite la Norvège (- 10,6 %) puis la Slovénie (- 10,0 %), l'Irlande (- 9,3 %), la moins forte étant celle de la Suède (- 0,4 %). Par contre, il y a une augmentation du nombre de tués sur les routes en Suisse (+ 7 %) et aux Pays-Bas (+ 5,5 %).

Depuis le début des années soixante-dix, on assiste à un phénomène de rattrapage des pays où la mortalité sur les routes était la plus forte par rapport aux pays où elle était la moins forte, les plus fortes baisses concernant les pays où les résultats étaient les plus mauvais (graphique VI 1.6).

En 2002, la France se situait, en nombre de tués par million d'habitants, au dixième rang parmi les quinze pays européens considérés.

Graphique VI 1.6

Evolution comparée du nombre de tués à trente jours par million d'habitants

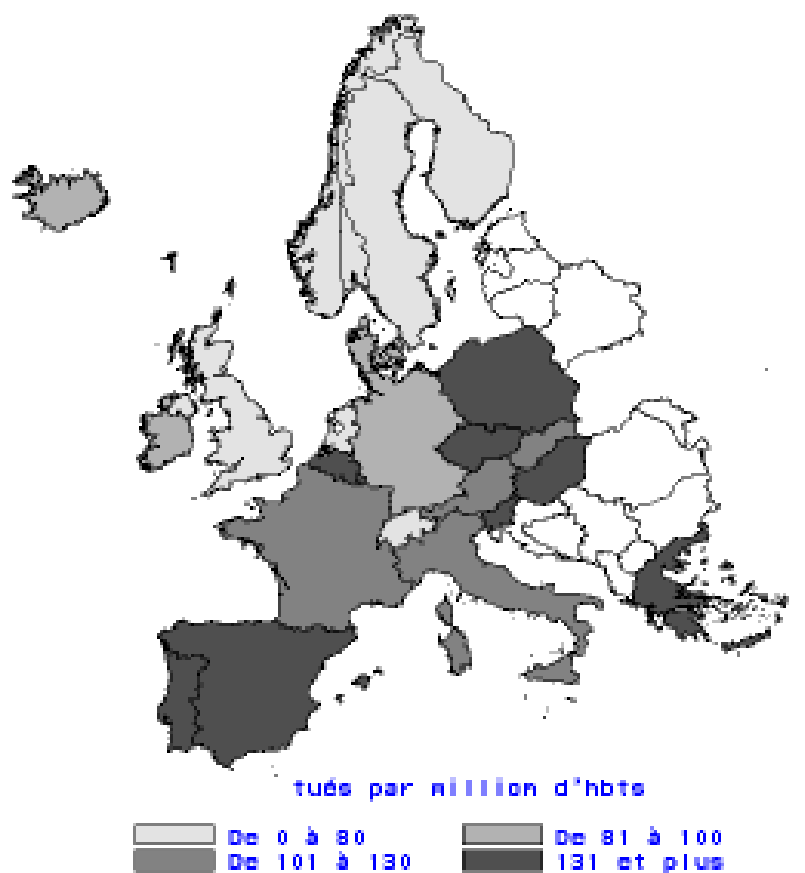


* Allemagne : y compris les Länder de l'Est à partir de 1992

** France : au nombre de tués à 6 jours, on applique le coefficient multiplicateur de 1,057

Source : DSCR

Carte européenne du nombre de tués par million d'habitants en 2002



Source : DSCR – données 2002 sauf pour la Belgique (2001)

On distingue trois groupes de pays :

- Les pays nordiques (Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la morbidité routière est la plus faible (moins de 81 tués par million d'habitants).
- Les pays comme la France, l'Italie, l'Autriche ...affichent des valeurs intermédiaires (entre 101 et 130 tués par million d'habitants).
- Les pays d'Europe de l'Est ou du Sud de l'Europe présentent de médiocres résultats avec plus de 130 tués par million d'habitants.

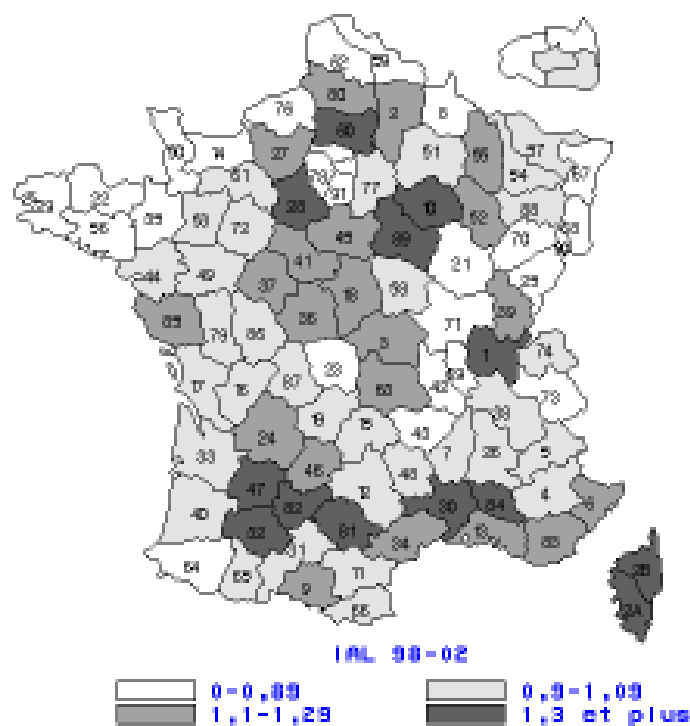
L'indicateur d'accidentologie locale (IAL)

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 des 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). Plus il est élevé, plus le risque d'accidents est élevé dans le département.

Carte de l'IAL 1998-2002 par départements



Source : DSCR

Les accidents de poids lourds en 2002

En 2002, sur les 105 470 accidents corporels intervenus sur une route française causant la mort de 7 242 personnes, 5 333 accidents impliquaient au moins un poids lourd, entraînant la disparition de 940 usagers de la route. Il en résulte un taux de gravité de 17,63 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd 2,6 fois plus élevé que celui observé pour l'ensemble des accidents (6,87).

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,55 en milieu urbain à 21,93 en rase campagne, de 5,89 sur les autoroutes non concédées à 30,65 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 un peu moins de 2 % du parc des quatre roues et effectuent 6,1 % des kilomètres parcourus, sont impliqués dans 5,1 % des accidents corporels, pour 13,0 % des tués.

C'est sur les routes départementales et nationales que se produit 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 2002, on constate qu'il y a proportionnellement trois fois plus d'accidents avec poids lourd sur les autoroutes, 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 75 % le jour et 25 % la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 68 % et 32 %.

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 des poids lourds ces jours-là.

Si les accidents avec poids lourds sont graves, il convient de souligner qu'entre 1997 et 2002 le nombre d'accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués diminue plus vite (- 21 %) que l'ensemble des accidents corporels (- 16 %). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain (- 33 %) qu'en rase campagne (- 13 %).

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se détériorent globalement entre 2001 et 2002. Sur cinq ans, on remarque que les vitesses ont augmenté de manière générale de 1 à 7km/heure selon les réseaux.

Mise à jour pour 2002 de l'étude sectorielle : La sécurité des poids lourds en 2001 - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière -

Les accidents ferroviaires et aériens

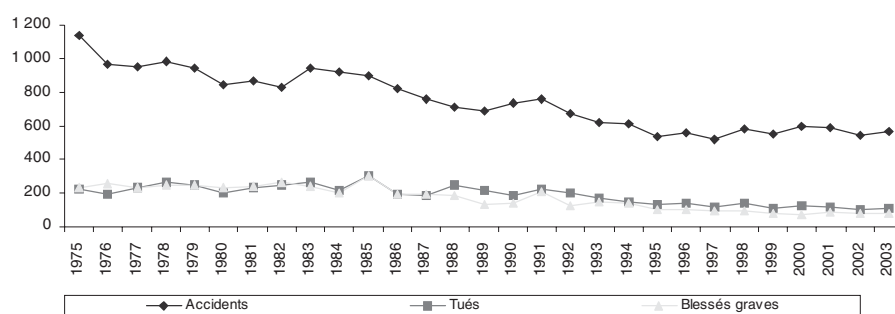
Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas directement comparables à celles de la route, en raison de la différence de nature des accidents, qui ont un caractère collectif marqué, dépendent de facteurs plus erratiques et concernent proportionnellement plus des professionnels du transport, les transports par route en voiture particulière n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

Augmentation des accidents ferroviaires en 2003

En 2003, la SNCF a enregistré au total 563 accidents* de chemin de fer ou aux passages à niveau (3,9 % de plus qu'en 2002). Ces accidents ont été à l'origine de 107 décès** (2,9 %) et de 76 blessés graves*** (- 1,3 %). Le nombre d'accidents de chemin de fer reste stable, le nombre de tués diminue (- 28 %). Mais les accidents aux passages à niveau augmentent de 11,2 % passant de 178 à 198, et le nombre de morts augmente de 40 à 61 (+ 52,5 %).

Graphique VI 1.7

Evolution des accidents ferroviaires (de chemins de fer et aux passages à niveau)



*accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages 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 et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident.

***personnes ayant été hospitalisées plus de 3 jours.

Source : SNCF

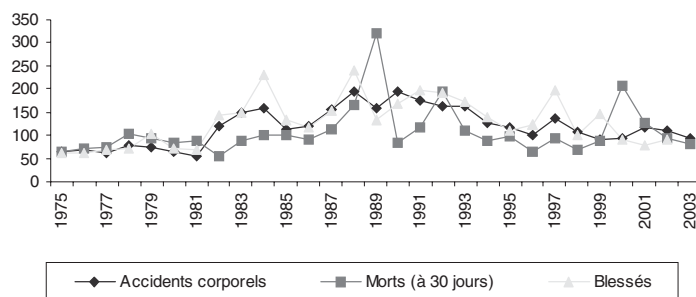
... et diminution des accidents aériens

En 2003, l'aviation commerciale française a enregistré deux accidents corporels qui ont donné lieu à un décès. L'aviation générale a connu 87

accidents corporels, soit 13 % de moins qu'en 2002, avec une diminution de 12 % du nombre de décès à trente jours (78 en 2003).

Graphique VI 1.8

Ensemble des accidents aériens



Source : DGAC

Des taux de mortalité très différents selon les modes

Le nombre de décès par milliard de passagers-kilomètres a été, en 2002, de 0,28 pour le transport ferroviaire (hors accidents aux passages à niveau), de 0,21 pour l'aviation commerciale et de 7,13 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

Sous l'effet de la modernisation du parc automobile et des modifications de la composition des carburants, les émissions¹ d'un certain nombre de gaz nocifs (dioxyde de soufre, oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 2002. Alors que la circulation connaissait une croissance ralentie (1,3 %), les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre, se sont, elles, accrues, de 0,5 %, l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules modérant l'effet de la croissance de la circulation.

Les émissions de gaz polluants et de particules dans l'atmosphère

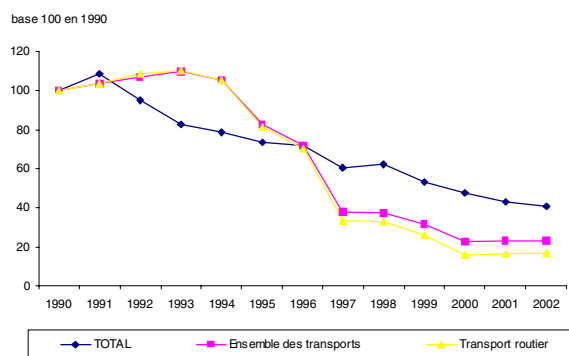
Les émissions des principaux produits polluants atmosphériques tendent à diminuer ou à stagner depuis quinze ans. Dans l'industrie, des investissements importants ont été réalisés pour modifier les procédés techniques afin de les rendre moins polluants, en raison principalement du développement d'une 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). 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 60 % de 1990 à 2002. Le niveau des émissions de SO₂ émanant du transport a reculé de 77 % entre 1990 et 2002, soit nettement plus que pour les autres sources

(- 57 %). Cette diminution est particulièrement vive depuis 1997, du fait de la réduction de la teneur du gazole en soufre, au 1er octobre 1996 (de 0,2 % à 0,05 %). Ainsi, la part des transports dans le total de ces émissions est passée de 12 %, en 1996, à 7 %, en 2002, la part du transport routier (compte propre et compte d'autrui) régressant de 10 %, en 1996, à 4 % en 2002 (graphique VI 2.1 et annexe VI 2.1).

Graphique VI 2.1
Evolution des émissions de SO₂ par source

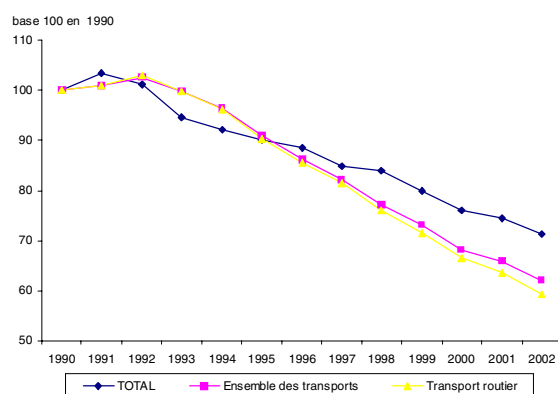


Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) sont d'abord associées à la pollution automobile. Elles sont, de plus, responsables, comme celles de dioxyde de soufre, d'une grande partie de la pollution acide, au travers des réactions chimiques qu'elles génèrent, et ont un large rayon d'action (jusqu'à 1 000 km de la source). En outre, les NO_x contribuent à la formation d'ozone (O₃) troposphérique, et donc indirectement à l'accroissement de l'effet de serre. Malgré l'importance de la circulation routière, si les transports représentent toujours plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote (53 %), le transport routier n'en représente plus que 48 % en 2002, son poids relatif ayant tendance à diminuer du fait de la diffusion progressive des pots catalytiques. Le niveau d'émissions d'oxydes d'azote par l'ensemble des transports a diminué de 38 % entre 1990 et 2002 (graphique VI 2.2 et annexe A VI 2.1).

¹Si les informations relatives à l'accidentologie sont disponibles pour 2003, 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 2002.

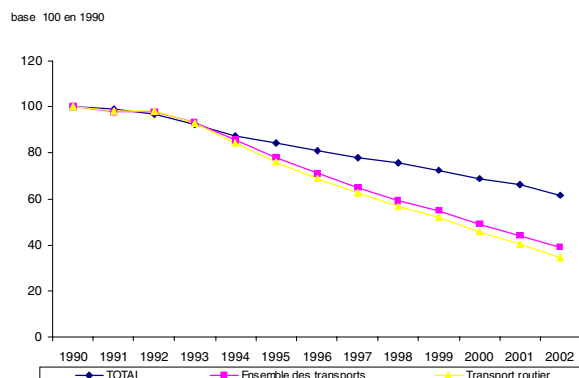
Graphique VI 2.2
Evolution des émissions de NO_x par source



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Les transports sont les deuxièmes producteurs de composés organiques volatils (COVM) après l'industrie manufacturière. Entre 1990 et 2002, ces émissions ont diminué de 61 % pour l'ensemble des transports et de 65 % pour le seul transport routier avec les progrès obtenus dans l'équipement des véhicules routiers en pots catalytiques depuis 1993. Ainsi, la part des transports dans le total des émissions de COVM est-elle passée de 44 % en 1990 à 28 % en 2002 (graphique VI 2.3 et Annexe A VI 2.1).

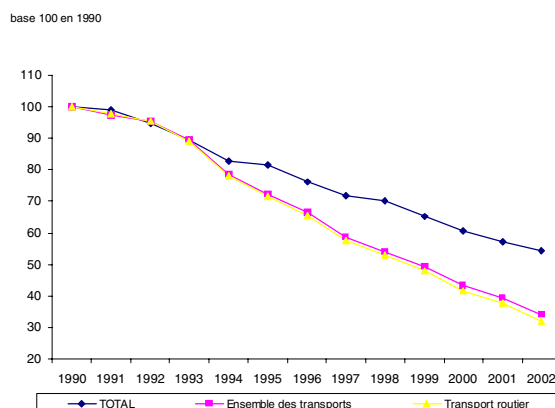
Graphique VI 2.3
Evolution des émissions de COVM par source



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

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 36 %, en 2002, 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 2.4 et Annexe A VI 2.1).

Graphique VI 2.4
Evolution des émissions de CO par source



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Les particules ou poussières² sont émises essentiellement par l'industrie, l'agriculture ou les transports. En 2002, les transports émettent 9 % des poussières totales en suspension (TSP) mais 25 % des PM_{1,0}, 22 % des PM_{2,5}, 15 % des PM₁₀. 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 PM₁₀ et de 13 % pour les TSP), les émissions de particules dues aux transports ont régressé entre 1995 et 2002 (de 25 % pour les PM_{1,0}, de 23 % pour les PM_{2,5}, de 18 % pour les PM₁₀ et de 8 % pour les TSP).

Tableau VI 2.1
Emissions de poussières et de particules par l'ensemble des transports

	1990	1995	2002	% des transports dans les émissions totales en 2002
	en milliers de tonnes			
PM1,0	55,1	65,7	49,7	25
PM2,5	65,4	76,5	59,3	22
PM10	83	95,4	78,2	15
TSP	125,1	140,8	129,8	9

Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

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.

² Dans les poussières totales en suspension (TSP), on fait ressortir ce qui concerne les particules fines de diamètre aérodynamique équivalent inférieur à : 10µm (PM₁₀), 2,5 µm (PM_{2,5}), 1,0µm (PM_{1,0}), considérées comme les plus dangereuses pour la santé.
µm=micromètre, c'est-à-dire millièmes de mètre.

Les polluants locaux : origine et effets sur la santé et l'environnement

Les concentrations de sept principaux polluants locaux 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, minerais et matériaux et de la circulation automobile. Leur taille est très variable, de quelques microns à quelques dixièmes de millimètre. On distingue les particules « fines » provenant, par exemple, des fumées des moteurs et les « grosses » particules provenant des chaussées ou présentes dans certains effluents industriels.

Effets sur la santé : Les plus grosses particules sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines, à des concentrations relativement basses, peuvent, surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et 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 50 %) et les installations de combustion. Le pot catalytique permet, depuis 1993, une diminution des émissions des véhicules à essence.

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 (C₆H₆)

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'encre, lors du nettoyage des surfaces métalliques et des vêtements).

Effets sur la santé : Les effets sont très divers selon les polluants : ils vont de la simple gêne olfactive à une irritation (aldéhydes), voire une diminution de la capacité respiratoire, jusqu'à des effets mutagènes et cancérigènes (le benzène est classé comme cancérigène).

Effets sur l'environnement : Ils jouent un rôle majeur dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère.

5. L'ozone (O₃)

Origine : Contrairement aux précédents polluants dits primaires, l'ozone, polluant secondaire, résulte généralement de la transformation photochimique de certains polluants primaires dans l'atmosphère (en particulier, NO_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 certains 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. 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.

Source : Ministère de l'écologie et du développement durable 2002

Les émissions de gaz à effet de serre

Les gaz à effet de serre (GES) sont une des causes essentielles du réchauffement planétaire et de 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 2002, pour la France, le potentiel de réchauffement global, exprimé en équivalent CO_2 , est constitué à 70 % de gaz carbonique (CO_2), 15 % d'oxyde nitreux (N_2O), 12,4 % de méthane (CH_4), et à 2,6 % de hydrofluorocarbures (HFC), d'hexafluorure de soufre (SF_6) et de perfluorocarbures (PFC).

Les transports ne produisent ni SF_6 , ni PFC, 0,6 % du CH_4 , 6 % du N_2O ; par contre, ils émettent 28 % de HFC dûs à la climatisation des véhicules et, surtout, 28 % du CO_2 .

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, en France, depuis 1980 avec des techniques industrielles et énergétiques de substitution, en particulier le développement de la production d'électricité nucléaire, par contre, le niveau et la part des émissions de CO_2 du transport dans le total des émissions de CO_2 ont augmenté depuis 1990, la part du transport passant de 24 %, en 1990 à 28 %, en 2002. Sur la période 1990-2002, le niveau de ces émissions issues des transports a progressé de 19 % pour l'ensemble des transports comme pour le seul transport routier. L'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules ne contrebalancent pas totalement l'aug-

mentation des émissions de CO_2 dues à l'accroissement de la circulation routière. Ils en modèrent, toutefois, l'importance sur longue période (graphique VI 2.5).

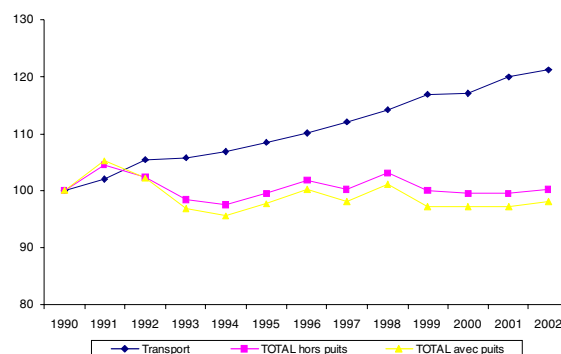
Pour évaluer plus précisément la contribution des transports aux émissions des gaz à effet de serre et leurs conséquences au niveau du changement climatique, on peut aussi analyser leurs émissions de GES en terme de potentiel de réchauffement global (PRG).

Ainsi, en 2002, les transports sont le deuxième secteur producteur de gaz à effet de serre, avec 23 % du total des émissions, après l'agriculture-sylviculture (26 %), avant l'industrie manufacturière et le résidentiel-tertiaire (20 et 19 %) et la transformation de l'énergie (11 %) (graphique VI 2.6).

Graphique VI 2.6

Evolution des émissions de potentiel de réchauffement global (PRG) totales avec et sans puits³, transports, 1990-2002

base 100 en 1990

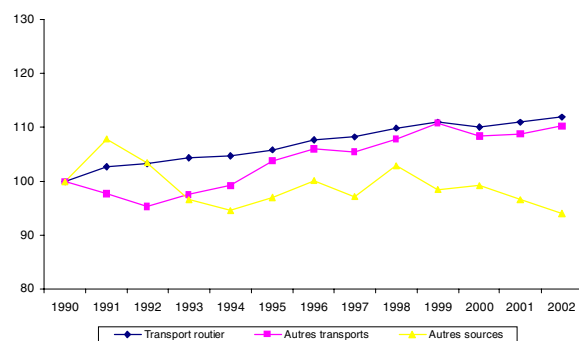


Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Graphique VI 2.5

Evolution des émissions de CO_2 par source

base 100 en 1990



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

³ Les puits de carbone sont les sources qui réduisent ou absorbent le carbone, essentiellement les forêts.

L'effet de serre

Le climat de la Terre est déterminé par le bilan des échanges radiatifs entre le Soleil, l'atmosphère et l'espace. Une partie du rayonnement émis par le Soleil traverse l'atmosphère et chauffe le sol terrestre qui le ré-émet 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. Un équilibre s'établit entre l'émission d'énergie par la Terre, l'atmosphère et les apports solaires.

Cet effet est un phénomène naturel dû à la présence dans l'atmosphère de vapeur d'eau et de traces de certains gaz – le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O) et l'ozone troposphérique (O₃) – qui ont la propriété d'absorber 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 agricole, 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), 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 gaz à effet de serre (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 CO₂. Le format « secten » correspond aux émissions en France métropolitaine, divisées en secteurs d'activité et y compris les émissions puits non compris. Le format « UNFCC » intègre les émissions outre-mer, avec un découpage sectoriel différent, un total de référence « émissions nettes », est présenté en annexe VI 2 2.

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 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 entre ses membres l'effort de réduction globale de 8 %, 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 prises d'ici 2012.

¹ Sont pris en compte six gaz à effet de serre : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les 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 alors dans le PNLCC de janvier 2000 pour les transports.

Eléments pris en compte dans cette étude :

	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

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)

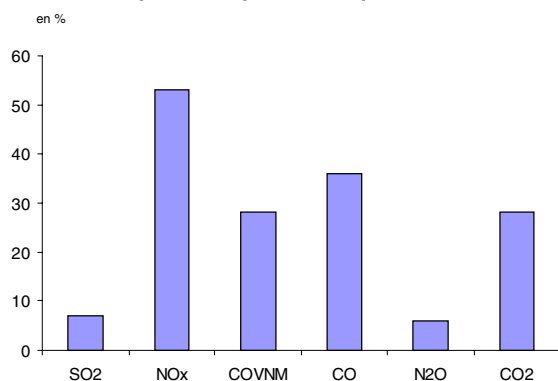
Répartition des linéaires de voiries selon statistiques SETRA, AFSA

Modèle européen COPERTIII pour les coefficients d'émission de CO₂ selon les vitesses de flux constatées avec et sans respect des limitations

Les émissions atmosphériques des véhicules routiers

La part du transport dans les divers types d'émissions de gaz et de polluants 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 2.7).

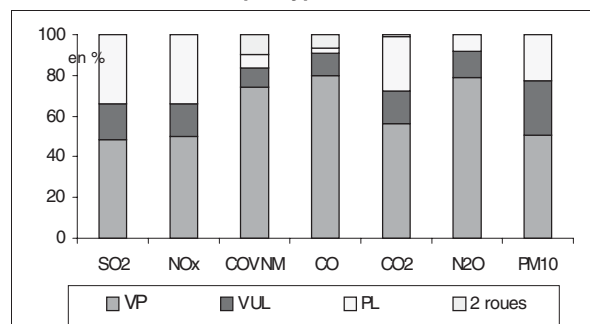
Graphique VI 2.7
Emissions de polluants par le transport en 2002



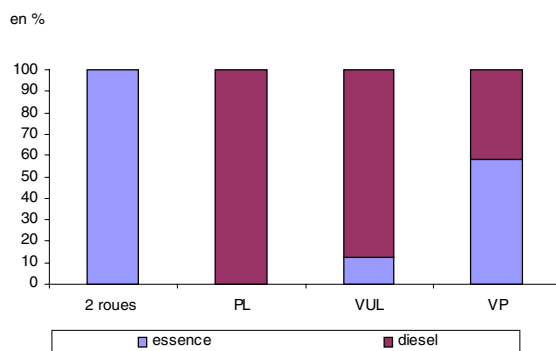
Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

En 2002, les véhicules routiers ont été à l'origine de 65 % 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 78 % (monoxyde de carbone) des émissions sur route (graphique VI 2.8). Les poids lourds ont représenté une part importante des émissions d'oxydes d'azote (34 %), de gaz carbonique (28 %) et de dioxyde de soufre (35 %).

Graphique VI 2.8 a
Emissions de la route par type de véhicules en 2002



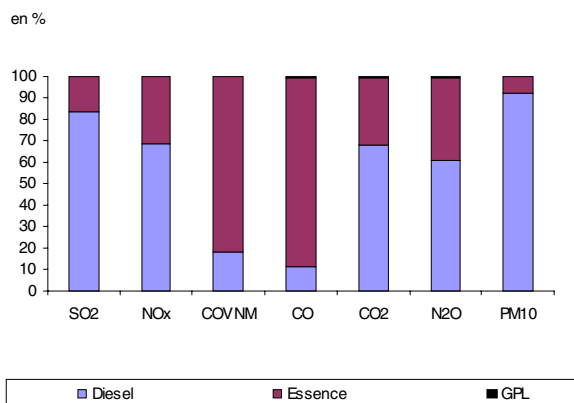
Graphique VI 2.8 b
Consommation de carburant par type de véhicule en 2002



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004) – (DAEI/SES pour la consommation de carburant)
Hors évaporation essence

En 2002, par type de carburant, on constate que la part de l'essence est très élevée pour le monoxyde de carbone (88 %) et les composés organiques volatils non méthaniques (82 %), tandis que le gazole domine pour le gaz carbonique (68 %), le dioxyde de soufre (83 %) et les oxydes d'azotes (69 %).

Graphique VI 2.9
Emissions de la route par carburant (2002)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Normes européennes d'émissions des voitures particulières et des poids lourds

VP Essence (g/km)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4		
CO	2,72	2,2	2,3	1,0		
HC	-	-	0,2	0,1		
NOx	-	-	0,15	0,08		
HC+NOx	0,97	0,5	-	-		
Particules (VP diesel seulement)	-	-	-	-		
VP Diesel (g/km)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4		
CO	2,72	1,0	0,64	0,5		
NOx	-	-	0,5	0,25		
HC+NOx	0,97	0,7	0,56	0,3		
Particules (VP diesel seulement)	0,14	0,08	0,05	0,025		
PL (g/kWh)	88/77 (03/12/87)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
CO	11,2	4,5	4,0	2,1	1,5	1,5
HC	2,4	1,1	1,1	0,7	0,5	0,5
NOx	14,4	8,0	7,0	5,0	3,5	2,0
Poussières <85kW	-	0,61	0,255 0,10-0,13 *		0,02	0,02
Poussières >85kW	-	0,36	0,15 0,10-0,13 *		0,02	0,02
Fumées	-	-	-	0,8	0,5	0,5

* pour les moteurs dont la cylindrée est inférieure à 0,73dm³
et le régime nominal supérieur à 3000tr/min

Les normes d'émissions sont des seuils maximums à ne pas dépasser pour les émissions de polluants, normes fixées, au niveau européen, pour les voitures particulières neuves. La norme Euro 1 est entrée en application en 1993, Euro 2 en 1997, Euro 3 en 2001 et Euro 4 devrait être mise en place en 2005.

Pour les poids lourds, les premières normes sont entrées en vigueur en octobre 1988, Euro 1 en 1993, Euro 2 en 1996, Euro 3 en 2001, Euro 4 en 2006 et Euro 5 en 2009.

La qualité de l'air

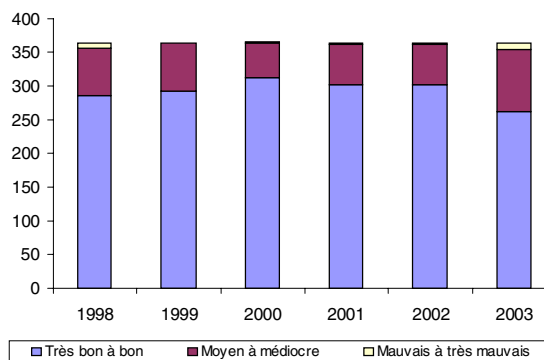
La mesure de la pollution atmosphérique

Les émissions de produits polluants à la source ne donnent que des indications physiques sur les origines du processus de pollution atmosphérique. Pour mesurer les effets réels sur l'environnement et la santé, 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, le relief etc.

Dans l'agglomération parisienne, le nombre de jours pendant lesquels la qualité de l'air a été bonne ou très bonne (selon l'indice Atmo : voir encadré) a diminué en passant de 303 jours en 2002 à 262 en 2003. La canicule de l'été 2003 met encore plus en

évidence la saisonnalité du phénomène de pollution atmosphérique : la montée de l'air chaud accroît la diffusion des polluants et diminue la proportion de journées où la qualité de l'air est bonne ou très bonne (graphique VI 2.10).

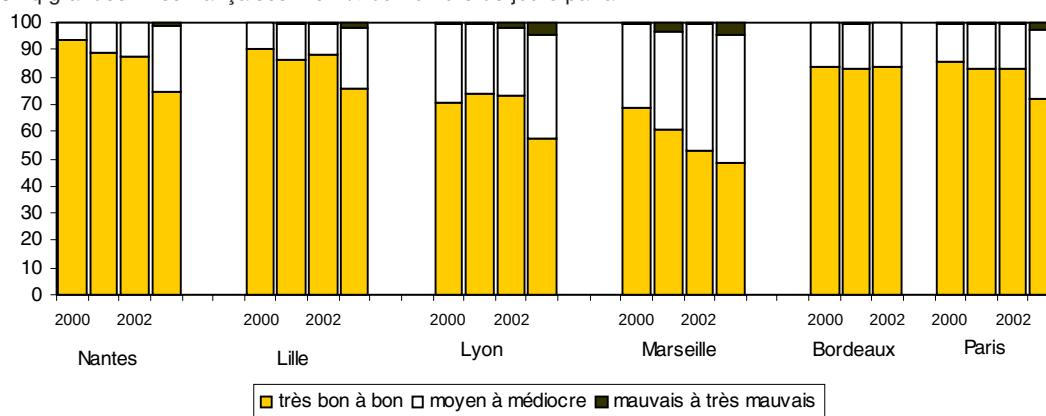
Graphique VI 2.10
Evolution des indices Atmo de qualité de l'air
Agglomération parisienne - nombre de jours par an



Source : AIRPARIF

Graphique VI 2.11
Evolution des indices Atmo de qualité de l'air

Cinq grandes villes françaises – en % du nombre de jours par an



Bordeaux : non disponible pour 2003

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. La

qualité de l'air s'est détériorée, en 2003, pour les cinq villes dont les données sont disponibles et la canicule de l'été 2003 a eu des effets plus importants à Marseille, ensuite Lyon, Nantes et Lille et enfin à Paris (graphique VI 2.11).

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 (NO_2) dégagé principalement par la circulation automobile, le dioxyde de soufre (SO_2) dégagé principalement par les industries, les particules (PM_{10}) d'origine industrielle, automobile, anthropique, l'ozone (O_3) 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.

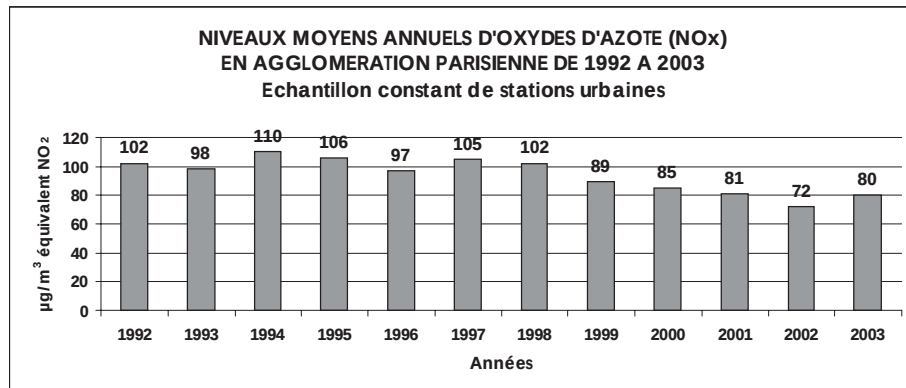
Jusqu'en 1997, l'indice Atmo ne comprenait que le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et l'ozone. En 2000, le mode de calcul de l'indice Atmo a changé ; les séries 1998 et 1999 ont été rétopolées pour l'agglomération parisienne mais non pour les autres agglomérations françaises.

Sur longue période, il est 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 d'oxydes d'azote a diminué de 22 % ; cependant, il a augmenté de 11 % en 2003 (graphique VI 2.12).

Graphique VI 2.12

Evolution du niveau d'oxyde d'azote NO_x (1992-2003)

Echantillon constant de stations urbaines et périurbaines dans l'agglomération parisienne (en $\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Source : AIRPARIF

L'ADEME et le suivi des pollutions atmosphériques générées par le trafic routier

Outils et méthodes

Le système français de surveillance de la qualité de l'air, mis en œuvre par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, s'organise autour d'environ 700 stations fixes de mesure, dont environ 250 ont un historique supérieur à 10 ans. Les polluants pris en compte par ce système sont le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les particules d'un diamètre inférieur à 10 microns (PM_{10}), l'ozone et le monoxyde de carbone.

Ces stations sont classifiées selon une typologie précise : stations urbaines, périurbaines, trafic, rurales nationales ou régionales et industrielles. L'ensemble des données est stocké dans la base de données de la qualité de l'air (BDQA) hébergée par l'ADEME.

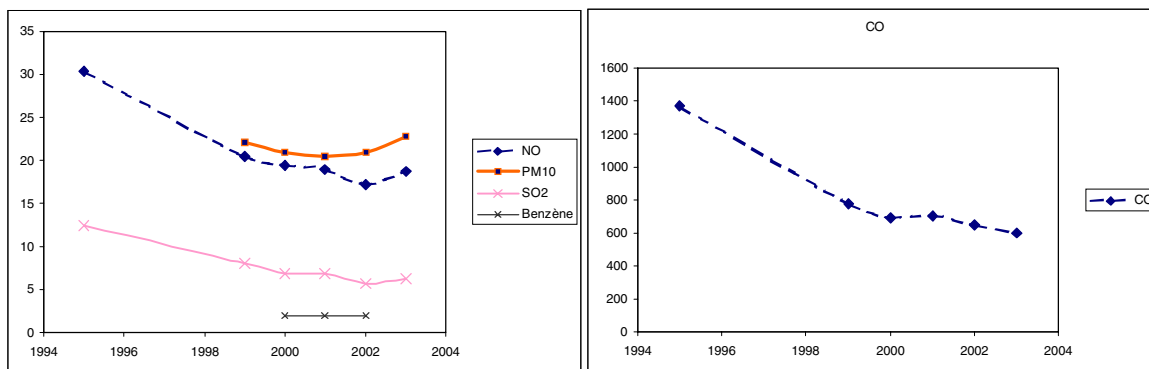
Afin de synthétiser les évolutions observées au cours de la décennie écoulée, l'ADEME a procédé à une exploitation des données de la BDQA. Les principes suivants ont été retenus pour cette exploitation

- les stations urbaines ont été retenues pour qualifier la qualité de l'air moyenne observée chaque année en ville. L'indicateur retenu est celui de la moyenne des concentrations moyennes annuelles sur l'ensemble des stations ayant un historique remontant à 1995 au moins (selon les polluants et les typologies, de 15 à 120 stations disposent d'un tel historique)
- les stations trafic ont été retenues pour qualifier la pression exercée par les transports sur le milieu atmosphérique. Dans la mesure où les émissions varient au cours d'une même journée, la moyenne sur une journée ou sur une année n'est pas un indicateur pertinent puisque de tels calculs conduisent à «gommer» les valeurs élevées observées aux heures de pointe en les moyennant avec les valeurs observées durant la nuit. Pour cette raison, l'indicateur retenu pour ce type de stations est le percentile 98 des moyennes horaires (valeur au dessus de laquelle se situent 2 % des valeurs mesurées).
- l'exploitation des données distingue les polluants primaires émis par les véhicules (SO_2 , CO, NO, PM_{10}), des polluants secondaires (ozone, NO_2 ⁴) (*non retenus ici*).

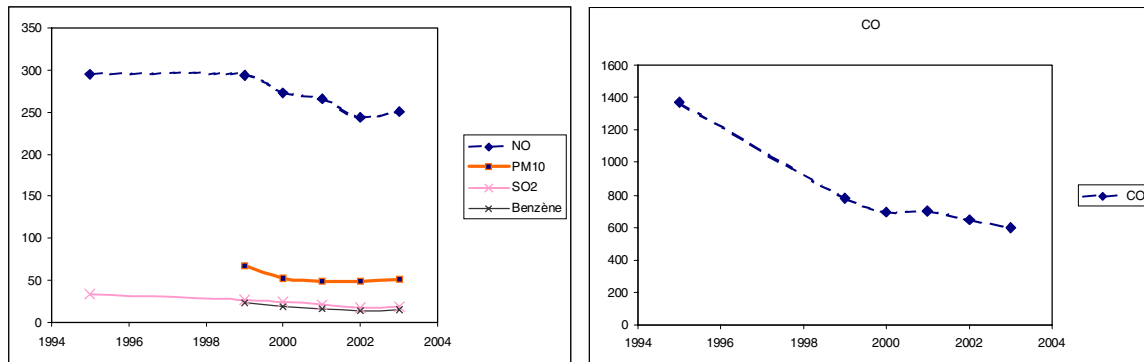
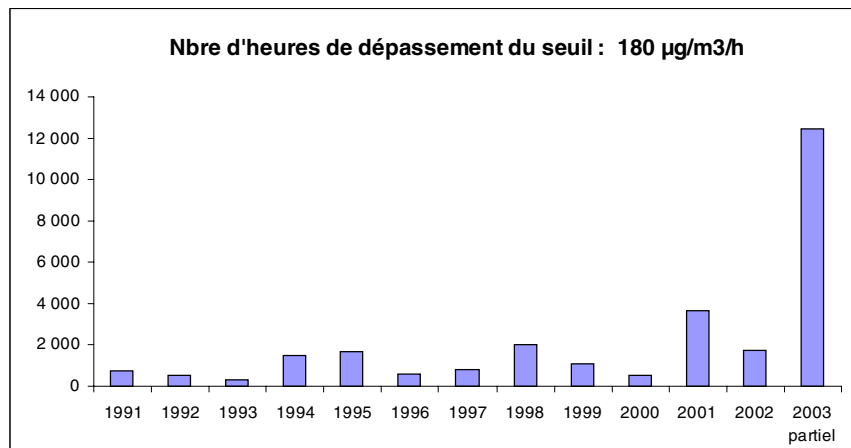
Résultats

Les graphiques ci-dessous présentent l'évolution des concentrations pour les différents polluants primaires :

Moyennes annuelles des concentrations en stations urbaines pour les polluants primaires



⁴ Le NO_2 , polluant à la fois primaire (émis à l'échappement, environ 5-10 % des oxydes d'azote émis) et secondaire (oxydé dans l'atmosphère, notamment sous l'action de l'ozone), a été considéré comme polluant «secondaire».

Percentile 98 des valeurs horaires en stations trafic⁵ pour les polluants primaires**Nombre d'heures de dépassement du seuil 180 microgrammes/m³ pour l'ozone**

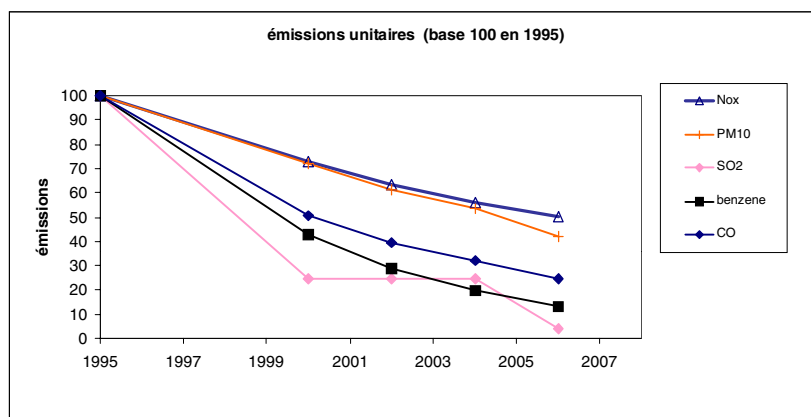
L'année 2003 est une année atypique : la canicule estivale explique les niveaux élevés d'ozone et de NO (la réaction du NO₂, émis par les véhicules, sur l'oxygène de l'air pour former de l'ozone dépend des conditions d'ensoleillement).

En stations trafic, on peut constater une légère remontée des NO, une stabilité relative des PM₁₀, du SO₂ et du benzène. Seul le CO diminue nettement.

Les valeurs peuvent être très différentes selon l'échantillon retenu.

⁵ Pour les PM₁₀ et le SO₂, il s'agit du percentile 98 des valeurs journalières (valeurs horaires stockées mais non accessibles dans la BDQA)

Les émissions unitaires du parc automobile de 1995 à 2007



Les évolutions des émissions unitaires du parc automobile entre 1995 et 2007 sont calculées à partir de la simulation du modèle Impact de l'ADEME intégrant la structure du parc roulant normalisée pour 1 000 véhicules.

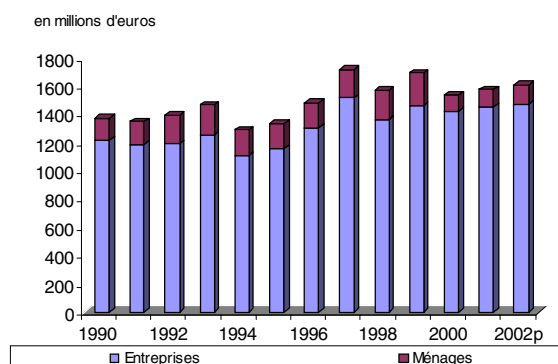
Les 1000 véhicules de la simulation sont constitués de 50 poids lourds, de 190 véhicules utilitaires légers (VUL) et de 760 voitures particulières (VP), ce qui constitue un mixte de trafic raisonnable en urbain.

En 1995, 50 % des kilomètres parcourus par les véhicules légers (VP+VUL) le sont par des véhicules Diesel, en 2006, ce chiffre serait de 66 %. En 1995, 21 % des véhicules légers essence sont catalysés, en 2006, ce serait 87 %. L'effet pourrait être important sur les émissions unitaires d'oxyde de carbone, de composés organiques volatils et d'oxydes d'azote des véhicules légers essence. En 1995, il n'y a pas de véhicules légers Diesel catalysés mais en 2006, il devrait y en avoir 82 %. L'effet serait mineur sur l'oxyde de carbone et les composés organiques volatils.

La dépense de protection de l'air

Les dépenses de protection de l'air, soit 1610 millions d'euros, ont augmenté, en 2002, de 2 % par rapport à 2001(encadré). Les entreprises réalisent un peu plus de 91 % des dépenses en matière de protection de l'air. Avec plus de 8 % de la dépense de protection de l'air, le poids des ménages dans les dépenses de protection de l'air est peu important. Toutefois, les ménages ont augmenté leurs dépenses de 14 %, en 2002, avec l'accroissement des dépenses de remplacement des pots catalytiques et de contrôles techniques automobiles (graphique VI 2.13). Les dépenses réalisées dans le domaine du transport routier ont augmenté de 14,4 % en 2002 sans toutefois atteindre le niveau qu'elles avaient en 1999 (tableau VI 2.2).

Graphique VI 2.13
Evolution de la dépense de protection de l'air



Source : IFEN – rapport à la CCEE –mai 2004

Tableau VI 2.2
Dépenses réalisées dans le domaine du transport routier
en millions d'euros courants

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ménages	168	171	230	114	122	139
Entreprises	88	87	115	49	52	60
Total	256	258	345	163	174	199

Source : IFEN – rapport à la CCEE –mai 2004

Les comptes 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» en 2003.

La DPE est calculée selon la méthodologie européenne SERIEE⁶ 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 2002, la DPE s'est élevée à 28 814 millions d'euros, soit 5,0 % de plus qu'en 2001. Les entreprises sont les premières à financer la DPE (43,4 % du financement total), viennent ensuite les administrations publiques (28,5 %) et enfin les ménages (28,1 %). Les dépenses de protection de l'air et de réduction du bruit ont représenté 8,6 % de la DPE, soit un point de moins qu'en 2001 (9,6 %).

En 2002, les investissements en matière de protection de l'environnement représentent 27 % de la DPE et 2,6 % des investissements totaux réalisés dans l'ensemble de l'économie.

Dépense de protection de l'environnement en 2002

en millions d'euros courants

	Administrations			Total
	Publiques	Entreprises	Ménages	
Gestion des eaux usées	3 000	4 163	4 019	11 182
Air	75	1 396	139	1 610
Bruit	131	430	315	876
Déchets	1 334	5 232	3 559	10 124
Déchets radioactifs	65	508	s.o.	573
Nettoyage des rues	1 078	n.d.	n.d.	1 078
Biodiversité et paysages**	438	424	47	909
Recherche et Développement *	722	365	s.o.	1 087
Administration générale*	1 377	n.d.	s.o.	1 377
Dépense de protection de l'environnement au sens strict	8 218	12 518	8 078	28 814

s.o. : sans objet ; n.d. : non disponible

* estimation ** Les associations sont regroupées avec les administrations publiques.

Source : CCEE / Ifen, données provisoires

Evolution de la dépense de protection de l'environnement

en millions d'euros courants

	1990	1995	2000	2001	2002
Dépense courante	9855	14657	19362	20008	21014
Dépense capital	4833	5462	6919	7428	7800
Total	14 688	20 120	26 281	27 436	28 814

Source : CCEE / Ifen, données provisoires

⁶ Système européen de rassemblement de l'information économique sur l'environnement

Le bruit

Le bruit apparaît comme la première nuisance environnementale perçue par les Français dans leur vie quotidienne. 15 % des ménages interrogés en 2003 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, 24 % en milieu rural et 58 % à Paris (tableau VI 2.3). 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 2003, la mission bruit du ministère de l'écologie et du développement durable a reçu 988 plaintes contre le bruit, soit près de 14 % de plus qu'en 2002. Plus de la moitié de ces plaintes concerne les transports et 26 % plus spécifiquement les transports aériens (annexe A VI 2.5).

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), ces logements sont inégalement répartis sur le territoire et principalement concentrés en Ile-de-France et en région Rhône-Alpes. En outre, le nombre de points noirs d'origine ferroviaire serait d'environ 300, ce qui porterait à environ 83 % la part des points noirs générée par la circulation routière.

Tableau VI 2.3

Pourcentage de ménages déclarant être gênés par le bruit « souvent ou de temps en temps »

	Milliers de ménages concernés en 2003	1999	2000	2001	2002	2003
Rural	6 256	25	21	25	25	24
- dont bruit dû aux transports		13	12	14	14	13
Petites villes	4 084	36	34	38	37	31
- dont bruit dû aux transports		20	17	19	20	17
Villes moyennes	3 116	40	43	45	42	43
- dont bruit dû aux transports		22	26	24	22	23
Grandes villes	7 107	45	47	50	46	49
- dont bruit dû aux transports		25	25	26	26	26
Agglomération parisienne	3 120	51	50	54	53	56
- dont bruit dû aux transports		27	28	30	28	30
Paris	1 093	52	58	63	61	58
- dont bruit dû aux transports		24	27	28	34	30
Ensemble	24 775	39	39	42	40	40
- dont bruit dû aux transports		21	21	22	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 %.

Définition des unités de mesure du bruit

Le décibel dB : unité de mesure de la pression acoustique. L'échelle des dB est logarithmique.

Le décibel dBA ou dB(A) : unité de mesure du bruit faisant ressortir les fréquences moyennes et aiguës auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible. Le bruit des transports terrestres est légalement mesuré en dB(A)

Leq, niveau de bruit équivalent : niveau d'un bruit constant en dB(A) qui correspondrait à la même énergie acoustique, sur une période donnée, que celle du bruit fluctuant mesuré.

	dB (A)	Intensité
30 dB(A) : "silence" nocturne à la campagne	30	1
40 dB(A) : rue calme la nuit	40	10
45 dB(A) : rue calme le jour	45	30
65 dB(A) : conversation entre deux personnes, entendue à un mètre	65	3 000
74 dB(A) : voiture légère en accélération à 7,5 mètres	74	24 000
80 dB(A) : poids lourd en accélération à 7,5 mètres	80	100 000
110 dB(A) : biréacteur au décollage à 300 mètres	110	100 000 000

Niveaux de bruit : quelques repères

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 et un bruit sera jugé fort à partir de 60 dB (A). 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

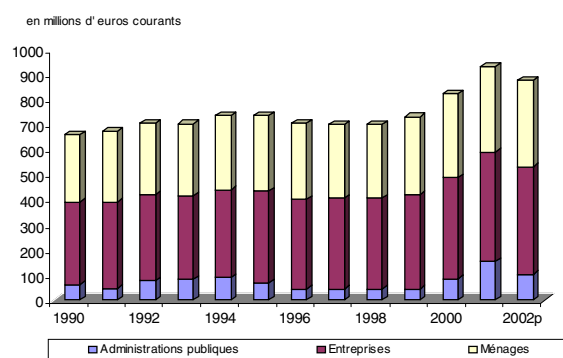
(*) y compris réseau ferré SNCF

Les dépenses de protection contre le bruit

Les dépenses de protection contre le bruit, à 876 millions d'euros, ont diminué de 6 % en 2002, en rupture avec la tendance amorcée en 1998. Elles sont réalisées à 49 % par les entreprises, 39 % par les ménages et 12 % par les administrations publiques. Elles comprennent principalement les dépenses liées à l'isolation phonique des logements neufs et anciens, puis celles concernant les véhicules automobiles (remplacement du silencieux des pots d'échappement) ainsi que les dépenses consacrées à réduire les nuisances sonores sur les voies routières et ferroviaires, nouvelles ou anciennes (murs antibruit, enrobés drainant) (graphique VI 2.14).

Graphique VI 2.14

Evolution de la dépense de protection contre le bruit



Source : IFEN – rapport à la CCEE –mai 2004

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». Les mesures fiscales environnementales peuvent être 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, ces mesures peuvent avoir un impact sur les comportements des ménages en matière d'environnement.

Mise à part la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP), que la CCEE classe dans la fiscalité de l'énergie, la fiscalité environnementale dans les transports, se compose, selon la CCEE, des éléments suivants :

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 coûts	Incitative	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

Source : SES d'après le rapport à la CCEE – dossier fiscalité liée à l'environnement – mai 2003

VI . 3 – VERS DES INDICATEURS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Le développement durable est, aujourd'hui, partie intégrante des objectifs de la politique gouvernementale. Il se définit, au sens large et selon le rapport Brundtland (ONU, 1987), comme « celui qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ». Mais, pour donner un contenu à ce qui pourrait ne rester qu'une notion abstraite, il est nécessaire de construire des indicateurs qui puissent l'évaluer de manière à orienter les politiques à mettre en oeuvre.

La Stratégie Nationale du Développement Durable de la France (SNDD) a été adoptée par le gouvernement en juin 2003 et son plan d'action prévoit un rapport triennal sur l'état du développement durable en France, afin de mettre à la disposition des citoyens une série d'indicateurs statistiques sur la situation de la France comparée à celle de ses partenaires étrangers. Installé en septembre 2003, le groupe de travail interministériel chargé de l'élaboration de ce rapport a été coordonné par le Commissariat général du plan. Ce groupe était constitué de représentants des principaux ministères concernés, lesquels ont participé aux choix d'orientation du rapport et ont proposé une contribution relative au volet dont leur ministère a la charge. Ce rapport constitue une version préliminaire, perfectible, et a vocation à être amélioré. Le groupe de travail interministériel a en effet choisi de considérer ce premier travail, fondé de manière privilégiée sur des éléments statistiques, comme une étape vers l'élaboration d'un rapport périodique plus ambitieux, intégrant notamment les dimensions internationale et territoriale et la gouvernance du développement durable.

La société civile était associée à ces travaux au travers du Conseil National du Développement Durable (CNDD). Ses remarques et réactions sur les avant-projets de septembre puis d'octobre 2003 ont permis d'enrichir le rapport, d'en proposer une vue d'ensemble, et de définir des pistes pour les versions ultérieures. Par ailleurs, le projet a été présenté en novembre 2003 au bureau du Conseil national de l'information statistique (CNIS) qui a considéré que cette proposition entrait bien dans son champ de compétence. Enfin, il a été présenté à la dernière réunion de la Commission des Comptes et de l'Economie de l'Environnement (18 mars

2004) qui a recommandé de le porter à la connaissance du gouvernement à l'occasion de la prochaine Commission Interministérielle du Développement Durable (CIDD).

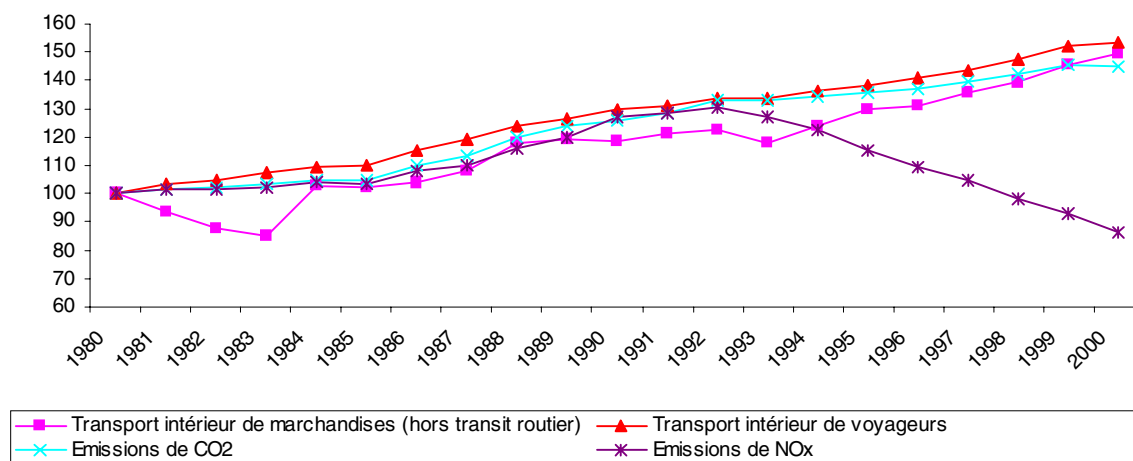
Pour cette première version, quarante-cinq indicateurs ont été retenus, dont un indicateur dans le domaine des transports. En effet, l'évolution du secteur des transports représente un enjeu particulièrement important du développement durable. Les transports sont responsables de nombreux impacts sur l'environnement aussi bien sur un plan global - émissions de gaz à effet de serre - que local - congestion du trafic en milieu urbain, consommation d'espace, bruit, émissions de polluants - (encadré).

L'indicateur de développement durable retenu illustre l'évolution du transport intérieur de voyageurs et de marchandises comparée à celles des émissions vers l'air (graphique VI 3.1). Sur les vingt dernières années, l'évolution des émissions de CO₂ est parallèle à celle du transport intérieur de voyageurs et de marchandises (+ 53 %), c'est-à-dire qu'aucun signe de découplage n'est enregistré. En revanche, des progrès sont notables, depuis le début des années quatre-vingt dix, dans les émissions de polluants locaux, comme les oxydes d'azote, du fait des évolutions technologiques, même s'il subsiste des pics de pollution locale.

L'indicateur d'éco-efficacité du secteur des transports est complété par deux indicateurs visant à enrichir les enjeux sociaux et environnementaux du secteur des transports, ici détaillés dans les deux parties précédentes : l'un sur les victimes des accidents de la route, l'autre sur l'exposition au bruit.

Graphique VI 3.1
Eco-efficacité du secteur des transports

base 100 en 1980



Transport intérieur de marchandises (hors transit routier) en tonnes-kilomètres. Transport intérieur de voyageurs en voyageurs-kilomètres. Emissions de CO2 et de NOx du secteur des transports en France métropolitaine

Source : ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer (DAEI-SES, DGAC) - ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie (DGEMP) - Insee, Comptes de la nation - RATP - SNCF- Voies navigables de France - Citepa, Coralie, format Secten (mise à jour février 2003).

Les principaux impacts environnementaux qualitatifs des infrastructures de transport

La réalisation, puis la mise en service d'une infrastructure de transport, entraînent un ensemble complexe de conséquences qui, pour une grande part, ont leur traduction dans l'environnement. La notion d'environnement recouvre un ensemble de préoccupations interdépendantes, de facettes multiples, dont les « limites » sont quelquefois floues. Un découpage en thèmes environnementaux, qui facilite l'approche, ne doit pas faire oublier la notion de système mettant en jeu les interactions des différents domaines de l'environnement entre eux et avec les données techniques, socio-économiques, d'aménagement et d'urbanisme. L'impact, souvent négatif, peut également être positif ou différencié, selon la zone considérée ou les mesures compensatoires mises en oeuvre. Enfin, un impact sanitaire peut être lié à l'impact environnemental.

Les principaux impacts environnementaux d'une infrastructure linéaire de transport consistent en pollutions, risques de pollution, effet de coupure, consommation et/ ou artificialisation d'espaces; ils interviennent durant la phase de chantier ou tout au long de l'exploitation de l'infrastructure. Ils peuvent se faire sentir immédiatement et sur place – c'est le cas des pollutions atmosphériques locales. De manière plus générale, une approche en termes de qualité de vie peut prendre en compte des effets positifs ou négatifs, directs ou indirects comme les cheminements piétons, les odeurs, le bruit. A plus long terme, ils peuvent se traduire par une augmentation de certains risques : inondations, changement climatique. Ainsi, ils se déclinent de manière différenciée sur les différents thèmes que sont :

l'eau, aussi bien les eaux souterraines, les eaux superficielles (incidences sur les champs d'expansion de crues, modification morpho-dynamique du lit des cours d'eaux) que l'hydrologie (modification des débits et de la qualité des eaux du fait des rejets chroniques ou accidentels issus de la plate-forme). Cela doit conduire à une protection de la ressource en eau, en particulier l'eau potable.

la qualité de l'air, avec des pollutions atmosphériques locales globales et en termes de contribution à l'effet de serre – en particulier pour le trafic routier. Se pose aussi la question des modifications possibles de microclimats.

le milieu naturel : les écosystèmes et milieux remarquables sont concernés dès lors que l'infrastructure traverse ou longe des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), zones Natura 2000 (zones d'importance communautaire pour les oiseaux (ZICO), zones de protection spéciale (ZPS), proposition de site d'intérêt communautaire, ...). Plus largement, les infrastructures modifient l'équilibre et la valeur des milieux naturels, faune, flore mais aussi sols (atteinte aux ressources minérales, érosions induites, pollution des sols). L'agriculture et la sylviculture, activités économiques, sont aussi des ressources à préserver, au regard, notamment, des effets de remembrement.

le paysage, notion complexe, a une réalité physique, qui peut être appréhendée à diverses échelles. Il revêt également des dimensions économiques, historiques, culturelles, voire affectives ou symboliques. Il peut avoir une valeur patrimoniale. Il est le support d'activités touristiques ou de loisir. L'introduction d'une nouvelle infrastructure, notamment avec le jeu des déblais et remblais, modifie la perception quotidienne du riverain dont il constitue le cadre de vie ...

Enfin, en milieu urbain, la question des impacts se trouve en général plus cruciale, point par point et doit être complétée par la prise en compte d'impacts spécifiques comme les vibrations et les émissions lumineuses.

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 1998 à 2003, aux prix de l'année précédente, chaînés, base 1995

niveaux en milliards d'euros et % d'évolution

	1998					1999				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,4	1259,1	0,9	1305,9	4,4	3,2	1299,5	0,5	1355,1	3,8
Importations	11,6	302,6	-2,5	306,4	8,8	6,2	321,3	-1,4	320,8	4,7
Total	4,9	1562,0	0,3	1612,2	5,2	3,8	1621,0	0,2	1675,9	4,0
Exportations	8,3	333,3	-1,3	341,0	6,9	4,3	347,6	-1,1	351,6	3,1
Dép. de conso. finale des ménages	3,4	680,7	0,7	708,1	4,1	3,2	702,6	0,4	733,8	3,6
Dép. de conso. finale des APU	-0,1	294,3	1,2	306,1	1,0	1,5	298,7	1,6	315,7	3,2
Dép. de conso. finale des ISBLSM	3,3	7,6	1,1	8,0	4,4	4,6	8,0	1,9	8,5	6,5
FBCF	7,0	237,4	0,2	240,6	7,1	8,3	257,0	0,0	260,4	8,2
Variation de stocks	-	7,4	-	7,3	-	-	6,0	-	4,7	-

	2000					2001				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	3,8	1348,8	1,0	1420,1	4,8	2,1	1377,1	1,8	1475,6	3,9
Importations	14,6	368,2	5,5	387,8	20,9	1,3	373,0	-1,0	388,7	0,2
Total	5,9	1716,0	1,9	1808,0	7,9	1,9	1749,0	1,2	1864,3	3,1
Exportations	12,6	391,3	2,5	405,4	15,3	1,6	397,7	0,0	412,1	1,7
Dép. de conso. finale des ménages	2,7	721,2	1,5	764,7	4,2	2,6	740,1	1,6	797,6	4,3
Dép. de conso. finale des APU	2,8	307,1	1,6	329,9	4,5	2,9	316,2	0,9	342,8	3,9
Dép. de conso. finale des ISBLSM	-1,0	7,9	1,9	8,6	0,9	14,6	9,1	1,0	9,9	15,8
FBCF	7,8	276,9	2,3	286,9	10,2	1,9	282,3	1,5	296,9	3,5
Variation de stocks	-	11,4	-	11,0	-	-	3,3	-	3,4	-

	2002					2003				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	1,2	912,2	2,3	1526,8	3,5	0,5	925,9	1,5	1557,2	2,0
Importations	2,9	142,7	-4,0	384,0	-1,2	-0,1	137,9	-0,3	382,6	-0,4
Total	1,5	1047,6	0,9	1910,8	2,5	0,4	1053,3	1,2	1939,8	1,5
Exportations	1,9	139,0	-1,7	412,6	0,1	-2,5	145,1	-0,1	401,9	-2,6
Dép. de conso. finale des ménages	1,5	527,9	1,9	825,5	3,5	1,4	530,6	2,0	854,2	3,5
Dép. de conso. finale des APU	4,6	208,0	1,6	364,3	6,3	2,4	212,7	1,4	378,3	3,8
Dép. de conso. finale des ISBLSM	2,2	4,2	1,4	10,3	3,6	3,4	4,3	0,7	10,7	4,2
FBCF	-2,0	173,2	1,6	295,8	-0,4	-0,2	169,3	1,2	298,7	1,0
Variation de stocks	-	1,7	-	1,1	-	-	-0,6	-	-5,2	-

Source : Insee, Comptes nationaux 2004

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 I 2.1
Les comptes du transport

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	39 449	43 004	44 436	51 034	54 227	57 821	66 726	67 208	69 622	70 276
Valeur ajoutée	41 551	41 332	41 958	45 336	47 888	50 998	52 686	57 259	56 549	57 640
Production de la branche au prix de base	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 819	119 412	124 467	126 171	127 916
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	39 595	43 004	43 290	49 252	52 104	53 774	57 818	58 025	58 186	57 336
Valeur ajoutée	41 765	41 332	43 267	46 303	48 276	51 558	53 799	54 328	54 464	55 150
Production de la branche au prix de base	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 333	111 617	112 353	112 650	112 486
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 819	119 412	124 117	126 171	127 916
dont sous-traitance	13 618	14 324	14 637	17 674	18 476	20 069	22 445	23 696	23 893	24 186
Importation totale	7 403	7 621	7 479	8 215	8 878	8 985	11 010	10 981	10 508	10 417
dont ajustement CAF/FAB	-3 272	-3 188	-3 116	-3 510	-4 025	-4 005	-5 258	-5 344	-5 269	-5 211
Impôts sur les produits	305	494	696	717	787	866	992	987	993	1 039
Subventions sur les produits	-4 060	-4 257	-4 301	-5 932	-5 925	-6 057	-6 381	-6 705	-6 724	-6 925
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	14 555	15 667	16 536	18 420	19 665	21 972	23 894	24 763	25 442	26 215
Marge de transport (y c transitant par commerce)	29 250	30 526	30 411	32 252	34 147	35 622	39 262	41 264	41 089	41 510
Consommation finale	16 309	16 617	17 558	18 555	19 665	20 863	22 354	23 153	23 575	24 411
Exportation totale	7 802	8 035	8 200	9 176	10 102	10 325	12 077	11 563	11 965	11 217
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 333	111 617	112 354	112 650	112 486
dont sous-traitance	13 694	14 324	14 501	17 211	17 721	18 735	20 070	20 205	20 151	20 187
Importation totale	7 454	7 621	7 509	8 111	9 056	9 147	10 600	10 455	9 769	9 751
dont ajustement CAF/FAB	-3 265	-3 188	-3 066	-3 436	-4 195	-4 181	-5 004	-5 118	-5 000	-5 140
Impôts sur les produits	429	494	502	529	551	580	617	612	602	615
Subventions sur les produits	-4 295	-4 257	-4 470	-6 574	-6 753	-7 133	-7 506	-7 672	-7 849	-7 865
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	15 134	15 667	16 387	17 948	19 084	20 587	22 024	22 280	22 445	22 748
Marge de transport (y c transitant par commerce)	28 543	30 526	30 586	32 087	33 888	34 956	36 402	36 796	36 185	36 512
Consommation finale	16 595	16 617	17 353	17 914	18 625	19 551	20 641	20 814	21 043	21 181
Exportation totale	7 937	8 035	8 386	9 273	9 963	10 164	11 424	10 785	10 642	9 587
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1	104,9	104,1	102,4	111,5	106,0	106,6	109,7	103,9	101,7	101,4
Volume base 100 en n-1	104,9	103,7	102,6	110,4	105,0	104,9	106,0	100,7	100,3	99,9
Prix base 100 en n-1	100,0	100,4	99,8	101,0	100,9	101,6	103,6	103,3	101,4	101,5

Source : Insee - CCTN

Tableau A I 2.2
Les comptes du transport ferroviaire

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	994	1 300	1 018	1 987	2 058	2 201	2 398	2 462	3 300	nd
Valeur ajoutée	5 643	5 210	5 759	5 179	5 367	5 594	5 767	5 742	5 391	nd
Production de la branche au prix de base	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 795	8 165	8 204	8 691	8 584
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	816	1 300	1 050	1 930	2 035	2 054	2 205	2 209	2 426	nd
Valeur ajoutée	5 821	5 210	5 745	5 116	5 209	5 417	5 699	5 641	5 564	nd
Production de la branche au prix de base	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 471	7 905	7 850	7 990	7 744
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 795	8 165	8 204	8 691	8 524
dont sous-traitance	265	295	298	0	0	0	0	0	0	0
Importation totale	118	127	104	103	104	105	140	140	152	142
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	10	13	9	9	12	13	18	16	14	16
Subventions sur les produits	-964	-976	-1 031	-1 129	-1 056	-1 222	-1 124	-1 075	-1 305	-1 282
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	859	813	765	1 015	1 090	1 173	1 285	1 363	1 648	1 671
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 807	1 730	1 719	1 882	2 021	2 021	2 161	2 025	2 030	1 897
Consommation finale	2 457	2 393	2 625	2 799	2 968	3 085	3 298	3 454	3 343	3 362
Exportation totale	364	385	392	414	365	368	404	393	371	316
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 471	7 905	7 850	7 990	7 744
dont sous-traitance	253	295	309	0	0	0	0	0	0	0
Importation totale	117	127	102	100	98	99	130	126	122	117
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	13	13	13	13	15	14	14	14	14	11
Subventions sur les produits	-1 026	-976	-1 019	-1 071	-1 118	-1 154	-1 220	-1 243	-1 276	-1 268
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	861	813	792	1 030	1 096	1 166	1 256	1 296	1 521	1 511
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 724	1 730	1 781	1 939	1 942	1 981	2 117	1 944	1 937	1 729
Consommation finale	2 501	2 393	2 564	2 678	2 815	2 888	3 033	3 099	3 022	3 013
Exportation totale	359	385	384	401	342	346	372	354	327	285
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1	102,4	98,1	104,1	105,7	103,6	105,0	104,7	100,5	105,9	98,8
Volume base 100 en n-1	103,4	98,1	104,4	103,7	102,8	103,1	105,8	99,3	101,8	96,9
Prix base 100 en n-1	99,1	100,0	99,7	102,0	100,8	101,8	99,0	101,2	104,1	101,9

Sources : Insee - CCTN

Tableau A I 2.3

Les comptes du transport terrestre de voyageurs

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	3 167	3 673	3 196	3 567	3 315	3 581	4 150	3 809	4 637	nd
Valeur ajoutée	7 525	7 311	8 012	7 783	8 501	8 732	8 842	9 897	9 596	nd
Production de la branche au prix de base	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 992	13 706	14 233	14 828
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	3 229	3 673	3 117	3 479	3 273	3 426	3 641	3 730	3 849	nd
Valeur ajoutée	7 810	7 311	8 054	8 044	8 509	8 778	9 239	9 477	9 578	nd
Production de la branche au prix de base	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 880	13 207	13 427	13 648
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 992	13 706	14 233	14 828
dont sous-traitance	382	364	370	325	340	352	384	399	412	426
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	57	64	72	76	75	83	87	67	65	66
Subventions sur les produits	-2 818	-2 984	-3 014	-2 789	-2 857	-3 003	-3 104	-3 351	-3 543	-3 757
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	603	602	524	567	559	607	658	701	764	790
Marge de transport (y c transitant par commerce)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	7 132	7 310	7 612	7 990	8 391	8 709	9 228	9 615	9 900	10 259
Exportation totale	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 880	13 207	13 427	13 648
dont sous-traitance	392	364	359	308	315	325	351	360	366	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	58	64	64	64	68	69	77	78	76	87
Subventions sur les produits	-2 974	-2 984	-3 162	-3 336	-3 396	-3 591	-3 830	-3 907	-3 965	-4 017
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	612	602	512	542	525	560	594	611	638	626
Marge de transport (y c transitant par commerce)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	7 309	7 310	7 432	7 636	7 851	8 066	8 476	8 694	8 825	9 015
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	104,4	102,7	102,0	101,3	104,1	104,2	105,5	105,5	103,8	104,2
Volume base 100 en n-1	100,5	99,5	101,7	103,2	102,2	103,6	105,5	102,5	101,7	101,6
Prix base 100 en n-1	103,8	103,2	100,3	98,2	101,8	100,6	100,0	102,9	102,1	102,5

Sources : Insee - CCTN

Tableau A I 2.4

Les comptes du transport terrestre de marchandises

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	12 737	13 253	13 490	13 920	14 759	16 024	18 660	18 730	18 753	nd
Valeur ajoutée	11 715	12 175	11 769	12 501	13 419	13 349	13 328	15 234	14 775	nd
Production de la branche au prix de base	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	31 988	33 964	33 528	33 780
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	12 672	13 253	13 072	13 546	15 067	15 682	16 346	16 712	16 311	nd
Valeur ajoutée	11 035	12 175	12 472	13 027	13 363	13 486	13 631	13 891	13 640	nd
Production de la branche au prix de base	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 951	30 185
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	31 988	33 964	33 528	33 780
dont sous-traitance	2 507	2 626	2 530	2 492	2 673	2 971	3 304	3 509	3 461	3 445
Importation totale	1 343	1 567	1 458	1 670	1 692	1 943	2 231	2 151	2 173	2 349
dont ajustement CAF/FAB	-280	-313	-305	-351	-362	-372	-416	-411	-394	-416
Impôts sur les produits	10	13	18	18	19	19	23	21	27	28
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	345	362	383	394	462	505	533	584	604	575
Marge de transport (y c transitant par commerce)	21 039	21 960	21 778	22 903	24 391	25 510	27 931	29 672	29 467	29 845
Consommation finale	360	364	378	395	415	440	470	504	525	551
Exportation totale	1 275	1 384	1 361	1 575	1 586	1 537	1 588	1 456	1 277	1 325
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 951	30 185
dont sous-traitance	2 451	2 626	2 559	2 517	2 710	2 967	3 118	3 184	3 117	3 144
Importation totale	1 337	1 567	1 471	1 622	1 643	1 950	2 083	1 923	1 798	1 946
dont ajustement CAF/FAB	-279	-313	-306	-336	-352	-386	-400	-380	-333	-346
Impôts sur les produits	12	13	13	14	14	15	16	16	16	16
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	352	362	376	372	425	463	482	509	516	514
Marge de transport (y c transitant par commerce)	20 344	21 960	22 036	23 066	24 669	25 380	26 176	26 734	26 213	26 580
Consommation finale	367	364	371	379	389	411	432	447	453	472
Exportation totale	1 270	1 384	1 379	1 540	1 543	1 535	1 477	1 295	1 139	1 108
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1	105,0	104,0	99,3	104,6	106,7	104,2	108,9	106,2	98,7	100,8
Volume base 100 en n-1	104,7	107,3	100,5	104,0	107,0	102,6	102,8	102,1	97,9	100,8
Prix base 100 en n-1	100,2	97,0	98,9	100,6	99,7	101,6	106,0	104,0	100,9	100,0

Sources : Insee - CCTN

Tableau A I 2.5
Les comptes du transport par eau

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	2 828	3 148	3 111	3 421	3 181	3 369	4 238	4 335	4 562	nd
Valeur ajoutée	1 148	923	890	937	1 010	1 081	1 388	1 588	1 468	nd
Production de la branche au prix de base	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 626	5 923	6 030	6 290
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	2 802	3 148	2 996	3 194	2 973	3 072	3 469	3 656	3 801	nd
Valeur ajoutée	1 164	923	944	1 023	1 355	1 534	1 792,007	1 925	1 898	nd
Production de la branche au prix de base	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 261	5 581	5 699	5 827
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 626	5 923	6 030	6 290
dont sous-traitance	480	501	461	613	417	439	497	499	497	518
Importation totale	2 549	2 410	2 378	2 699	3 046	2 951	3 908	3 960	3 832	3 814
dont ajustement CAF/FAB	-2 611	-2 512	-2 454	-2 776	-3 232	-3 171	-4 258	-4 301	-4 262	-4 270
Impôts sur les produits	21	23	31	5	5	5	5	4	6	6
Subventions sur les produits	-143	-159	-162	-166	-165	-146	-160	-180	-195	-191
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 467	1 490	1 556	1 642	1 368	1 389	1 639	1 650	1 697	1 787
Consommation finale	338	315	282	318	273	269	284	298	302	296
Exportation totale	1 504	1 524	1 493	1 547	1 787	1 991	2 700	2 959	2 914	3 047
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 261	5 581	5 699	5 827
dont sous-traitance	480	501	460	608	429	448	468	463	467	474
Importation totale	2 549	2 410	2 320	2 630	3 189	3 082	3 681	3 799	3 676	3 771
dont ajustement CAF/FAB	-2 611	-2 512	-2 394	-2 706	-3 385	-3 317	-4 013	-4 131	-4 095	-4 202
Impôts sur les produits	23	23	24	25	27	27	27	27	33	33
Subventions sur les produits	-157	-159	-156	-157	-152	-148	-142	-142	-147	-142
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 467	1 490	1 512	1 594	1 414	1 435	1 536	1 566	1 620	1 668
Consommation finale	316	315	301	299	288	279	268	265	274	267
Exportation totale	1 504	1 524	1 459	1 510	1 875	2 091	2 553	2 854	2 813	2 889
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1	96,1	102,4	98,3	108,9	96,2	106,2	126,4	105,3	101,8	104,3
Volume base 100 en n-1	98,6	102,6	96,8	107,0	102,6	106,4	114,2	106,1	102,1	102,2
Prix base 100 en n-1	97,5	99,8	101,5	101,8	93,7	99,8	110,7	99,2	99,7	102,0

Sources : Insee - CCTN

Tableau A I 2.6
Les comptes du transport aérien

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	4 799	5 021	6 045	6 194	6 328	7 691	9 580	9 234	9 501	nd
Valeur ajoutée	4 248	3 829	3 629	4 187	4 520	4 940	4 886	5 595	5 760	nd
Production de la branche au prix de base	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 466	14 829	15 261	16 072
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	4 768	5 021	5 854	5 865	5 684	6 626	7 757	7 606	7 546	7 588
Valeur ajoutée	4 245	3 829	4 229	4 733	5 303	5 892	6 376	6 212	6 356	6 321
Production de la branche au prix de base	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	14 133	13 817	13 902	13 909
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 466	14 829	15 261	16 072
dont sous-traitance	1 127	1 223	1 125	1 204	948	1 123	1 337	1 388	1 434	1 546
Importation totale	2 416	2 542	2 634	2 802	2 975	2 942	3 455	3 447	3 145	2 914
dont ajustement CAF/FAB	-381	-363	-357	-382	-431	-462	-584	-632	-613	-525
Impôts sur les produits	9	30	34	23	20	34	72	59	85	82
Subventions sur les produits	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3 184	3 061	3 812	3 725	3 738	4 607	5 346	5 819	5 690	6 167
Marge de transport (y c transitant par commerce)	464	465	437	443	399	438	492	498	522	547
Consommation finale	3 206	3 196	3 434	3 653	3 933	4 390	4 950	5 111	5 325	5 487
Exportation totale	3 113	3 113	3 178	3 799	4 395	4 588	5 285	4 888	4 908	4 797
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	14 133	13 817	13 902	13 909
dont sous-traitance	1 124	1 223	1 156	1 213	941	1 104	1 292	1 280	1 306	1 297
Importation totale	2 406	2 542	2 690	2 811	3 112	3 004	3 468	3 295	2 937	2 693
dont ajustement CAF/FAB	-376	-363	-366	-392	-456	-474	-587	-602	-569	-588
Impôts sur les produits	9	30	35	37	38	44	50	39	40	40
Subventions sur les produits	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	3 169	3 061	3 867	3 697	3 938	4 635	5 293	5 479	5 213	5 374
Marge de transport (y c transitant par commerce)	458	465	448	454	413	441	485	480	491	505
Consommation finale	3 206	3 196	3 574	3 716	3 929	4 382	4 864	4 776	4 791	4 675
Exportation totale	3 097	3 113	3 399	3 995	4 499	4 587	5 194	4 598	4 579	4 275
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1	106,6	97,8	109,3	107,3	104,5	116,4	114,5	102,5	102,9	105,3
Volume base 100 en n-1	112,3	98,2	113,9	105,1	103,7	113,9	112,9	97,8	100,6	100,0
Prix base 100 en n-1	94,9	99,6	95,9	102,1	100,8	102,2	101,4	104,9	102,3	105,3

Sources : Insee - CCTN

Tableau A I 2.7
Les comptes des autres postes transport

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
LES COMPTES DE BRANCHE										
EN VALEUR :										
Consommation intermédiaire	14 923	16 611	17 575	21 946	24 585	24 955	27 701	28 288	28 869	nd
Valeur ajoutée	11 272	11 883	11 900	14 749	15 072	17 302	18 475	19 203	19 559	nd
Production de la branche au prix de base	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	46 176	47 491	48 428	48 362
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Consommation intermédiaire	15 226	16 611	17 202	21 148	22 897	22 718	24 131	23 522	23 930	nd
Valeur ajoutée	11 795	11 883	11 823	14 361	14 612	16 564	17 266	17 378	17 362	nd
Production de la branche au prix de base	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	41 398	40 899	41 292	40 828
LES COMPTES DE PRODUIT										
EN VALEUR :										
Production de la branche au prix de base	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	46 176	47 491	48 428	48 362
dont sous-traitance	8 856	9 316	9 852	13 040	14 098	15 184	16 924	17 899	18 130	18 326
Importation totale	977	974	906	941	1 061	1 044	1 276	1 283	1 206	1 198
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	198	351	531	585	656	712	787	820	795	843
Subventions sur les produits	-134	-137	-94	-1 848	-1 847	-1 686	-1 993	-1 951	-1 681	-1 656
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	9 560	10 825	11 049	12 716	13 814	15 077	16 069	16 293	16 857	16 962
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 473	4 881	4 920	5 382	5 968	6 264	7 039	7 419	7 373	7 408
Consommation finale	2 815	3 039	3 227	3 401	3 685	3 970	4 124	4 171	4 070	4 336
Exportation totale	1 546	1 629	1 776	1 841	1 969	1 841	2 100	2 345	2 495	1 726
EN PRIX 95 (prix n-1 chaîné)										
Production de la branche au prix de base	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	41 398	40 899	41 292	40 828
dont sous-traitance	8 999	9 316	9 658	12 525	13 269	13 844	14 792	14 868	14 823	14 924
Importation totale	1 053	974	927	942	1 007	984	1 206	1 273	1 200	1 172
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	321	351	353	375	389	411	434	438	428	433
Subventions sur les produits	-137	-137	-133	-2 692	-2 790	-2 999	-3 094	-3 184	-3 293	-3 287
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	10 117	10 825	10 836	12 295	13 089	13 788	14 456	14 455	14 706	14 536
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 551	4 881	4 808	5 036	5 450	5 709	6 073	6 054	6 016	6 051
Consommation finale	2 893	3 039	3 111	3 207	3 358	3 541	3 603	3 562	3 701	3 836
Exportation totale	1 719	1 629	1 765	1 845	1 732	1 660	1 896	1 809	1 528	1 044
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :										
Valeur base 100 en n-1	106,7	108,8	103,4	124,5	108,1	106,6	109,3	102,8	102,0	99,9
Volume base 100 en n-1	105,8	105,5	101,9	122,3	105,6	104,7	105,4	98,8	101,0	98,9
Prix base 100 en n-1	100,9	103,2	101,6	101,8	102,3	101,7	103,7	104,1	101,0	101,0

Sources : Insee - CCTN

Tableau A I 2.8

Production des branches au prix de base (prix de 1995, et prix courants)

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transport ferroviaire	6 637	6 510	6 795	7 046	7 244	7 471	7 905	7 850	7 990	7 744
Voyageurs	4 520	4 320	4 528	4 899	5 117	5 285	5 586	5 699	5 853	5 752
Marchandises	2 125	2 190	2 267	2 136	2 112	2 166	2 298	2 128	2 111	1 964
Transport terrestre de voyageurs	11 039	10 984	11 170	11 523	11 782	12 205	12 880	13 207	13 427	13 648
Transport urbain de voyageurs	6 272	6 222	6 422	6 718	6 822	7 129	7 588	7 773	7 910	8 033
Transport routier de voyageurs	2 913	2 883	2 939	2 937	3 012	3 034	3 175	3 252	3 325	3 385
Autres types de transport terrestre de voyageurs	1 854	1 879	1 809	1 871	1 946	2 048	2 130	2 193	2 207	2 244
Transport terrestre de marchandises	23 706	25 428	25 544	26 573	28 430	29 168	29 978	30 603	29 951	30 185
Transport routier de marchandises	22 675	24 362	24 469	25 453	27 259	27 925	28 656	29 231	28 571	28 792
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 033	1 065	1 173	1 119	1 172	1 241	1 318	1 368	1 375	1 389
Transport par eau	3 966	4 071	3 940	4 217	4 328	4 605	5 261	5 581	5 699	5 827
Transport maritime	3 661	3 728	3 606	3 891	3 972	4 225	4 876	5 220	5 326	5 457
Transport fluvial	301	343	334	327	356	380	386	364	375	373
Transport aérien	9 012	8 850	10 083	10 598	10 987	12 518	14 133	13 817	13 902	13 909
Voyageurs	7 666	7 468	8 734	9 212	9 593	11 029	12 494	12 220	12 273	12 230
Marchandises	1 348	1 381	1 349	1 387	1 394	1 485	1 633	1 591	1 625	1 677
Autres postes transport	27 021	28 494	29 025	35 509	37 509	39 281	41 398	40 898	41 292	40 828
Total Transport	81 360	84 336	86 557	95 555	100 380	105 333	111 617	112 354	112 650	112 486

Production des branches au prix de base (en valeur)

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transport ferroviaire	6 637	6 510	6 777	7 166	7 425	7 795	8 165	8 204	8 691	8 584
Voyageurs	4 414	4 320	4 589	5 081	5 237	5 593	5 829	5 997	6 491	6 510
Marchandises	2 223	2 190	2 188	2 085	2 188	2 202	2 336	2 207	2 200	2 074
Transport terrestre de voyageurs	10 692	10 984	11 208	11 350	11 816	12 313	12 992	13 706	14 233	14 828
Transport urbain de voyageurs	6 036	6 222	6 351	6 328	6 529	6 829	7 192	7 588	7 922	8 284
Transport routier de voyageurs	2 836	2 883	3 009	3 077	3 213	3 262	3 429	3 575	3 684	3 811
Autres types de transport terrestre de voyageurs	1 820	1 879	1 848	1 945	2 074	2 222	2 371	2 543	2 627	2 733
Transport terrestre de marchandises	24 452	25 428	25 259	26 421	28 178	29 373	31 988	33 964	33 528	33 780
Transport routier de marchandises	23 431	24 362	24 161	25 228	26 932	28 052	30 563	32 426	31 905	32 128
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 021	1 065	1 198	1 193	1 246	1 321	1 425	1 538	1 623	1 652
Transport par eau	3 976	4 071	4 001	4 358	4 191	4 450	5 626	5 923	6 030	6 290
Transport maritime	3 683	3 728	3 656	4 010	3 816	4 066	5 206	5 503	5 612	5 854
Transport fluvial	290	343	345	348	375	384	420	420	418	436
Transport aérien	9 047	8 850	9 674	10 381	10 848	12 631	14 466	14 829	15 261	16 072
Voyageurs	7 682	7 468	8 359	9 029	9 519	11 175	12 830	13 197	13 549	14 269
Marchandises	1 366	1 381	1 315	1 352	1 329	1 456	1 636	1 632	1 712	1 803
Autres postes transport	26 195	28 494	29 475	36 695	39 657	42 257	46 176	47 491	48 428	48 362
Total Transport	81 000	84 336	86 394	96 370	102 115	108 819	119 412	124 117	126 171	127 916

Source : INSEE - CCTN

Tableau A I 2.9

L'emploi dans les branches des transports

équivalent temps plein en milliers

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (e)
Transport ferroviaire									
Salariés	112,4	114,1	112,1	88,8	87,4	96,9	98,1	98,4	nd
Non salariés	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	nd
Total des effectifs	112,6	114,4	112,4	89,1	87,7	97,2	98,4	98,7	nd
Transport terrestre de voyageurs									
Salariés	159,7	161,0	161,9	160,5	164,7	172,6	177,0	180,7	nd
Non salariés	24,9	24,9	24,2	23,6	23,5	23,7	23,5	23,2	nd
Total des effectifs	184,6	185,9	186,1	184,1	188,2	196,3	200,5	203,9	nd
Transport terrestre de marchandises									
Salariés	258,7	259,5	258,1	263,9	274,5	290,0	301,9	306,1	nd
Non salariés	29,9	29,7	28,5	27,6	27,5	27,7	27,5	27,2	nd
Total des effectifs	288,6	289,2	286,6	291,5	302,0	317,7	329,4	333,3	nd
Transport par eau									
Salariés	17,0	15,8	14,7	14,1	13,7	13,6	14,0	14,6	nd
Non salariés	1,9	1,8	1,6	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	nd
Total des effectifs	18,9	17,6	16,3	15,5	15,1	15,0	15,4	16,0	nd
Transport aérien									
Salariés	51,4	51,6	51,2	53,3	58,2	66,4	67,0	67,6	nd
Non salariés	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	nd
Total des effectifs	51,6	51,8	51,4	53,5	58,4	66,6	67,2	67,8	nd
Autres postes de Transport (*)									
Salariés	194,7	200,1	205,3	245,1	260,6	262,8	280,1	288,2	nd
Non salariés	3,7	3,8	3,8	3,8	3,7	3,8	3,7	3,6	nd
Total des effectifs	198,4	203,9	209,1	248,9	264,3	266,6	283,8	291,8	nd
Total transport (*)									
Salariés	793,9	802,1	803,3	825,7	859,1	902,3	938,1	955,6	961,0
Non salariés	60,8	60,7	58,6	56,9	56,6	57,1	56,6	55,9	56,2
Total des effectifs	854,7	862,8	861,9	882,6	915,7	959,4	994,7	1 011,5	1 017,2
Total des branches de l'économie									
Salariés	19 078,9	19 126,1	19 232,9	19 550,3	19 975,7	20 605,3	21 055,8	21 294,4	21 278,9
Non salariés	2 567,5	2 495,9	2 432,9	2 389,5	2 369,5	2 367,9	2 344,6	2 324,5	2 328,9
Total des effectifs	21 646,4	21 622,0	21 665,8	21 939,8	22 345,2	22 973,2	23 400,4	23 618,9	23 607,9
Part des effectifs transports sur l'ensemble des branches de l'économie en %	3,9	4,0	4,0	4,0	4,1	4,2	4,3	4,3	4,3

Source : Insee - CCTN (séries révisées depuis 2000)

(*) hors agences de voyages

(e) estimations provisoires

I.3 LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

Tableau A I.3.1

Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport

en millions d'euros courants y c TVA

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 sd	2003p
071 Achats de véhicules	26 945	26 308	28 946	24 175	27 667	30 703	30 965	34 159	34 053	32 929
0711 Automobiles neuves et occasions	25 103	24 295	26 835	21 962	25 333	28 166	28 398	31 666	31 460	30 222
0712 Motos	797	961	1 166	1 313	1 464	1 628	1 611	1 641	1 606	1 623
0713 Bicyclettes	1 045	1 053	945	901	869	909	956	852	988	1 084
D01.A4 D01.C Campings-cars, caravanes (1)	431	438	491	514	568	672	741	840	910	972
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	53 452	56 334	57 760	59 475	61 079	64 115	69 581	70 679	72 402	74 005
0721 Pièces détachées et accessoires	15 335	16 619	16 909	17 351	18 152	18 646	19 317	20 495	21 444	22 238
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	11 779	12 938	13 167	13 503	14 027	14 518	15 124	16 207	16 987	17 588
HF45.A Fabrication de pneumatiques	1 297	1 296	1 324	1 332	1 411	1 435	1 432	1 427	1 431	1 537
HF45.B Rechapage de pneumatiques	93	95	91	80	75	74	70	68	67	67
HF61.C Fabrication d'accumulateurs (PARTIEL)	209	222	231	232	245	240	222	225	212	202
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	1 957	2 067	2 098	2 204	2 393	2 380	2 470	2 568	2 746	2 843
0722 Carburants et lubrifiants (2)	20 666	21 301	22 631	23 609	23 349	24 694	28 553	27 696	27 038	27 124
0723 Entretien et réparations	12 624	13 357	12 856	12 936	13 628	14 415	15 161	15 756	16 776	17 147
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	12 029	12 685	12 255	12 299	12 722	13 612	14 228	14 872	15 850	16 185
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	251	262	242	234	241	262	276	291	287	296
HN25.C Contrôle et analyse technique	345	410	359	403	666	541	657	593	638	666
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	4 826	5 057	5 363	5 579	5 949	6 360	6 550	6 732	7 144	7 496
HK07.F Services donnant lieu à des péages	2 269	2 460	2 588	2 775	3 011	3 241	3 364	3 347	3 602	3 849
HK07.G Autres infrastructures routières	751	813	909	932	976	1 045	1 081	1 148	1 218	1 286
HN31.A Location de véhicules automobiles	771	768	767	786	833	884	902	1 030	1 093	1 122
HN31.B Location d'autres matériels de transport	19	20	23	24	26	27	28	30	31	31
HQ1A.B Ecoles de conduite	1 016	996	1 076	1 061	1 104	1 163	1 175	1 177	1 201	1 209
073 Services de transports	13 299	13 317	14 096	14 891	15 795	16 738	18 071	18 866	19 615	20 143
0731 Transports de voyageurs par rail	2 316	2 240	2 481	2 628	2 805	2 944	3 159	3 327	3 509	3 567
0732 Transports de voyageurs par route	3 670	3 715	3 892	4 028	4 255	4 388	4 615	4 858	4 978	5 113
HK02.B Transports routiers de voyageurs	1 938	1 996	2 081	2 140	2 234	2 302	2 424	2 520	2 620	2 660
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	879	886	934	981	1 075	1 158	1 222	1 319	1 333	1 341
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	853	833	877	907	946	928	969	1 019	1 025	1 112
0733 Transports de voyageurs par air	3 251	3 242	3 483	3 726	4 018	4 485	5 053	5 218	5 431	5 596
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	352	322	287	324	279	276	290	304	308	302
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	423	431	451	471	495	526	558	598	623	654
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	3 287	3 368	3 502	3 715	3 943	4 120	4 395	4 561	4 765	4 910
07 Transport	93 695	95 960	100 802	98 542	104 540	111 557	118 616	123 704	126 069	127 076
Assurance (3)	3 213	3 196	3 375	3 171	2 932	3 054	3 155	3 860	4 093	4 375
Transport + assurance	96 908	99 155	104 176	101 713	107 472	114 611	121 771	127 564	130 162	131 451
Dépenses de consommation des ménages	628 605	649 034	669 638	679 956	708 107	733 840	764 683	797 584	825 470	853 763
Dépenses de consommation prises en charge par les APU (4)	382	392	393	455	384	364	371	352	124	95
Transports de voyageurs par rail	271	280	283	301	311	295	298	294	115	87
Transports urbains de voyageurs	108	109	107	151	69	66	70	55	6	5
Autres services de transports (déménagement)	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Nombre de ménages (5)	22 648	22 901	23 150	23 393	23 635	23 867	24 133	24 385	24 665	24 941
Population (5)	57 659	57 844	58 026	58 207	58 398	58 623	58 896	59 192	59 488	59 767

Source : Insee

Notes :

(1) Les campings-cars et les caravanes ne sont pas compris dans les achats de véhicules en nomenclature fonction. En effet, ils appartiennent dorénavant à la fonction "culture et loisirs". Ils sont donc donnés à titre indicatif.

(2) Y compris les lubrifiants des réparations.

(3) On somme le montant des primes et des produits de placement des entreprises d'assurance moins le total des remboursements.

(4) Les dépenses de consommation prises en charge par les 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 - Evolution en volume

Indice base 100 l'année n-1

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	sd	2003 p
071 Achats de véhicules	89,6	102,8	87,2	112,1	96,5	111,3	85,4	113,5	112,1	100,6	109,4	98,7	95,4	
0711 Automobiles neuves et occasions	88,9	103,3	86,2	113,7	95,6	112,0	83,8	114,2	112,3	100,7	110,7	98,4	94,6	
0712 Motos	100,4	99,5	92,4	91,3	119,2	119,8	115,8	113,4	112,1	97,7	100,6	97,1	101,8	
0713 Bicyclettes	97,7	93,0	108,8	95,7	100,4	89,1	95,1	95,9	105,3	103,2	87,6	115,1	110,5	
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	100,3	100,9	98,7	102,0	102,0	97,7	101,0	103,6	102,8	101,3	102,2	101,6	99,6	
0721 Pièces détachées et accessoires	101,0	102,0	97,2	105,7	106,2	99,2	103,0	105,9	102,6	103,8	105,3	102,9	102,2	
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	100,9	103,0	95,0	105,9	107,4	99,1	102,6	105,1	103,2	103,9	106,5	102,7	102,0	
HF45.A Fabrication de pneumatiques	102,4	95,0	105,9	105,3	100,4	102,0	106,7	108,5	102,0	102,7	99,0	100,4	108,6	
HF45.B Rechapage de pneumatiques	94,0	102,5	103,4	100,6	103,1	95,0	92,9	96,7	97,1	96,9	96,6	98,6	101,7	
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	104,1	96,0	100,1	97,8	106,4	102,0	100,2	106,6	99,2	93,9	103,6	93,8	94,4	
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	100,2	102,3	104,0	106,7	103,8	99,1	104,1	109,2	100,4	104,8	102,4	106,1	100,3	
0722 Carburants et lubrifiants	101,4	101,5	100,0	99,9	99,5	99,1	100,8	102,0	101,6	98,3	101,8	100,3	98,0	
0723 Entretien et réparations	96,6	97,8	97,1	101,3	100,8	91,8	98,3	103,1	103,9	103,0	99,8	101,6	97,7	
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	96,5	97,0	96,3	101,0	100,3	92,2	98,0	101,2	105,0	102,3	100,2	101,5	97,4	
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	100,0	101,3	100,8	93,0	100,6	89,9	95,1	100,5	106,2	101,8	101,9	97,3	99,8	
HN25.C Contrôle et analyse technique	99,1	177,3	137,5	118,5	116,4	80,4	111,1	161,8	81,1	121,3	89,9	105,9	103,3	
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	103,3	103,7	102,7	100,9	102,3	102,7	102,1	104,3	105,5	101,3	100,5	102,9	102,4	
HK07.F Services donnant lieu à des péages	105,3	105,5	106,4	102,4	105,4	100,8	103,6	105,6	105,8	102,2	97,4	105,2	104,3	
HK07.G Autres infrastructures routières	102,1	101,5	101,0	100,9	104,0	107,8	101,2	101,6	104,4	100,0	103,9	100,0	102,1	
HN31.A Location de véhicules automobiles	102,3	106,6	99,5	99,0	99,7	98,9	104,8	105,2	107,0	102,8	112,3	104,5	102,5	
HN31.B Location d'autres matériels de transport	100,0	100,0	100,8	100,0	104,8	111,3	107,9	105,7	105,1	106,0	102,8	103,9	99,3	
HQ1A.B Ecoles de conduite	101,0	99,9	99,0	99,1	96,1	106,0	97,3	102,7	104,4	98,9	97,3	97,5	96,9	
073 Services de transports	96,7	103,3	97,1	101,5	98,7	105,2	103,0	104,3	105,2	106,6	101,5	101,7	99,8	
0731 Transports de voyageurs par rail	97,6	100,7	88,9	102,6	95,0	108,2	104,4	105,5	103,6	105,6	102,8	102,7	98,2	
0732 Transports de voyageurs par route	99,9	102,6	98,9	101,4	98,6	102,3	101,2	103,7	102,1	104,2	102,9	101,4	100,9	
HK02.B Transports routiers de voyageurs	100,9	104,8	101,2	102,5	100,3	101,8	100,5	102,5	102,2	104,9	102,3	103,1	100,0	
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	97,1	96,2	95,5	101,2	98,5	102,9	102,8	107,5	105,9	103,2	104,1	99,1	98,3	
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	100,9	104,8	97,4	99,1	95,1	102,8	101,0	102,5	97,4	103,9	102,8	100,1	106,6	
0733 Transports de voyageurs par air	85,9	105,4	102,9	103,0	99,7	111,8	104,0	105,7	111,6	111,0	98,2	100,3	97,6	
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	97,6	100,3	98,6	100,6	99,7	95,3	99,4	96,5	96,5	96,0	98,9	103,0	97,5	
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	94,5	94,5	97,5	106,8	99,5	101,9	102,0	102,5	105,9	105,2	103,3	101,2	104,2	
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	105,8	105,4	94,9	98,9	100,0	101,6	103,5	103,7	103,8	106,1	102,9	103,0	101,8	
07 Transport	96,3	101,8	95,0	104,7	100,0	102,5	96,8	106,1	105,6	101,9	104,0	100,8	98,5	
1254 Assurance automobile	103,3	106,9	99,7	95,2	109,4	106,7	113,8	102,1	107,1	104,7	122,2	104,6	105,6	
Dépenses de consommation des ménages	100,7	100,9	99,4	101,2	101,2	101,3	100,1	103,4	103,2	102,7	102,6	101,5	101,3	

Source : Insee

Note : Le tableau A I 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 - Evolution en prix

Indice base 100 l'année n-1

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 sd	2003 p
071 Achats de véhicules	99,2	101,2	98,8	97,8	100,8	99,0	100,2	100,8	101,0	101,4
0711 Automobiles neuves et occasions	98,9	101,2	98,7	97,7	101,0	99,0	100,1	100,8	101,0	101,6
0712 Motos	104,7	101,1	101,3	97,3	98,3	99,2	101,3	101,3	100,8	99,2
0713 Bicyclettes	101,9	100,3	100,7	100,2	100,7	99,3	101,9	101,7	100,7	99,3
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	103,7	103,3	104,9	101,9	99,1	102,1	107,2	99,4	100,9	102,6
0721 Pièces détachées et accessoires	102,2	101,9	102,4	99,6	98,8	100,1	99,9	100,8	101,8	101,5
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	103,2	102,2	102,7	100,0	98,8	100,3	100,3	100,6	102,1	101,5
HF45.A Fabrication de pneumatiques	96,1	99,5	100,1	94,3	97,6	99,6	97,2	100,8	99,9	98,9
HF45.B Rechapage de pneumatiques	97,3	99,2	100,2	94,7	97,8	100,6	97,8	101,0	100,0	98,6
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	99,0	100,1	101,7	100,3	99,3	98,6	98,6	97,6	100,7	100,9
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	101,6	101,7	102,4	100,9	99,4	99,1	99,0	101,5	100,8	103,3
0722 Carburants et lubrifiants	104,1	103,6	107,2	103,5	96,9	104,1	117,6	95,3	97,4	102,4
0723 Entretien et réparations	105,0	105,0	104,8	102,3	102,2	101,9	102,1	104,2	104,8	104,7
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	105,1	105,1	104,7	102,4	102,2	101,9	102,2	104,3	105,0	104,8
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	105,2	103,8	102,7	101,7	102,5	102,6	103,3	103,5	101,6	103,2
HN25.C Contrôle et analyse technique	100,7	102,2	108,9	101,1	102,0	100,2	100,2	100,4	101,6	101,1
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	103,9	102,4	103,3	101,8	102,2	101,3	101,6	102,2	103,2	102,5
HK07.F Services donnant lieu à des péages	104,4	102,8	104,4	103,5	102,7	101,8	101,5	102,2	102,3	102,5
HK07.G Autres infrastructures routières	107,2	104,2	103,7	101,3	103,1	102,5	103,5	102,2	106,1	103,4
HN31.A Location de véhicules automobiles	102,5	99,9	101,0	97,9	100,6	99,2	99,3	101,7	101,5	100,1
HN31.B Location d'autres matériels de transport	100,0	100,8	102,7	95,7	101,8	99,1	99,3	101,7	101,5	100,1
HQ1A.B Ecoles de conduite	101,8	102,0	102,0	101,3	101,4	100,9	102,1	103,0	104,6	103,9
073 Services de transports	100,7	101,5	100,6	102,6	101,7	100,7	101,2	102,9	102,2	102,9
0731 Transports de voyageurs par rail	100,8	101,8	102,4	101,5	101,2	101,3	101,6	102,5	102,7	103,5
0732 Transports de voyageurs par route	103,4	102,6	102,4	102,3	101,9	101,0	100,9	102,3	101,1	101,8
HK02.B Transports routiers de voyageurs	103,4	102,7	102,4	102,3	101,8	100,8	100,4	101,6	100,8	101,5
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	103,3	102,3	102,4	102,2	101,9	101,7	102,3	103,7	101,9	102,4
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	103,3	102,7	102,4	102,3	101,8	100,7	100,5	102,3	100,6	101,7
0733 Transports de voyageurs par air	95,0	100,0	96,1	102,9	102,0	100,1	101,5	105,1	103,8	105,6
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieure	101,3	91,7	93,7	113,5	89,3	102,3	109,5	106,3	98,3	100,6
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	100,6	102,5	102,6	102,3	102,6	100,3	101,0	103,6	102,9	100,8
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	103,7	102,5	102,4	102,5	102,4	100,7	100,5	100,9	101,4	101,2
07 Transport	102,0	102,4	102,5	101,0	100,0	101,0	104,3	100,3	101,1	102,4
1254 Assurance automobile	121,8	90,9	99,0	82,6	90,6	97,2	98,7	100,1	101,4	101,2
Dépenses de consommation des ménages	102,2	102,0	101,9	101,4	100,7	100,4	101,5	101,6	101,9	102,1

Source : Insee

Note : Le tableau A I 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'indice de prix au sens de la comptabilité nationale

Tableau A I 3.4
Consommation en transport - Evolution en volume

Indice base 100 en 1995

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 sd	2003 p
071 Achats de véhicules	103,6	100,0	111,3	95,1	108,0	121,0	121,8	133,3	131,6	125,5
0711 Automobiles neuves et occasions	104,6	100,0	112,0	93,8	107,1	120,3	121,2	134,1	131,9	124,8
0712 Motos	83,9	100,0	119,8	138,7	157,3	176,4	172,3	173,3	168,3	171,4
0713 Bicyclettes	99,6	100,0	89,1	84,8	81,3	85,6	88,3	77,4	89,1	98,4
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	98,0	100,0	97,7	98,7	102,3	105,1	106,5	108,8	110,5	110,1
0721 Pièces détachées et accessoires	94,2	100,0	99,2	102,2	108,2	111,0	115,3	121,4	124,9	127,6
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	93,1	100,0	99,1	101,7	106,9	110,3	114,6	122,0	125,3	127,8
HF45.A Fabrication de pneumatiques	99,6	100,0	102,0	108,9	118,2	120,5	123,7	122,4	122,9	133,5
HF45.B Rechapage de pneumatiques	97,0	100,0	95,0	88,3	85,4	83,0	80,4	77,7	76,6	77,9
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	94,0	100,0	102,0	102,2	108,9	108,0	101,4	105,1	98,6	93,0
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	96,3	100,0	99,1	103,2	112,7	113,1	118,5	121,4	128,8	129,1
0722 Carburants et lubrifiants	100,5	100,0	99,1	99,9	101,9	103,5	101,8	103,6	103,9	101,8
0723 Entretien et réparations	99,2	100,0	91,8	90,3	93,1	96,6	99,6	99,3	100,9	98,6
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	99,7	100,0	92,2	90,4	91,5	96,1	98,3	98,5	100,0	97,4
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	99,4	100,0	89,9	85,5	85,9	91,2	92,8	94,5	92,0	91,8
HN25.C Contrôle et analyse technique	85,9	100,0	80,4	89,3	144,5	117,2	142,1	127,8	135,3	139,7
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	97,7	100,0	102,7	104,9	109,4	115,4	116,9	117,6	120,9	123,8
HK07.F Services donnant lieu à des péages	94,9	100,0	100,8	104,5	110,3	116,7	119,3	116,2	122,2	127,5
HK07.G Autres infrastructures routières	96,2	100,0	107,8	109,1	110,8	115,7	115,7	120,2	120,2	122,7
HN31.A Location de véhicules automobiles	100,3	100,0	98,9	103,6	109,0	116,7	119,9	134,7	140,8	144,4
HN31.B Location d'autres matériels de transport	95,5	100,0	111,3	120,1	126,9	133,4	141,4	145,4	151,1	150,0
HQ1A.B Ecoles de conduite	104,0	100,0	106,0	103,1	105,8	110,5	109,3	106,3	103,6	100,4
073 Services de transports	101,4	100,0	105,2	108,4	113,1	119,0	126,9	128,8	131,0	130,7
0731 Transports de voyageurs par rail	105,3	100,0	108,2	112,9	119,2	123,4	130,4	133,9	137,6	135,1
0732 Transports de voyageurs par route	101,4	100,0	102,3	103,5	107,4	109,6	114,2	117,5	119,2	120,2
HK02.B Transports routiers de voyageurs	99,7	100,0	101,8	102,3	104,9	107,2	112,5	115,0	118,6	118,6
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	101,5	100,0	102,9	105,8	113,8	120,5	124,3	129,4	128,3	126,1
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	105,2	100,0	102,8	103,9	106,5	103,7	107,8	110,8	110,9	118,2
0733 Transports de voyageurs par air	100,3	100,0	111,8	116,3	122,9	137,1	152,2	149,4	149,9	146,3
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieure	100,3	100,0	95,3	94,7	91,3	88,1	84,6	83,7	86,2	84,0
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	100,5	100,0	101,9	104,0	106,6	112,8	118,7	122,7	124,1	129,3
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	100,0	100,0	101,6	105,1	109,0	113,1	120,0	123,5	127,2	129,6
07 Transport	100,0	100,0	102,5	99,2	105,3	111,2	113,4	117,9	118,8	117,0
1254 Assurance automobile	91,4	100,0	106,7	121,5	124,0	132,8	139,0	170,0	177,7	187,7
Dépenses de consommation des ménages	98,8	100,0	101,3	101,4	104,9	108,3	111,1	114,0	115,8	117,2

Source : Insee

Note : Le tableau A I 3.4 rapporte le volume d'une année N calculé aux prix de 1995 sur la valeur en 1995

Tableau A I 3.5
Consommation en transport - Evolution en prix

Indice base 100 en 1995

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002 sd	2003 p
071 Achats de véhicules	98,8	100,0	98,8	96,6	97,4	96,4	96,6	97,4	98,4	99,8
0711 Automobiles neuves et occasions	98,8	100,0	98,7	96,4	97,3	96,3	96,4	97,2	98,1	99,7
0712 Motos	98,9	100,0	101,3	98,5	96,9	96,1	97,3	98,5	99,3	98,5
0713 Bicyclettes	99,7	100,0	100,7	100,9	101,6	100,9	102,9	104,6	105,4	104,7
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	96,8	100,0	104,9	106,9	106,0	108,2	116,0	115,3	116,3	119,4
0721 Pièces détachées et accessoires	98,1	100,0	102,4	102,0	100,8	100,9	100,8	101,5	103,3	104,9
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	97,8	100,0	102,7	102,6	101,5	101,7	102,0	102,6	104,8	106,3
HF45.A Fabrication de pneumatiques	100,5	100,0	100,1	94,4	92,2	91,8	89,3	89,9	89,8	88,8
HF45.B Rechapage de pneumatiques	100,8	100,0	100,2	94,9	92,8	93,4	91,4	92,3	92,3	91,0
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	99,9	100,0	101,7	102,0	101,3	99,9	98,5	96,2	96,9	97,7
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	98,3	100,0	102,4	103,3	102,8	101,8	100,8	102,3	103,2	106,5
0722 Carburants et lubrifiants	96,6	100,0	107,2	110,9	107,5	112,0	131,7	125,5	122,2	125,1
0723 Entretien et réparations	95,3	100,0	104,8	107,3	109,6	111,7	114,0	118,7	124,4	130,2
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	95,2	100,0	104,7	107,3	109,6	111,7	114,1	119,1	125,0	131,1
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	96,3	100,0	102,7	104,4	106,9	109,7	113,3	117,2	119,1	122,9
HN25.C Contrôle et analyse technique	97,9	100,0	108,9	110,1	112,3	112,6	112,8	113,2	115,0	116,3
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	97,6	100,0	103,3	105,2	107,5	109,0	110,8	113,2	116,8	119,7
HK07.F Services donnant lieu à des péages	97,2	100,0	104,4	108,0	110,9	112,9	114,6	117,1	119,8	122,7
HK07.G Autres infrastructures routières	96,0	100,0	103,7	105,1	108,4	111,1	115,0	117,5	124,6	128,9
HN31.A Location de véhicules automobiles	100,1	100,0	101,0	98,9	99,5	98,7	98,0	99,6	101,1	101,2
HN31.B Location d'autres matériels de transport	99,2	100,0	102,7	98,3	100,1	99,2	98,5	100,2	101,6	101,7
HQ1A.B Ecoles de conduite	98,0	100,0	102,0	103,3	104,7	105,7	107,9	111,1	116,3	120,8
073 Services de transports	98,5	100,0	100,6	103,2	104,9	105,6	107,0	110,0	112,4	115,7
0731 Transports de voyageurs par rail	98,2	100,0	102,4	103,9	105,1	106,5	108,2	110,9	113,9	117,9
0732 Transports de voyageurs par route	97,4	100,0	102,4	104,7	106,7	107,8	108,7	111,3	112,4	114,5
HK02.B Transports routiers de voyageurs	97,3	100,0	102,4	104,7	106,7	107,6	108,0	109,7	110,6	112,3
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	97,7	100,0	102,4	104,7	106,7	108,5	110,9	115,0	117,3	120,1
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	97,4	100,0	102,4	104,8	106,7	107,4	108,0	110,4	111,0	113,0
0733 Transports de voyageurs par air	100,0	100,0	96,1	98,9	100,8	100,9	102,4	107,7	111,8	118,0
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	109,1	100,0	93,7	106,4	95,0	97,2	106,5	113,2	111,2	111,9
0735 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	97,5	100,0	102,6	105,0	107,7	108,1	109,1	113,1	116,4	117,4
0736 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	97,6	100,0	102,4	105,0	107,4	108,1	108,7	109,7	111,2	112,5
07 Transport	97,6	100,0	102,5	103,4	103,4	104,5	109,0	109,3	110,6	113,2
1254 Assurance automobile	110,0	100,0	99,0	81,7	74,0	71,9	71,0	71,1	72,1	72,9
Dépenses de consommation des ménages	98,0	100,0	101,9	103,3	104,0	104,4	106,0	107,8	109,9	112,2

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

Evolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, dans les dépenses réelles, "en valeur"

en %

	1990	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Achats de véhicules	5,1	4,1	3,9	4,2	4,0	4,3	4,1	3,9
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	8,7	8,6	8,7	9,1	8,9	8,8	8,7
Pièces détachées	2,3	2,6	2,6	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6
Carburants, lubrifiants	3,4	3,3	3,3	3,4	3,7	3,5	3,3	3,2
Entretien, réparations	2,0	2,1	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Autres services	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	0,8	0,9	0,9
Services de transports	2,2	2,1	2,2	2,3	2,4	2,4	2,4	2,4
Transports par rail	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Transports par route	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Transports par air	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7
Transports par mer, voies d'eau	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Autres transports	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Transports urbains de voyageurs	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Ensemble	15,6	14,8	14,8	15,2	15,5	15,5	15,3	14,9

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

Source : Insee, Comptes Nationaux

II.1 LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

Tableau A II 1.1
Les transports intérieurs de voyageurs

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Voitures particulières (1)	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	738,6
Autobus, autocars	41,3	42,9	41,8	42,0	42,7	41,6	42,4	42,0	42,4	41,6	43,0	41,3	42,2	42,6
urbain (hors IdF)	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	5,6
interurbain (hors IdF)	6,0	5,9	5,7	5,2	5,7	6,2	6,3	7,7	8,3	7,5	8,5	8,0	7,8	8,3
Ile-de-France (urb.-interurb.hors RATP)	1,6	1,5	1,4	1,4	1,4	1,5	1,3	1,3	1,7	1,9	2,1	2,1	2,3	2,5
scolaire	5,6	5,9	5,5	5,8	5,7	5,7	5,4	3,9	3,9	4,1	4,2	4,2	4,0	3,7
personnel	3,1	3,3	2,9	2,7	2,7	2,3	2,2	2,0	2,2	1,7	1,8	1,8	1,6	1,4
occasionnel	18,3	19,4	19,2	19,6	19,7	18,8	20,0	19,7	18,6	18,7	18,3	17,2	18,4	18,5
Autobus et tramways RATP	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	2,7
Transports en commun ferroviaires	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	83,1
SNCF	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	72,3
dont : TGV (2)(3)	14,9	17,9	19,0	18,9	20,5	21,4	24,8	27,6	30,0	32,4	34,7	37,4	39,8	39,6
réseau principal hors TGV(2)(4)	38,9	34,5	34,0	29,7	29,0	25,7	26,1	25,0	25,2	24,8	25,4	24,3	23,6	22,6
dont TER (5)	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	9,1
réseau Ile de France(4)(6)	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	10,0
RATP (métro+RER)	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	10,1
métro de province	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	0,8
Transports aériens	11,4	11,7	12,2	12,3	12,7	12,7	13,2	13,2	13,9	14,9	15,1	14,0	13,7	13,0
Ensemble	712,2	718,3	733,2	733,8	747,6	758,9	773,9	786,0	809,4	832,7	838,5	865,4	873,9	877,3

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. Nouvelle modification du périmètre TGV et réseau principal hors TGV en 2003, rétropolée jusqu'en 2001. Pour l'année 2001, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 37,4 et 24,2 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 valorisation en voyageurs-kilomètres des titres de transport Ile-de-France : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1999, mais pas les données antérieures. Pour 1999, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 9,6 milliards de voyageurs-kilomètres.

Tableau II 1.2

Transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Produit agro-alimentaire	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	22,2
Combust. Minér. solides	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	2,0
Produits pétroliers	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	5,9
Minerais	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	5,0
Sidérurgie	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	13,8
Fonderie	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	0,8
Matériaux de construction	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	10,2
Chimie de base	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	5,7
Papier	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	1,0
Chimie organique	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	0,8
Matériels de transport	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	4,7
Machines	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	0,6
Verres	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	0,3
Produits manufacturés	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	27,1
Ensemble en Md t-km	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	46,84

Source : SNCF

La décomposition des trafics par produits est ici fondée sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature d'activités et de produits de l'Insee. On a retenu quatorze ensembles : produits agro-alimentaires (NAP : U01,U02 - NST 0, 1, 7) ; combustibles minéraux solides (T04 - NST2) ; 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

en milliards de tonnes-kilomètres

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tr.ferroviaire (1)	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	46,8
<i>Tr. ferro. hors transit</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>39,7</i>
<i>national</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>23,9</i>
<i>importations</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>7,3</i>
<i>exportations</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>8,5</i>
<i>transit</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>	<i>7,1</i>
Transport routier	193,9	199,6	205,0	201,1	213,7	227,1	231,1	238,2	246,5	260,3	266,5	273,7	276,6	279,7
<i>Tr. routier hors transit</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>236,1</i>	<i>238,2</i>
<i>1 - pavillon français</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>209,9</i>
<i>1.1 national (PTAC>3,5t.) (2)</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>171,2</i>
<i>1.2 internat. (PTAC>3,5t.) (2)</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>17,7</i>
<i>1.3 national PTAC<=3,5t. (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>20,6</i>
<i>1.4Transit (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>0,4</i>
<i>2 - pavillon étranger</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>67,8</i>	<i>69,9</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>40,0</i>	<i>41,2</i>
<i>2.2 Autres pavillon étr.(4)</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>27,9</i>	<i>28,7</i>
Navig. intérieure (5)	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	6,9
<i>national</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>4,0</i>
<i>importations</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>1,3</i>
<i>exportations</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>	<i>1,5</i>
Oléoducs (6)	20,5	22,7	23,4	23,3	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	20,9	22,2
Ens. modes terrestres														
<i>y compris transit</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>352,9</i>	<i>354,5</i>	<i>355,7</i>
<i>hors transit</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>305,5</i>	<i>306,1</i>	<i>307,0</i>

(1) Source : SNCF. Transport total : tonnes-kilomètres taxées sur le réseau (y compris marchandises 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 rétropolés à plusieurs reprises pour tenir compte de modifications successives.

(3) Source : DAEI/SES. Série révisée depuis 1991, compte tenu du rechifrage 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 A II 1.4
Transport intérieur fluvial de marchandises

en % des tonnes-kilomètres

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Produit agro-alimentaire	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	28,57
Combust. Minér. solides	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	8,9
Produits pétroliers	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	9,4
Minerais	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	3,0
Sidérurgie	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	4,4
Fonderie	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	0,3
Matériaux de construction	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	32,4
Chimie de base	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	4,3
Papier	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	0,5
Chimie organique	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	2,2
Matériels de transport	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	0,6
Machines	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	0,1
Verres	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	0,0
Produits manufacturés	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	5,3
Ensemble en Md t-km	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	6,9

Source : Voies navigables de France

Note : 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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Produit agro-alimentaire	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	29,7
Combust. Minér. solides	0,6	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,25	0,30
Produits pétroliers	3,6	4,1	4,1	4,2	3,8	3,7	3,9	3,9	3,8	3,5	3,2	3,7	3,5	3,5
Minerais	1,2	1,1	1,1	1,0	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1
Sidérurgie	4,1	4,0	3,7	3,3	3,5	3,3	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8	2,4	2,2	2,1
Fonderie	1,2	1,0	1,0	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,7	0,62	0,58
Matériaux de construction	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	14,1
Chimie de base	3,5	2,9	2,8	2,8	2,5	2,2	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7	1,9	1,7	1,8
Papier	0,6	0,6	0,6	0,8	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,58	0,62
Chimie organique	5,0	5,2	5,6	5,4	5,7	5,1	4,5	4,7	4,7	4,0	3,6	3,5	3,3	3,3
Matériels de transport	2,9	3,4	3,3	2,8	2,9	3,7	3,0	2,9	3,3	3,8	4,1	4,2	4,3	4,3
Machines	4,4	4,6	4,3	4,1	4,1	4,1	3,9	3,9	4,0	3,6	3,4	3,4	3,2	3,1
Verres	1,5	1,6	1,5	1,7	1,6	1,8	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3	1,1	1,0	1,0
Produits manufacturés	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	34,6
Ensemble en Md t-km	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	156,2

Source : DAEI-SES

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 1.6

Transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit

en % des tonnes-kilomètres

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Produit agro-alimentaire	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	39,8
Combust. Minér. solides	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	0,1
Produits pétroliers	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	5,3
Minerais	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	2,7
Sidérurgie	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	1,2
Fonderie	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	0,2
Matériaux de construction	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	29,4
Chimie de base	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	1,0
Papier	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	0,5
Chimie organique	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	1,6
Matériels de transport	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	1,7
Machines	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	2,5
Verres	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	0,8
Produits manufacturés	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	13,2
Ensemble en Md t-km	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	32,5

Source : DAEI-SES

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

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transport ferroviaire	18,1	17,5	16,7	15,6	15,8	14,8	14,8	15,4	15,2	14,5	15,1	13,8	13,8	12,9
Transport routier	70,6	70,6	71,3	72,3	73,2	74,6	74,8	74,5	75,0	76,0	75,4	76,7	77,1	77,6
Navigation intérieure	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	2,2
Oléoducs	8,4	9,1	9,3	9,7	8,8	8,4	8,2	8,0	7,6	7,2	7,1	7,2	6,8	7,2
Tous modes en Md t-km	243,4	248,6	251,5	241,1	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,5	306,1	306,8
Hors Oléoducs, VU de moins de 3,5T PTAC (1) ou pavillon étranger														
Transport ferroviaire	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	16,9
Transport routier	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	80,2
Navigation intérieure	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	2,9
Tous modes en Md t-km	191,2	193,3	195,1	184,0	194,0	205,6	207,4	213,2	220,4	231,3	237,0	237,4	237,2	235,3

Sources : DAEI/SES, SNCF, VNF, DGEMP.

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	1998	1999	2 000	2 001	2 002	2 003	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02
Voitures particulières	26 450	27 145	27 770	28 380	28 930	29 360	2,5	2,6	2,3	2,2	1,9	1,5
dont essence	18 131	18 210	18 150	17 946	17 575	17 085	0,5	0,4	-0,3	-1,1	-2,1	-2,8
dont Diesel	8 319	8 935	9 621	10 435	11 356	12 276	7,3	7,4	7,7	8,5	8,8	8,1
Véhicules utilitaires légers	4 822	4 934	5 055	5 191	5 305	5 390	2,7	2,3	2,5	2,7	2,2	1,6
dont essence	1 404	1 356	1 299	1 240	1 178	1 117	-2,7	-3,5	-4,2	-4,5	-5,0	-5,2
dont Diesel	3 418	3 578	3 756	3 951	4 127	4 273	5,0	4,7	5,0	5,2	4,5	3,5
Véhicules lourds	617	622	627	634	636	636	-1,3	0,7	0,9	1,0	0,3	0,1
dont poids lourds	535	541	547	554	555	555	-1,5	1,0	1,2	1,2	0,2	0,0
dont bus et cars	82	81	80	80	81	82	0,0	-1,2	-1,2	0,0	1,3	0,6
TOTAL VEHICULES USUELS	31 889	32 700	33 452	34 205	34 871	35 386	2,5	2,5	2,3	2,2	1,9	1,5

Source : CCFA

Tableau A II 2.2

Parcours moyens

km/véhicule	1998	1999	2 000	2 001	2 002	2003	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02
Voitures particulières (*)	14 037	14 103	13 789	14 031	13 875	13 768	0,4	0,5	-2,2	1,8	-1,1	-0,8
dont essence	11 440	11 359	11 075	11 020	10 887	10 713	-1,2	-0,7	-2,5	-0,5	-1,2	-1,6
dont Diesel	19 696	19 696	18 908	19 210	18 500	18 019	0,6	0,0	-4,0	1,6	-3,7	-2,6
Véhicules utilitaires légers	15 895	15 971	15 852	16 012	16 181	16 319	0,3	0,5	-0,7	1,0	1,1	0,9
dont essence	8 629	8 542	8 457	8 372	8 372	8 322	0,0	-1,0	-1,0	-1,0	0,0	-0,6
dont Diesel	18 880	18 786	18 410	18 410	18 410	18 410	-0,8	-0,5	-2,0	0,0	0,0	0,0
Véhicules lourds	44 991	46 108	46 010	46 043	46 189	45 246	3,7	2,5	-0,2	0,1	0,3	-2,0
dont poids lourds	47 533	48 837	48 401	48 455	48 658	47 563	4,0	2,7	-0,9	0,1	0,4	-2,2
dont bus et cars	28 408	27 896	29 657	29 360	29 288	29 487	0,5	-1,8	6,3	-1,0	-0,2	0,7

Sources : SOFRES, panel ADEME-SECODIP et estimations DAEI/SES

Tableau A II 2.3

Circulation en France

en milliards de véhicules-km	1998	1999	2 000	2 001	2 002	2003	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02
Voitures particulières	371,3	382,8	382,9	398,2	401,4	404,2	2,9	3,1	0,0	4,0	0,8	0,7
dont essence	207,4	206,8	201,0	197,8	191,3	183,0	-0,8	-0,3	-2,8	-1,6	-3,2	-4,3
dont Diesel	163,8	176,0	181,9	200,5	210,1	221,2	8,0	7,4	3,4	10,2	4,8	5,3
Véhicules utilitaires légers	76,6	78,8	80,1	83,1	85,8	88,0	3,0	2,8	1,7	3,7	3,3	2,5
dont essence	12,1	11,6	11,0	10,4	9,9	9,3	-2,7	-4,4	-5,1	-5,5	-5,0	-5,7
dont Diesel	64,5	67,2	69,1	72,7	76,0	78,7	4,2	4,2	2,9	5,2	4,5	3,5
Véhicules lourds	27,8	28,7	28,8	29,2	29,4	28,8	2,3	3,2	0,7	1,1	0,6	-2,0
dont poids lourds	25,4	26,4	26,5	26,8	27,0	26,4	2,5	3,8	0,3	1,3	0,6	-2,2
dont bus et cars	2,3	2,3	2,4	2,3	2,4	2,4	0,5	-3,0	5,0	-1,0	1,0	1,3
VP et VUL étrangers	19,5	19,4	19,9	20,4	21,0	20,5	8,0	-0,2	2,3	2,4	3,0	-2,1
dont essence	16,1	16,1	16,4	16,7	17,2	16,7	7,5	-0,2	2,0	1,8	2,8	-2,6
dont Diesel	3,3	3,3	3,5	3,7	3,8	3,8	10,6	0,0	4,0	5,5	4,0	0,0
Véhicules lourds étrangers	6,2	6,5	6,9	7,1	7,4	7,5	6,1	4,2	6,7	2,9	3,9	0,8
dont poids lourds	5,8	6,0	6,4	6,6	6,9	7,0	6,1	4,5	7,0	3,0	4,0	0,9
dont bus et cars	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	6,1	0,0	3,0	2,0	3,1	-1,0
Motocycles	5,7	6,9	7,1	7,4	7,7	7,9	3,5	21,1	3,0	4,9	3,0	3,3
TOTAL GENERAL	507,0	523,1	525,8	545,4	552,7	556,9	3,1	3,2	0,5	3,7	1,3	0,8

Sources : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

Tableau A II 2.4

Consommations unitaires

(en litre/100km)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02
Voitures particulières	7,59	7,52	7,40	7,31	7,23	7,12	-0,6	-1,0	-1,5	-1,3	-1,1	-1,6
dont essence	8,28	8,25	8,07	8,03	7,95	7,81	-0,2	-0,4	-2,2	-0,5	-1,0	-1,7
dont Diesel	6,72	6,65	6,67	6,60	6,58	6,54	0,0	-1,0	0,3	-1,0	-0,4	-0,6
Véhicules utilitaires légers	9,74	9,70	9,69	9,65	9,60	9,54	0,0	-0,4	-0,1	-0,4	-0,5	-0,7
dont essence	9,61	9,61	9,51	9,51	9,41	9,25	0,0	0,0	-1,0	0,0	-1,0	-1,7
dont Diesel	9,77	9,72	9,72	9,67	9,63	9,57	0,0	-0,5	0,0	-0,5	-0,4	-0,6
Véhicules lourds	37,21	37,34	37,27	37,10	36,64	36,31	0,7	0,4	-0,2	-0,4	-1,2	-0,9
dont poids lourds	37,54	37,69	37,69	37,50	37,05	36,72	0,7	0,4	0,0	-0,5	-1,2	-0,9
dont bus et cars	33,60	33,26	32,60	32,60	32,01	31,88	0,6	-1,0	-2,0	0,0	-1,8	-0,4

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

Consommations totales (sur le territoire) et livraisons de carburants

(en milliers de m3)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01	02/03
Total VP françaises	28 185	28 772	28 354	29 115	29 026	28 762	2,3	2,1	-1,5	2,7	-0,3	-0,9
Total VUL français	7 464	7 643	7 762	8 019	8 244	8 389	3,0	2,4	1,6	3,3	2,8	1,8
Essence												
Motocycles	238	286	298	315	325	335	5,8	20,2	4,2	5,8	3,0	3,3
Voitures particulières	17 174	17 065	16 221	15 879	15 210	14 302	-1,0	-0,6	-4,9	-2,1	-4,2	-6,0
Véhicules utilitaires légers	1 164	1 112	1 045	987	929	860	-2,7	-4,4	-6,1	-5,5	-6,0	-7,3
Total véhicules légers français	18 576	18 463	17 564	17 181	16 464	15 498	-1,0	-0,6	-4,9	-2,2	-4,2	-5,9
VP et VUL étrangers	1 402	1 393	1 390	1 415	1 437	1 376	6,9	-0,6	-0,2	1,8	1,5	-4,3
Total Conso Transpt en France	19 978	19 856	18 954	18 596	17 900	16 874	-0,5	-0,6	-4,5	-1,9	-3,7	-5,7
Achat aux frontières et ajustement statistique	-1 012	-1 001	-1 011	-1 020	-1 019	-972	28,7	-1,1	1,0	0,9	0,0	-4,7
Vente sous douane	17	26	16	21	11	11	-10,5	50,0	-38,0	31,0	-48,3	4,0
Divers	332	340	337	340	363	363	2,2	2,3	-1,0	1,0	6,8	0,0
Livraisons CPDP	19 315	19 221	18 295	17 937	17 255	16 276	-1,6	-0,5	-4,8	-2,0	-3,8	-5,7
Gazole												
Voitures particulières	11 011	11 708	12 133	13 236	13 816	14 460	8,0	6,3	3,6	9,1	4,4	4,7
Véhicules utilitaires légers	6 301	6 531	6 718	7 032	7 316	7 529	4,2	3,7	2,9	4,7	4,0	2,9
Total véhicules légers français	17 311	18 238	18 851	20 268	21 132	21 989	6,6	5,4	3,4	7,5	4,3	4,1
Poids lourds	9 546	9 948	9 978	10 057	9 996	9 683	3,3	4,2	0,3	0,8	-0,6	-3,1
Bus et cars	783	752	773	766	759	766	1,1	-4,0	2,9	-1,0	-0,8	0,9
Total véhicules lourds français	10 328	10 700	10 751	10 823	10 756	10 449	3,1	3,6	0,5	0,7	-0,6	-2,8
VP et VUL étrangers	247	245	255	267	278	278	10,6	-1,0	4,0	5,0	4,0	0,0
Véhicules lourds étrangers	2 302	2 382	2 498	2 546	2 613	2 611	5,4	3,5	4,9	1,9	2,7	-0,1
Total Conso Transpt en France	30 189	31 565	32 355	33 904	34 779	35 328	5,3	4,6	2,5	4,8	2,6	1,6
Achat aux frontières et ajustement statistique	-992	-1 310	-1 420	-1 490	-1 441	-1 172	104,2	32,1	8,4	4,9	-3,2	-18,7
Vente sous douane	496	515	491	527	520	527	1,4	3,9	-4,8	7,4	-1,2	1,3
Divers	887	900	891	918	933	952	2,3	1,5	-1,0	3,0	1,7	2,0
Livraisons CPDP	30 580	31 670	32 316	33 859	34 791	35 635	3,5	3,6	2,0	4,8	2,8	2,4
TOUS CARBURANTS												
Total livraisons CPDP	49 895	50 890	50 611	51 796	52 046	51 911	1,5	2,0	-0,5	2,3	0,5	-0,3

Source : CPDP et estimations DAEI/SES

Tableau A II 2.6

Circulation par réseaux

en milliards de véhicules-kilomètres	1998	1999	2000	2001	2002	2003	98/97	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02
Autoroutes concédées	60	64	66	69	72	74	5,2	7,1	3,0	5,3	4,7	2,5
Autres autoroutes	37	39	41	43	44	44	6,9	4,6	5,7	3,3	2,1	0,8
Total autoroutes	97	103	107	112	116	118	5,9	6,1	4,0	4,5	3,7	1,9
Routes nationales	89	90	91	92	94	95	2,7	1,9	0,6	1,8	1,7	1,2
Réseau national	186	193	198	204	210	213	4,3	4,1	2,4	3,3	2,8	1,6
Autres routes (solde) (routes départementales et réseau local)	322	330	328	341	343	344	2,5	2,6	-0,6	4,0	0,5	0,2
TOTAL	507	523	526	545	553	557	3,1	3,2	0,5	3,7	1,3	0,8

Sources : ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

Tableau A II 2.7
Indicateurs généraux

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Prix de vente OPEP (1) (\$ le baril)	18,2	16,3	15,5	16,9	20,3	18,7	12,3	17,5	27,6	23,1	24,4	28,1
Cours du dollar (moyenne annuelle en euros)	0,81	0,86	0,85	0,76	0,78	0,89	0,90	0,94	1,09	1,12	1,06	0,89
Coût moyen du brut importé en €/t (CAF)	110	102	98	97	120	126	85	120	228	203	194	193
Importations (CAF) produits pétroliers et gaz naturel (GG12 et GG15) en milliards d'euros	16,0	15,1	14,5	13,9	17,2	19,0	10,0	17,1	31,8	30,7	28,8	29,8
Rapport consommation corrigée (*) de produits pétroliers sur PIB (1000 tep, milliards d'euros 1995)	81,5	80,0	79,7	78,4	77,7	77,9	76,5	74,3	70,8	69,2	67,6	66,3

Source : Observatoire de l'énergie, Insee

(1) Moyenne des prix spot OPEP, d'après Platt's Oilgram.

(*) Correction de climat. Les chiffres utilisés sont ceux des bilans énergétiques publiés par l'Observatoire de l'énergie

Tableau A 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

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Sidérurgie	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Industrie (hors sidérurgie)	11,4	11,2	11,6	11,4	11,2	11,2	10,9	9,8	9,9	9,0	8,7	8,3
Résidentiel Tertiaire	25,2	24,6	24,8	23,7	23,4	23,6	22,4	22,5	21,8	22,5	22,2	21,3
Agriculture	3,7	3,4	3,2	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	3,3	3,2	3,2	3,2
Transports (*)	59,4	60,6	60,2	61,2	61,6	61,5	62,9	64,1	64,9	65,2	65,8	67,1
TOTAL	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 : Observatoire de l'énergie

* hors soutes maritimes internationales

TABLEAU A II 2.9
Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur (en %)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transport ferroviaire	36	28	31	21	27	20	18	16	21	18	18
Transport terrestre de voyageurs	28	28	28	23	29	28	31	30	37	34	34
Transport terrestre de marchandises	30	32	33	34	37	37	32	33	39	36	36
Transport par eau	21	23	25	24	26	26	23	23	29	27	26
Transport aérien	21	22	22	19	21	22	14	18	23	20	21
Autres postes transport	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4
Total transport	18	18	18	18	19	18	16	16	20	18	18
Autres branches	2	2	2	2	2	2	2	2	3	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

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	98,8	102,4	106,0	110,6	117,3	121,7	119,1	124,0	144,9	139,0	135,8	137,7
Super carburant sans plomb 98	96,1	98,9	102,7	108,9	115,6	120,0	117,1	120,8	139,8	133,5	130,2	132,0
Gazole	97,8	103,5	109,6	109,7	121,9	126,6	120,4	127,8	158,3	149,4	144,4	149,5
Fioul	91,1	92,0	88,8	86,8	97,8	101,3	87,3	93,8	133,9	116,5	109,6	117,3
Carburacteur	90,5	95,4	88,7	87,7	91,5	96,1	96,1	99,4	139,4	162,4	157,6	163,5

Source : Insee, sauf pour le carburacteur (d'après les données du CPDP pour Orly)

Tableau A II 2.11

Prix des principaux carburants (en euros par litre)

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)												
TTC	0,80	0,83	0,86	0,89	0,95	0,98	0,96	1,00	1,17	1,12	1,10	1,10
hors taxes	0,18	0,18	0,16	0,16	0,18	0,19	0,16	0,19	0,34	0,31	0,29	0,28
valeur des taxes	0,62	0,65	0,70	0,73	0,77	0,79	0,80	0,81	0,83	0,81	0,81	0,82
Gazole												
TTC	0,53	0,56	0,59	0,59	0,65	0,68	0,64	0,69	0,85	0,80	0,77	0,79
hors taxes	0,19	0,19	0,17	0,16	0,19	0,20	0,16	0,19	0,32	0,29	0,26	0,27
valeur des taxes	0,34	0,37	0,42	0,43	0,46	0,48	0,48	0,50	0,53	0,51	0,51	0,52
Super carburant sans plomb 98												
TTC	0,77	0,80	0,82	0,86	0,92	0,95	0,93	0,96	1,11	1,06	1,04	1,04
hors taxes	0,22	0,21	0,18	0,17	0,19	0,21	0,18	0,21	0,34	0,31	0,29	0,28
valeur des taxes	0,56	0,59	0,64	0,69	0,73	0,74	0,75	0,75	0,77	0,75	0,75	0,76
Diesel SNCF												
TTC	0,23	0,23	0,22	0,22	0,26	0,27	0,22	0,26	0,40	n.d.	n.d.	n.d.
hors taxes	0,13	0,13	0,11	0,11	0,14	0,14	0,10	0,14	0,25	n.d.	n.d.	n.d.
valeur des taxes	0,10	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,12	0,12	0,15	n.d.	n.d.	n.d.
Carburéacteur (*)												
TTC	0,39	0,41	0,38	0,38	0,40	0,42	0,42	0,43	0,60	0,70	0,68	0,71
hors taxes	0,31	0,32	0,30	0,29	0,30	0,32	0,32	0,33	0,48	0,56	0,55	0,57
valeur des taxes	0,08	0,09	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,12	0,14	0,13	0,14
Fioul												
TTC	0,31	0,32	0,31	0,30	0,33	0,35	0,30	0,33	0,46	0,39	0,37	0,39
hors taxes	0,20	0,20	0,19	0,18	0,20	0,21	0,17	0,19	0,32	0,29	0,26	0,27
valeur des taxes	0,11	0,12	0,12	0,12	0,13	0,14	0,13	0,14	0,14	0,10	0,11	0,12

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

Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants *

en %

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	77	79	81	82	81	80	83	81	71	72	74	75
Gazole	64	66	71	72	71	70	75	72	61	63	66	66
Gazole (y.c. déduction TVA)	58	60	65	67	64	64	69	67	54	56	59	59
Fioul	37	37	40	41	40	39	43	42	31	27	30	31
Supercarburant sans plomb 98	72	74	77	80	79	78	81	78	69	70	72	73

Source : DIREM

(*) Prix moyens annuels France entière. Toutes les taxes sont incluses.

Tableau A II 2.13

Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
ELECTRICITE :												
millions de kwh	6454	6258	6484	6353	7140	7314	7492	7608	7784	7843	7960	7819
milliers de tep	555	538	558	546	614	629	644	654	669	674	685	672
DIESEL :												
milliers de m3	371	344	318	304	295	292	278	280	285	271	279	264
milliers de tep	313	290	269	257	249	247	235	237	241	229	236	223
TOTAL :												
milliers de tep	868	828	827	803	863	876	879	891	910	903	921	896
Part de l'électricité dans le total (en %)	63,9	65,0	67,5	68,0	71,1	71,8	73,3	73,4	73,5	74,7	74,4	75,1

Source : SNCF

L'électricité a été valorisée en tep suivant la méthodologie des bilans énergétiques de l'Observatoire de l'énergie, avec 0,086 tep par MWh

Tableau A II 2.14
Les carburants et les ménages

en milliards d'euros

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Consommation de carburants et lubrifiants par les ménages	19,1	19,9	20,7	21,3	22,6	23,6	23,3	24,7	28,6	27,7	27,0	27,1
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. des ménages (en %)	3,2	3,3	3,3	3,3	3,4	3,5	3,3	3,4	3,7	3,5	3,3	3,2
Cons. de prod. pétroliers par les ménages	24,6	25,2	25,5	26,2	28,4	29,4	28,8	30,4	35,6	35,0	33,7	34,2
Part des prod. Pétroliers dans la cons. des ménages (en %)	4,1	4,2	4,1	4,0	4,2	4,3	4,1	4,1	4,7	4,4	4,1	4,0
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. de prod. pétroliers par les ménages (en %)	77,7	78,7	80,9	81,2	79,2	80,4	81,0	81,3	80,1	79,2	80,3	79,3

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

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transports ferroviaires SNCF	0,87	0,83	0,83	0,80	0,86	0,88	0,88	0,89	0,91	0,90	0,92	0,90
dont : électricité	0,56	0,54	0,56	0,55	0,61	0,63	0,64	0,65	0,67	0,67	0,69	0,67
Transports routiers de marchandises	13,99	13,93	14,61	14,96	15,12	15,59	16,12	16,69	16,73	17,05	17,25	17,11
essence (français)	1,44	1,28	1,15	1,05	0,98	0,95	0,92	0,88	0,82	0,77	0,73	0,67
gazole : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	3,97	4,27	4,56	4,78	4,93	5,11	5,32	5,52	5,61	5,87	6,11	6,29
GPL : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02
gaz naturel véhicules (utilitaires français)									0,01	0,01	0,01	0,01
gazole : P.T.M.A. > 5t, français+ étrang.	8,57	8,37	8,89	9,12	9,20	9,52	9,87	10,28	10,28	10,38	10,38	10,12
gazole (tous P.T.M.A.)	12,54	12,64	13,45	13,90	14,13	14,63	15,19	15,80	15,89	16,25	16,49	16,41
Transports urbains de voyageurs	0,30	0,30	0,31	0,31	0,32	0,32	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,38 p
gazole	0,22	0,22	0,23	0,23	0,23	0,23	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25 p
électricité	0,08	0,08	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10 p
gaz naturel véhicules								0,01	0,01	0,01	0,02	0,03
Transports routiers de voyageurs gazole	0,50	0,56	0,52	0,53	0,54	0,56	0,55	0,53	0,54	0,53	0,52	0,53 p
Navigation intérieure (fioul)	0,05	0,06	0,05	0,06	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
Transport maritime : diesel marine, fioul (1)	2,47	2,40	2,14	2,20	2,31	2,54	2,79	2,82	2,92	2,48	2,40	2,59
Transport aérien : carburéacteur, essence aviation (2)	4,37	4,48	4,65	4,81	5,13	5,26	5,60	6,09	6,29	6,17	6,15	6,07
Oléoducs (électricité)	0,04	0,03	0,04	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03
Transports individuels	22,83	22,98	22,88	23,40	23,53	23,85	24,56	25,14	24,55	25,23	25,21	24,97
- deux roues	0,19	0,23	0,21	0,18	0,18	0,18	0,19	0,23	0,23	0,25	0,25	0,26
- voitures particulières, taxis, vul étrangers												
- essence	17,00	16,59	15,73	15,33	14,80	14,77	14,70	14,60	13,75	13,50	13,00	12,24
- gazole	5,61	6,13	6,92	7,87	8,51	8,81	9,51	10,10	10,34	11,28	11,77	12,31
- GPL	0,03	0,03	0,02	0,02	0,04	0,09	0,16	0,21	0,22	0,21	0,19	0,16
Ensemble	45,42	45,57	46,03	47,11	47,89	49,09	50,94	52,61	52,39	52,82	52,90	52,64 p

Sources : CPDP, DAEI/SES

Notes : A partir de 2000, les densités de l'essence (0,745) et du gazole (0,835) ont été légèrement modifiées

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.

(1) : livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants

(2) : livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

p=donnée provisoire

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 exclus des importations de services, car déjà pris en compte dans la valeur des biens.

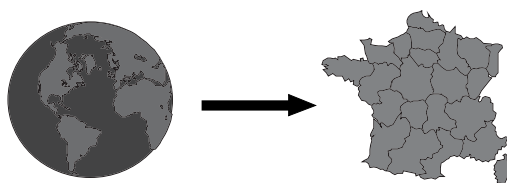
Quant aux services rendus par une compagnie résidente, ils étaient également pris en compte dans la valeur des importations de biens et faisaient donc double emploi avec la production de ces entreprises résidentes. Pour éliminer cette "fausse importation", on imputait une "fausse exportation" du même 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 :



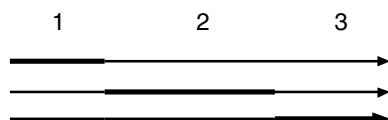
Le service de transport s'analyse en 3 parties :

- 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

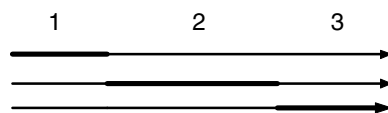
Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
☒			☒
☒			☒



Importation FAB par un transporteur résident

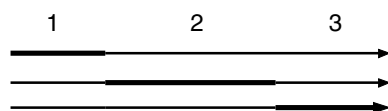
Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
☒			☒

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	2001	2002sd	2003p
Importations de services de transport												
Transports ferroviaires	130	114	118	127	104	103	104	105	140	140	152	142
Transports routiers	1 249	1 199	1 302	1 523	1 409	1 613	1 632	1 891	2 169	2 075	2 104	2 280
Transports fluviaux	62	57	61	67	61	61	64	73	78	83	80	76
Transports maritimes	2 626	2 701	2 488	2 342	2 317	2 638	2 982	2 878	3 830	3 877	3 750	3 734
Transports aériens	2 813	2 835	2 416	2 542	2 634	2 802	2 975	2 942	3 455	3 447	3 145	3 024
Transport par conduites	41	40	42	45	49	57	60	52	62	76	69	69
Total des modes (1)	6 921	6 948	6 426	6 646	6 573	7 274	7 816	7 941	9 734	9 698	9 300	9 325
Exportations de services de transport												
Transports ferroviaires	382	362	364	385	392	414	365	368	404	393	371	322
Transports routiers	1 244	1 181	1 275	1 384	1 361	1 575	1 586	1 537	1 588	1 456	1 277	1 325
Transports fluviaux	7	9	11	14	12	11	12	11	10	9	9	9
Transports maritimes	1 550	1 615	1 493	1 511	1 481	1 535	1 775	1 980	2 690	2 950	2 905	3 038
Transports aériens	2 984	2 907	3 113	3 113	3 178	3 799	4 394	4 588	5 285	4 888	4 908	4 772
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes (1)	6 167	6 073	6 256	6 406	6 424	7 335	8 132	8 484	9 977	9 696	9 470	9 466
Solde des échanges												
Transports ferroviaires	252	247	246	258	288	311	261	263	264	253	219	180
Transports routiers	-5	-19	-27	-139	-48	-38	-46	-354	-581	-619	-827	-955
Transports fluviaux	-55	-48	-50	-54	-49	-50	-52	-62	-68	-74	-71	-67
Transports maritimes	-1 076	-1 086	-995	-832	-836	-1 102	-1 207	-898	-1 140	-927	-845	-696
Transports aériens	170	71	697	571	544	997	1 420	1 646	1 830	1 441	1 763	1 748
Transport par conduites	-41	-40	-42	-45	-49	-57	-60	-52	-62	-74	-71	-67
Total des modes (1)	-755	-874	-171	-240	-149	61	316	543	243	-2	170	141

Source : Insee (solde FAB/FAB des échanges extérieurs estimé en collaboration avec les organismes concernés)
(1) hors transport spatial

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

			1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Imports CAF																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	29,9
		Valeurs	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	29,4
	Autres	Tonnages	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	126,8
		Valeurs	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	54,1
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	8,0
		Valeurs	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	9,8
	Autres	Tonnages	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	1,2
		Valeurs	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	0,8
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	77,5
		Valeurs	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	128,8
	Autres	Tonnages	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	11,0
		Valeurs	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	41,3
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	3,3
		Valeurs	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	0,7
	Autres	Tonnages	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	1,7
		Valeurs	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	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	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	0,05
		Valeurs	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	6,9
	Autres	Tonnages	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
		Valeurs	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	31,0
Total	U.E.(15)	Tonnages	100	95	104	103	104	110	113	112	104	115	118	120	126	129	134	141	131	131	131
		Valeurs	89	89	96	107	122	126	124	119	106	120	132	134	146	159	164	192	185	182	180
	Autres	Tonnages	142	150	146	154	170	176	181	177	164	171	169	167	174	184	174	177	163	161	162
		Valeurs	72	60	64	69	85	88	97	89	81	84	88	93	107	116	126	163	165	154	146
Exports FAB																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	37,1
		Valeurs	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	34,6
	Autres	Tonnages	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	38,5
		Valeurs	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	53,6
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	12,0
		Valeurs	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	9,5
	Autres	Tonnages	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	1,3
		Valeurs	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	1,6
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	72,8
		Valeurs	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	133,8
	Autres	Tonnages	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	10,0
		Valeurs	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	26,8
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	10,2
		Valeurs	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	1,4
	Autres	Tonnages	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	0,9
		Valeurs	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	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	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	0,06
		Valeurs	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	6,9
	Autres	Tonnages	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	0,3
		Valeurs	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	41,1
Total	U.E.(15)	Tonnages	95	96	99	109	113	113	114	118	112	118	122	123	130	132	138	147	138	138	142
		Valeurs	82	85	91	105	122	127	135	136	119	133	143	147	167	178	186	213	210	208	202
	Autres	Tonnages	50	45	45	44	48	50	49	50	53	47	46	46	50	52	53	54	49	51	54
		Valeurs	65	55	54	58	67	68	71	74	78	83	90	95	112	119	124	146	151	146	143

Sources : DAEI/SES, DGDDI (fichier transport, SITRAM : un seul mode de transport considéré pour ces échanges de biens)
(*) Changements de mode de recueil des informations dans l'Union européenne et de définition du mode pour les autres échanges.

Note : Le mode "Autres" (conduites, propulsion propre, etc.) non présenté en tant que tel ci-dessus, intervient néanmoins dans le total

Tableau A II 3.3

Part des modes de transport dans l'acheminement des échanges extérieurs

en % du total

			1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Imports CAF																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	22,8
		Valeurs	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	16,3
	Autres	Tonnages	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	78,1
		Valeurs	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	36,9
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	6,1
		Valeurs	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	5,4
	Autres	Tonnages	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	0,7
		Valeurs	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	0,6
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	59,1
		Valeurs	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	71,4
	Autres	Tonnages	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	6,8
		Valeurs	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	28,2
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	2,5
		Valeurs	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	0,4
	Autres	Tonnages	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	1,1
		Valeurs	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	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,02	0,02	0,03	0,06	0,05	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03	0,02	0,02	0,04	0,08	0,05	0,07	0,06	0,05	0,04
		Valeurs	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	3,8
	Autres	Tonnages	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	0,2
		Valeurs	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	21,2
Exports FAB																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	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	26,1
		Valeurs	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	17,1
	Autres	Tonnages	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	71,8
		Valeurs	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	37,6
Fer	U.E.(15)	Tonnages	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	8,4
		Valeurs	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	4,7
	Autres	Tonnages	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	2,4
		Valeurs	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	1,1
Route	U.E.(15)	Tonnages	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	51,1
		Valeurs	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	66,3
	Autres	Tonnages	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	18,6
		Valeurs	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	18,8
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	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	7,1
		Valeurs	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	0,7
	Autres	Tonnages	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	1,7
		Valeurs	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	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,04	0,02	0,05	0,04	0,04	0,02	0,02	0,02	0,04	0,02	0,03	0,03	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04
		Valeurs	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	3,4
	Autres	Tonnages	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	0,6
		Valeurs	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	28,8

Sources : DAEI/SES, DGDDI (fichier transport, SITRAM : un seul mode de transport considéré pour ces échanges de biens)
 (*) : mêmes remarques que dans la page précédente.

Note : Le mode "Autres" (conduites, propulsion propre, etc.) non présenté en tant que tel ci-dessus, intervient néanmoins dans le dénominateur.

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 ou des retraitements particuliers 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.

Le contenu du SIE a peu changé entre la base 95 et la base 2000. Le traitement introduit en base 2000 concerne le prêt de personnel. Il consiste à affecter dans l'entreprise où s'exerce effectivement leur activité les effectifs salariés mis à disposition par une autre entreprise et les coûts salariaux associés. Ce traitement concerne surtout la SNCF et le Sernam pour les années 2000 et 2001 (prise en compte de la scission du Sernam au début de l'année 2000). Les effectifs détachés décroissent rapidement à partir de l'année 2001 par le reclassement interne à l'établissement public du personnel initialement prêté au Sernam et par l'embauche de personnel nouveau par le Sernam.

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 2001 incluses. Les autres années (1995 et 2002) ont été estimées 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 2002 ont été estimés à l'aide d'une exploitation spécifique en évolution des SQS (sociétés et quasi-sociétés), à partir des EAE 2001 et 2002; ces évolutions ont été appliquées au niveaux 2001 du SIE.

Pour l'années 1995, nous avons utilisé la même méthode (à champ complet) appliquée aux niveaux 1996.

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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		64	56	62	74	78	69	62	49
RC301	Marge commerciale		18	12	22	12	22	21	17	18
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	2873	3033	3269	3267	3333	3561	3606	3749	3962
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	3669	3845	3860	4278	4371	4672	4792	4987	5249
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	4248	4380	4475	4605	4808	5007	5198	5422	5677
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	559	601	409	438	473	475	490	511	534
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1256	1122	953	1145	1071	1169	1133	1181	1215
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	64	73	81	108	114	123	124	164	171
RC231	Intérêts et charges assimilées	428	481	485	448	433	457	460	466	489
RN202	Solde d'opérations en commun	2	1	0	6	6	4	3	4	6
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	1078	933	828	954	888	1011	973	1024	1023
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	38	37	35	42	48	54	126	49	68
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	7	6	7	10	9	11	11	24	22
R206	Impôts sur les bénéfices	45	42	65	83	90	89	86	93	98
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1052	912	789	916	819	927	927	943	948
B604	Dividendes distribués		80	83	84	78	78	75	80	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		832	706	832	740	848	852	864	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		82	68	84	86	100	90	79	67
Compte de production										
RC301	Marge commerciale		18	12	22	12	22	21	17	18
RC302	Production vendue		6758	7025	7439	7669	8134	8296	8632	9087
R311	Production stockée	141	9	5	4	-58	-1	0	1	2
RC312	Production immobilisée	98	94	87	79	81	79	81	86	103
RC300	Production totale	6542	6878	7129	7545	7704	8233	8398	8736	9211
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	3669	3845	3860	4278	4371	4672	4792	4987	5249
R313	Subventions d'exploitation	2393	2258	1977	1911	1980	1980	2028	2126	2177
	Total ressources d'exploitation	6062	6103	5837	6189	6351	6652	6820	7113	7425
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1256	1122	953	1145	1071	1169	1133	1181	1215
RS315	Autres produits d'exploitation	177	207	270	235	228	254	255	282	267
RC303	Intérêts et produits assimilés	139	159	172	135	141	172	172	196	206
	Total des ressources courantes	1572	1487	1395	1516	1440	1595	1560	1658	1688
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	1078	933	828	954	888	1011	973	1024	1023
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	64	64	68	97	78	70	176	86	113
	Total des ressources disponibles	1142	997	896	1052	966	1081	1149	1109	1136
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1052	912	789	916	819	927	927	943	948

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		685	669	632	685	721	696	773	602
RC301	Marge commerciale		269	244	300	331	335	327	336	309
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	13960	14388	14865	15646	16466	18009	17671	18681	18602
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	9370	9190	9331	10070	10529	11142	10986	12146	12445
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	6590	6753	6892	7392	7922	8600	8486	9133	9560
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	608	629	642	682	725	775	766	821	861
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	2187	1828	1825	2024	1912	1808	1777	2237	2059
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	160	146	147	141	137	136	132	141	150
RC231	Intérêts et charges assimilées	334	297	262	234	216	234	229	252	237
RN202	Solde d'opérations en commun	3	2	2	1	1	-2	-2	-3	-3
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1875	1577	1586	1809	1718	1613	1582	2034	1862
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	126	134	139	152	137	169	166	156	142
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	17	14	16	22	19	21	21	34	34
R206	Impôts sur les bénéfices	182	144	173	234	229	233	227	287	248
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1665	1409	1387	1526	1460	1336	1311	1712	1593
B604	Dividendes distribués		137	124	122	156	144	140	194	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		1271	1263	1403	1304	1192	1172	1518	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		954	913	932	1017	1056	1023	1109	911
Compte de production										
RC301	Marge commerciale		269	244	300	331	335	327	336	309
RC302	Production vendue		23291	23937	25400	26654	28809	28326	30482	30716
R311	Production stockée	9	7	6	9	3	1	-1	2	11
RC312	Production immobilisée	7	11	9	7	7	6	6	7	10
RC300	Production totale	23330	23578	24196	25716	26996	29152	28658	30827	31047
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	9370	9190	9331	10070	10529	11142	10986	12146	12445
R313	Subventions d'exploitation	15	20	27	28	30	42	41	44	35
	Total ressources d'exploitation	9384	9210	9358	10098	10559	11184	11028	12191	12480
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	2187	1828	1825	2024	1912	1808	1777	2237	2 059
RS315	Autres produits d'exploitation	113	128	116	107	102	112	108	122	129
RC303	Intérêts et produits assimilés	73	66	57	54	59	61	58	65	58
	Total des ressources courantes	2372	2022	1997	2185	2073	1981	1942	2424	2246
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1875	1577	1586	1809	1718	1613	1582	2034	1862
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	114	124	129	125	127	145	143	155	155
	Total des ressources disponibles	1990	1701	1716	1934	1845	1758	1725	2189	2017
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1665	1409	1387	1526	1460	1336	1311	1712	1593

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		601	603	561	620	658	637	712	554
RC301	Marge commerciale		234	214	271	234	306	299	305	280
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	12520	12904	13588	14385	15135	16694	16383	17406	17363
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	8212	8048	8224	8918	9369	9980	9847	10971	11294
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	6143	6295	6457	6958	7447	8104	8000	8652	9064
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	549	569	584	617	653	700	692	745	781
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1531	1201	1206	1368	1295	1212	1191	1613	1480
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	144	131	134	128	125	123	120	131	140
RC231	Intérêts et charges assimilées	288	257	226	202	187	206	202	225	212
RN202	Solde d'opérations en commun	3	2	3	1	1	-2	-2	-3	-3
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1264	986	998	1179	1126	1040	1019	1428	1299
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	110	117	124	136	122	154	152	142	129
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	17	13	16	22	19	21	20	33	33
R206	Impôts sur les bénéfices	181	144	173	234	229	233	227	287	248
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1054	817	798	896	868	761	747	1103	1026
B604	Dividendes distribués		137	124	122	156	144	139	194	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		680	675	774	712	617	608	909	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		835	816	832	854	964	936	1016	834
Compte de										
RC301	Marge commerciale		234	214	271	234	306	299	305	280
RC302	Production vendue		20703	21585	23019	24263	26363	25928	28065	28361
R311	Production stockée	6	4	5	7	1	0	-3	1	6
RC312	Production immobilisée	7	11	8	7	7	6	6	7	10
RC300	Production totale	20732	20952	21812	23304	24504	26674	26229	28377	28657
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	8212	8048	8224	8918	9369	9980	9847	10971	11294
R313	Subventions d'exploitation	12	17	23	24	26	37	37	39	31
	Total ressources d'exploitation	8224	8065	8248	8942	9395	10017	9884	11010	11325
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1531	1201	1206	1368	1295	1212	1191	1613	1480
RS315	Autres produits d'exploitation	96	109	99	89	86	95	91	104	110
RC303	Intérêts et produits assimilés	72	65	56	53	58	60	57	64	57
	Total des ressources courantes	1699	1375	1361	1510	1439	1367	1339	1781	1647
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	1264	986	998	1179	1126	1040	1019	1428	1299
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	98	106	114	109	111	129	127	137	137
	Total des ressources disponibles	1362	1092	1112	1289	1237	1169	1146	1565	1437
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1054	817	798	896	868	761	747	1103	1026

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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		124	41	31	28	30	30	34	28
RC301	Marge commerciale		9	3	11	12	9	10	13	23
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	6092	7010	7601	7873	8681	10531	10563	11212	11063
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	3780	3731	4058	4288	4551	4501	4497	4621	4930
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	3019	3065	3129	3378	3556	3817	3821	4066	4269
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	304	327	262	227	260	246	247	258	287
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	506	388	715	726	866	512	503	372	459
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	65	87	111	117	199	268	268	284	320
RC231	Intérêts et charges assimilées	285	295	275	254	224	219	219	211	196
RN202	Solde d'opérations en commun	-9	1	-13	-13	-10	2	2	8	-11
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	372	206	549	538	705	213	204	31	114
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	202	203	192	172	92	113	116	88	85
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	6	5	2	3	32	1	1	0	0
R206	Impôts sur les bénéfices	23	16	4	12	9	8	7	2	4
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	216	61	481	396	632	363	355	146	169
B604	Dividendes distribués		4	2	3	3	1	1	37	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		57	479	393	628	362	354	109	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		134	43	42	40	40	40	47	51
Compte de production										
RC301	Marge commerciale		9	3	11	12	9	10	13	23
RC302	Production vendue		10682	11606	12110	13177	14939	14966	15735	15885
R311	Production stockée	1	-2	3	-4	0	0	0	23	47
RC312	Production immobilisée	49	52	47	45	44	84	84	63	38
RC300	Production totale	9872	10741	11659	12161	13233	15033	15060	15833	15994
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	3780	3731	4058	4288	4551	4501	4497	4621	4930
R313	Subventions d'exploitation	49	50	48	44	130	74	74	75	86
	Total ressources d'exploitation	3829	3781	4106	4332	4681	4576	4571	4696	5016
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	506	388	715	726	866	512	503	372	459
RS315	Autres produits d'exploitation	88	65	57	32	89	23	23	18	23
RC303	Intérêts et produits assimilés	119	136	149	139	163	168	168	144	136
	Total des ressources courantes	713	589	922	896	1118	703	694	534	619
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	372	206	549	538	705	213	204	31	114
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	76	79	130	45	60	272	275	206	143
	Total des ressources disponibles	448	285	679	583	765	485	479	237	258
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	216	61	481	396	632	363	355	146	169

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues		59	72	43	36	31	32	23	38
RC301	Marge commerciale		41	62	66	55	27	27	46	57
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	3571	3544	3666	3488	3508	4334	4330	4377	4661
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	400	413	525	543	577	615	611	646	755
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	528	516	554	541	529	530	532	550	592
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	46	44	47	47	69	72	72	79	90
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	-60	-36	35	67	99	136	130	140	190
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	43	15	24	12	23	13	13	21	14
RC231	Intérêts et charges assimilées	148	124	120	93	85	82	82	79	95
RN202	Solde d'opérations en commun	-43	-20	-30	-20	-9	-20	-20	-26	0
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-54	16	98	76	88	155	148	182	215
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	78	86	133	89	72	36	34	49	48
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	0	1	1	2	2	3	3	5	19
R206	Impôts sur les bénéfices	2	2	42	26	13	13	13	21	47
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-106	-36	-31	-5	40	211	204	131	118
B604	Dividendes distribués		24	77	31	38	16	16	50	
AUTO	Autofinancement de l'exercice		-60	-108	-36	1	195	189	82	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises		100	134	109	91	58	59	69	95
Compte de production										
RC301	Marge commerciale		41	62	66	55	27	27	46	57
RC302	Production vendue		3905	4116	3966	4006	4956	4947	4985	5336
R311	Production stockée	13	-4	2	-8	23	-34	-34	-10	16
RC312	Production immobilisée	7	14	11	7	0	0	0	3	7
RC300	Production totale	3972	3957	4191	4032	4085	4949	4940	5024	5416
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	400	413	525	543	577	615	611	646	755
R313	Subventions d'exploitation	113	111	111	111	121	123	123	122	117
	Total ressources d'exploitation	514	524	636	654	698	738	734	769	872
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	-60	-36	35	67	99	136	130	140	190
RS315	Autres produits d'exploitation	47	41	35	25	14	14	14	24	34
RC303	Intérêts et produits assimilés	107	130	143	69	74	80	79	91	101
	Total des ressources courantes	94	135	213	161	187	230	224	255	325
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	-54	16	98	76	88	155	148	182	215
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	28	37	46	36	38	109	106	24	17
	Total des ressources disponibles	-26	53	144	112	126	264	255	206	232
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-106	-36	-31	-5	40	211	204	131	118

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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 millions d'euros	base 1995						base 2000		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE									
RC202 Coût d'achat des marchandises vendues		12	12	12	13	17	17	18	22
RC301 Marge commerciale		3	5	3	9	5	5	6	0
Compte de production									
RC201 Consommations intermédiaires	172	168	174	185	211	245	244	259	274
VA Valeur ajoutée brute (solde)	81	78	84	89	91	101	108	114	110
Compte d'exploitation									
RB216 Frais de personnel	50	51	56	59	62	69	69	73	78
R215 Impôts, taxes, versements assimilés	5	5	6	6	6	7	7	8	10
EBE Excédent brut d'exploitation (solde)	26	22	22	25	23	27	34	34	23
Compte de répartition du revenu									
R222 Autres charges d'exploitation	1	1	1	0	1	1	1	1	2
RC231 Intérêts et charges assimilées	5	5	4	3	4	6	6	7	9
RN202 Solde d'opérations en commun	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-2
PBCA1 Profit brut courant avant impôt	29	23	24	30	26	36	43	43	28
RC240 Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	1	1	2	3	2	3	3	3	5
R205 Participation des salariés au résultat de l'entreprise	0	0	0	0	1	1	1	1	1
R206 Impôts sur les bénéfices	5	3	4	6	5	5	7	7	6
CAF Capacité d'autofinancement de l'exercice	27	19	20	22	20	28	34	35	18
B604 Dividendes distribués		4	4	6	12	8	10	3	
AUTO Autofinancement de l'exercice		15	16	17	8	20	24	31	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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 millions d'euros	base 1995						base 2000		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE									
R401 Ventes de marchandises		15	17	15	22	22	22	24	21
Compte de production									
RC301 Marge commerciale		3	5	3	9	5	5	6	0
RC302 Production vendue		241	252	272	292	340	346	366	384
R311 Production stockée	1	1	0	0	0	0	0	0	0
RC312 Production immobilisée	0	0	0	0	1	0	0	0	0
RC300 Production totale	253	246	258	275	302	346	352	373	384
Compte d'exploitation									
VA Valeur ajoutée brute	81	78	84	89	91	101	108	114	110
R313 Subventions d'exploitation	1	0	0	1	1	1	1	1	1
Total ressources d'exploitation	82	78	84	90	91	102	109	115	111
Compte de répartition du revenu									
EBE Excédent brut d'exploitation	26	22	22	25	23	27	34	34	23
RS315 Autres produits d'exploitation	1	1	1	1	1	1	1	1	1
RC303 Intérêts et produits assimilés	6	4	5	6	6	13	13	13	12
Total des ressources courantes	34	27	27	32	29	40	47	48	37
PBCA1 Profit brut courant avant impôt	29	23	24	30	26	36	43	43	28
RC340 Produits exceptionnels sur opérations de gestion	5	1	2	1	2	1	1	2	3
Total des ressources disponibles	33	24	26	31	28	37	44	45	30
CAF Capacité d'autofinancement de l'exercice	27	19	20	22	20	28	34	35	18

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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 millions de d'euros	base 1995						base 2000		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE									
RC202 Coût d'achat des marchandises vendues	0	72	69	68	50	28	26	22	15
RC301 Marge commerciale	0	46	24	21	10	28	29	21	16
Compte de production									
RC201 Consommations intermédiaires	4 615	5 392	5 617	6 120	6 505	7 773	7666	7 975	7999
dont sous traitance	3 077	3 645	3 815	4 350	4 540	5 282	5209	5 348	5367
VA Valeur ajoutée brute (solde)	1 934	2 128	2 179	2 437	2 459	2 477	2585	2 683	2740
Compte d'exploitation									
RB216 Frais de personnel	1 756	1 777	1 786	1 972	2 052	2 212	2320	2 387	2438
R215 Impôts, taxes, versements assimilés	189	191	195	215	212	184	184	183	167
EBE Excédent brut d'exploitation (solde)	-9	164	203	254	198	84	84	115	137
Compte de répartition du revenu									
R222 Autres charges d'exploitation	61	56	60	68	57	60	60	81	98
RC231 Intérêts et charges assimilées	69	47	41	54	40	82	82	78	75
RN202 Solde d'opérations en commun	5	3	-1	0	0	-1	-1	59	-2
PBCAI Profit brut courant avant impôt	-76	142	180	216	197	64	63	47	152
RC240 Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	55	35	41	49	43	40	41	60	65
R205 Participation des salariés au résultat de l'entreprise	10	12	15	17	16	16	16	24	26
R206 Impôts sur les bénéfices	45	45	57	57	62	67	67	73	74
CAF Capacité d'autofinancement de l'exercice	-154	83	89	119	98	-18	-18	-78	14
B604 Dividendes distribués	0	69	70	68	74	79	79	91	
AUTO Autofinancement de l'exercice	0	14	19	51	24	-97	-97	-169	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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 millions de d'euros	base 1995						base 2000		
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE									
R401 Ventes de marchandises	0	118	93	88	60	56	55	43	31
Compte de production									
RC301 Marge commerciale	0	46	24	21	10	28	29	21	16
RC302 Production vendue	0	7 473	7 772	8 533	8 951	10 220	10220	10 636	10717
R311 Production stockée	0	0	0	2	2	1	1	-1	-1
RC312 Production immobilisée	1	1	1	1	1	1	1	1	7
RC300 Production totale	6 549	7 520	7 796	8 557	8 964	10 249	10251	10 658	10739
dont sous traitance	3 077	3 645	3 808	4 297	4 540	5 282	5209	5 348	5367
Compte d'exploitation									
VA Valeur ajoutée brute	1 934	2 128	2 179	2 437	2 459	2 477	2585	2 683	2740
R313 Subventions d'exploitation	2	4	4	2	3	3	3	2	2
Total ressources d'exploitation	1 936	2 132	2 183	2 440	2 462	2 479	2588	2 685	2742
Compte de répartition du revenu									
EBE Excédent brut d'exploitation	-9	164	203	254	198	84	84	115	137
RS315 Autres produits d'exploitation	30	35	32	35	43	55	55	75	78
RC303 Intérêts et produits assimilés	40	50	45	50	53	66	67	75	107
Total des ressources courantes	60	249	280	338	294	205	205	265	323
PBCAI Profit brut courant avant impôt	-76	142	180	216	197	64	63	47	152
RC340 Produits exceptionnels sur opérations de gestion	33	33	23	26	22	42	42	32	28
Total des ressources disponibles	-43	175	202	243	219	106	105	79	179
CAF Capacité d'autofinancement de l'exercice	-154	83	89	119	98	-18	-18	-78	14

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions de d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	0	141	96	117	181	138	143	274	233
RC301	Marge commerciale	0	-32	12	2	-52	21	20	-30	28
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	7 006	7 112	7 960	9 057	9 556	11 396	11 607	12 493	12 438
	<i>dont sous traitance</i>	5 674	5 671	6 382	7 104	7 699	8 748	8 910	8 917	11 611
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	1 692	1 766	1 867	2 131	2 233	2 413	2 442	2 775	3 250
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	1 372	1 420	1 469	1 614	1 714	1 890	1 913	2 144	2 321
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	121	126	135	148	156	159	161	163	174
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	202	223	268	376	368	369	373	472	760
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	61	58	56	62	65	61	62	119	203
RC231	Intérêts et charges assimilées	89	79	71	70	67	90	91	137	134
RN202	Solde d'opérations en commun	-17	0	-4	1	3	-2	-1	0	0
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	184	208	273	367	366	384	389	410	646
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	86	75	77	63	55	95	95	62	63
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	9	8	10	13	13	17	17	21	23
R206	Impôts sur les bénéfices	72	67	87	96	100	113	114	127	127
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	79	114	146	233	245	205	209	262	508
B604	Dividendes distribués	0	42	107	109	108	111	113	138	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	0	72	39	124	137	94	96	124	

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). 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		base 1995						base 2000		
millions de d'euros		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000	2001	2002
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	0	109	108	118	129	159	163	244	261
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	0	-32	12	2	-52	21	20	-30	28
RC302	Production vendue	0	8 901	9 808	11 178	11 821	13 806	14 046	15 301	15 616
R311	Production stockée	9	9	7	3	15	-21	-21	-7	40
RC312	Production immobilisée	1	1	0	4	5	3	4	4	3
RC300	Production totale	8 698	8 878	9 827	11 188	11 788	13 809	14 048	15 268	15 688
	<i>dont sous traitance</i>	5 674	5 671	6 382	7 104	7 699	8 748	8 910	8 917	11 611
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	1 692	1 766	1 867	2 131	2 233	2 413	2 442	2 775	3 250
R313	Subventions d'exploitation	3	3	5	6	6	5	5	4	5
	Total ressources d'exploitation	1 695	1 769	1 872	2 137	2 238	2 418	2 447	2 779	3 255
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	202	223	268	376	368	369	373	472	760
RS315	Autres produits d'exploitation	43	40	44	42	46	50	53	67	103
RC303	Intérêts et produits assimilés	72	81	83	82	86	114	114	127	120
	Total des ressources courantes	317	344	395	500	500	533	540	666	983
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	184	208	273	367	366	384	389	410	646
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	62	56	48	38	48	46	47	62	75
	Total des ressources disponibles	246	264	321	405	414	430	435	472	721
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	79	114	146	233	245	205	209	262	508

Sources : Insee (Système intermédiaire d'entreprises de 1996 à 2001). Estimations DAEI/SES pour les autres années

Tableau A III 1.17
Démographie des entreprises de transport

		1997	1998	1999	2000	2001	2002 (*)	2003
601Z - transports ferroviaires	nombre	32	28	27	30	30	26	24
602L+602M - TRM	créations	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413	3 002	3 205
	défaillances	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244	1 224	1 266
	nombre	41 903	42 358	41 844	41 075	40 682	39 804	38 849
dont 602L - TRM de proximité	créations	4 873	4 704	4 075	2 648	2 502	2 127	2 365
	défaillances	842	732	751	807	812	768	799
	nombre	26 481	27 018	26 734	26 185	25 868	25 353	24 599
602M - TRM interurbain	créations	1 280	1 199	1 138	898	911	875	840
	défaillances	652	507	442	496	432	456	467
	nombre	15 422	15 340	15 110	14 890	14 814	14 451	14 250
Autres transports terrestres	créations	2 700	2 510	2 477	2 365	2 156	2 556	2 902
	défaillances	313	282	283	280	246	223	268
	nombre	37 751	37 696	37 585	37 556	37 403	37 325	37 440
dont 602E - transports par taxis	créations	1 947	1 853	1 864	1 867	1 685	2 090	2 281
	défaillances	104	108	133	97	85	81	91
	nombre	28 049	28 108	28 088	28 209	28 149	28 306	28 656
61 - transports par eau	créations	146	137	135	136	142	138	119
	défaillances	25	17	11	18	15	12	21
	nombre	1 918	1 871	1 924	1 950	1 930	1 890	1 885
62 - transport aérien	créations	36	49	48	52	39	43	46
	défaillances	11	6	7	10	15	11	19
	nombre	551	532	537	550	531	382	395
63 - auxiliaires de transport	créations	1 039	1 051	1 027	974	1 012	873	961
	défaillances	288	245	227	219	228	209	228
	nombre	9 936	10 239	10 525	10 856	10 774	10 835	11 023
dont 633 - agences de voyages	créations	438	407	387	408	427	363	392
	défaillances	143	115	80	73	98	91	96
	nombre	3 951	4 049	4 166	4 329	4 303	4 314	4 411
634 - organisation de transp. de fret	créations	415	421	396	333	300	256	300
	défaillances	108	93	118	106	93	86	100
	nombre	3 129	3 278	3 304	3 356	3 349	3 319	3 337
T31 - secteur des transports (*)	créations	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612	7 234
	défaillances	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679	1 802
	nombre	92 091	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262	89 616

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 stratification 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 III 1.18
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

Note: il s'agit du nombre annuel d'observations en 2001.

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

en euros courants

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
France Zone courte	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	0,160
France Zone longue	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	0,089
International Zone longue	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	0,066
Ensemble	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	0,093

Prix HT à la tonne-kilomètre
indices base 100 en 1990

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
France Zone courte	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	110,1
France Zone longue	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	117,0
International Zone longue	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	109,2
Ensemble	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	113,6

Prix HT au véhicule-kilomètre

en euros courants

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
France Zone courte	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	2,320
France Zone longue	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	1,230
International Zone longue	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	1,259
Ensemble	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	1,413

Prix HT au véhicule-kilomètre
indices base 100 en 1990

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
France Zone courte	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	122,2
France Zone longue	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	113,2
International Zone longue	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	114,8
Ensemble	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	118,4

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.

III . 2 LES DONNÉES SOCIALES

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	2003	2003/2002
Grandes entreprises publiques	273	267	263	263	266	270	277	283	283	279	-1,3%
SNCF	183	179	175	174	174	176	176	178	176	172	-2,5%
RATP	39	39	40	40	40	40	41	43	44	44	0,6%
Air France+Air Inter	51	48	48	49	52	55	59	62	63	63	0,7%
Autres entreprises	563	585	595	602	625	671	707	727	738	740	0,3%
Transport ferroviaire	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	6,4%
TRM	264	274	277	285	300	317	331	340	340	340	0,0%
TRV	108	112	115	117	122	127	130	134	138	141	2,7%
Transport aérien	26	27	27	18	18	20	20	17	18	15	-13,8%
Transport par eau	13	13	14	14	14	14	14	15	15	15	-0,2%
Transport par conduite	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	-0,5%
Auxiliaires des transports*	150	157	160	166	169	192	209	220	226	227	0,4%
Non salariés	57	59	57	56	55	56	55	54	54	54	0,0%
Total	893	911	915	921	946	997	1038	1063	1075	1073	-0,1%

Sources : Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations SES en 2003 pour les non salariés.

Données au 31 décembre de chaque année. Les chiffres pour 2003 sont provisoires dans le secteur privé.

Non salariés : chiffres calés sur les résultats du recensement de 1999, rétopolés avant 1999 et provisoires pour 2002

(*) Hors agences de voyage.

TABLEAU A III 2.2
Structure des emplois dans les transports

		en %				
Année		1988	1992	1997	2000	2002
Transports routiers de marchandises						
	Salariés	89	89	90	91	92
	<i>roulants</i>	62	64	68	66	69
	<i>sédentaires</i>	27	25	22	26	23
	Non salariés	11	11	10	9	8
Transports urbains de voyageurs						
	Roulants	66	68	50	52	52
	Sédentaires	34	32	50	48	48
Transports de voyageurs par taxis						
	Salariés			23	27	29
	<i>roulants</i>			19	22	23
	<i>sédentaires</i>			4	5	7
	Non salariés			77	73	71
Transports routiers de voyageurs						
	Salariés	96	97	97	98	97
	<i>roulants</i>	75	76	74	73	75
	<i>sédentaires</i>	21	20	23	25	22
	Non salariés	4	3	3	2	3
Transports maritimes et côtiers						
	Navigants	57	60	57	56	54
	Sédentaires	43	40	43	44	46
Transports fluviaux						
	Navigants	55	62	67	75	74
	Sédentaires	45	37	33	25	26
Transports aériens						
	Navigants	27	29	29	31	31
	Sédentaires	73	71	71	69	69
Auxiliaires des transports						
	Non sédentaires	19	18	17	17	16
	Sédentaires	81	81	83	83	84
Ensemble						
	Salariés	94	94	93	94	94
	<i>non sédentaires</i>	42	40	41	43	41
	<i>sédentaires</i>	52	54	52	51	53
	Non salariés	6	6	7	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 2002, on compte dans les transports 6 % de non salariés et 94 % de salariés (53 % de sédentaires et 41 % de non sédentaires)

IV LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Tableau IV.1

Les sociétés concessionnaires d'autoroute

en % et en millions d'euros

	2000 pro forma	2001	2002	2003 provisoire	2001 %	2002 %	2003p %	2003 provisoire
Chiffre d'affaires	5 046,0	5 115,8	5 480,0	5 766,1	1,4	7,1	5,2	5 766,1
Consommation intermédiaire	679,0	726,5	752,5	731,1	7,0	3,6	-2,8	731,1
Valeur ajoutée	4 368,0	4 389,8	4 727,5	5 035,0	0,5	7,7	6,5	5 035,0
Frais de personnel	607,0	641,0	716,6	724,7	5,6	11,8	1,1	724,7
Impôts et taxes	606,0	633,9	676,1	683,1	4,6	6,7	1,0	683,1
Excédent brut d'exploitation	3 223,0	3 087,6	3 411,3	3 688,0	-4,2	10,5	8,1	3 688,0
dont concours à l'exploitation	2,8	2,1	2,0	-1,3	-25,0	-4,8	-165,0	-1,3
Frais financiers	1 625,0	1 607,1	1 557,4	1 556,3	-1,1	-3,1	-0,1	1 556,3
Capacité d'autofinancement	1 560,2	1 552,9	1 765,0	1 972,8	-0,5	13,7	11,8	1 972,8
Investissements (1)	1 656,0	1 701,8	1 496,6	1 474,6	2,8	-12,1	-1,5	1 474,6
Dette MLT au 31-12	23 050,8	24 628,7	24 642,0	25 043,7	6,8	0,1	1,6	25 043,7

(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

Tableau IV 2

Réseau ferré de France

	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
	en M €				évolution annuelle en %			
Produits d'exploitation	3 494,7	3 766,2	4 021,3	4 598,1	-4,5	7,8	6,8	14,3
dont								
Redevances d'infrastructure	1 498,9	1 630,2	1 824,3	1 843,6	2,9	8,8	11,9	1,1
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 632,6	1 606,1	1 406,0	1 385,1	-0,9	-1,6	-12,5	-1,5
Production immobilisée	72,9	104,8	333,2	862,0	nd	43,8	217,9	158,7
Charges d'exploitation	3 702,7	3 846,8	4 201,7	4 819,9	-3,6	3,9	9,2	14,7
dont								
Rém. versée au gestionnaire d'infra.délégué	2 616,8	2 632,0	2 654,5	2 630,3	-0,2	0,6	0,9	-0,9
Dotation aux amortissements du réseau ferré	783,9	860,4	918,1	960,7	4,6	9,8	6,7	4,6
Travaux	nd	9,8	259,0	780,9	nd	nd	2542,9	201,5
Résultat d'exploitation	-207,9	-80,4	-180,4	-221,8	ns	ns	ns	ns
Résultat financier	-1 597,5	-1 593,2	-1 484,2	-1 270,3	ns	ns	ns	ns
Résultat net de l'exercice	-1 700,6	-1 646,5	-1 586,5	-1 421,8	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	-874,1	-783,9	-756,5	-614,8	ns	ns	ns	ns
Investissements	1 492,3	1 307,0	1 607,4	2 207,0	-5,9	-12,4	23,0	37,3
Dette LT nette au 31-12	22 778,8	23 615,2	23 555,2	24 079,1	-0,4	3,7	-0,3	2,2

Source : RFF

Tableau IV 3

Les principaux aéroports (Paris et province)

	Niveaux en millions d'euros HTVA				Evolution annuelle en %		
	2000	2001	2002	2003 (p)	2001	2002	2003(p)
Chiffre d'affaires	1 764,8	1 745,8	1 843,0	2 096	-1,1	5,6	14
Consommation intermédiaire	538,3	568,6	642,8	809	5,6	13,0	26
Valeur ajoutée	1 226,6	1 177,2	1 200,3	1 340	-4,0	2,0	12
Frais de personnel	495,0	508,8	533,0	553	2,8	4,8	4
Impôts et taxes	88,7	104,3	99,3	105	17,6	-4,8	6
Excédent brut d'exploitation	645,3	566,4	570,3	684	-12,2	0,7	20
dont concours à l'exploitation	0,0	204,4	163,8	184			
Frais financiers	167,2	204,4	163,8	184	22,3	-19,8	12
Capacité d'autofinancement	436,8	417,9	402,3	439	-4,3	-3,7	9
Investissements	598,8	653,0	785,5	670	9,1	20,3	-15
Dette MLT au 31-12	1 721,9	2 153,7	2 513,2	2 401	25,1	16,7	-4

Source : Direction générale de l'aviation civile

Tableau IV 4
Les ports maritimes métropolitains

	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
	en M€				évolution annuelle en %			
Chiffre d'affaires	678,8	670,9	691,3	722,9	0,9	-1,2	3,0	4,6
Consommation intermédiaire	122,0	123,1	132,1	136,3	2,8	0,9	7,3	3,2
Valeur ajoutée	557,2	548,0	559,4	586,7	0,9	-1,6	2,1	4,9
Frais de personnel	331,1	334,8	346,8	351,8	0,8	1,1	3,6	1,4
Impôts et taxes	10,1	9,7	10,0	9,9	-3,7	-3,9	3,6	-1,1
Excédent brut d'exploitation	222,3	208,9	206,6	228,1	0,7	-6,0	-1,1	10,4
dont concours à l'exploitation (*)	56,0	53,4	50,8	50,4	0,8	-4,6	-5,0	-0,8
Frais financiers	17,7	18,1	18,6	22,0	-8,9	2,3	2,6	18,4
Capacité d'autofinancement	191,5	162,3	168,0	173,6	3,4	-15,2	3,5	3,3
Investissements	196,5	295,5	328,1	485,9	13,2	50,4	11,0	48,1
Dette MLT au 31-12	177,8	179,8	200,1	278,9	-21,0	1,1	11,3	39,4

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

Source : DT MPL

Tableau IV 5
Voies navigables de France

	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
	en M€				évolution annuelle en %			
Chiffre d'affaires	104,3	105,3	109,6	110,2	0,5	1,0	4,1	0,5
Consommation intermédiaire	46,1	46,7	47,3	55,4	6,8	1,3	1,3	17,1
Valeur ajoutée	58,2	58,6	62,3	54,8	-4,0	0,7	6,3	-12,0
Frais de personnel	13,7	14,3	15,0	15,3	10,5	4,6	4,6	2,3
Impôts et taxes	1,2	1,2	1,3	1,4	9,6	-1,6	8,3	7,7
Excédent brut d'exploitation	45,7	46,1	49,4	41,2	-7,8	0,9	7,2	-16,6
dont concours à l'exploitation	2,4	3,0	3,3	2,9	-1,9	26,1	10,0	-10,9
Frais financiers	0,0	0,0	0,0	0,0	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	23,9	26,7	34,8	31,1	-17,3	11,7	30,2	-10,7
Investissements	116,3	116,5	116,5	137,2	10,9	0,2	0,0	17,8
Dette MLT au 31-12	3,4	3,8	3,8	3,5	-14,8	13,3	0,0	-6,9

Source : VNF

Tableau IV.6
Investissements en infrastructures de transport

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
1 - Réseau routier	8,7	8,6	9,1	8,9	8,6	8,2	8,5	8,4	8,0	8,5
1.1 - réseau non concédé	6,6	6,0	6,1	6,1	6,3	6,3	6,4	6,7	6,5	7,1
dont réseau départ. et local	4,7	4,4	4,1	4,2	4,7	4,7	5,0	5,1	5,1	5,5
dont réseau national	1,8	1,6	2,0	1,9	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4	1,6
1.2 - réseau concédé (1)	2,2	2,5	3,0	2,8	2,3	2,0	2,1	1,7	1,5	1,5
Réseau ferré principal	1,4	1,4	1,9	2,0	1,9	1,6	1,3	1,1	1,4	2,0
2.1 - Réseau grande vitesse	0,4	0,3	0,7	0,9	0,8	0,7	0,6	0,3	0,4	0,9
2.2 - Réseau principal hors LGV	1,1	1,1	1,2	1,1	1,1	0,9	0,7	0,8	1,0	1,0
3 - TCU	1,4	1,4	1,2	1,2	1,1	0,9	1,0	1,0	1,1	1,2
3.1 - TCU de province	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
3.2 - RATP	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
3.3 - Réseau ferré Ile de France	0,4	0,4	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
4 - Autres infrastructures	0,9	1,0	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,3	1,5	1,5
4.1 - Ports maritimes	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5
4.2 - Aéroports et nav. aérienne	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,8	0,8	1,0	0,8
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,2
5 - Ensemble	12,5	12,4	13,0	13,0	12,7	11,7	11,7	11,8	12,0	13,2

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

Source : DR, RFF, RATP, DT MPL, DGAC, VNF, SES

V LES TRANSFERTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Tableau A V 1.1
Recettes liées aux transports

en millions d'euros

	Affectation	1998	1999	2000	2001	2002	2003
- Taxe à l'essieu	État	71	127	223	226	227	223
- Taxe sur l'aménagement du territoire	État depuis 2001 (avant au FITTVN ⁽¹⁾)	337	375	425	448	470	479
- Redevances domaniales	État	122	129	132	137	145	143
- Droits de timbres sur contrats de transport	État	87	75	10	1	0	0
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	État	286	323	329	279	264	480
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	État	-	-	-	152	81	65
- Certificats d'immatriculation	Région	1 262	1 313	1 373	1 413	1 503	1 518
- Permis de conduire	Région	4	4	4	4	4	4
- Vignette	Département	2 010	2 065	539	249	205	203
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale	796	830	809	916	947	986
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale depuis 2001 (avant à l'État)	508	551	644	701	756	828
Total route (hors TIPP)		5 484	5 792	4 488	4 526	4 602	4 929
- Taxe sur la navigation intérieure	VNF ⁽²⁾	92	99	104	107	113	111
Total voies navigables		92	99	104	107	113	111
- Taxe de l'Aviation Civile affectée au BAAC	BAAC ⁽³⁾	-	216	220	223	208	220
- Taxe de l'Aviation Civile affectée au FIATA	FIATA ⁽⁴⁾	-	20	55	44	69	66
- Taxe de sécurité et de sûreté	BAAC	186	-	-	-	-	-
- Taxe de péréquation des transports aériens	FIATA	8	-	-	-	-	-
Total aviation civil		194	236	275	267	277	287

⁽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

Sources : Insee, DGAC, DR.

Tableau A V 1.2
Rendement fiscal des taxes sur les carburants

en millions d'euros

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Prélèvement au profit de :						
- Budget général ⁽¹⁾	23 948	24 581	24 074	22 844	23 641	24 012
- Fonds de soutien des hydrocarbures	28	0	0	0	0	0
- Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	93	0	0	0	0	0
- Taxe générale sur les activités polluantes	0	154	396	510	641	480
Total Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)	24 069	24 735	24 470	23 354	24 282	24 492

Source : Insee

(1) cette taxe inclut la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel

Tableau A V 1.3
Produit du versement transport

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	Estimations 2003
Province	1 616	1 712	1 806	1 929	2 059
- autorités organisatrices à TCSP (1)	785	830	877	932	990
- autres autorités organisatrices de 100 000 habitants et plus	653	697	739	800	866
- autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants	178	185	191	197	203
Ile-de-France (STIF)	2 002	2 100	2 203	2 299	2 381
Ensemble	3 640	3 843	4 010	4 227	4 440

Sources : Certu, syndicat des transports d'Ile de France, calculs DAEI-SES

(1) TCSP : transport collectif en site propre

Tableau A V 1.4
Fonds de concours perçus par l'Etat

LIBELLES	2001	2002	2003
- 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	2
- Participation financière de l'UE aux projets d'investissement en matière de transports routiers (FEDER et FSE)	3	5	1
- Participation du FEDER aux projets d'investissement en matière de transport (programme 2000-2006)		2	14
- Participations diverses à l'entretien du réseau routier	1	3	3
- Participations diverses à la sécurité et à la circulation routières - Investissements		9	10
- Participations diverses à l'aménagement de la voirie des villes nouvelles	15	5	3
- Participations diverses actions d'études pour le développement, expérimentations	5	4	7
- Participations à la construction, à l'équipement et à l'exploitation du réseau routier national	701	889	866
- Participations des régions au contrat interrégional du bassin parisien	10	4	1
- Participations à la réhabilitation des chaussées et ouvrages, aux aménagements en matière de sécurité des infrastructures sur le réseau national	27	27	36
- Remboursement par des tiers de travaux effectués par le service d'études techniques des routes et autoroutes	2	2	2
Total fonds de concours perçus par l'Etat	767	951	943

Source : Direction générale de la Comptabilité Publique

Tableau A V 2.1

Ventilation par fonction des dépenses des administrations centrales en transports

en millions d'euros TTC

2000	Trans port collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Services communs 80	Route et trans port routier 82	Trans port ferroviaire 83	Voies navigables 84	Trans port maritime 85	Trans port aérien 86	Total
P2 Consommation intermédiaire	0,0	64,0	23,3	303,2	0,0	47,3	32,5	0,5	470,8
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	276,6	1321,4	0,0	372,1	242,2	262,5	2 474,8
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,4	0,4	0,0	1,2	0,4	0,0	2,5
D3 Subventions	0,0	0,0	34,0	0,0	3169,0	25,5	98,4	0,0	3 326,9
D41 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'assur. sociale en nature	0,0	0,0	0,0	0,0	294,7	0,0	0,0	0,0	294,7
D71 Primes nettes d'assurance-dommages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,3
D73 Transferts courants entre administrations publiques	820,5	3,6	70,1	59,7	2608,6	0,0	0,7	175,2	3 738,4
dont : Pensions de Retraite CARCEPT ⁽¹⁾	0,5	0,5		2,1					3,0
Charges de retraite SNCF					2131,2				2 131,2
Versement FONCECFA ⁽²⁾				28,8					28,8
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	1,5	0,0	0,0	0,0	1,1	0,0	2,6
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	5,3	9,3	0,0	14,8
Total dépenses d'exploitation	820,5	67,6	406,0	1684,8	6072,3	451,7	384,6	438,2	10 325,7
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	497,9	6,3	767,9	0,0	150,1	51,7	0,2	1 474,0
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	1829,4	0,0	0,0	0,0	1 829,4
K2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	0,8	0,0	0,0	0,9
Total dépenses d'investissement	61,7	511,5	6,5	780,5	1829,5	150,9	79,8	212,7	3 633,1
Total	882,3	579,1	412,5	2 465,3	7 901,8	602,6	464,4	650,8	13 958,8

2001	Trans port collectif urbain 63	Route et voirie urbaine 64	Services communs 80	Route et trans port routier 82	Trans port ferroviaire 83	Voies navigables 84	Trans port maritime 85	Trans port aérien 86	Total
P2 Consommation intermédiaire	0,0	0,4	189,3	174,9	0,0	48,8	37,8	1,0	452,2
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	279,0	1 329,6	0,0	373,0	247,6	270,3	2 499,5
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,6	0,9	0,0	1,3	0,6	0,0	3,4
D3 Subventions	3,0	0,0	82,9	2,0	3 086,2	25,9	111,3	18,5	3 329,9
D41 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'assur. 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	789,7	31,6	126,4	43,0	2 786,1	2,3	0,6	227,9	4 007,5
dont : Pensions de Retraite CARCEPT ⁽¹⁾	0,5	0,5		2,0					3,0
Charges de retraite SNCF					2 223,0				2 223,0
Versement FONCECFA ⁽²⁾				40,0					40,0
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	0,7	0,1	3,0
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	2,4	0,0	0,0	1,2	4,7	0,0	8,4
Total dépenses d'exploitation	794,1	31,9	682,9	1 550,3	6 167,4	452,8	403,4	517,8	10 600,6
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	626,9	81,9	984,4	0,0	120,4	61,8	0,2	1 875,7
D92 Aides à l'investissement	187,0	0,0	0,0	24,1	40,7	30,0	24,6	199,1	505,6
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	0,2	0,0	0,0	1,1	0,5	0,0	1,7
Total dépenses d'investissement	187,0	626,9	82,1	1 008,5	1 107,7	151,5	86,9	199,3	3 449,9
Total	981,1	658,9	765,0	2 558,8	7 275,0	604,3	490,3	717,1	14 050,5

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».

Tableau A V 2.1 (suite)

Ventilation par fonction des dépenses des administrations centrales en transports

en millions d'euros TTC

2002	Trans port collectif urbain 63	Route et voiries urbaines 64	Services communs 80	Route et trans port routier 82	Trans port ferroviaire 83	Voies navigables 84	Trans port maritime 85	Trans port aérien 86	Total
P2 Consommation intermédiaire	0,0	86,5	193,7	91,5	0,6	60,2	37,7	0,0	470,3
D1 rémunération des salariés	0,0	0,0	271,0	1 375,0	0,0	369,3	256,7	284,2	2 556,1
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,4	0,3	0,0	1,0	0,4	0,0	2,1
D3 Subventions	13,5	0,0	24,5	1,8	2 358,5	0,0	114,5	18,5	2 531,4
D41 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'assur. sociale en nature	1,4	0,0	0,0	0,0	115,0	0,0	0,0	0,0	116,4
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	799,4	14,1	126,4	0,0	3 643,7	0,0	0,6	200,2	4 784,5
dont : Pensions de retraite CARCEPT ⁽¹⁾	0,5	0,5		2,0					3,0
Charges de retraite SNCF					2 282,0				2 282,0
Versement FONGECFA ⁽²⁾				50,0					50,0
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	3,1	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	4,0
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	2,0	2,1	0,0	4,3
Total dépenses d'exploitation	814,4	100,7	619,3	1 468,7	6 117,8	432,5	412,9	502,9	10 469,1
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	643,5	89,5	945,0	0,0	117,5	34,0	0,0	1 829,5
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
Total dépenses d'investissement	111,0	643,9	267,5	965,6	1 734,7	117,5	138,6	538,6	4 517,3
Total	925,4	744,5	886,8	2 434,3	7 852,5	550,0	551,5	1 041,5	14 986,4

2003	Trans port collectif urbain 63	Route et voiries urbaines 64	Services communs 80	Route et trans port routier 82	Trans port ferroviaire 83	Voies navigables 84	Trans port maritime 85	Trans port aérien 86	Total
P2 Consommation intermédiaire	0,0	96,9	194,4	153,8	0,6	53,3	38,1	0,0	537,0
D1 rémunération des salariés	6,0	0,0	297,0	1 412,8	0,0	393,6	268,0	295,8	2 673,3
D2 Impôts liés à la production	0,0	0,0	0,3	0,6	0,0	1,0	0,4	0,0	2,3
D3 Subventions	0,0	0,0	38,4	1,5	2 333,5	14,0	113,6	0,0	2 501,0
D41 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'assur. sociale en nature	1,6	0,0	0,0	0,0	115,0	0,0	0,0	0,0	116,6
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	836,0	17,2	91,6	0,0	3 713,0	0,0	1,0	204,3	4 863,1
dont : Pensions de retraite CARCEPT ⁽¹⁾	0,5	0,5		2,0					3,0
Charges de retraite SNCF					2 316,0				2 316,0
Versement FONGECFA ⁽²⁾				57,0					57,0
D74 Coopération internationale courante	0,0	0,0	3,3	0,0	0,0	0,0	0,8	0,0	4,1
D75 Transferts courants divers	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	2,0	2,0	0,0	4,6
Total dépenses d'exploitation	843,6	114,1	625,6	1 568,7	6 162,1	463,9	423,9	500,2	10 701,9
P51 Formation Brute de Capital Fixe	0,0	618,8	72,4	1 009,4	0,0	125,3	45,2	0,0	1 871,2
D92 Aides à l'investissement	72,1	2,7	202,8	42,0	391,4	23,6	49,4	308,3	1 092,3
D99 Autres transferts en capital	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
K2 Acquisitions nettes de cessions d'actifs corporels et incorporels	0,0	0,0	-1,0	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0	2,0
Total dépenses d'investissement	72,1	621,5	274,2	1 051,5	391,4	151,9	94,6	308,3	2 965,5
Total	915,7	735,6	899,8	2 620,1	6 553,5	615,9	518,5	808,5	13 667,4

Sources : 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 2.2

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	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
	2002	2 159,9			4 334,9	2,9	93,1	32,7	2,2	6 625,7
Communes (+10 000 hab.)	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
	2002	1 405,6	3 692,2				5,8	4,6	1,6	5 109,8
Communes (-10 000 hab.)	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
	2002		2 792,7							2 792,7
Communautés urbaines	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
	2002	15,7	61,3				0,4		1,2	78,5
Régies seviles dép., comm, rég, syndicats	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
	2002	1 807,7	761,8			2,9		109,4		2 681,7
Ville de Paris	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
	2002	169,7	193,4				6,1			369,2
Régions	1998	397,6	105,0		1 930,6	741,8				2 889,0
	1999	408,6	107,9		1 829,4	853,2				2 868,2
	2000	335,6	136,8		1 865,9	980,8				2 860,6
	2001	322,2	130,9		2 050,6	1 578,1				3 074,2
	2002	354,4	144,0		2 255,7	1 972,6				4 726,7
STIF	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
	2002	3 696,0								3 696,0
Ensemble	1998	7 301,0	6 851,8		5 463,8	746,1	102,3	145,0	3,7	20 613,7
	1999	7 517,4	7 106,3		5 568,7	858,0	99,4	154,7	4,4	21 309,0
	2000	8 288,4	7 498,0		5 709,6	985,7	106,1	154,3	4,6	22 746,7
	2001	9 025,7	7 516,0		6 100,6	1 582,9	110,0	137,8	4,8	24 477,8
	2002	9 609,1	7 645,4		6 590,6	1 978,4	105,4	146,6	4,9	26 080,2

Les dépenses consacrées aux transports scolaires ne sont pas prises en compte

Sources : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES

Tableau A V 2.3

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	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
	2002	9,4			3 280,0	2,0	3,4	29,0	2,0	3 325,7
Communes (+10 000 hab.)	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
	2002	320,1	878,2				1,5	3,9	1,4	1 205,1
Communes (-10 000 hab.)	1998		556,0							556,0
	1999		597,8							597,8
	2000		643,2							643,2
	2001		587,5							587,5
	2002		587,5							587,5
Communautés urbaines	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
	2002	14,0	1,8				0,3		1,2	17,2
Régies seviles dép., comm, rég, syndicats	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
	2002	414,8	287,3			0,1		4,4		706,7
Ville de Paris	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
	2002		40,4				2,9			43,3
Régions	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
	2002	309,5	121,1		1 048,0	584,2				2 062,9
STIF	1998	68,4								68,4
	1999	70,3								70,3
	2000	55,6								55,6
	2001	43,5								43,5
	2002	54,0								54,0
Ensemble	1998	1 225,0	1 801,3		3 717,9	366,2	8,8	30,9	1,8	7 739,6
	1999	1 238,6	1 855,3		3 690,9	419,7	7,0	34,5	4,3	7 250,3
	2000	1 192,0	1 996,3		3 847,9	489,2	7,8	35,7	4,3	7 573,2
	2001	1 096,0	1 932,6		4 159,0	533,2	8,1	37,1	4,4	7 770,3
	2002	1 121,8	1 916,3		4 328,0	586,4	8,1	37,3	4,5	8 002,4

Les dépenses consacrées aux transports scolaires ne sont pas prises en compte

Sources : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SES

VI TRANSPORT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

Tableau A VI 1.1

Accidents corporels de la circulation routière

	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Accidents corporels	261 275	257 698	247 785	253 208	248 469	239 734	230 701	216 139	202 637	191 132	184 615	170 994	175 887	170 590
Tués	13 787	13 104	12 137	12 480	12 543	12 428	12 410	11 946	11 685	10 448	10 960	9 855	10 548	10 528
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	2003
Accidents corporels	162 573	148 890	143 362	137 500	132 726	132 949	125 406	125 202	124 387	124 524	121 223	116 745	105 470	90 220
Tués	10 289	9 617	9 083	9 052	8 533	8 412	8 080	7 989	8 437	8 029	7 643	7 720	7 242	5 731
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	6,35

Source : DSCR

Tableau A VI 1.2

Evolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Allemagne *	118	132	123	121	116	107	104	95	95	91	85	83
Royaume-Uni	82	75	68	65	64	64	63	60	60	60	61	61
France **	185	173	166	156	153	147	144	152	144	136	138	129
Espagne	227	201	163	144	147	140	143	151	146	145	138	132
Italie	140	141	126	124	123	117	117	110	ND	115	116	117

Source : DSCR

* Allemagne : jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne

** France : le coefficient de correction pour passer aux tués à 30 jours est de 1,057

Tableau A VI 1.3

Evolution comparée du nombre de tués par million de véhicules automobiles dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Allemagne *	206	239	219	211	199	181	174	157	154	146	133
Royaume-Uni	191	175	157	148	146	139	136	127	123	121	ND
France **	386	360	344	321	312	296	286	274	254	236	235
Espagne	535	451	358	308	305	281	276	280	256	248	228
Suède	171	173	145	136	131	122	122	118	126	121	ND
Italie	246	236	203	201	195	182	179	167	ND	161	ND

Source : DSCR

* Allemagne : jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne

** France : depuis 1983, le coefficient de correction pour passer au tué à 30 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 en 2002

	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	82,8	119	142,9	86,3	132,3	79,9	129	150,4	96	116,5	139,6	61,3	161,1	60,5	59,7
Nombre de tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus	11,1	12,3	ND	ND	ND	8,5	13,6	ND	ND	ND	ND	ND	ND	7,1 ^(*)	NB

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

Tués par million d'habitants : 2002

Tués par kilomètres parcourus : 2002 sauf Belgique, Danemark et Irlande 2001; Pays-Bas 1000; Suède et Portugal 1999; Grèce 1998; (*) Grande-Bretagne uniquement.

ND: non disponible

Tableau A VI 1.5
Accidents ferroviaires

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 aux passages 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	2003
1 - Accidents de chemins de fer														
1.1 Accidents (1)	501	505	446	417	408	359	367	333	407	370	426	410	365	365
Trains	109	98	77	72	69	74	79	83	109	89	129	107	114	103
Individuels (2)	220	250	216	198	215	138	149	118	142	115	104	112	93	93
Autres (3)	172	157	153	147	124	147	139	132	156	166	193	191	158	169
1.2 Tués (4)	131	153	134	120	106	73	78	79	85	63	73	68	64	46
Voyageurs	30	47	39	37	20	22	12	22	14	11	15	11	22	7
Autres (5)	101	106	95	83	86	51	66	57	71	52	58	57	42	39
1.3 Blessés graves (6)	122	173	103	116	123	79	80	71	67	59	46	61	58	62
Voyageurs	63	91	48	62	52	40	29	33	26	23	24	22	19	25
Autres (5)	59	82	55	54	71	39	51	38	41	36	22	39	39	37
2 - Accidents aux passages à niveau														
Accidents	233	257	224	204	203	177	193	182	177	181	171	176	177	198
Tués	57	70	71	54	44	57	58	38	53	46	49	45	40	61
Blessés graves	18	36	22	34	18	22	22	23	24	16	20	22	19	14
3 - Ensemble des accidents ferroviaires														
Accidents	734	762	670	621	611	536	560	515	584	551	598	586	542	563
Tués	188	223	205	174	150	130	136	117	138	109	123	113	104	107
Blessés graves	140	209	125	150	141	101	102	94	91	75	66	83	77	76

Source : SNCF

(1) accidents impliquant un véhicule en mouvement ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une «conséquence grave»

(2) notamment : chute d'un train, heurt par un train ... (non compris les suicides et tentatives de suicide)

(3) par exemple : avaries en pleine voie de véhicule moteur, rupture de caténaire, etc.

(4) personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident

(5) agents en service, autres ouvriers travaillant sur le réseau SNCF et autres personnes victimes d'accidents individuels.

(6) personnes ayant été hospitalisées plus de 3 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	2003
1 - Aviation commerciale (1)														
Accidents corporels	1	8	3	3	5	2	4	9	3	6	2	4	4	2
Morts (à 30 jours)	0	13	88	21	11	30	1	10	14	27	113	20	5*	1
Blessés	1	25	15	14	11	0	33	85	8	83	21	11	3	7
2 - Aviation générale (2)														
Accidents corporels	186	155	142	139	112	108	82	116	94	78	81	104	97	87
Morts (à 30 jours)	83	95	96	78	66	65	57	82	51	59	85	102	82**	78
Blessés	158	160	159	134	116	95	77	106	84	58	61	60	85**	67
3 - Travail aérien (3)														
Accidents corporels	8	13	16	21	11	7	14	10	9	6	11	8	8	6
Morts (à 30 jours)	2	8	9	11	11	3	8	3	2	2	11	5	6	3
Blessés	9	13	17	23	12	15	14	7	8	4	8	6	3	3
4 - Ensemble des accidents aériens														
Accidents corporels	195	176	161	163	128	117	100	135	106	90	94	116	109	95
Morts (à 30 jours)	85	116	193	110	88	98	66	95	67	88	209	127	93	82
Blessés	168	198	191	171	139	110	124	198	100	145	90	77	91	77

Source : DGAC

*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

(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,....)

Tableau A VI 2.1
Quantité de polluants émis dans l'air

EMISSIONS DE SO₂ EN FRANCE METROPOLITAINE

en milliers de tonnes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transformation d'énergie	591	671	549	440	410	425	425	373	421	353	308	256	244
Industrie manufacturière	426	452	396	341	350	322	315	281	241	211	197	192	181
Résidentiel et tertiaire	133	139	130	122	100	87	88	77	91	80	77	76	64
Agriculture et sylviculture	21	20	20	19	17	15	15	15	11	11	11	11	11
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	156	161	167	171	164	128	111	59	58	49	35	36	36
dont route	139	144	152	154	147	114	98	47	46	36	22	23	24
fer	2	2	2	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0
fluvial	3	2	2	3	3	2	2	1	1	1	1	1	1
maritime (*)	10	12	10	12	11	10	9	10	9	10	10	10	10
aérien (*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL	1 326	1 444	1 261	1 093	1 041	978	954	806	823	705	627	570	537
Part transport (en %)	11,7	11,2	13,2	15,7	15,7	13,1	11,7	7,3	7,0	7,0	5,6	6,3	6,7
Part route dans transport (en %)	89,7	89,5	91,0	89,7	90,0	88,7	88,2	79,1	79,7	73,5	64,2	64,9	65,2

EMISSIONS DE NO_x EN FRANCE METROPOLITAINE

en milliers de tonnes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transformation d'énergie	150	194	167	120	120	133	144	130	166	153	153	127	133
Industrie manufacturière	236	234	207	195	198	192	196	196	194	183	174	180	173
Résidentiel et tertiaire	94	106	105	103	95	96	104	97	103	100	95	105	94
Agriculture et sylviculture	253	254	243	210	206	225	225	228	227	227	216	217	228
Autres	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	723
dont route	1093	1104	1125	1090	1050	987	935	890	830	780	728	695	649
fer	13	13	12	11	11	10	10	10	9	9	10	9	9
fluvial	20	17	17	19	21	21	19	18	18	20	17	21	25
maritime (*)	29	32	29	32	31	29	28	29	29	30	29	31	30
aérien (*)	9	9	9	9	9	10	11	10	11	11	11	10	10
TOTAL	1 897	1 962	1 914	1 790	1 742	1 704	1 673	1 607	1 586	1 512	1 431	1 395	1 352
Part transport (en %)	61,4	59,9	62,3	64,9	64,4	62,1	60,0	59,5	56,6	56,3	55,4	54,9	53,5
Part route dans transport (en %)	93,9	94,0	94,4	93,8	93,6	93,3	93,2	93,0	92,5	91,7	91,7	90,7	89,8

EMISSIONS DE COVNM EN FRANCE METROPOLITAINE

en milliers de tonnes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transformation d'énergie	176	163	150	141	128	120	118	119	114	104	96	88	83
Industrie manufacturière	601	574	559	516	521	522	517	519	526	499	511	489	480
Résidentiel et tertiaire	401	444	422	417	378	382	397	377	385	378	368	371	338
Agriculture et sylviculture	226	225	220	217	224	232	212	225	215	224	210	218	216
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	0,0
Transport	1 095	1 072	1 073	1 023	936	852	777	708	648	602	534	482	425
dont route	1 051	1 031	1 031	976	888	802	726	656	594	546	479	425	364
fer	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
fluvial	27	24	25	30	31	34	35	36	38	40	39	40	45
maritime (*)	13	15	13	15	14	13	13	13	13	14	13	14	14
aérien (*)	1,8	1,6	1,4	1,2	1,2	1,3	1,4	1,5	1,4	1,4	1,5	1,4	1,3
TOTAL	2 499	2 479	2 424	2 314	2 187	2 107	2 020	1 947	1 888	1 806	1 719	1 648	1 542
Part transport (en %)	43,8	43,3	44,3	44,2	42,8	40,4	38,4	36,4	34,3	33,3	31,1	29,2	27,6
Part route dans transport (en %)	96,0	96,1	96,1	95,4	94,9	94,1	93,5	92,6	91,7	90,6	89,7	88,2	85,6

Tableau A VI 2.1 (suite)
Quantité de polluants émis dans l'air

EMISSIONS DE CO EN FRANCE METROPOLITAINE

en milliers de tonnes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transformation d'énergie	35	36	34	30	31	28	29	28	30	29	30	31	28
Industrie manufacturière	1 973	1 592	1 471	1 361	1 707	1 908	1 533	1 763	1 738	1 577	1 565	1 410	1 565
Résidentiel et tertiaire	1 932	2 337	2 149	2 102	1 759	1 781	1 914	1 708	1 799	1 738	1 658	1 726	1 557
Agriculture et sylviculture	655	671	649	592	585	605	631	650	667	659	633	609	654
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	6 352	6 195	6 050	5 685	4 989	4 592	4 213	3 715	3 430	3 134	2 738	2 485	2 150
dont route	6258	6112	5961	5584	4883	4477	4095	3593	3301	3000	2607	2351	2001
fer	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
fluvial	84	75	80	93	98	107	110	114	121	126	124	127	141
maritime (*)	0	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	5
TOTAL	10 947	10 832	10 353	9 770	9 070	8 913	8 320	7 864	7 663	7 138	6 624	6 261	5 954
Part transport (en %)	58,0	57,2	58,4	58,2	55,0	51,5	50,6	47,2	44,8	43,9	41,3	39,7	36,1
Part route dans transport (en %)	98,5	98,6	98,5	98,2	97,9	97,5	97,2	96,7	96,2	95,7	95,2	94,6	93,1

Source : CITEPA - série CORALIE/secten (février 2004)

(*) selon les définitions de l'UNECE : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources biotiques des forêts et les émissions des sources non anthropiques.

EMISSIONS DE N2O EN FRANCE METROPOLITAINE

en milliers de tonnes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transformation d'énergie	2	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3
Industrie manufacturière	85	85	87	86	88	91	92	90	67	48	43	43	35
Résidentiel et tertiaire	4	5	5	5	4	4	5	4	5	4	4	5	4
Agriculture et sylviculture	190	187	182	177	179	180	183	185	185	185	181	177	176
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	5	6	6	6	7	8	9	10	10	11	12	12	13
- dont route	5	5	6	6	7	8	9	9	10	11	11	12	13
TOTAL	287	286	282	277	281	287	291	293	270	251	244	241	232
Part transport (en %)	1,8	1,9	2,1	2,3	2,6	2,8	3,1	3,3	3,8	4,4	4,7	5,2	5,6
Part route dans transport (en %)	97,3	97,6	97,9	97,9	98,1	98,3	98,6	98,7	98,8	98,8	98,9	98,9	98,9

Source : CITEPA - série CORALIE/secten (février 2004)

(*) selon les 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.

Tableau VI 2.2
Quantité de CO₂ émis dans l'air

EMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE METROPOLITAINE

en millions de tonnes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transformation d'énergie	72	84	76	63	59	62	67	63	75	68	68	61	63
Industrie manufacturière	115	114	111	106	110	110	110	111	114	106	108	105	104
Résidentiel et tertiaire	114	131	128	126	115	117	127	117	123	120	115	125	113
Agriculture et sylviculture	74	76	73	68	70	75	72	72	74	74	82	71	72
Autres	6	6	6	6	6	6	7	6	6	6	7	6	6
Transport	116	119	123	123	124	126	127	130	132	135	134	137	138
dont route	109	111	116	116	117	118	119	121	124	126	126	129	130
fer	1	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	2
maritime (*)	1	2	1	2	2	1	1	1	1	2	1	2	2
aérien (*)	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	5	4	4
TOTAL émissions brutes	498	530	517	492	485	496	509	500	524	510	513	506	496
Part transport (**)	23	22	24	25	26	25	25	26	25	26	26	27	28
Part route dans transport	93	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
Puits	-137	-140	-141	-143	-143	-145	-147	-148	-150	-152	-150	-152	-153
TOTAL émissions nettes	361	390	376	349	341	351	362	352	374	358	362	354	344

Source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2004

(*) selon les 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.

(**) rapporté au total des émissions brutes

EMISSIONS DANS L'AIR EN FRANCE METROPOLITAINE des GES exprimé en PRG

unité Tg = Mt

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Transfor-mation énergie	80	92	84	71	67	70	74	69	82	75	74	66	68
Industrie manufacturière	161	162	159	152	157	157	157	157	152	138	137	134	131
Résidentiel / tertiaire	120	137	134	131	120	123	134	125	131	128	123	134	123
Agriculture/sylviculture	179	179	174	167	169	174	172	173	174	174	181	170	169
Autres	6	6	6	6	6	6	7	6	6	6	7	6	6
Transport	119	121	126	126	127	129	131	134	136	140	140	144	145
dont route	111	114	118	119	120	121	123	126	128	131	131	135	136
autres transports (*)	8	8	7	8	8	8	8	8	8	9	9	9	9
TOTAL hors puits	665	697	682	654	646	659	674	664	681	661	662	654	642
Part transport	18	17	18	19	20	20	19	20	20	21	21	22	23
Part route dans transport	93	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
Puits	-137	-141	-142	-143	-144	-145	-148	-148	-151	-152	-151	-152	-154
TOTAL avec puits	527	556	540	511	503	514	527	515	530	509	511	502	489

Source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2004

(*) 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

EMISSIONS DE CO₂ EN FRANCE (METROPOLE ET OUTRE-MER) CO₂ (Gg)

secteurs UNFCCC	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Total national (émissions nettes)	364 480	393 990	380 871	354 353	346 736	356 844	367 436	357 857	380 012	365 099	368 909	361 686	351 179
1 Énergie	368 389	394 703	388 802	369 906	364 214	370 279	3 855 436	379 624	400 383	388 792	384 565	389 888	384 453
dont Conso. de combustible (approche sectorielle)	364 083	390 107	384 416	365 311	359 708	366 357	381 541	375 387	396 238	384 795	380 489	385 679	380 541
1 Industries de l'énergie	67 686	79 629	72 107	58 876	55 208	57 957	62 799	58 890	71 415	64 481	63 646	56 931	59 416
2 Industries manufacturières et construction	82 893	84 622	82 778	79 461	82 081	81 910	83 221	84 741	87 269	80 866	82 610	81 706	81 366
3 Transport	119 123	121 637	126 201	126 163	127 353	129 290	130 737	132 960	135 128	138 215	137 727	140 963	141 953
4 Autres secteurs	94 381	104 219	103 330	100 811	95 066	97 200	104 784	98 795	102 426	101 234	96 506	106 079	97 806
5 Autre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2 Procédés industriels	23 443	21 459	19 668	18 761	19 822	20 318	19 056	19 716	19 632	18 841	18 688	18 260	18 352
3 Utilisation de solvants et autres produits	1 861	1 779	1 741	1 621	1 629	1 642	1 623	1 635	1 650	1 572	1 603	1 533	1 481
4 Agriculture	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
5 Changement d'utilisation des sols et sylviculture	-31 645	-26 372	-31 819	-38 379	-41 502	-37 926	-41 241	-44 810	-43 847	-46 067	-37 913	-49 858	-54 865
6 Déchets	2 433	2 421	2 478	2 443	2 572	2 530	2 452	2 192	2 110	1 960	1 967	1 863	1 757
7 Autre	0	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	23 985	22 790	22 619
Emissions de CO₂ de la biomasse	40 332	48 071	46 344	46 033	40 985	41 955	44 246	41 364	43 052	42 634	41 518	41 744	37 943

Source : CITEPA/Coralie format UNFCCC mise à jour décembre 2003

Tableau A VI 2.3

Emissions 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	4,1	35,7	67,3	21,2	14,2	5,4	59,0	3,8	18,4	25,2	2,7	26,3	20,2	57,4
Diesel catalysées	3,9	33,6	63,2	19,9	8,4	3,2	43,3	2,8	17,3	23,7	2,8	27,6	10,1	28,8
Essence non catalysées	1,1	9,5	141,5	44,7	146,2	55,7	951,0	60,8	11,6	15,8	0,3	2,9	1,9	5,3
Essence catalysées	2,4	20,6	42,9	13,5	93,1	35,4	501,4	32,0	25,1	34,4	4,4	42,7	2,9	8,3
GPL	0,1	0,7	2,0	0,6	0,8	0,3	9,9	0,6	0,7	0,9	0,0	0,5	0,1	0,2
Sous-total	11,5	100,0	316,9	100,0	262,6	100,0	1564,6	100,0	73	100,0	10	100,0	35	100,0
Véhicules utilitaires														
Diesel catalysées	0,8	21,4	31,6	28,5	3,8	10,9	15,2	6,6	3,7	19,4	0,5	30,4	3,7	21,0
Diesel non catalysées	2,7	71,0	63,7	57,4	11,6	33,2	47,1	20,6	12,1	64,3	0,8	49,0	13,8	77,2
Essence non catalysées	0,1	3,1	13,7	12,4	15,4	44,3	125,0	54,6	1,3	6,7	0,0	1,7	0,2	1,0
Essence catalysées	0,2	4,4	2,0	1,8	4,1	11,7	41,5	18,1	1,8	9,5	0,3	18,9	0,2	0,9
Sous-total	3,8	100,0	111,1	100,0	34,9	100,0	228,8	100,0	18,9	100,0	1,6	100,0	17,9	100,0
Poids lourds														
Diesel	8,2	100,0	219,1	99,9	28,8	99,1	58,2	95,7	36,9	99,9	1,1	100,0	14,6	100,0
Essence	0,0	0,0	0,3	0,1	0,3	0,0	2,6	4,3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sous-total	8,2	100,0	219,4	100,0	29,1	99,1	60,8	100,0	36,9	100,0	1,1	100,0	14,6	100,0
Deux roues														
Diesel	0,1		1,3		37,6		146,8		0,8		0,0		0,1	
Sous-total	0,1	100,0	1,3	100,0	37,6	100,0	146,8	100,0	0,8	100,0	0,0	100,0	0,1	100,0
Tous véhicules														
Diesel	19,7	83,5	445,0	68,6	67,3	18,4	223	11,1	88,4	68,2	7,8	60,7	62,4	92,2
Essence	3,8	16,2	201,8	31,1	296,6	81,3	1 768	88,4	40,6	31,3	5,0	38,9	5	7,7
GPL	0,1	0,3	2,0	0,3	0,8	0,2	10	0,5	0,7	0,5	0,0	0,4	0,1	0,1
Total	23,6	100,0	648,7	100,0	364,7	100,0	2 001	100,0	129,6	100,0	13	100,0	68	100,0

Source : CITEPA / CORALIE / SECTEN février 2004

Tableau A VI 2.4

Evolution de l'indice qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1998 à 2003

en nombre de jours par an

Niveau	Qualité	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Total
1	Très bon	0	0	0	0	0	0	0
2	Très bon	11	15	8	15	9	15	73
3	Bon	170	174	206	190	183	138	1 061
4	Bon	106	103	99	97	111	109	625
5	Moyen	48	52	36	33	45	47	261
6	Médiocre	15	12	13	13	8	30	91
7	Médiocre	7	8	2	14	7	16	54
8	Mauvais	6	1	2	3	2	10	24
9	Mauvais	2	0	0	0	0	0	2
10	Très mauvais	0	0	0	0	0	0	0
	Total	365	365	366	365	365	365	2 191

Source : AIRPARIF

Depuis 1997, la composition de l'indice Atmo a changé avec l'introduction des poussières (PM₁₀)

Tableau A VI 2.5

Nombre de plaintes contre le bruit reçues par le Ministère de l'environnement

Type de nuisance	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Etablissements recevant du public	120	129	127	139	162	183	148	164	110	130
Bruits à l'intérieur des habitations	220	225	133	113	125	131	106	118	98	103
Bruits à l'extérieur des habitations	90	96	60	51	46	57	31	42	39	50
Chiens	182	160	55	50	49	52	48	61	48	46
Installations industrielles, artisanales, commerciales	108	105	92	89	92	77	73	75	76	78
Moto-cross, ball-trap, installations de sport et loisirs	95	87	25	21	32	16	12	18	12	19
Appareils divers	99	120	72	68	65	59	41	32	23	27
Deux roues	15	18	25	31	45	51	55	37	44	58
Circulation routière	80	110	141	143	159	164	159	155	69	112
SNCF, RATP, RER, TGV	30	65	120	118	122	111	95	119	71	89
Avions, hélicoptères	130	255	402	441	458	355	322	349	253	256
Divers	90	105	95	51	69	54	49	39	27	20
TOTAL	1 259	1 475	1 347	1 315	1 424	1 310	1 139	1 209	870	988

Source : Mission bruit du Ministère de l'écologie et du développement durable

Tableau A VI 2.6

Evolution 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	2001	2002p
Dépense en capital													
Administrations publiques													
Entreprises	341	314	265	275	192	257	358	448	380	445	333	369	361
Ménages													
Total	341	314	265	275	192	257	358	448	380	445	333	369	361
Dépense courante													
Administrations publiques													
Entreprises	878	878	929	983	918	903	952	1 072	985	1 020	1 089	1 086	1 110
Ménages	159	159	202	210	182	174	172	201	208	230	114	122	139
Total	1 038	1 036	1 131	1 192	1 100	1 077	1 124	1 273	1 192	1 250	1 203	1 208	1 249
Dépense totale													
Administrations publiques													
Entreprises	1 219	1 191	1 194	1 258	1 110	1 160	1 309	1 519	1 365	1 466	1 422	1 455	1 471
Ménages	159	159	202	210	182	174	172	201	208	230	114	122	139
Total	1 378	1 350	1 396	1 467	1 292	1 335	1 481	1 720	1 573	1 696	1 536	1 577	1 610

Source : IFEN - Rapport à la CCEE - mai 2004

Tableau A VI 2.7

Evolution de la dépense de protection contre le bruit

en millions d'euros courants

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002p
Dépense en capital													
Administrations publiques	34	20	49	55	62	40	15	15	15	15	56	124	71
Entreprises	181	188	182	169	183	191	183	188	184	192	213	249	240
Ménages	190	201	202	202	210	214	213	213	215	218	240	250	254
Total	404	409	434	426	455	445	412	417	414	425	509	624	564
Dépense courante													
Administrations publiques	28	28	28	28	28	29	28	28	28	28	29	30	31
Entreprises	149	156	161	165	169	174	177	177	180	187	193	188	190
Ménages	78	80	82	84	86	88	88	81	78	90	94	90	91
Total	255	264	271	276	283	291	293	285	286	305	314	308	311
Dépense totale													
Administrations publiques	61	48	77	83	90	70	43	43	43	43	84	154	102
Entreprises	330	344	343	334	352	365	360	365	364	379	405	437	430
Ménages	268	281	284	286	296	302	301	294	293	308	334	340	344
Total	659	673	705	702	738	737	705	702	700	730	823	932	876

Source : IFEN - rapport à la CCEE - mai 2004

Mise en valeur des résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés

Loi de finances rectificative pour 2002, article 12, alinéa 4

Éléments de méthode

L'alinéa 4 de l'article 12 de la loi de finances rectificative de 2002 demande à la commission des comptes transports de la nation de « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés ».

L'approche retenue a été celle d'une approche de nature économique, dégageant les grandes masses, et ne cherchant qu'à préciser les ordres de grandeur.

Compte tenu des moyens limités, et du refus de procéder à des analyses trop succinctes, le choix a également été fait par la commission de retenir un petit nombre de sujets par an, de l'ordre de trois ou quatre, et de couvrir ainsi, au bout de quelques années, l'ensemble des moyens financiers publics significatifs engagés dans les transports. La commission a mandaté la direction des affaires économiques et internationales (service économique et statistique) pour préparer ces dossiers.

Pour la commission de l'année 2004, quatre thématiques ont été retenues :

- le transport collectif régional de voyageurs
- le transport combiné rail-route de marchandises
- l'orientation écologique des choix de véhicules et de carburants
- la sécurité routière

Le dossier « transport combiné rail-route de marchandises » ne figure pas dans le rapport de la commission : il a en effet été estimé que des travaux complémentaires devaient être effectués.

La méthode utilisée pour l'ensemble des dossiers est la suivante :

- *moyens financiers publics engagés*

Ces moyens doivent être compris au sens large. Il s'agit des moyens financiers non seulement de l'Etat (tous ministères), de l'Europe, mais aussi des collectivités publiques, ainsi que ceux des agences ou établissements publics, dans la mesure où ces dépenses ne sont pas couvertes par une aide publique ni par une recette privée. En effet, ces dépenses non couvertes peuvent être considérées comme restant à terme à la charge de leur action-

naire public (soit à couvrir en cas de difficultés financières de l'agence ou établissement public, soit comme manque à gagner pour l'actionnaire public en cas de retour à meilleure fortune). Le périmètre retenu ici est donc volontairement plus large que celui des seules administrations publiques visées dans le cadre du calcul du déficit public au sens de Maastricht qui privilégie une approche de plus court terme de la structure publique/privée des recettes d'un organisme. Ont également été prises en comptes d'éventuelles pertes de recettes fiscales par rapport à une situation de référence sans la mesure étudiée.

Lorsque cela a été possible, une approche pluri-annuelle a été retenue.

On a ainsi :

moyens financiers publics engagés =
aides publiques + déficits non couverts d'agences ou établissements publics + pertes de recettes fiscales actualisées

- *résultats obtenus*

Les résultats obtenus sont ceux qui peuvent être reliés aux moyens financiers publics engagés. Ainsi, on construit une situation de référence (hypothétique) sans les moyens financiers publics en question, et une situation de projet (réelle) avec ces derniers. Les résultats obtenus sont liés à la différence entre les deux situations.

On ne peut se contenter de suivre l'évolution d'agrégats qui dépendent pour partie de facteurs étrangers à la dépense publique (contexte macro-économique, prix du pétrole, ...). Par exemple, le nombre de voyageurs-km ferroviaires régionaux dépend des aides publiques à ce type de transport, mais aussi de la croissance économique, et des conditions de la concurrence intermodale (notamment le prix des carburants). Il convient en particulier d'isoler au sein de l'agrégat voyageurs-km ferroviaires régionaux la variation qui est liée aux moyens financiers publics considérés.

On peut dans certains cas prendre les moyens financiers publics de l'année n pour la situation de référence, et ceux de l'année $n+m$ pour la situation de projet (exemple le dossier TER, où $n=1997$ et

n+m=2002).

En général, les résultats obtenus le sont sur différents objectifs de politique publique (par exemple : réduction de l'effet de serre, réduction de la congestion, ...). Un agrégat des principaux résultats est donc présenté, qui reprend les résultats obtenus (lorsqu'ils sont monétarisables) en les valorisant selon les normes de « l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructure de transport » du 25 mars 2004 (dite instruction de Robien). Lorsque certains résultats ne sont pas monétarisables, une mention qualitative est faite.

Lorsque les résultats induits par la mesure s'étalent sur plusieurs années, une actualisation de ceux-ci est effectuée selon les normes de l'instruction ci-dessus. Le périmètre géographique retenu est celui de l'Europe.

- *rapprochement des résultats aux moyens financiers publics engagés*

Enfin un rapprochement des résultats obtenus A par rapport aux moyens financiers publics engagés C est effectué en présentant le ratio A/C.

Lorsque ce ratio A/C est supérieur à 1, la mesure est, en première approche, créatrice de valeur. En dessous de 1, elle peut être considérée comme destructrice de valeur.

Annexe détaillée

Les acteurs pris en compte sont les groupes suivants :

- a) les clients du mode de transport visé par la mesure, et les clients des autres modes
- b) les entreprises de transport et les gestionnaires d'infrastructures
- c) l'Etat, l'Europe et les collectivités territoriales
- d) les effets externes non affectés aux groupes ci-dessus.

Le critère retenu pour identifier un acteur comme public est la composition dominante de son actionnariat public. En particulier, dans le cas d'un établissement public, la dette éventuelle remonte à son actionnaire public sur le long terme, ce qui amène à considérer l'acteur comme public au sens des présents travaux.

On prend les définitions suivantes :

- t_0 est l'année où est effectuée la dépense publique considérée
- T est la durée pour laquelle la mesure considérée est susceptible de présenter des avantages
- $a_{nonpub}(t)$ l'avantage économique de la mesure pour l'année t , pour les seuls acteurs non publics
- $a_{pub}(t)$ l'avantage économique de la mesure pour l'année t , pour les seuls acteurs publics
- r est le taux d'actualisation tel que fixé par le Commissariat général du plan
- R est une valeur résiduelle éventuelle en fin de période

Les moyens financiers publics engagés C sont définis comme :

$$C = CB + D + \sum_{t=1}^T \frac{PF(t_0 + t)}{(1 + r)^t}$$

Où :

- CB est la variation (entre projet et référence) du coût budgétaire pour l'Etat, l'Europe et les collectivités territoriales de l'année t_0
- D est la variation du déficit (ou l'opposé de la variation de l'EBE) des opérateurs publics de l'année t_0
- $PF(t_0 + t)$ est le montant de la variation des pertes fiscales par les pouvoirs publics du fait de la mesure (par exemple la perte de TIPP liée à des reports modaux) à l'année $t_0 + t$

Pour simplifier la présentation, la dépense publique CB et le déficit D sont considérés comme s'étalant sur une seule année. Si ce n'est pas le cas, on procède à un calcul actualisé.

L'avantage actualisé A procuré par la mesure pour le champ non public est défini comme suit :

$$A = \sum_{t=1}^T \frac{a_{nonpub}(t_0 + t)}{(1 + r)^t} + \frac{R}{(1 + r)^T}$$

Pour éviter les doubles comptes, le terme $a_{nonpub}(t_0 + t)$ ne prend en compte que les avantages des acteurs non publics (en général les clients finaux et certains transporteurs, voire des gestionnaires d'infrastructure s'ils ne sont pas publics). Il comprend :

- des avantages non marchands, tels que les variations des avantages en environnement, en temps passé, en sécurité, ... évalués selon les normes de l'instruction « de Robien »,
- des avantages marchands, qui sont, pour le client final, la variation éventuelle de prix, et pour les opérateurs non publics ou gestionnaires d'infrastructures non publics, leur variation d'excédent brut d'exploitation (EBE).

La comparaison avec l'évaluation socio-économique de projet n'est pas directe : par exemple, cette dernière intègre également les avantages des agents publics, au contraire de l'approche retenue ici. Nous reviendrons sur ce sujet à l'occasion de la prochaine commission des comptes, en approfondissant en particulier les différences et similitudes dans le chiffrage du coût des mesures.

Mise en valeur des résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés (Article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002)

Dossier relatif aux transports collectifs régionaux de voyageurs

1 - Résumé

Les transports collectifs régionaux de voyageurs se sont fortement développés depuis 1997 à l'initiative des régions dans le cadre d'une réforme leur conférant le statut d'autorités organisatrices de transport ferroviaires régionaux de voyageurs. Cette étude vise à rapprocher les avantages collectifs liés à ces évolutions des moyens financiers publics engagés (Etat et régions), sur la période 1997-2002. Compte tenu des incertitudes multiples, il convient de ne considérer les résultats qu'à titre d'ordre de grandeur. Sous ces réserves, il apparaît qu'environ 160 millions d'euros supplémentaires ont été engagés pour le développement de l'offre de trains express régionaux (TER). L'étude conclut que la valorisation des divers avantages attendus du développement du transport TER (décongestion, diminution de la pollution, de l'insécurité routière, réduction du temps d'attente) est du même ordre de grandeur que les aides versées. Toutefois si ce bilan est positif dans les zones urbaines denses, il reste déséquilibré en rase campagne où l'estimation des avantages identifiés ci-dessus est inférieure de près de 20 % au montant des aides. Les avantages sont également inférieurs aux aides, dans une moindre mesure, en zone urbaine diffuse.

2 - Contexte

Depuis le 1^{er} janvier 2002, toutes les régions, à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse, sont devenues autorités organisatrices de transports ferroviaires régionaux de voyageurs. La loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000¹ a défini le cadre de cette réforme. Auparavant, il y avait déjà sept régions volontaires pour une expérimentation prévue depuis la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) du 4 février 1995 et engagée en 1997. L'objet de cette note est d'esquisser un rapprochement entre les évolutions des transports collectifs régionaux de voyageurs ces dernières années et les moyens financiers publics engagés dans ce secteur. L'étude porte sur les transports collectifs régionaux de voyageurs par le rail et par la route (en substitution des services ferroviaires). Les transports collectifs urbains et les transports par autocars départementaux sont hors du champ de l'étude.

La réforme a notamment eu pour but de donner aux régions les possibilités de définir une politique de transport et d'aménagement du territoire globale et cohérente. Au-delà des objectifs propres à chaque région, la réforme a visé également à :

- faciliter les déplacements régionaux collectifs de voyageurs, notamment les personnes non motorisées ;
 - réduire la congestion routière ;
 - réduire les nuisances environnementales (effet de serre, bruit, pollution) ;
- au moyen (objectif intermédiaire) d'un transfert modal de transport des véhicules individuels (VP) vers le rail ou éventuellement l'autocar.

Les enjeux liés à cette réforme sont importants comme en témoignent les volumes de transports et les ressources consacrées à cette activité. Les transports effectués en TER (régions) représentaient 9,2 milliards de voyageurs-kilomètres en 2002, alors que les transports effectués sur le réseau Ile-de-France la même année totalisaient 10,1 milliards de voyageurs-kilomètres. En 2002, l'Etat a transféré aux régions près de 1,5 milliard d'euros de ressources liées à la réforme.

¹ Titre III section 5 et articles 124 à 139 et décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001

3 - Méthode utilisée

Pour rapprocher les moyens financiers engagés et les résultats obtenus, deux approches sont a priori envisageables : une approche qui estime les impacts et les coûts marginaux des aides sur le secteur étudié et une autre qui estime l'ensemble des moyens financiers et leurs effets sur le secteur pendant une période donnée.

L'approche « marginale » est retenue dans cette étude et, compte tenu des données disponibles, c'est l'augmentation des aides sur la période 1997-2002, correspondant à la période d'expérimentation et une année pleine de la réforme, qui sera étudiée. La méthode consiste ainsi à estimer l'impact d'une augmentation des aides entre deux périodes en termes de flux de voyageurs et à le valoriser (avantages socio-économiques liés au trafic détourné du mode routier mais également augmentation de la qualité de service). Cette valorisation des conséquences est ensuite comparée au montant des aides. Dans cette approche, il est supposé que le surcroît d'offre entre 1997 et 2002 est dû à l'augmentation des aides sur la période (il est toutefois tenu compte des gains de productivité dans le décompte des aides, cf. point 4).

Le rapprochement des résultats obtenus et des moyens financiers engagés s'articule donc en trois étapes : (i) évaluation des coûts liés au développement de l'offre, (ii) mise en évidence des liens entre développement de l'offre et développement de la demande et (iii) évaluation des résultats obtenus y compris l'impact environnemental des mesures.

4 - Les moyens financiers publics engagés

Les régions ont abondé la contribution de l'Etat au titre de la réforme d'un peu plus de 10 %

L'équilibre économique de la réforme repose sur plusieurs facteurs dont une dotation de l'Etat qui est constituée, conformément à l'article 125 de la loi SRU :

- du montant de la contribution pour l'exploitation des services transférés ;
- du montant de la dotation complémentaire nécessaire au renouvellement du parc matériel roulant affecté aux services transférés ;
- du montant de la dotation correspondant à la compensation des tarifs mis en œuvre par l'Etat.

Pour 2002, ces montants s'élèvent à 1,52 milliard d'euros qui se décompose en 1,13 milliard d'euros pour la partie exploitation, 209 millions d'euros pour la partie renouvellement du parc et 180 millions d'euros pour la partie tarifs sociaux. Les régions ont complété ces montants sur leurs ressources propres d'un montant global d'environ 160 millions d'euros, soit 11 % de la contribution de l'Etat. Au total, la contribution de l'Etat et des régions à l'exploitation s'élève à 1 217 millions d'euros en 2002.

En 1997, l'Etat avait versé environ 670 millions d'euros au titre de l'exploitation des TER (hors tarifs sociaux) dont 330 millions d'euros aux régions expérimentales qui avaient légèrement abondé cette somme (d'environ 20 millions d'euros). Au total, la SNCF avait reçu près de 707 millions d'euros HT au titre de l'exploitation des TER.

La variation brute et en euros courants entre 1997 et 2002 des contributions annuelles de l'Etat et des régions à l'activité TER pour la SNCF peut donc être estimée à 510 millions d'euros environ pour la partie exploitation (hors tarifs sociaux).

Pour obtenir la contribution nette de l'Etat et des régions à l'activité TER, il convient de soustraire de ce montant :

- l'augmentation des péages de réseau ferré de France (RFF) sur la période (impact des changements de barème estimés à 92 millions d'euros et enlevés dans la mesure où ceux-ci peuvent être considérés comme un prélèvement de la sphère publique au sens large) ;
- la part d'augmentation des coûts liée à l'inflation et à la hausse des salaires nette des gains de productivité (estimée à 2 % par an soit environ 74 millions d'euros).

Dans la comparaison des situations 1997 et 2002, il convient également de soustraire un montant de 229 millions d'euros correspondant à la remise à l'équilibre des comptes de l'activité TER en 1999 et en 2002.

Au total, on peut estimer que l'augmentation des contributions publiques annuelles à l'exploitation s'élève à environ 115 millions d'euros entre 1997 et 2002 ($115 = 510 - 92 - 74 - 229$).

Il convient d'ajouter à ce total une estimation des contributions publiques à l'accroissement du parc de matériel roulant qui participe à l'augmentation de l'offre. Cette estimation, délicate compte tenu des incertitudes, résulte du raisonnement suivant. Le nombre de « caisses » (voitures TER, autorails...) a augmenté d'environ 700 entre 1997 et 2002. A partir des valeurs à neuf figurant dans le décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transport collectifs d'intérêt régional², nous avons estimé le concours des fonds publics à environ 47 millions d'euros, sur une base annuelle.

Par ailleurs, la contribution pour tarifs sociaux de l'Etat est passée d'environ 150 millions d'euros en 1997 à 180 millions d'euros en 2002. En l'absence d'éléments contraires, il est supposé que cette augmentation résulte essentiellement d'un effet volume, elle n'est donc pas ajoutée au montant des contributions publiques. Les tarifs sociaux mis en place par les régions, d'un montant total faible par rapport aux autres contributions, ne sont également pas pris en compte.

Au total, compte tenu des précautions mentionnées ci-dessus, le montant des moyens publics engagés retenu pour la suite de l'étude est de 162 millions d'euros ($162 = 115 + 47$).

Rapportée à l'augmentation de l'offre sur la période, cela correspond à une moyenne des contributions d'environ 6 €/train-km. Ce montant est à comparer au coût moyen de l'activité estimé à 14 €/train-km à partir du montant des charges affectées à cette activité.

Les recettes liées au trafic ne couvrent qu'environ un tiers des charges

En 2002, le montant total au niveau national des produits liés à l'exploitation des TER y compris les contributions des régions s'est élevé à 2 100 millions d'euros. Celui-ci se décompose en 630 millions d'euros de recettes directes des utilisateurs, 1 280 millions d'euros de contribution des régions et 180 millions d'euros transférés par l'Etat au titre des tarifs sociaux. Pour cette activité, les recettes d'exploitation ne couvrent qu'environ un tiers du montant des charges.

5 - L'effet des aides sur les volumes de transport

Le trafic TER intra-régional s'est fortement développé sur la période 1997-2002

Afin de mesurer l'impact du développement de l'offre TER sur la demande de transport, la période 1997–2002 a été retenue parce qu'elle couvre la période d'expérimentation pour les 7 régions expérimentatrices et la première année de mise en place de la réforme pour les autres³.

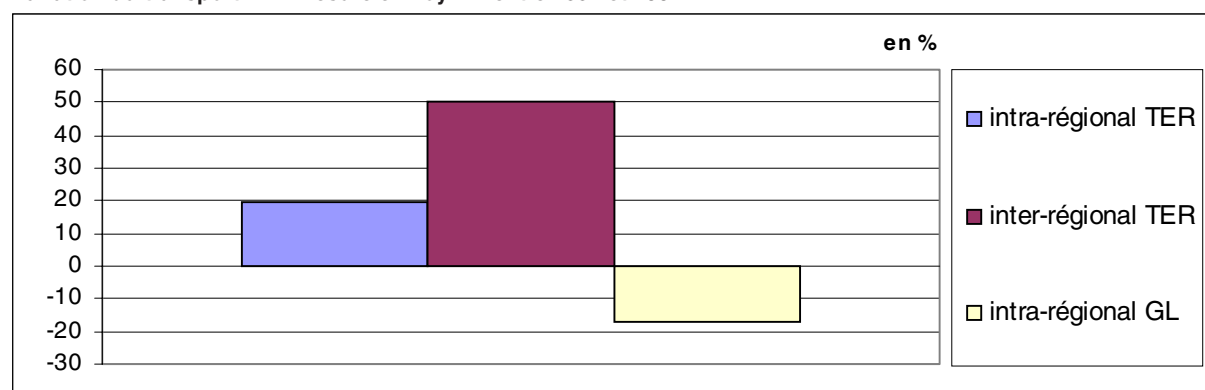
Le graphique suivant illustre la variation entre 1997 et 2002 des différents transports intra-régionaux TER et grandes lignes (GL) ainsi que celle du trafic TER interrégional (graphique 1).

On constate un net développement du transport intra-régional et avec les régions limitrophes sur la période avec simultanément une diminution sensible pour les grandes lignes. Ceci provient de l'absence de distinction nette entre les fonctions assurées par les services TER et GL : d'une part les TER assurent souvent des correspondances avec des trains GL et d'autre part les trains GL assurent souvent une fonction régionale sur tout ou partie de leur parcours. Le détail des évolutions du transport TER par régions se trouve en annexe.

² 1,6 million d'euros pour une caisse autotractée neuve, 1,1 million d'euros pour une voiture tractée neuve avec un coefficient multiplicateur de 1,25 pour les matériels à deux niveaux. Le montant obtenu doit être majoré de 15 % au titre des dépenses de modernisation. Compte tenu de l'absence de décompte par type de caisse, un montant moyen de 1,5 million d'euros est retenu. L'annuité est calculée sur une durée de 30 ans.

³ La 7^e région (Limousin) ne s'est engagée dans l'expérimentation qu'en 1999, mais ce décalage n'a pas d'impact sur les conclusions de l'étude qui ne sont pas centrées sur des régions particulières.

Graphique 1
Variation du transport TER mesuré en voy-km entre 1997 et 2002



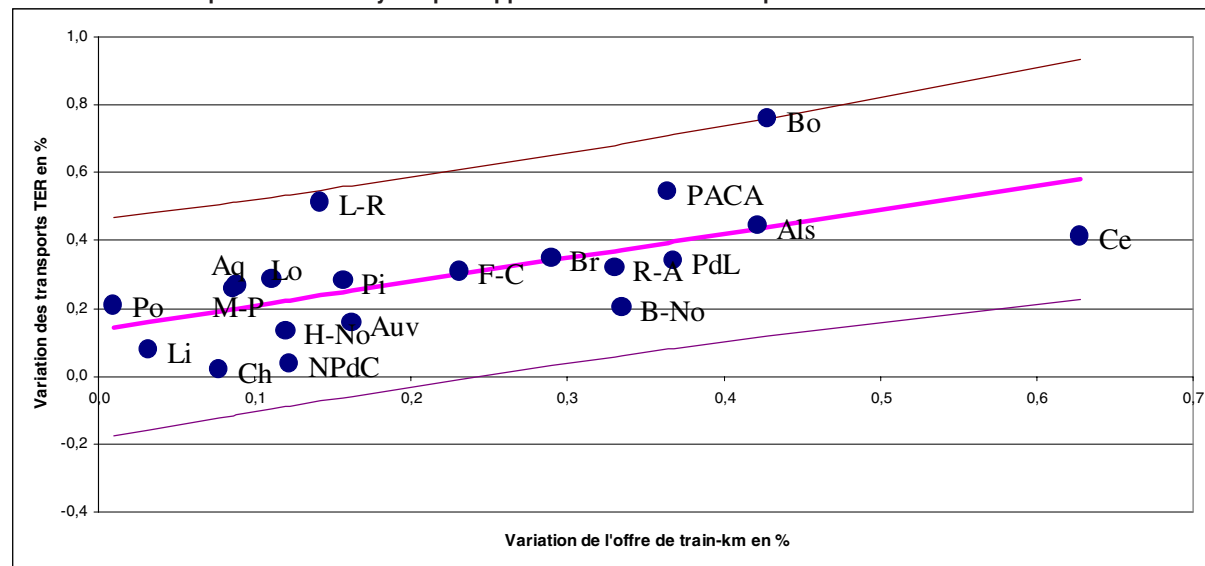
Le développement de l'offre sur période 1997-2002 s'est accompagné d'une augmentation significative de la demande

Sur la période, l'offre au niveau national mesurée en trains-km⁴ s'est développée de 25 %, alors que les transports TER ont augmenté de 31 %. Ces progressions cachent toutefois de fortes disparités selon les régions qui vont au-delà des incertitudes liées aux sources de données.

Afin de tenter de quantifier les liens entre développement de l'offre et du trafic, l'équation suivante qui relie les deux grandeurs a été estimée (avec le niveau du test de Student entre parenthèses) et correspond au graphique ci-dessous (graphique 2) :

$$\text{variation en \% transport TER (voy-km)} = 0,14 + 0,71 \times \text{variation en \% de l'offre TER (trains-km)} \quad (3,5)$$

Graphique 2
Variation des transports TER en voy-km par rapport à la variation correspondante de l'offre en train-km



Source des données utilisées : SNCF

Alsace	Als	Champagne-Ardenne	Ch	Nord-Pas-de-Calais	NPdC
Aquitaine	Aq	Franche-Comté	F-C	PACA	PACA
Auvergne	Auv	Haute-Normandie	H-No	Pays de la Loire	PdL
Basse-Normandie	B-No	Languedoc-Roussillon	L-R	Picardie	Pi
Bourgogne	Bo	Limousin	Li	Poitou-Charentes	Po
Bretagne	Br	Lorraine	Lo	Rhône-Alpes	R-A
Centre	Ce	Midi-Pyrénées	M-P		

⁴ L'offre mesurée en sièges-kilomètres plutôt qu'en trains-km serait un indicateur utile dans le cas des zones saturées. Toutefois, les données correspondantes n'étaient pas disponibles pour l'élaboration de ce document.

Il convient de souligner le cas particulier de la Bourgogne où le taux élevé de création d'offre apparente est dû à un changement de périmètre (transfert de trains grandes lignes vers les TER, cf remarque ci-dessous).

L'équation précédente signifie qu'une variation de 1 % de l'offre TER (trains-km) s'accompagne d'une augmentation de 0,7 % du transport (voy-km). Il s'agit du trafic TER qui comprend du trafic intra-régional et une part de trafic inter-régional. D'autres variables potentiellement explicatives ont été testées (variation du produit moyen TER sur la période, impact du TGV Méditerranée, nombre de voyageurs par train) mais aucune de celles-ci ne s'est révélée explicative des variations de trafic de manière significative.

L'effet de la croissance économique régionale a également été testé. Dans un premier temps en utilisant les données de produit intérieur brut (PIB) régionaux calculés par l'Insee. Cette variable ne s'est pas révélée explicative des variations de trafic de manière significative. Toutefois, il paraît vraisemblable que la croissance économique ait un effet sur les variations de la demande de transport.

On note qu'une variation de l'offre TER peut également entraîner un report de voyageurs des grandes lignes vers le TER. En conséquence, il est possible qu'il y ait une surestimation des effets de l'offre dans l'équation précédente. Une approche plus précise, détaillée en annexe, est envisageable. Toutefois, elle ne conduit pas à modifier l'estimation de l'élasticité de la demande de transport TER à l'offre TER de 0,7.

Il convient également de corriger le taux apparent de création d'offre qui résulte en fait de transferts entre liaisons grandes lignes et TER⁵. Compte tenu des trafics concernés (il s'agit de lignes chargées), cela conduit à modifier l'élasticité obtenue plus haut de 0,7 à 0,5.

A partir de l'élasticité de la demande de transport TER à l'offre estimée plus haut, il est possible d'approcher le coût d'un voyageur-kilomètre supplémentaire. Il convient pour cela d'estimer d'abord le trafic supplémentaire résultant directement d'après le modèle de l'augmentation de l'offre constatée sur la période, puis de rapporter à ces flux les contributions publiques à l'exploitation détaillées dans la partie 4. En moyenne, la dépense publique par voy-km supplémentaire est de l'ordre de 17 centimes d'euros⁶.

6 - La comparaison des avantages et des moyens publics engagés semble montrer que le développement du transport TER se justifie plus aisément pour des zones urbaines denses que pour des zones peu peuplées

Dans une troisième étape, on peut tenter d'évaluer les résultats obtenus par rapport aux moyens engagés. On s'efforce pour cela de quantifier les gains en termes de congestion routière et de réduction des nuisances environnementales issus du transfert modal de la route vers le rail. Les méthodes de monétarisation des nuisances retenues sont essentiellement celles de l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004.

Compte tenu de l'approche très globale utilisée (à l'échelle d'une région, voire France entière), les chiffrages retenus ne doivent être considérés qu'avec précautions et à titre d'ordre de grandeur.

La démarche consiste donc à rapprocher l'estimation de 17 centimes d'euros par voy-km des avantages procurés par le transfert modal de la route vers le TER d'un voyageur-kilomètre supplémentaire. Les avantages et leur méthode d'évaluation sont les suivants (tableau 1) :

⁵ Liaisons Paris-Chartres, Paris-Auxerre, Paris-Beauvais, Paris-Lens.

⁶ Le coût estimé résulte de la dépense publique estimée dans la partie 4 et ne tient pas compte à ce stade des effets indirects sur les finances publiques d'un surcroît d'offre (éviction de trafic subventionné, investissements subventionnés...)

Tableau 1

Méthodes d'évaluation des avantages socio-économiques

Effets	Mesure
Effet de serre	L'évaluation est effectuée en retenant la valeur de 100€ par tonne de carbone (instruction-cadre du 25 mars 2004) et en utilisant une estimation comprise entre 75gCO ₂ /passager-km (interurbain) et 168gCO ₂ /passager-km (urbain) associé au transfert route/TER (source Enerdata-SES). Pour les zones périurbaines, une valeur intermédiaire de 130gCO ₂ /passager-km est retenue. On obtient des valorisations de 0,2c€/voy-km, 0,35c€/voy-km et 0,5c€/voy-km suivant les zones. Il convient néanmoins de souligner que la longueur du trajet en TER peut être sensiblement supérieure à celle du trajet routier et qu'il n'a pas été tenu compte de la part des TER diesel. Les coûts évalués sont donc des estimations par excès.
Pollution atmosphérique	D'après l'instruction-cadre du 25 mars 2004, il convient de distinguer suivant les zones : urbain dense, diffus ou rase campagne. La valorisation est comprise entre 0,1 et 2,3 c€/voy-km selon la zone (pour un taux d'occupation du véhicule de 1,25)
Bruit	En première approche, en l'absence de méthode aisément applicable à l'échelle d'une région et compte tenu des résultats globaux (ratios nuisance/PIB, cf annexe 4), une valorisation proche de celle de la pollution atmosphérique est retenue
Insécurité routière	En première approche, en l'absence de méthode aisément applicable aux échelles concernées, la valorisation est établie à partir des valeurs de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 et du bilan global des accidents corporels par type de zone (cf annexe 4), le coût retenu pour l'insécurité routière est compris entre 0,8c€/t-km et 4,3c€/t-km.
Décongestion routière	Evaluation à partir des estimations du coût marginal social des différents modes de transport dans les pays européens par la CEMT (2003). Une moyenne sur différentes zones urbaines ou non en France, Allemagne, Pays-Bas et Royaume-Uni a été effectuée, les détails des calculs se trouvent en annexe. Ces estimations sont du même ordre que celles obtenues à partir d'une autre étude pilotée par le METLTM et le MEDD (cf annexe 5).

A partir de ces hypothèses, compte tenu des difficultés d'évaluation des différents effets à ces échelles, on peut tenter de dégager trois cas-types (tableau 2) :

Tableau 2

Comparaison avantages/aides

centimes d'euros/voy-km détourné	urbain dense	urbain diffus	rase campagne
Effet de serre	0,5	0,4	0,2
Pollution atmosphérique	2,3	0,8	0,1
Bruit	1,7	0,6	0,1
Insécurité routière	0,8	2,6	4,3
Décongestion routière	4,2	2,5	0,5
Total	9,5	6,8	5,1
Coût TER (d'un voy-km supplémentaire)	17	17	17

On vérifie que le développement d'une offre TER semble mieux se justifier du seul point de vue des réductions des nuisances environnementales et de la décongestion en zone urbaine dense qu'en rase campagne. Toutefois, une part importante des effets résultant des reports modaux sont liés à la diminution de la congestion routière et celle-ci reste très délicate à estimer à une échelle agrégée, comportant des zones à la fois urbaines dense et en rase campagne. Il convient donc de considérer ces résultats comme illustrant des cas-types, sachant que les TER traversent souvent deux, voire trois de ces zones.

Il convient de préciser qu'en réalité, seule une partie des voyageurs-km supplémentaires consécutifs à l'augmentation de l'offre est détournée de la route. Cette fraction semble difficile à estimer et pourrait être de l'ordre de 50 %, le solde étant du trafic induit pur (personnes qui ne se déplaçaient pas auparavant) ou des augmentations de la fréquence d'usage de la clientèle TER préexistante. Compte tenu des incertitudes sur ce chiffre, un test de sensibilité a été mené (annexe 6). Si cette fraction était de 80 %, les avantages seraient accrus d'environ 10 %.

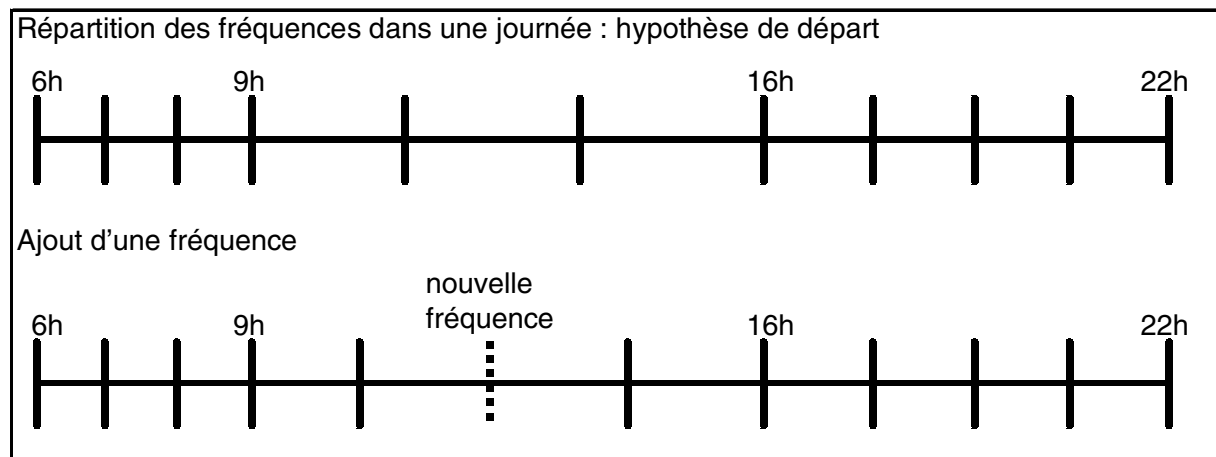
Un des avantages liés au développement de l'offre TER qui n'a pas été pris en compte à ce stade réside dans les gains de temps ou de confort liés par exemple à l'augmentation des fréquences. Cet effet est délicat à valoriser.

Une méthode pour estimer cet effet aurait pu consister à analyser l'évolution de l'offre TER liaison par liaison liée à l'ajout de nouvelles fréquences. Malheureusement, ces données détaillées n'étaient pas disponibles et seules des approches générales se sont révélées praticables.

Parmi les méthodes générales, une première approche consiste à partir d'une estimation de la fréquence moyenne de l'offre TER en 1997 qu'on peut approcher en rapportant l'offre existant à cette date à la longueur du réseau (estimée à environ 27 500 km de voies) pour aboutir à une moyenne de 11 trains/jour/sens. En 2002, le même calcul fournit une moyenne de 13,7 trains/jour/sens. On suppose que l'offre TER se répartit sur une plage de 16h en moyenne chaque jour (6h – 22h) et que le temps d'attente des voyageurs est en moyenne égal au quart de l'intervalle de temps qui sépare deux trains⁷ (soit 22 minutes en moyenne en 1997). Cela permet d'obtenir une valorisation du gain de temps lié à l'amélioration de l'offre d'environ 120 millions d'euros (avec une valeur du temps de 11,3 euros/voy-h, cf instruction-cadre du 25 mars 2004).

Une autre approche consiste à faire l'hypothèse vraisemblable que les fréquences TER ne sont pas réparties de manière uniforme dans la journée mais plutôt concentrées le matin et le soir et que l'amélioration de l'offre porte majoritairement sur l'ajout de fréquences en dehors de ces périodes de la journée (graphique 3). En partant d'une offre de 11 fréquences dans la journée, on peut supposer que 4 de ces fréquences sont réparties sur le milieu de la journée (par exemple entre 9h et 16h) et que l'attente moyenne des voyageurs y est d'environ 35 min (un quart de l'intervalle séparant deux trains). L'ajout d'une fréquence dans cette période de la journée conduit à une diminution du temps d'attente de 9 min (sous les mêmes hypothèses). Si on suppose de plus en première approche que le trafic est réparti dans la journée proportionnellement aux fréquences, la valorisation des gains de temps est d'environ 90 millions d'euros.

Graphique 3
Evaluation de l'effet fréquence/confort



Compte tenu de la convergence des deux approches et à titre d'ordre de grandeur, il semble qu'on puisse retenir une valorisation d'environ 120 millions d'euros pour les avantages liés aux gains de temps et de confort, correspondant à la fourchette haute de l'estimation, compte tenu des incertitudes.

Il convient d'ajouter à cette estimation la valorisation des gains de temps pour les voyageurs supplémentaires liés à l'accroissement de l'offre. Ces gains décroissent en fonction des voyageurs : les premiers voyageurs bénéficient de la quasi-totalité des gains de temps/confort et les derniers n'en bénéficient quasiment pas. En première approche, on peut estimer que ces gains représentent environ 10 % du total précédent⁸. La valorisation finalement retenue pour les gains de temps et de confort s'élève donc à environ 130 millions d'euros.

⁷ Hypothèse qui suppose que les voyageurs tiennent en moyenne partiellement compte de la grille horaire des TER. Un test de sensibilité a été réalisé (annexe 6).

⁸ On fait l'hypothèse que les gains des voyageurs supplémentaires décroissent proportionnellement au nombre de voyageurs concernés. Au total, le surplus lié aux gains de temps/confort est égal à nombre de voyageurs supplémentaires multiplié par la moitié des gains des voyageurs en place.

Enfin, l'impact des voyageurs détournés de la route sur les recettes de taxes sur les carburants pour l'Etat (TIPP essentiellement) doit être pris en compte dans le bilan global. A partir des données de 1997 à 2002 des rapports de la commission des comptes transport de la nation (CCTN), on peut évaluer ces recettes moyennes à titre d'ordre de grandeur à environ 3 centimes d'euro/voy-km. Compte tenu des évaluations des reports de la route effectués plus haut, le montant total de taxes éludées s'élève à environ 14 millions d'euros⁹.

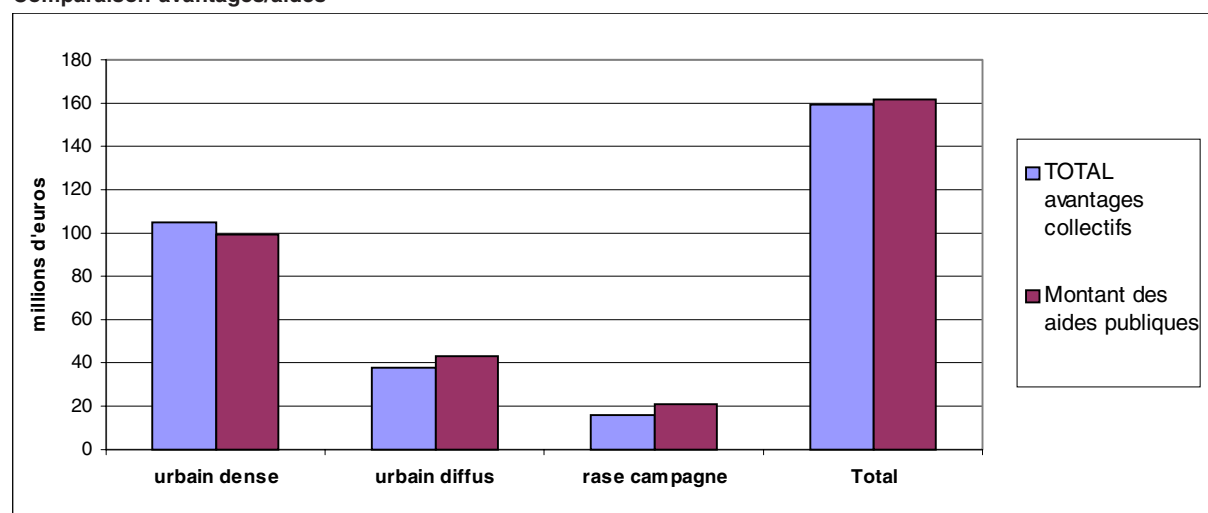
Par ailleurs, la question de la variation des coûts d'exploitation des TER a été prise en compte au point 4 ci-dessus à travers l'hypothèse faite sur les gains de productivité.

A partir de ces résultats, on peut dresser un tableau qui compare les montants consacrés par les régions à l'augmentation de l'offre et l'évaluation des avantages décrite ci-dessus (tableau 3 et graphique 4).

Tableau 3
Comparaison avantages/aides

en millions d'euros	urbain dense	urbain diffus	rase campagne	Total
Effet de serre	2	0	0,1	2
Pollution atmosphérique	8	1	0	9
Bruit	6	1	0,02	7
Insécurité routière	3	2	1	6
Décongestion routière	15	2	0,1	17
Total hors effet fréquence	33	6	1	41
Effet fréquence/confort	80	35	17	132
Taxes carburants éludées	-8	-4	-2	-14
TOTAL avantages collectifs	105	38	16	159
Montant des aides publiques	99	43	21	162
Ratio avantages/aides	107%	87%	79%	98%

Graphique 4
Comparaison avantages/aides



Pour les besoins de la répartition du montant des aides et la valorisation de l'effet fréquence/confort, chaque région est affectée à une des trois zones définies ci-dessus afin d'obtenir une estimation de la variation de l'offre par zone qui sert de clé de répartition pour les différentes grandeurs. Pour les effets externes, la clé de répartition est le nombre de voy-km supplémentaires estimés par le modèle.

⁹ Avec l'hypothèse de 50 % de trafic détourné de la route par rapport au trafic dû à l'augmentation de l'offre.

Ce tableau permet de préciser les premières remarques faites sur les estimations par voy-km. On constate que le développement d'une offre TER est correctement équilibré dans les zones urbaines denses mais reste déséquilibré en rase campagne et dans une moindre mesure dans les zones urbaines diffuses. Globalement, l'estimation des avantages est du même ordre de grandeur que le montant des aides, avec cependant des taux de couverture variables.

Au-delà des avantages évalués jusqu'ici et dans les régions où les zones de type rase campagne dominant, une des justifications envisageables pour le développement d'une offre TER, aux côtés des autocars départementaux ou des taxis collectifs, pourrait être le maintien d'une accessibilité des personnes qui n'ont pas un accès autonome à l'automobile (jeunes scolaires, personnes âgées, personnes sans accès à la voiture de ménages motorisés...). La valorisation d'un tel objectif est délicate, mais, en tout état de cause, elle devrait être plafonnée par le coût d'exploitation d'une liaison par autocar. Ce coût peut être estimé de l'ordre de 2 €/car-km à comparer à 16 €/train-km environ pour le mode ferroviaire, soit un cinquième environ du coût ferroviaire (sans tenir compte des taux de remplissage). Cet objectif ne semble donc pas suffire à lui seul pour montrer l'intérêt sur un plan du développement de l'accessibilité de publics non motorisés. Certaines régions ont d'ailleurs développé une offre appropriée aux zones de faible densité. Cet objectif rejoint alors des préoccupations plus générales tenant à la cohésion sociale ou territoriale qui débordent du seul cadre des transports.

Enfin, parmi les inconvénients liés au développement de l'offre TER, pour sa composante ferroviaire, il convient de citer l'impact négatif sur les autres circulations ferroviaires dont le fret, compte tenu de la ressource limitée en sillons ferroviaires.

* * *

7 - Premières conclusions

Les aides publiques au secteur des transports collectifs régionaux de voyageurs sont importantes (environ 160 millions d'euros d'aides supplémentaires entre 1997 et 2002). Ces moyens se sont traduits par une offre de trains supplémentaires (+ 24 % de trains-km entre 1997 et 2002) et par des flux de transport collectifs de voyageurs TER supplémentaires (+ 31 % sur la même période). Les flux de voyageurs TER ont suivi l'amélioration de l'offre.

Compte tenu des réserves mentionnées ci-dessus, les avantages liés à la décongestion, la pollution atmosphérique, le bruit, l'insécurité routière, l'effet de serre et liés à la réduction des temps d'attente sont du même ordre de grandeur que les aides versées. Le rapport entre les avantages et les coûts est plus élevé en zone urbaine qu'en zone rurale. En zone urbaine dense, le bilan global est positif.

En revanche, en rase campagne, il n'a pas été possible d'identifier des avantages socio-économiques ou autres à la hauteur de la totalité des aides versées, même en prenant en compte l'ensemble des avantages environnementaux, de la décongestion routière et liés à l'augmentation des fréquences. Il revient aux autorités organisatrices de procéder aux évaluations fines de l'efficacité des aides qu'elles versent et d'ajuster leurs plans de transport en conséquence, avec les moyens les plus appropriés aux flux constatés.

Les conclusions ci-dessus restent valables avec des hypothèses de calcul sensiblement différentes comme le montrent les tests de sensibilités effectués (cf. annexe 6). Les paramètres ayant le plus d'impact sur le résultat sont la part de trafic détourné de la route dans le trafic supplémentaire lié à l'offre, l'élasticité prix de la demande, la valorisation de la congestion et la méthode de valorisation de l'effet fréquence.

ANNEXES

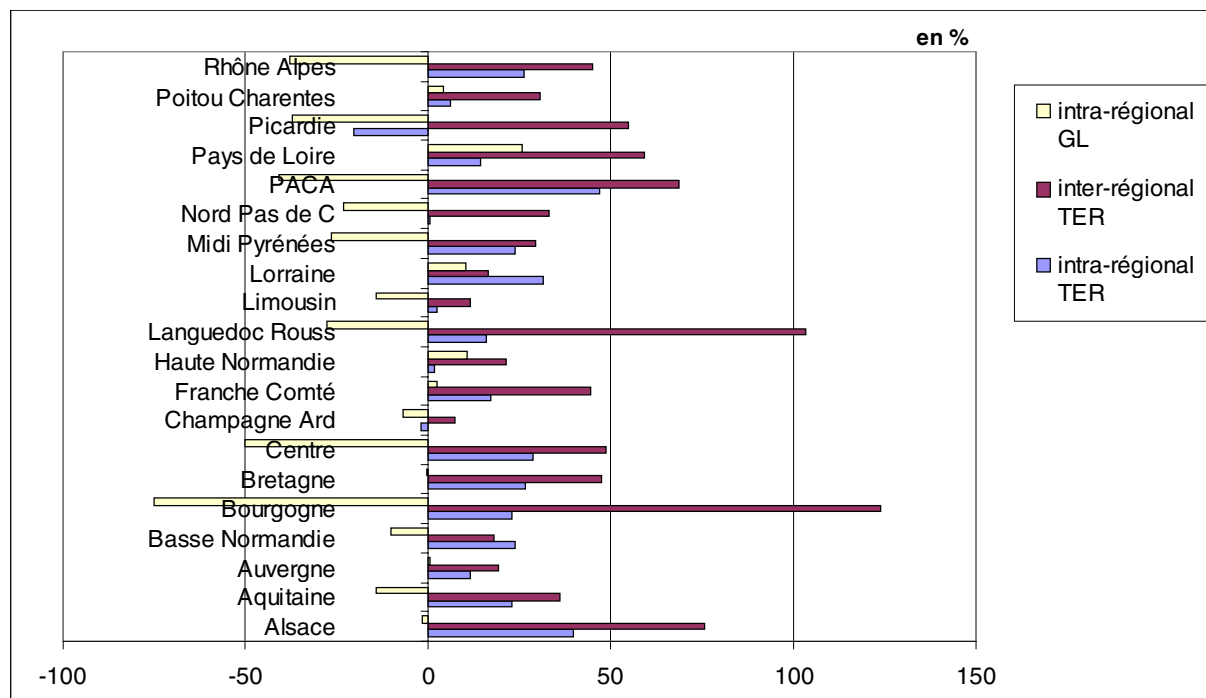
1. Sources utilisées

Le conseil économique et social a récemment publié un rapport (le 15 octobre 2003) sur ce sujet à la demande du Premier ministre pour dresser un premier bilan de la réforme des transports collectifs régionaux de voyageurs. Les autres données utilisées dans cette note proviennent du dossier de la Vie du Rail du 1^{er} octobre 2003 sur le même sujet et de la SNCF (rapports annuels et matrices origines-destinations de flux de voyageurs).

2. Le développement des transports TER sur la période 1997-2002

Le graphique suivant précise les variations en voyageurs-kilomètres des transports TER en distinguant entre transport intra-régional et inter-régional sur la période considérée (graphique 5).

Graphique 5
Variations des transports TER mesurés en voy-km entre 1997 et 2002



Source : SNCF

Les différences entre les régions n'ont pas sensiblement évolué entre 1997 et 2002. On retrouve les conséquences de la géographie : les régions frontières ou isolées ont un trafic avec les régions limitrophes faible et un trafic intra-régional éventuellement fort (Nord - Pas-de-Calais, Alsace, Aquitaine), les régions centrales sont fortement traversées : Centre, Bourgogne, Picardie, Rhône-Alpes. Entre 1997 et 2002, le trafic grandes lignes intra-régional a fortement baissé pour presque toutes les régions, en particulier pour les régions fortement traversées (Centre, Bourgogne, Rhône-Alpes, Picardie, PACA), alors que le trafic TER intra-régional et inter-régional a augmenté.

En Nord - Pas-de-Calais, la quasi-stagnation du trafic s'explique probablement par le haut niveau d'offre et d'utilisation des TER déjà atteint. En Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) et Languedoc-Roussillon, l'augmentation du trafic est sans doute en partie liée à la mise en service du TGV Méditerranée.

3. Estimation de l'impact de l'augmentation de l'offre TER sur les transports avec les régions limitrophes et grandes lignes

Pour préciser l'impact des augmentations de l'offre sur la demande de transport TER, il convient de distinguer entre transport intra-régional et inter-régional. Pour l'ensemble des transports inter et intra-régionaux TER, l'équation suivante a été estimée :

$$\text{variation en \% transport TER (voy-km) 1997-2002} = 0,14 + 0,71 * \text{variation en \% de l'offre TER (trains-km) 1997-2002} \\ (3,5)$$

A partir des trafics strictement intra-régionaux TER, fournis par la SNCF, on peut estimer une seconde équation:

$$\text{Variation en \% du trafic TER intra-régional 1997-2002} = 0,05 + 0,54 * \text{variation en \% offre 1997-2002} \\ (2,9)$$

L'évolution des PIB régionaux (source Insee) sur la période considérée a également été testée comme variable additionnelle et ne ressort pas comme explicative de manière significative des variations du transport TER. Toutefois, il semble probable que l'évolution du PIB sur la période ait une influence sur la demande de transport. Cet impact a été estimé à l'échelle de la France entière sur un champ plus large que le seul TER. On retient ici une élasticité de l'ordre de 0,7.

Le passage d'une élasticité proche de 0,7 pour le trafic total (inter et intra-régional) à une élasticité de l'ordre de 0,5 pour le trafic intra-régional uniquement pourrait a priori provenir :

- des reports du trafic grandes lignes sur le trafic TER pendant la période considérée ;
- des variations de trafic avec les régions limitrophes.

On en déduit que l'élasticité recherchée devrait se situer entre 0,5 et 0,7.

Afin de tenter de quantifier la part de ces deux effets, une démarche similaire à celle décrite ci-dessus a été conduite sur les trafics grandes lignes (GL) intra-régionaux et sur le trafic des régions limitrophes à une région donnée. On aboutit aux équations suivantes :

$$\text{Variation trafic GL intra-régional} = -0,02 - 0,58 * \text{variation offre TER 1997-2002} \\ (-1,8)$$

$$\text{Variation trafic TER régions limitrophes} = 0,23 + 0,95 * \text{variation offre TER 1997-2002} \\ (2,5)$$

Si on rassemble les différents effets sur le trafic consécutifs à une augmentation de l'offre de 1 %, compte tenu des poids relatifs des trafics concernés (environ deux tiers de trafic TER intra-régional et un tiers de trafic avec régions limitrophes), on obtient une élasticité de la demande de transport TER à l'offre de 0,7 ce qui ne modifie pas l'estimation initiale.

4. Estimation des coûts des nuisances sonores et de ceux liés à l'insécurité routière

Compte tenu de l'absence de méthode aisément applicable aux échelles considérées et en première approche, la monétarisation du bruit est effectuée sur la base de ratios nuisance/PIB. De tels ratios ont été recensés pour différents pays européens (E. Quinet, 1994) et les valeurs moyennes obtenues sont de 0,4 % du PIB pour la pollution locale, 0,3 % du PIB pour le bruit. Les coûts utilisés dans l'étude sont proportionnels à ces moyennes.

Pour l'insécurité routière, le coût global est estimé à 14,4 milliards d'euros à partir du bilan 2002 des accidents corporels, avec les valeurs de l'instruction cadre du 25 mars 2004. Ce coût peut être réparti par zones, à partir d'une répartition des accidents. Pour obtenir une approximation des transports concernés pour chaque zone, on peut, en première approche, utiliser un résultat déjà ancien qui compare la mobilité locale à la mobilité totale, 432 milliards de voy-km sur 623 en 1994, et l'ajuster en prenant 15 % de hausse

entre 1994 et 2002. Ceci conduit à 497 milliards de voy-km sur 734 milliards de voy-km en 2002 effectués à peu près en milieu urbain. Au total, l'estimation est d'environ 0,8 centime d'euro/voy-km en zone urbaine et 4,3 centimes d'euro/voy-km en rase campagne. On peut prendre un chiffre médian de 2,5 centimes d'euro/voy-km pour l'urbain diffus.

5. Estimations de la CEMT des coûts de congestion dans différents pays européens

La conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a conduit récemment (2003) une étude sur « la réforme des taxes et des redevances dans les transports » où elle estime des coûts marginaux sociaux pour différents modes de transport et différents pays européens. En ce qui concerne le coût de congestion pour les véhicules particuliers, on peut tirer les chiffres suivants de cette étude (tableaux 4 et 5).

Tableau 4
Coûts de congestion en pointe

c€/voy-km

coût congestion - pointe	Grande-Bretagne	France	Allemagne	Pays-Bas	Finlande	Moyenne
urbain dense	21,8	11,8	26,3	20,8	24,4	21
urbain diffus	14	10,1	23,6	nd	13,8	15,4
rase campagne	11,6	3,2	8	9,6	10,4	8,6

Source : CEMT

Tableau 5
Coûts de congestion hors pointe

c€/voy-km

coût congestion - hors pointe	Grande-Bretagne	France	Allemagne	Pays-Bas	Finlande	Moyenne
urbain dense	2,8	0,9	2,8	1,6	3,8	2,4
urbain diffus	2,4	1,1	3,5	nd	1,3	2,1
rase campagne	1,1	0,4	1,1	0,8	0,8	0,8

Source : CEMT

On considère en première approche que la part des trajets congestionnés suivante peut être retenue :

- 30 % pour les trajets en milieu urbain dense;
- 15 % pour les trajets en milieu urbain diffus;
- 3 % pour les trajets en rase campagne.

En pondérant avec les coefficients décrits ci-dessus, on obtient (tableau 6) :

Tableau 6
Coûts de congestion pondérés

c€/voy-km

coût de congestion	Grande-Bretagne	France	Allemagne	Pays-Bas	Finlande	Moyenne
urbain dense	8,5	4,2	9,9	7,4	10	8
urbain diffus	4,1	2,5	6,5	nd	3,2	4,1
rase campagne	1,4	0,5	1,3	1	1,1	1,1

Une autre approche peut être fondée sur les coûts de congestion présents dans le document « couverture des coûts des infrastructures routières – analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national » (septembre 2003, travaux pilotés par CGPC-DR-DTT-DEEE). Le coût de congestion à imputer aux VL est de 10 centimes d'euro/VL-km, soit 8 centimes d'euro/voy-km (avec un taux d'occupation de 1,25 voy/VL) pour la partie congestionnée de l'itinéraire. Compte tenu des hypothèses de répartition du trafic entre pointe et hors pointe décrites ci-dessus, on obtient un coût de congestion variant entre 0,8 centime d'euro/voy-km et 4 centimes d'euro/voy-km suivant les zones.

Au total, il semble possible de retenir les chiffres suivants pour le coût de congestion (tableau 7) :

Tableau 7
Coûts de congestion

coût de congestion en centimes d'euros/voy-km	
urbain dense	4,2
urbain diffus	2,5
rase campagne	0,5

6. Tests de sensibilité

Tableau 8
Evolution des ratios de couverture avantages/aides sous diverses hypothèses

En %	dense	diffus	campagne	Total
Situation de référence	107	87	79	98
Elasticité de la demande à l'offre à 0,7 au lieu de 0,5	117	90	79	105
Valorisation de l'effet fréquence par ajout d'une fréquence en pointe au lieu de période creuse et attente égale au demi-intervalle au lieu du quart	77	58	50	69
Valorisation de l'effet fréquence par ajout d'une fréquence en pointe avec un taux de remplissage doublé en période de pointe	80	61	53	72
Valorisation de la décongestion par voy-km doublée	121	93	80	108
Valorisation effet de serre doublé	108	88	80	99
Ratio entre trafic détourné de la route et trafic issu de l'augmentation de l'offre égal à 80 % au lieu de 50 %	122	91	78	108

7. Liste des personnes rencontrées

Tableau 9
Liste des personnes rencontrées

Catherine BARDY	DTT
Caroline BIGOT	DTT
Laurence BOYON	DTT
Jean-Louis DENIZOT	SNCF
Dominique LHERMITTE	SNCF
Philippe AYOUN	RFF
Jean-Pierre ORUS	RFF

Mise en valeur des résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés (Article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002)

Dossier relatif à l'orientation écologique du choix des véhicules et des carburants

1. Résumé

L'objectif de cette étude est de mettre en rapport les avantages obtenus avec les moyens financiers publics engagés pour les principales politiques d'orientations écologiques du choix des véhicules et des carburants. Les avantages peuvent être de plusieurs ordres : réduction de la pollution atmosphérique locale, de l'effet de serre et du bruit. De même, les moyens publics engagés prennent la forme de taxes, de subventions, de différences de fiscalité, d'aides fiscales ou de dépenses de communication. Le rapprochement de ces deux éléments permet d'apprécier l'efficacité des moyens publics ainsi engagés.

Deux types de mesures sont ici envisagés :

- Celles dont l'objectif principal est de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports
- Celles qui ont principalement une action sur la pollution atmosphérique locale ou les nuisances sonores.

Les trois mesures étudiées du point de vue de l'effet de serre figurent dans le tableau 1 ci-après. Pour chacune, le coût en termes de moyens publics de la tonne de carbone économisée est fourni. A titre indicatif, la valeur retenue dans le rapport Boiteux II est de 100 euros par tonne de carbone.

Tableau 1
Ratio dépenses publiques sur volume de CO₂ économisé des mesures étudiées du seul point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

	Dépense / tC (EUR/tC)
Défiscalisation des biocarburants	799
Ecart TIPP entre le gazole et l'essence (VP)	5 389 – 10 978
Suppression de la vignette pour les particuliers en 2001	-29 061

Il apparaît ainsi que la défiscalisation des biocarburants est la mesure la moins coûteuse des trois actions étudiées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre ; elle a néanmoins un coût 8 fois supérieur à la valeur proposée par le rapport Boiteux II. Quant à l'écart de taxation entre le gazole et l'essence, il n'est pas justifié du point de vue de l'effet de serre. Enfin, la suppression de la vignette pour les particuliers en 2001 présente un ratio négatif, ayant entraîné à la fois une augmentation des émissions et une perte fiscale pour l'Etat.

Les autres mesures étudiées du point de vue de l'effet de serre, de la pollution locale et des nuisances sonores, sont indiquées ci-après dans le tableau 2, et classées par ordre décroissant d'efficacité. L'efficacité est appréciée ici en valorisant monétairement les avantages, qui sont alors comparés aux moyens financiers publics (la seconde colonne présente les types de véhicules utilisés pour la comparaison).

Tableau 2

Ratio avantages environnementaux sur moyens publics engagés des mesures étudiées

	Comparaisons	Avantages / Moyens financiers
Promotion des FAP dans le cas des bus	Bus Diesel+FAP/Bus Diesel	3 807 %
Ecart TICGN GNV (bus) en 2002	Bus GNV/Bus Diesel	107 %
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électriques / 2 roues essence	71 %
Ecart TIPP GPL en 2002	VP GPL/VP Diesel	44 %
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	35 %
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Diesel	16 %
Ecart TICGN GNV (bus) en 2002	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	13 %
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Essence	12 %
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	6 %
Ecart TIPP GPL en 2002	VP GPL/VP Essence	-1 %

En rapprochant les avantages de ces mesures et les moyens publics engagés, on peut distinguer 3 catégories :

- Les mesures dont le ratio est supérieur à 1 sont les suivantes :
 - L'équipement des bus diesel de filtre à particules
 - L'écart de fiscalité entre le GNV et le gazole dans le cas des bus en 2002
- Les mesures dont les avantages sont compris entre le tiers et les deux tiers des moyens engagés :
 - La promotion des 2 roues électriques
 - L'écart de TIPP sur le GPL, lorsque le GPL se substitue à l'utilisation de gazole en 2002
 - La promotion des bus fonctionnant au GNV, quand il se substitue à un véhicule diesel non équipé de filtre à particules
- Les mesures dont le ratio avantages/moyens publics engagés est faible (ratio inférieur à 16 %) :
 - La promotion des VP électriques, qu'ils se substituent à une voiture particulière essence ou diesel
 - La promotion des bus fonctionnant au GNV, quand il se substitue à un véhicule diesel équipé de filtre à particules
 - L'écart de TIPP sur le GPL, lorsque le GPL se substitue à l'utilisation d'essence en 2002

2. Les moyens financiers publics engagés relatifs à l'orientation écologique du choix des véhicules

Différentes mesures sont susceptibles d'orienter le choix des usagers en matière de véhicules ou de carburants. Il peut s'agir :

- De subventions
- De taxes
- De différence de fiscalité, dont l'objectif en matière écologique est explicite ou non
- De manques à gagner liés à des suppressions d'impôts (par exemple la suppression de la vignette automobile)
- de dépenses de communications, de développement de démonstrateur ou de labels

Certaines de ces dépenses peuvent faire l'objet d'une évaluation comptable. D'autres ne peuvent être estimées qu'au moyen de modèles économiques. Les mesures étudiées ici sont les suivantes, avec en regard, le coût des mesures pour l'Etat (hors collectivités locales) ou la perte fiscale associée **en 2002** (Cf. fiches en annexes) :

- La fiscalité énergétique :
 - L'écart de TIPP entre le gazole et l'essence pour les VP : 3,9 - 5,0 milliards d'euros¹
 - L'écart de TIPP entre le GPL et les carburants traditionnels pour les VP : 148,7 millions d'euros
 - L'écart entre la TIPP et la TICGN² pour les transports en commun urbain et le remboursement d'une partie de celle-ci : 6,4 millions d'euros
 - Défiscalisation des biocarburants : 180,0 millions d'euros
- La suppression de la vignette pour les VP des particuliers en 2001 : 2,0 milliards d'euros.
- Les aides de l'Etat
 - Le crédit d'impôt associé à l'acquisition de véhicules GPL : 7,7 millions d'euros (estimation)
 - Le crédit d'impôt associé à l'acquisition de véhicules électriques : 0,5 million d'euros (estimation)
- Les aides de l'Ademe
 - Les aides à l'acquisition de véhicules électriques (2 roues) : 37 milliers d'euros
 - Les aides à l'acquisition de véhicules électriques (VP) : 770 milliers d'euros
 - Les aides à l'acquisition de bus fonctionnant au GNV : 1 494 milliers d'euros.
 - Les aides à l'équipement de FAP de bus anciens : 367 milliers d'euros.
- Les aides des collectivités locales, qui ne sont pas prises en compte dans cette approche.

3. Rapprochement des aides et des avantages environnementaux obtenus

Certaines mesures présentent un intérêt essentiellement en matière de réduction des émissions de CO₂ (gaz à effet de serre). Le tableau ci-joint liste pour ces mesures, les moyens financiers publics engagés et les résultats obtenus en matière de réduction des émissions de CO₂.

La recommandation de valorisation de la tonne de carbone du rapport Boiteux II se situe à 100 euros/tC. Plus le ratio des moyens publics engagés sur les avantages est faible, plus la mesure est intéressante. Lorsque ce ratio est infini, la mesure n'a pas d'utilité en matière de CO₂ ; elle est contre productive si ce ratio est négatif.

Les résultats des mesures concernant les carburants et la fiscalité figurent dans le tableau 3.

¹ Ce chiffre, présenté sous forme de fourchette, intègre le changement de structure du parc VP consécutif à l'égalisation des TIPP essence et gazole. Le même calcul à partir du parc réel observé en 2002 conduit à une valeur plus faible, égale à 3,2 milliards d'euros.

²TICGN : Taxe intérieure sur les consommations de gaz naturel.

Tableau 3

Moyens financiers publics engagés et volume de GES évités des mesures étudiées du seul point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

	Moyens financiers publics (MEUR)	Economies GES (MtC)	Dépense / tC (EUR/tC)
Ecart TIPP entre le gazole et l'essence (VP)	3 920 – 5 087	0,36 - 0,94	5 389 – 10 978
Défiscalisation des biocarburants	180	0,23	799
Suppression de la vignette pour les particuliers en 2001	1 966	-0,07	-29 061

On déduit de ce tableau que :

- Aucune des mesures ci-dessus ne présente un coût rapporté à la tonne de carbone évitée plus faible que la recommandation du rapport Boiteux.
- La suppression de la vignette, qui avait un effet modérateur sur l'achat de véhicules de forte puissance, a augmenté les émissions de CO₂, au prix d'un manque à gagner public, d'où le ratio négatif.

Pour d'autres dépenses, l'intérêt se mesure notamment au titre du triple objectif de lutte contre l'effet de serre, de la réduction de la pollution locale et du bruit. Dans ce cas, on rapproche les dépenses publiques d'une valorisation des avantages obtenus, incluant à la fois l'effet de serre et la pollution locale, conformément aux recommandations du rapport Boiteux II. Deux types de mesures sont étudiées :

- Dans le cas de la fiscalité (écart de taxation entre les carburants), les dépenses et les avantages sont calculés pour la seule année 2002 pour l'ensemble du parc concerné par la mesure (et non pour les seuls véhicules acquis au cours de cette année). Dans ce cas, les comparaisons entre véhicules porteront, pour chaque motorisation, sur des véhicules moyens.
- Dans le cas des politiques de promotion des véhicules alternatifs, les dépenses et les avantages sont calculées pour les véhicules acquis uniquement en 2002, mais sur l'ensemble de leur cycle de vie à partir de recommandations issues du rapport Boiteux II. Dans ce cas, les comparaisons entre véhicules porteront, pour chaque motorisation, sur des véhicules satisfaisant aux normes antipollution les plus récentes. Ce dernier point explique pourquoi les avantages Pollution locale sont relativement réduits comparativement aux avantages GES, si on compare cette évaluation à la précédente.

Dans toute la suite, les coûts en terme de pollution locale seront intégralement attribués aux émissions de PM₁₀ (particules fines de diamètre aérodynamique équivalent inférieur à 10 µm).

On peut aussi dégager un ratio Avantages/Dépenses comme suit dans les tableaux 4 et 5 pour les écarts de taxation entre les carburants.

Tableaux 4 et 5

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués en 2002, liés aux écarts de taxation entre les carburants

	Comparaisons	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Ecart TIPP GPL	VP GPL/VP Essence	148,7	148,7
	VP GPL/VP Diesel	70,2	70,2
Ecart TICGN GNV (bus)	Bus GNV/Bus Diesel	6,4	6,4
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP ³	6,4	6,4

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Avantages totaux (MEUR)	Avantages / Moyens financiers publics
Ecart TIPP GPL	VP GPL/VP Essence	-2,1	0,9	-1,2	-1%
	VP GPL/VP Diesel	-3,2	34,3	31	44%
Ecart TICGN GNV (bus)	Bus GNV/Bus Diesel	0,2	6,6	6,8	107%
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	0,2	0,7	0,9	13%

³ FAP : Filtre à particules

Quant aux politiques de promotion des véhicules alternatifs, elles conduisent aux ratios Avantages/Dépenses suivants figurant dans les tableaux 6, 7 et 8.

Tableaux 6, 7 et 8

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués sur la durée de vie des véhicules, liés aux mesures de promotion des véhicules alternatifs

	Comparaisons	Aides (MEUR)	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	1,49	17,49	18,99
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	1,49	17,49	18,99
Promotion des FAP dans le cas des bus	Bus Diesel+FAP/Bus Diesel	0,37	0	0,37
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électrique / 2 roues essence	0,037	0,007	0,044
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Essence	1,24	0,93	2,18
	VP électrique/VP Diesel	1,24	0,52	1,76

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Bruits (MEUR)	Avantages (MEUR)
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	0,6	6,04	0	6,63
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	0,6	0,6	0	1,2
Promotion des FAP dans le cas des bus	Bus Diesel+FAP/Bus Diesel	0	13,96	0	13,96
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électrique / 2 roues essence	0,001	0	0,03	0,031
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Essence	0,11	0,02	0,13	0,26
	VP électrique/VP Diesel	0,11	0,04	0,14	0,29

	Comparaisons	Avantages / Moyens financiers publics
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	35%
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	6%
Promotion des FAP dans le cas des bus	Bus Diesel+FAP/Bus Diesel	3807%
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électrique / 2 roues essence	71%
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Essence	12%
	VP électrique/VP Diesel	16%

Les résultats des tableaux 4 à 8 appellent les commentaires suivants :

- Les mesures de promotion des bus fonctionnant au GNV présentent des avantages de l'ordre du tiers des dépenses lorsqu'ils sont comparés à des véhicules non équipés de filtres à particules (ratio Avantages/Dépenses de 35 % pour l'ensemble des véhicules acquis en 2002) ; l'écart de taxation entre le gaz naturel et le gazole présente, quant à lui, sur l'ensemble du parc en 2002 un ratio de 107 %. En revanche, ces valeurs deviennent médiocres (respectivement 6 % et 13 %), lorsque la possibilité d'équiper les autobus de filtres à particules est prise en compte.
- Les mesures d'équipements des bus avec des filtres à particules apparaissent comme extrêmement intéressantes : les avantages dégagés représentent plus de 38 fois les subventions.
- Les mesures de promotion des deux roues électriques présentent des avantages de l'ordre de 71 % des dépenses engagées. Le niveau élevé des avantages est obtenu en grande partie grâce à la valorisation du bruit.
- Les avantages des VP électriques ne représentent que 12 % à 16 % des moyens publics engagés, selon qu'ils sont comparés à des véhicules essence ou diesel.

Dans ces trois cas, il faut remarquer que les aides à l'achat (aide de l'Ademe ou crédit d'impôt) ne sont pas les seuls moyens publics engagés à être significatifs : les pertes fiscales dues à l'utilisation de carburant non soumis à la TIPP jouent également un rôle important.

4. Tests de sensibilité

La valorisation des gains en terme de pollutions locales représente, pour beaucoup de ces mesures, une part importante des avantages. Conformément aux recommandations du rapport Boiteux, des tests de sensibilité du ratio avantages sur moyens publics engagés aux variations de plus ou moins 70 % des valeurs des coûts de pollution locale, sont présentés dans le tableau 9.

Tableau 9

Tests de sensibilité à la valorisation de la pollution locale du ratio avantages environnementaux sur moyens publics engagés

	Comparaisons	Avantages / Moyens financiers publics	Tests de sensibilité Pollution locale -70 %	Tests de sensibilité Pollution locale +70 %
Promotion des FAP dans le cas des bus	Bus Diesel+FAP/Bus Diesel	3 807 %	1 142 %	6 472 %
Ecart TICGN GNV (bus) en 2002	Bus GNV/Bus Diesel	107 %	34 %	180 %
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électriques/2 roues essence	71 %	71 %	72 %
Ecart TIPP GPL en 2002	VP GPL/VP Diesel	44 %	10 %	78 %
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	35 %	13 %	57 %
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Diesel	16 %	15 %	18 %
Ecart TICGN GNV (bus) en 2002	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	13 %	6 %	21 %
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP Essence	12 %	11 %	12 %
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	6 %	4 %	9 %
Ecart TIPP GPL en 2002	VP GPL/VP Essence	-1 %	-1 %	0 %

Les mesures dont la valorisation des avantages repose principalement sur la pollution locale (promotion des bus fonctionnant au GNV, différence de fiscalité entre le GNV, le GPL et les carburants traditionnels, promotion des filtres à particules) ont un ratio qui varie considérablement.

Cependant, il apparaît notamment que :

- Malgré l'ampleur des variations de son efficacité, la promotion des FAP dans le cas des bus reste une mesure rentable.
- L'efficacité des politiques promotion des véhicules électriques est dans l'ensemble peu affectée par ces tests de sensibilité. C'est la conséquence de la place du bruit dans la valorisation des avantages (cas des 2 roues) et du fait que les véhicules électriques sont comparés aux véhicules à motorisation traditionnelle satisfaisant aux normes antipollution les plus récentes.

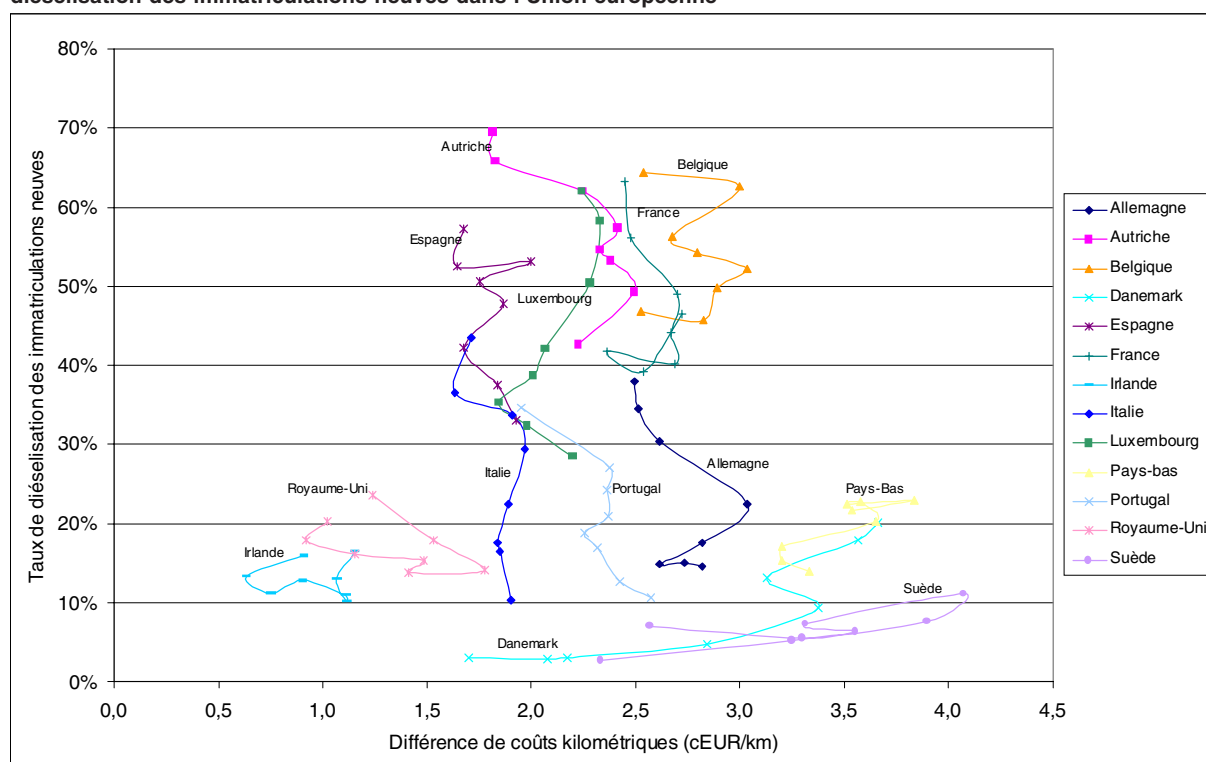
Fiche détaillée 1 : l'écart de TIPP entre le gazole et l'essence

1. Lien entre TIPP et taux de diésélisation

L'écart entre la TIPP essence et gazole semble peu intervenir dans le taux de diésélisation des immatriculations neuves. Ainsi, le graphique 1.1 met en relation pour l'ensemble des pays de l'Union européenne sur la période 1995-2002, l'évolution du taux de diésélisation des immatriculations de VP neufs et le différentiel des coûts kilométriques entre l'essence (ici SP95) et le gazole exprimé en euros constants à partir des consommations unitaires issues des données de suivi de l'accord ACEA. Il n'apparaît pas de relations claires à moyen terme entre ces deux variables. L'augmentation de ce taux dans la plupart de cas ne semble donc pas imputable à la tarification elle-même, du moins à moyen terme.

Graphique 1.1

Mise en relation des différences de coûts kilométriques entre l'essence et le gazole (euros constants) et le taux de diésélisation des immatriculations neuves dans l'Union européenne



2. Impacts financiers de l'écart de TIPP entre le gazole et l'essence

Le différentiel de TIPP revient à subventionner les véhicules roulant au gazole. L'approche retenue ici consiste à évaluer le manque à gagner fiscal pour l'Etat dans le cas des VP.

Pour cela, on calcule la différence de recette obtenue par différence entre la TIPP gazole et la moyenne des TIPP des carburants essence, pondérés par la consommation des VP circulant sur l'ensemble du territoire national (VP français et étrangers) ; ce calcul intègre également l'application de la TVA sur la TIPP. Le tableau 1.1 indique le montant actuel de la TIPP prélevée sur les VP ainsi que le manque à gagner fiscal global dû à l'écart de taxation en euros courants.

Tableau 1.1

Evolution des recettes de la TIPP acquittée par les VP et du manque à gagner fiscal lié à l'écart de taxation entre le gazole et l'essence

en GEUR	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Recette totale TIPP VP	14,8	14,4	14,9	15,5	16,5	17,3	18,2	18,5	18,8	19,3	19,3	18,9	18,7
Manque à gagner fiscal VP	1,4	1,5	1,7	1,9	2	2,6	2,8	2,9	3,1	3,1	3	3,2	3,2

3. Impacts sur les émissions de CO₂ de l'écart de TIPP entre le gazole et l'essence

On peut évaluer les gains liés à l'usage du gazole, du fait d'émissions de CO₂ plus faibles que dans le cas de l'essence. L'impact de l'écart de TIPP sur le taux de diésélisation du parc n'est pas aisément quantifiable puisque ces deux quantités paraissent relativement indépendantes à moyen terme. En revanche, sur le long terme, le service économique et statistique (SES) estime qu'en cas de maintien de l'écart actuel, le taux de diésélisation des immatriculations de VP neufs atteindrait 80 % ; en cas de rattrapage total de la TIPP gazole sur la TIPP essence, ce taux se stabiliserait à 50 %. On a donc construit deux scénarios :

- Un scénario noté S1, dans lequel le parc français VP est intégralement constitué de véhicules essence pour une circulation égale à celle observée dans la réalité.
- Un scénario noté S2, dans lequel les immatriculations de VP neufs diesel sont diminuées d'un facteur 50 % / 80 %, correspondant au rapport des taux de diésélisation à long terme avec ou sans rattrapage de la TIPP gazole sur la TIPP essence. La circulation est également prise égale à celle observée dans la réalité.⁴

Les émissions de CO₂ sur la période 1990-2002 observée et pour les deux scénarios envisagés figurent dans le tableau suivant 1.2.

Tableau 1.2
Evolution des émissions de gaz à effet de serre liées à la circulation des VP dans les scénarios S1 et S2

en MtCO ₂	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
CO ₂ VP observé	66,1	66,7	69,1	68,9	68,8	69,5	70,1	70,5	71,7	73,2	72,2	74,2	74,2
CO ₂ VP S1	67,7	68,8	72	71,5	72,4	73,2	73,6	73,3	74,9	77,1	75,4	77,9	77,7
CO ₂ VP S2	66,8	67,6	70,3	70	70,3	71,1	71,6	71,7	73,1	74,8	73,5	75,7	75,6
Ecart observation / S1	1,6	2,1	2,9	2,6	3,6	3,7	3,5	2,7	3,1	3,9	3,3	3,7	3,5
Ecart observation / S2	0,6	0,8	1,1	1	1,4	1,4	1,3	1	1,2	1,5	1,2	1,4	1,3

Les variations des recettes fiscales liées à la TIPP sur les VP figurent dans le tableau 1.3.

Tableau 1.3
Evolution des recettes de la TIPP acquittée par les VP dans les scénarios S1 et S2

en GEUR courants	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Recettes TIPP VP réel	14,8	14,4	14,9	15,5	16,5	17,3	18,2	18,5	18,8	19,3	19,3	18,9	18,7
Recettes TIPP VP S1	16,9	16,7	17,6	18,5	20	21,5	22,7	22,9	23,5	24,3	24	24	23,8
Recettes TIPP VP S2	16,5	16,2	16,9	17,8	19,1	20,5	21,6	22	22,5	23,1	23	22,8	22,7
Ecart réalité / S1	2,1	2,3	2,7	3	3,5	4,2	4,5	4,4	4,7	5	4,8	5,1	5,1
Ecart réalité / S2	1,7	1,8	2,1	2,3	2,6	3,2	3,4	3,5	3,7	3,8	3,7	3,9	3,9

Il est possible d'en déduire dans les deux cas une valeur de la tonne de CO₂ évitée, à comparer avec celle retenue dans le rapport Boiteux II de 100 euros/tC, soit 27 euros/tCO₂.

En 2002, le scénario S1 conduit à une valeur de 1 470 euros/tCO₂ (5 389 euros/tC), le scénario S2 à 2 994 euros/tCO₂ (10 978 euros/tC). Il apparaît que l'ampleur de l'avantage fiscal n'est pas justifiée du seul point de vue des émissions de CO₂.

Il faut cependant souligner que le passage de la motorisation essence à la motorisation diesel s'accompagne de deux phénomènes distincts :

- D'une part, le conducteur à l'intention de rouler davantage, ce qui motive son changement de motorisation

⁴ Un test de sensibilité à cette hypothèse est effectué plus loin.

- D'autre part, le gazole étant moins cher que l'essence, il roule plus que s'il avait conservé un modèle fonctionnant à l'essence

Ainsi, à titre de test de sensibilité et pour évaluer l'impact du kilométrage, la circulation qui, dans le scénario S2 est transférée du diesel vers l'essence, est réduite d'un facteur égal au rapport des parcours annuels moyens essence sur diesel

Dans cette hypothèse, le rattrapage de la TIPP gazole sur celle de l'essence a deux effets :

- L'augmentation des recettes fiscales (il s'agit du résultat de deux effets opposés : une augmentation des recettes liée à l'augmentation de la fiscalité; une baisse des recettes liées à la baisse des volumes de carburants achetés. Ce premier phénomène l'emporte sur le second).
- Une diminution des émissions de gaz à effet de serre, liée à la baisse des kilométrages des utilisateurs de diesel.

Dans ce cas, le volume de gaz à effet de serre économisé par rapport à la situation de référence est évalué en 2002 à 4,7 MtCO₂ alors que le manque à gagner fiscal s'élève quant à lui à 2,08 milliards d'euros. La valeur de la tonne de carbone économisée est donc estimée à – 1 641 euros/tC : il y a à la fois économie de CO₂ et manque à gagner fiscal, ce qui implique une valeur négative. Cette valeur de la tonne de carbone économisée est donc très sensible à ce type de phénomène.

Fiche détaillée 2 : les biocarburants

1. Les biocarburants

L'introduction de biocarburants en France dans les carburants traditionnels contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. On distingue essentiellement deux types de filières :

- La production d'éthanol à partir de cultures de blé ou de betterave ; il peut-être incorporé à l'essence de deux manières différentes :
 - Sous forme d'éthanol pur, dans la limite de 5 %.
 - Sous forme d'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther), produit à partir d'éthanol et d'isobutène. Ce composé joue un rôle similaire au MTBE (méthyl-tertio-butyl-ether), qui provient du traitement du pétrole. L'ETBE est utilisé comme additif aux essences sans plomb, dans la limite de 15 %.

En France, l'éthanol n'est utilisé que sous forme d'ETBE.

- La production d'EMHV (ester méthylique d'huile végétale) : il s'agit d'un composé ayant une structure chimique assez proche de celle du gazole et qui peut être incorporé dans la limite de 5 %. Il est issu de cultures de colza et de tournesol.

En 2002, la production française d'ETBE s'élève à 192 420 t (ou 113 941 m³), soit l'équivalent de 90 437 t d'éthanol. La production française d'EMHV atteint, quant à elle 309 000t (ou 351 470 m³).^{5 et 6}

2. Dispositions fiscales

Seules sont considérées ici les aides publiques du secteur des transports à l'exclusion des autres dispositions, notamment les aides à l'agriculture de la PAC pour les jachères industrielles.

Afin de permettre le maintien des biocarburants sur le marché, l'Etat concède une réduction de la TIPP égale en 2002 à :

- 50,23 euros/hL pour l'éthanol
- 35,06 euros/hL pour l'EMHV

Le manque à gagner fiscal s'élève donc en 2002 à 57 millions d'euros pour la filière ETBE et 123 millions d'euros pour l'EMHV, soit un total de 180 millions d'euros.

En 2003, les exonérations ont été ramenées à 38 euros/hL pour l'éthanol et 35 euros/hL pour l'EMHV, ce qui revient à une diminution des pertes fiscales, à production constante, de 8 %.

⁵ Comité Interministériel pour les Véhicules Propres « Etude des filières de véhicules propres et impact de politiques publiques d'accompagnement » Mise à jour juin 2003

⁶ Rapport d'activité 2002 DIREM

3. Impacts sur les émissions de gaz à effet de serre

L'étude Ademe - DIREM « Bilans énergétiques et gaz à effet de serre des filières de production de biocarburants en France », datée de décembre 2002, évalue sur l'ensemble du cycle de vie les réductions de gaz à effet de serre associées à l'usage de biocarburants. Ainsi, les étapes suivantes sont prises en compte :

- La culture des végétaux
- La première transformation industrielle (transformation du blé et de la betterave en éthanol ou des graines de colza et de tournesol en huile)
- La seconde transformation industrielle (estérification des huiles ou synthèse d'ETBE à partir d'éthanol)
- Le transport, pris en compte à chacune des étapes précédentes

Les principaux résultats sont les suivants :

- L'usage d'une tonne d'éthanol permet d'économiser 1,78 teqCO₂
- L'usage d'une tonne d'ETBE permet d'économiser 0,73 teqCO₂
- L'usage d'une tonne d'EMHV permet d'économiser 2,24 teqCO₂

Ainsi, en 2002, l'usage de biocarburants a permis d'éviter l'émission de 0,82 MteqCO₂ (0,14 MteqCO₂ pour l'ETBE et 0,69 MteqCO₂ pour l'EMHV).

4. Efficacité du dispositif

L'efficacité du dispositif est évaluable en calculant le coût de réduction de ces émissions et en les comparant à la valeur de référence issue du rapport Boiteux II de 100 euros/tC = 27 euros/tCO₂. On obtient :

- Coût de réduction des GES par l'introduction d'éthanol : 223 euros/tCO₂ (817 euros/tC)
- Coût de réduction des GES par l'introduction d'ETBE : 408 euros/tCO₂ (1 497 euros/tC)
- Coût de réduction des GES par l'introduction d'EMHV : 179 euros/tCO₂ (657 euros/tC)
- Coût moyen de réduction des GES par l'introduction des biocarburants en 2002 : 218 euros/tCO₂ (799 euros/tC)

Il apparaît ainsi que, quel que soit le type de biocarburant envisagé, le ratio CO₂ économisé sur coût est de 6 à 15 fois supérieur à la valeur recommandée dans le rapport Boiteux II.

La filière EMHV semble être la plus efficace du point de vue de la réduction des émissions de gaz à effet de serre ; cette filière est d'autant plus intéressante qu'elle se substitue à la production de gazole d'origine pétrolière, dont le marché français est actuellement structurellement déficitaire.

Fiche détaillée 3 : la suppression de la vignette VP pour les particuliers en 2001

1. Présentation de la démarche

En septembre 2000, le gouvernement a décidé d'exonérer de vignette les voitures particulières, les campings-cars et les véhicules spécialement aménagés pour le transport des handicapés, dont les personnes physiques sont propriétaires ; en revanche, elle a été maintenue sur les véhicules appartenant à des sociétés. Cette mesure s'est appliquée dès le millésime 2001.

Le SES a évalué l'impact de la suppression de la vignette sur la période 1988-2003 grâce à un modèle économétrique mettant en relation la puissance réelle des VP immatriculés (en chevaux-vapeurs CH), le montant des taxes appliquées ainsi que des taux de croissances fixes. Les détails de cette modélisation sont disponibles auprès du SES*.

Les résultats qui suivent sont évalués pour l'année 2002. Ils s'appuient sur :

- Un scénario de référence, noté R, qui reprend l'évolution constatée de la fiscalité en intégrant la suppression de la vignette en 2002.
- Un scénario, noté V, qui suppose que la vignette en 2001 et 2002 reste au niveau constaté en 2000.

Ces deux scénarios permettent de chiffrer le manque à gagner fiscal ainsi que les émissions de CO₂ supplémentaires.

2. Evaluation du manque à gagner fiscal

Il faut noter que le manque à gagner fiscal et l'impact en terme de CO₂ de la suppression de la vignette ne portent pas sur le même périmètre :

- Le manque à gagner fiscal concerne les taxes qui ne sont plus perçues sur l'ensemble du parc VP pour une année donnée, ici 2002.
- Les émissions de CO₂ supplémentaires sont définies comme l'écart des émissions entre les deux scénarios : par conséquent, l'impact en terme de CO₂ traduit l'augmentation des émissions unitaires des véhicules immatriculés uniquement en 2001 et 2002.

En 2002, le manque à gagner fiscal est évalué à 1 966 millions d'euros.

3. Evaluation de l'impact sur la suppression de la vignette

Les émissions supplémentaires de gaz à effet de serre sont évaluées à 250 ktCO₂ en 2002 et 1 340 ktCO₂ en 2010.

Il est possible d'introduire, sur le modèle des mesures examinées ci-dessus, une valeur de la tonne de CO₂ économisé ; dans ce cas, ce ratio sera négatif puisque la suppression de la vignette entraîne à la fois un manque à gagner fiscal et une augmentation des émissions. Ce ratio est ainsi estimé à - 7 926 euros/tCO₂, équivalent - 29 061 euros/tC.

* Une présentation de l'étude complète est à paraître dans les Notes de synthèse du SES 154 et 155.

Fiche détaillée 4 : les VP fonctionnant au GPL

1. Evolution du parc GPL

L'évolution de la motorisation GPL se mesure par deux indicateurs :

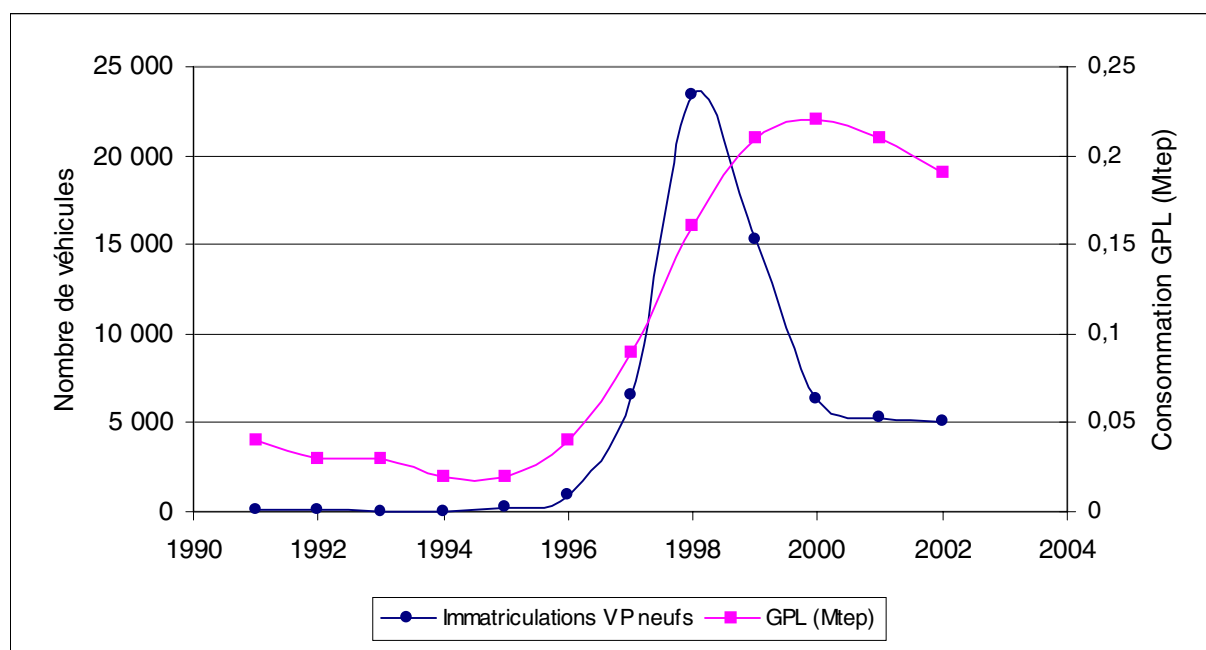
- Les immatriculations de véhicules fonctionnant exclusivement ou non au GPL (source FCA)
- La consommation de GPL (source CPDP)

Le tableau 4.1 et le graphique 4.1 indiquent la façon dont ces quantités évoluent sur la période 1991-2002.

Tableau 4.1 et graphique 4.1

Evolutions des immatriculations de VP neufs fonctionnant au GPL et de la consommation totale de GPL

	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Immatriculations VP neufs	89	76	18	10	255	914	6 551	23 437	15 218	6 309	5 263	5 029
Consommation GPL (Mtep)	0,04	0,03	0,03	0,02	0,02	0,04	0,09	0,16	0,21	0,22	0,21	0,19



2. Principales aides dont bénéficient les véhicules au GPL

- Fiscalité du carburant
 - Le GPL bénéficie d'une TIPP réduite depuis 1996 et portée en 1998 au niveau plancher défini en 1992 par la réglementation communautaire. Son évolution est donnée dans le tableau 4.2.

Tableau 4.2

Evolution de la TIPP appliquée au GPL

En EUR/t GPL	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
TIPP GPL	315,57	324,72	329,29	368,93	375,02	112,81	115,86	106,71	100,62	100,62	100,62	100,20

- Par ailleurs, à compter du 01/01/1999, la TIPP sur le GPL est remboursée aux exploitants de réseaux de transports publics en commun de voyageurs, dans la limite de 40 000L par véhicule et par an. Cette mesure s'applique dans les mêmes limites aux exploitants de bennes de ramassage d'ordures ménagères à partir du 01/01/2000. Les taxis bénéficient également de la récupération de la TIPP à partir du 01/01/2000 dans la limite de 9 000L par véhicule et par an.
- La loi de finances de 1998 prévoit la récupération de 100 % de la TVA sur le GPL pour les utilisateurs exclus du droit à déduction.
- La loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a prévu plusieurs mesures incitatives en vue de favoriser le développement des véhicules fonctionnant au GPL :
 - Une exonération totale de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules fonctionnant exclusivement au GPL ; cette exonération est réduite de 75 % jusqu'en 2000 et de 50 % au-delà dans le cas de véhicules fonctionnant alternativement au moyen de GPL et de supercarburant. Ces dispositions s'appliquent à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 01/10/1995.
 - Les VP fonctionnant exclusivement ou non au GPL acquis avant le 01/01/2003 bénéficient d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la mise en service. Cette mesure s'applique également aux équipements nécessaires au fonctionnement de ces véhicules (stockage, compression et distribution).
 - L'obligation de renouvellement partiel des flottes publiques par des véhicules peu polluants, dont ceux fonctionnant au GPL (la proportion minimale est fixée à 20 % dans le cas de flottes de plus de 20 véhicules).
- Les conseils généraux peuvent exonérer de la vignette en totalité ou à concurrence de 50 % les véhicules fonctionnant exclusivement ou non au GPL à partir du 01/01/1998 ; ces mesures s'appliquent également aux taxes d'immatriculation à partir du 01/01/1999. La vignette est supprimée pour les particuliers, les associations et certains établissements publics à compter du 01/01/2001.
- En 2000, l'Ademe met en place une aide à l'acquisition de taxis fonctionnant au GPL de 3 050 euros/véhicule. Cette mesure s'applique jusqu'au 31/12/2002. Au-delà et jusqu'au 31/12/2003 cette subvention est ramenée à 2 000 euros/véhicule.
- Le Parlement met en place un crédit d'impôt de 1 525 euros/véhicule pour toutes dépenses effectuées entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 visant à l'achat ou à la souscription d'un contrat de location avec option d'achat ou de location souscrit pour une durée d'au moins deux ans d'un véhicule fonctionnant exclusivement ou non au GPL. Ce montant est majoré de 50 % (2 300 euros/véhicule) lorsque cette dépense s'accompagne de la destruction d'un VP immatriculé avant le 01/01/1992. Enfin, ce crédit s'applique également aux dépenses de transformation pour permettre le fonctionnement au GPL de véhicules à essence de moins de 3 ans entre le 01/11/2001 et le 31/12/2005

3. Evaluation des moyens publics engagés et des avantages

Evaluation de l'écart entre la TIPP GPL et la TIPP gazole

Sur la base des hypothèses précédentes, le manque à gagner fiscal lié à l'usage de GPL par les VP en 2002 s'établit à 148,7 millions d'euros si la fiscalité de référence est celle de l'essence et à 70,2 millions d'euros si on considère celle du gazole.⁷

Les émissions de gaz à effet de serre apparaissent comme supérieures dans le cas du GPL par rapport à celles de véhicules essence et gazole. Les inventaires d'émissions publiés par le CITEPA en 2002⁸ font état d'émissions moyennes de 211,6 gCO₂/km pour les VP GPL contre 187,6 gCO₂/km pour les VP essence et 175,1 gCO₂/km pour les VP gazole. En 2002, les coûts liés à ces émissions supplémentaires de gaz à effet de serre sont donc estimés à 2,1 millions d'euros si la comparaison porte sur les VP essence et 3,2 millions d'euros si elle porte sur les VP gazole.

Les VP GPL n'émettent quasiment pas de particules (PM₁₀) alors que les VP essence en émettent 0,024 g/véh.km et les VP gazole 0,149 g/véh.km. Les gains liés à la pollution locale s'établissent donc à 0,9 million d'euros par rapport aux VP essence et 34,3 millions d'euros par rapport aux VP gazole.⁹

L'ensemble de ces résultats est résumé dans les tableaux 4.3 et 4.4.

Tableaux 4.3 et 4.4.

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués en 2002, liés à l'écart de taxation entre le GPL et l'essence ou le gazole.

	Comparaisons	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Ecart TIPP GPL	VP GPL/VP Essence	148,7	148,7
	VP GPL/VP Diesel	70,2	70,2

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Avantages totaux (MEUR)	Avantages / Moyens financiers publics
Ecart TIPP GPL	VP GPL/VP Essence	-2,1	0,9	-1,2	-1%
	VP GPL/VP Diesel	-3,2	34,3	31	44%

Il apparaît que les avantages couvrent environ la moitié des moyens publics engagés (ratio de 44 %) quand la comparaison se fait par rapport aux VP gazole. Si les VP essence sont prises comme référence, ce ratio tombe à -1 % ; cette valeur négative indique que les VP GPL sont globalement plus polluants que les VP essence. En effet, les gains réalisés en pollution locale ne parviennent pas à compenser le surplus d'émissions de gaz à effet de serre.

Le GPL est principalement un carburant utilisé par des conducteurs ayant des parcours annuels moyens importants ; dans ce cas, la comparaison entre les VP GPL et les VP gazole serait la plus réaliste.

⁷ Ces calculs font l'hypothèse que les taxes sont égales par kilomètre parcouru quel que soit le carburant employé, sur la base des consommations moyennes. Il serait également possible de raisonner en taxe par unité de masse ; dans ce cas, le manque à gagner total serait évalué en 2002 pour le GPL à 140 millions d'euros par rapport à la fiscalité de l'essence et à 74 millions d'euros par rapport à celle du gazole.

⁸ Inventaires des émissions de polluants atmosphériques en France, format SECTEN – février 2004

⁹ Les coûts liés à la pollution locale sont déduits des coûts proposés dans le rapport Boiteux II. En les mettant en relation avec les émissions de particules, il est possible d'en déduire un coût en fonction des caractéristiques d'émissions de chaque véhicule.

Fiche détaillée 5 : les bus fonctionnant au GNV

1. Evolution du parc bus GNV

L'évolution du parc de bus fonctionnant au GNV se mesure par la mise en service véhicules neufs. L'évolution du nombre des immatriculations ainsi que celle du nombre de véhicules bénéficiant d'aides de l'Ademe figurent sur la période 2000-2003 dans le tableau 5.1.

Tableau 5.1

Evolution des immatriculations totales de bus neufs fonctionnant au GNV ainsi que du nombre de véhicules neufs bénéficiant d'une aide de l'Ademe

	2000	2001	2002	2003
Bus neufs GNV	113	234	248	244
Bus neufs GNV bénéficiant de l'aide de l'Ademe	107	150	199	66

Certains véhicules sont acquis dans des conditions qui ne leur permettent pas de bénéficier des aides de l'Ademe.

2. Principales aides dont bénéficient les bus fonctionnant au GNV

- Aide à l'acquisition de véhicules : l'Ademe fournit une aide de 7 500 euros HT à l'acquisition de bus de transports publics urbains. Pour bénéficier de cette aide, le parc de bus renouvelé sur 3 ans doit compter un tiers de véhicules fonctionnant au GNV, la station de compression de gaz doit alimenter sur 3 ans au moins 20 véhicules (bus ou bennes à ordures ménagères). Ce financement est limité aux seules acquisitions de la première année ou à l'acquisition de 20 bus sur 3 ans.
- Fiscalité du carburant
 - La TICGN, valant en 2002 8,47 euros/100m³, est remboursée aux exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs dans la limite de 40 000 L par véhicules et par an à compter du 01/01/1999.
 - La loi de finances de 1998 prévoit la récupération de 100 % de la TVA du GNV consommé, pour les véhicules fonctionnant au GNV.
- La loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a prévu plusieurs mesures incitatives en vue de favoriser le développement des véhicules fonctionnant au GNV :
 - Une exonération totale de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules fonctionnant exclusivement ou non au GNV. Cette disposition s'applique à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 01/10/1995.
 - L'obligation de renouvellement partiel des flottes publiques par des véhicules peu polluants, dont ceux fonctionnant au GNV (la proportion minimale est fixée à 20 % dans le cas de flotte de plus de 20 véhicules).
- Les conseils généraux peuvent exonérer de la vignette en totalité ou à concurrence de 50 % les véhicules fonctionnant exclusivement ou non au GNV à partir du 01/01/1998 ; ces mesures s'appliquent également aux taxes d'immatriculation à partir du 01/01/1999. La vignette est supprimée pour les particuliers, les associations et certains établissements publics à compter du 01/01/2001.

3. Evaluation des moyens publics engagés et des avantages

Ces évaluations sont calculées sur la base des hypothèses suivantes :

- La consommation d'un bus fonctionnant au GNV est de 67 NM3/100km (source : RATP, rapport annuel 2002)
- La consommation d'un bus fonctionnant au gazole est de 58 L/100km (source : RATP, rapport annuel 2002)
- Le parcours moyen d'un bus, supposé indépendant de sa motorisation, est de 35 000 km/an (source : RATP, rapport annuel 2002)
- La durée de vie moyenne d'un bus est estimée à 15 ans.

Evaluation de l'écart entre la TICGN et la TIPP gazole

Sur la base des hypothèses précédentes, le manque à gagner fiscal, évalué sur l'ensemble du parc estimé à 811 véhicules¹⁰ en 2002, est de 5,6 millions d'euros en 2002.

L'impact de la récupération de la TICGN et de la TVA associée dans la limite de 40 000 L par an est évaluée à 0,8 millions d'euros.

L'impact cumulé de ces deux mesures est donc évalué en 2002 à 6,4 millions d'euros.

Les émissions de gaz à effet de serre sont également réduites dans le cas de véhicules fonctionnant au gaz naturel par rapport à leur équivalent diesel. L'économie de CO2 est estimée à 8,9 tCO2/véh.an ; l'économie associée sur l'ensemble du parc est donc estimée à 0,2 millions d'euros en 2002.

La mise en service d'un bus fonctionnant au GNV permet de réduire la pollution locale évaluée en 2000 dans le rapport Boiteux II pour un véhicule diesel en milieu urbain à 24,90 centimes d'euro/km. La mise en place d'un filtre à particules, polluants sur lesquels est calculé ce coût, permet de réduire de 90 % les émissions et d'autant le coût lié à la pollution locale. Le coût associé à l'usage des véhicules diesel est donc estimé à 6,6 millions d'euros en 2002 lorsque ces véhicules ne sont pas équipés de filtres à particules et à 0,7 millions d'euros dans le cas contraire.

L'ensemble de ces résultats est résumé dans les tableaux 5.2 et 5.3.

Tableaux 5.2 et 5.3.

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués en 2002, liés à l'écart de fiscalité entre le GNV et le gazole pour les bus.

	Comparaisons	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Ecart TICGN GNV (bus)	Bus GNV/Bus Diesel	6,4	6,4
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP (11)	6,4	6,4

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Avantages totaux (MEUR)	Avantages / Moyens financiers publics
Ecart TICGN GNV (bus)	Bus GNV/Bus Diesel	0,2	6,6	6,8	107%
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	0,2	0,7	0,9	13%

Il apparaît que les avantages couvrent les moyens publics engagés (ratio de 107 %) s'ils se substituent à des véhicules non équipés de filtres à particules. Dans le cas contraire, ce ratio tombe à 13 %.

Evaluation de la promotion des bus fonctionnant au GNV

L'aide de l'Ademe à l'achat se monte à 7 500 euros/véhicule pour un total de 1 494 milliers d'euros en 2002 (soit 199 véhicules aidés).

¹⁰ Source FCA

¹¹ FAP : Filtre à particules

Avec les même hypothèses que précédemment, le manque à gagner fiscal lié à la fiscalité du GNV s'établit à 7,7 milliers d'euros/véh-an. Actualisée sur la durée de vie des véhicules immatriculés en 2002, le manque à gagner fiscal total est évalué à 17,49 millions d'euros.

Les gains associés à l'effet de serre, déduit des mêmes hypothèses exposées ci-dessus, sont évalués à 0,60 millions d'euros pour l'ensemble des véhicules immatriculés en 2002.

De même, les gains associés à la baisse de la pollution locale sont mesurés par rapport aux véhicules récents satisfaisant la norme Euro 3. A partir des données d'émission de particules, on obtient finalement en 2002 une valeur de 10,09 centimes d'euro/véh.km pour les véhicules récents contre 23,36 centimes d'euro/véh.km¹² d'après les recommandations du rapport Boiteux II pour les véhicules moyens. Le gain final est donc de 3,5 milliers d'euros/véh-an pour les véhicules non équipés de filtre à particules et de 0,4 millier d'euros/véh.an dans le cas contraire. Actualisés sur la durée de vie moyenne, les gains s'établissent respectivement à 6,04 millions d'euros et 0,60 million d'euros pour les véhicules immatriculés en 2002.

L'ensemble de ces résultats est résumé dans les tableaux 5.4 et 5.5.

Tableaux 5.4 et 5.5.

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués sur la durée de vie des véhicules, liés aux mesures de promotion des bus fonctionnant au GNV

	Comparaisons	Aides (MEUR)	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	1,49	17,49	18,99
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	1,49	17,49	18,99

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Avantages totaux (MEUR)	Avantages / Moyens financiers publics
Promotion des bus fonctionnant au GNV	Bus GNV/Bus Diesel	0,6	6,04	6,63	35%
	Bus GNV/Bus Diesel+FAP	0,6	0,6	1,2	6%

Il apparaît que les avantages ne couvrent jamais les moyens publics engagés. Ils sont de l'ordre du tiers (ratio de 35 %) dans le cas de véhicules non équipés de filtres à particules. Dans le cas contraire, ce ratio tombe à 6 %.

¹² La valeur de 24,90 centimes d'euro/véh.km en 2000 est actualisée en fonction de la croissance de la dépense de consommation finale des ménages par habitant et d'une baisse annuelle de 6,5 % traduisant la diminution tendancielle de la pollution locale.

Fiche détaillée 6 : les bus équipés de filtre à particules (FAP)

1. Evolution du nombre de véhicules équipés de FAP bénéficiant d'une aide de l'ADEME

On a choisi de retenir comme indicateur d'évolution du parc de bus équipés de FAP le nombre de véhicules bénéficiant d'une aide de l'Ademe. Ces valeurs figurent dans le tableau 6.1.

Tableau 6.1

Evolution du nombre de bus équipés en FAP bénéficiant des aides de l'Ademe

	2000	2001	2002	2003
Bus neufs équipés de FAP (Ademe)	0	240	271	262

2. Principales aides dont bénéficient les bus équipés de FAP

- Aide à l'équipement des véhicules : l'Ademe fournit une aide de 1300 euros par bus mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1991 et le 31 décembre 2000, à l'exclusion des véhicules neufs.
- Par ailleurs, l'Ademe fournit d'autres aides concernant le matériel de maintenance de ces filtres.

3. Evaluation des moyens publics engagés et des avantages

Ces évaluations sont calculées sur la base des hypothèses suivantes :

- La consommation d'un bus fonctionnant au gazole est de 57,8 L/100km (source : RATP, rapport annuel 2002)
- Le parcours moyen d'un bus, supposé indépendant de sa motorisation, est de 35 000 km/an (source : RATP, rapport annuel 2002)
- La durée de vie moyenne d'un bus est estimée à 15 ans.

Evaluation de la promotion des bus équipés de FAP

L'ensemble des aides de l'Ademe à l'achat de FAP est évalué à 0,37 million d'euros en 2002 (soit 271 véhicules aidés).

La mise en service d'un bus fonctionnant au GNV permet de réduire la pollution locale évaluée en 2000 dans le rapport Boiteux II pour un véhicule diesel en milieu urbain à 24,90 centimes d'euro/km. La mise en place d'un filtre à particules, polluants sur lesquels est calculé ce coût, permet de réduire de 90 % les émissions et d'autant le coût lié à la pollution locale. Les gains associés à l'usage des véhicules aidés en 2002 est donc estimé sur l'ensemble de la durée de vie des véhicules à 13,96 millions d'euros.

L'ensemble de ces résultats est résumé dans les tableaux 6.2 et 6.3.

Tableaux 6.2 et 6.3.

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués sur la durée de vie des véhicules, liés aux mesures de promotion des bus équipés de FAP.

	Comparaisons	Aides (MEUR)	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Promotion des bus équipés de FAP	Bus Diesel/Bus Diesel+FAP	0,37	0	0,37

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Avantages totaux (MEUR)	Avantages / Moyens financiers publics
Promotion des bus équipés de FAP	Bus Diesel/Bus Diesel+FAP	0,00	13,96	13,96	3807%

Il apparaît que les avantages couvrent très largement les moyens publics engagés (ratio de 3 807 %) : équiper un bus d'un filtre à particule procure 38 fois plus d'avantages que de dépenses.

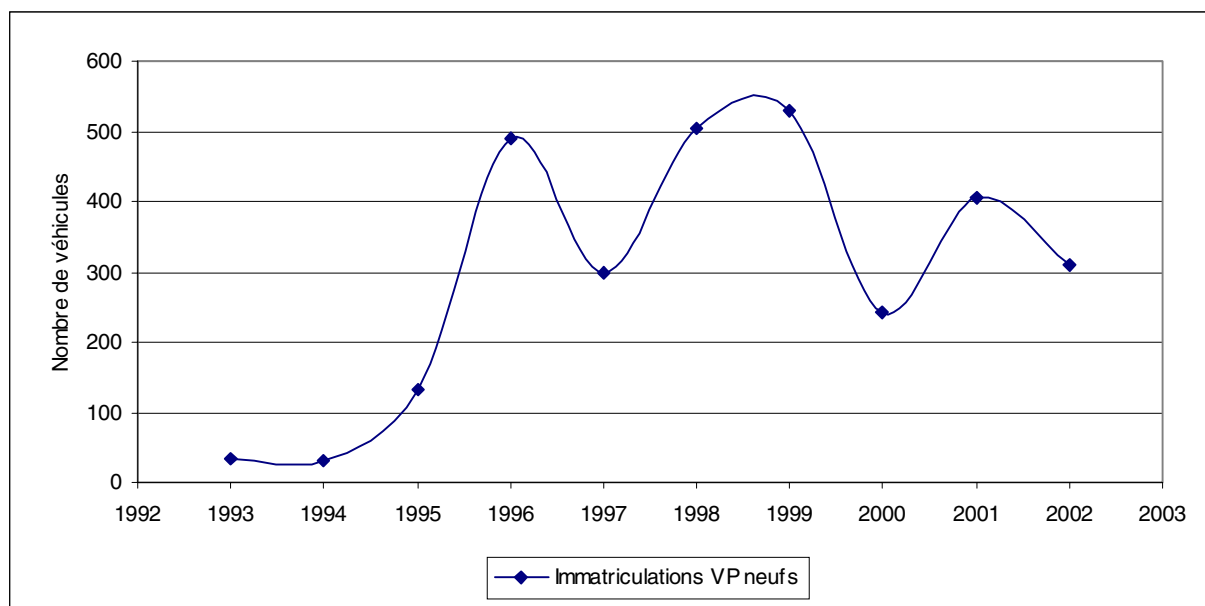
Fiche détaillée 7 : les véhicules fonctionnant à l'électricité

1. Evolution du parc VP électrique

L'évolution des véhicules électriques se mesure par les immatriculations de VP neufs (source FCA). Le tableau 7.1 et le graphique 7.2 indiquent la manière dont ces quantités évoluent sur la période 1991-2002.

Tableau 7.1 et graphique 7.1
Evolution des immatriculations de VP électriques neufs

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Immatriculations VP neufs	35	32	132	490	299	505	529	241	407	310



2. Principales aides dont bénéficient les véhicules électriques

- Aide à l'acquisition de véhicules
 - Dans le cas des deux roues (scooters), les collectivités locales, ayant un plan d'acquisition d'un minimum de 3 véhicules sur 3 ans, ainsi que les particuliers, établissements publics et entreprises bénéficient d'une aide de l'Ademe – EDF de 510 euros/véhicule. Ce montant est ramené à 300 euros/véhicule si les collectivités locales ne disposent pas d'un tel plan.
 - Dans le cas des VP et des VUL, les collectivités locales, ayant fait l'acquisition d'un minimum de 2 véhicules sur les 2 années précédentes et effectuant un achat groupé d'au moins 3 véhicules, ainsi que les particuliers, établissements publics et entreprises bénéficient d'une aide de l'Ademe – EDF de 3 050 euros/véhicule. Ce montant est réévalué à 3 810 euros/véhicule si cette acquisition s'accompagne de la destruction d'un véhicule antérieur au 01/01/93.
- Fiscalité du carburant

La loi de finances de 1998 prévoit la récupération de 100 % de la TVA de l'électricité consommée, pour les véhicules fonctionnant exclusivement à l'électricité, pour les utilisateurs exclus du droit à déduction dans le cas des besoins d'opération ouvrant droit à déduction.

- La loi du 30/12/1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) a prévu plusieurs mesures incitatives en vue de favoriser le développement des véhicules fonctionnant à l'électricité :
 - Une exonération totale de la taxe sur les véhicules de société pour les véhicules fonctionnant exclusivement ou non à l'énergie électrique. Cette disposition s'applique à compter de la période d'imposition s'ouvrant le 01/10/1995.
 - Les véhicules automobiles et les cyclomoteurs fonctionnant à l'énergie électrique acquis avant le 01/01/2003 bénéficient d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la mise en service. Cette mesure s'applique également aux équipements nécessaires aux fonctionnements de ces véhicules (accumulateurs, installations de charge).
 - L'obligation de renouvellement partiel des flottes publiques par des véhicules peu polluants, dont ceux fonctionnant à l'énergie électrique (la proportion minimale est fixée à 20 % dans le cas de flottes de plus de 20 véhicules).
- Les conseils généraux peuvent exonérer de la vignette en totalité ou à concurrence de 50 % les véhicules fonctionnant exclusivement ou non à l'électricité à partir du 01/01/1998 ; ces mesures s'appliquent également aux taxes d'immatriculation à partir du 01/01/1999. La vignette est supprimée pour les particuliers, les associations et certains établissements publics à compter du 01/01/2001.
- Le parlement met en place un crédit d'impôt de 1 525 euros/véhicule pour toutes dépenses effectuées entre le 01/01/2001 et le 31/12/2005 visant à l'achat ou à la souscription d'un contrat de location avec option d'achat ou de location souscrit pour une durée d'au moins deux ans d'un véhicule combinant l'énergie électrique à une motorisation essence ou gazole. Ce montant est majoré de 50 % (2 300 euros/véhicule) lorsque cette dépense s'accompagne de la destruction d'un VP immatriculé avant le 01/01/1992.

3. Evaluation des moyens publics engagés et des avantages

- Cyclomoteurs

Les évaluations sont basées sur les hypothèses suivantes :

- La durée de vie moyenne d'un cyclomoteur est de 5 ans. Cette valeur est obtenue en supposant l'équilibre entre les sorties du parc et les immatriculations neuves.
- Le kilométrage annuel moyen est estimé à 1 562 km (source : enquête SOFRES-INRETS 1995).
- La consommation unitaire d'essence est estimée à 2,1 L/100km (source : enquête SOFRES-INRETS 1995)
- La consommation unitaire d'électricité d'un scooter électrique est estimée à 8 kWh/100km

L'aide de l'Ademe à l'achat est de 510 euros/véhicule et se monte à 36,7 milliers d'euros pour l'ensemble des véhicules aidés en 2002.

L'ensemble des taxes sur l'essence est estimé en 2002 à 0,70 euro/litre alors qu'il est évalué à 0,03 euro/kWh pour l'énergie électrique. Avec les hypothèses décrites ci-dessus, le manque à gagner lié à l'écart entre la fiscalité des produits pétroliers et celle de l'électricité s'établit à 19 euros/véh-an. Actualisé sur la durée de vie des véhicules immatriculés en 2002, le manque à gagner fiscal total est évalué à 6,8 milliers d'euros.

Les gains associés à l'effet de serre, déduit des mêmes hypothèses exposées ci-dessus, sont évalués à 0,8 millier d'euros pour l'ensemble des véhicules immatriculés en 2002.

De même, les gains associés à la baisse de la pollution locale sont faibles puisque les véhicules fonctionnant à l'essence sont peu émetteurs de particules ; il est évalué à 5,70 euros/véhicule soit 0,4 millier d'euros pour l'ensemble des véhicules immatriculés en 2002.

La valorisation du coût du bruit est basée sur les travaux du Compte National Transports de Voyageurs 1998 réalisés par le CERTU sur la base des recommandations du rapport Boiteux II. En actualisant ces valeurs en fonction de la croissance du PIB, on obtient un coût unitaire pour les deux roues de 5,10 centimes d'euro/véh-km. Actualisé sur la durée de vie des véhicules immatriculés en 2002, cet avantage est évalué à 29,9 milliers d'euros.

L'ensemble de ces résultats est résumé dans les tableaux 7.2, 7.3 et 7.4.

Tableaux 7.2, 7.3 et 7.4.

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués sur la durée de vie des véhicules, liés aux mesures de promotion des 2 roues électriques

	Comparaisons	Aides (kEUR)	Perte fiscale (kEUR)	Moyens financiers publics (kEUR)
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électrique / 2 roues essence	36,7	6,8	43,5

	Comparaisons	Avantages GES (kEUR)	Avantages Pollution locale (kEUR)	Avantages Bruit (kEUR)	Avantages totaux (kEUR)
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électrique / 2 roues essence	0,8	0,4	29,9	31,0

	Comparaisons	Avantages / Moyens financiers publics
Promotion des 2 roues électriques	2 roues électrique / 2 roues essence	71%

Il apparaît que les avantages couvrent environ les deux tiers des moyens publics engagés, principalement grâce à la valorisation du bruit retenue.

- VP

La comparaison avec les véhicules traditionnels s'appuie sur le kilométrage réalisé en milieu urbain par les VP essence ou gazole. Il y a deux façons de comprendre cette comparaison :

- Il s'agit d'une comparaison de véhicules électriques et de véhicules essence ou diesel en milieu urbain ; elle se justifie par le fait que les véhicules électriques n'ont pas l'autonomie suffisante leur permettant de circuler principalement sur d'autres réseaux.
- Il s'agit d'une comparaison de véhicules hybrides et de véhicules à motorisation traditionnelle : dans ce cas, le véhicule hybride est supposé fonctionner à l'électricité en milieu urbain ; en interurbain, les deux types de véhicules fonctionnent à l'aide de carburants pétroliers traditionnels et il n'y a aucune différence de bilans.

Les évaluations sont basées sur les hypothèses suivantes :

- Le kilométrage annuel moyen est estimé à partir des kilométrages moyens pour les motorisations classiques issus du rapport 2002 de la commission des comptes transport de la nation (CCTN) : 10 887 km/an pour les VP essence et 18 500 km/an pour les VP gazole. L'usage des VP électriques étant essentiellement urbain, on applique à ces parcours moyens le pourcentage de circulation en milieu urbain figurant dans les résultats du retraitement du panel Sofres par l'INRETS pour 2001¹³ (37,25 % pour les VP essence et 26,44 % pour les VP gazole). Les kilométrages utilisés sont donc de 4 056 km/an pour comparer les VP électriques et les VP essence et de 4 891 km/an pour comparer les VP électriques et les VP gazole.

¹³ Les données 2002 ne sont pas pour l'instant disponibles. Cependant, la part du kilométrage annuel moyen réalisé en milieu urbain apparaît comme très stable dans le temps.

- La consommation unitaire d'essence est estimée à 7,8 L/100km pour les VP essence et à 6,8 L/100km pour les VP gazole. Ces valeurs sont issues des résultats du panel Secodip portant sur les véhicules récents de moins de 5 ans. Par ailleurs, comme la comparaison porte sur les usages urbains de ces deux types de véhicules, on retiendra une majoration de la consommation unitaire de 45 % pour les VP essence et de 41 % pour les VP gazole¹⁴. Ces chiffres sont issus de l'étude SES-CITEPA datée de mai 2002 qui propose pour l'année 1999 une répartition de la consommation unitaire des VP en fonction des réseaux.
- La consommation unitaire d'un véhicule électrique est estimée à 25 kWh/100km (source : Ademe)

L'aide de l'Ademe à l'achat est de 3 050 euros/véhicule et vaut donc 0,77 million d'euros pour l'ensemble des véhicules aidés en 2002. Le montant des crédits d'impôt, 1 525 euros/véhicule, s'élève à 0,47 million d'euros. Le total des aides est donc estimé à 1,24 million d'euros en 2002.

L'ensemble des taxes sur les produits pétroliers est estimé en 2002 à 0,70 euro/litre pour l'essence et 0,46 euro/litre pour le gazole alors qu'il est évalué à 0,03 euro/kWh pour l'énergie électrique. Avec les mêmes hypothèses que précédemment, le manque à gagner fiscal lié à la différence de fiscalité des énergies employées s'établit à 292 euros/véh-an pour les VP essence et 179 euros/véh-an pour les VP gazole. Actualisés sur la durée de vie des véhicules immatriculés en 2002, les manques à gagner fiscaux totaux sont évalués à 0,93 million d'euros pour les VP essence et 0,52 million d'euros pour les VP gazole.

Les gains associés à l'effet de serre, déduits des mêmes hypothèses exposées ci-dessus, sont évalués à 0,11 million d'euros pour l'ensemble des véhicules immatriculés en 2002 quand ils sont comparés à des VP essence. Dans le cas des VP gazole, ce chiffre monte à 0,11 million d'euros.

De même, les gains associés à la baisse de la pollution locale sont mesurés par rapport aux véhicules récents satisfaisant la norme Euro 3. Dans le cas des VP essence, il n'existe pas de norme pour les émissions de particules, on reprend donc le coût des véhicules moyens du parc, 0,2 centime d'euro/véh-km. Dans le cas des VP gazole, on obtient finalement une valeur de 0,4 centime d'euro/véh-km (norme de 0,05 g/véh-km). Le gain final est donc de 8 euros/véh-an pour les VP essence et de 20 euros/véh-an pour les VP gazole. Actualisés sur la durée de vie moyenne, les gains s'établissent respectivement à 0,02 million d'euros et 0,04 million d'euros pour les véhicules immatriculés en 2002.

Le principe de valorisation du coût du bruit est le même que celui retenu pour les cyclomoteurs ; on obtient ainsi un coût unitaire pour les VP de 0,85 centime d'euro/véh-km. Actualisé sur la durée de vie des véhicules immatriculés en 2002, cet avantage est évalué à 429 euros/véhicule pour les VP essence et 453 euros/véhicule pour les VP gazole, soit sur l'ensemble des véhicules immatriculés en 2002 un gain de respectivement 0,13 million d'euros et 0,14 million d'euros.

L'ensemble de ces résultats est résumé dans les tableaux 7.5, 7.6 et 7.7.

Tableaux 7.6, 7.7 et 7.8.

Moyens financiers publics engagés et avantages environnementaux, évalués sur la durée de vie des véhicules, liés aux mesures de promotion des VP électriques

	Comparaisons	Aides (MEUR)	Perte fiscale (MEUR)	Moyens financiers publics (MEUR)
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP essence	1,24	0,93	2,18
	VP électrique/VP gazole	1,24	0,52	1,76

	Comparaisons	Avantages GES (MEUR)	Avantages Pollution locale (MEUR)	Avantages Bruit (MEUR)	Avantages totaux (MEUR)
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP essence	0,11	0,02	0,13	0,26
	VP électrique/VP gazole	0,11	0,04	0,14	0,29

	Comparaisons	Avantages / Moyens financiers publics
Promotion des VP électriques	VP électrique/VP essence	12% ¹⁵
	VP électrique/VP gazole	16% ¹⁵

¹⁴ Les valeurs de surconsommation en milieu urbain par rapport à la moyenne données par l'Ademe dans le cadre du car labelling varient de 20 % à 55 % pour l'essence et 13 % à 40 % pour le gazole. Ces variations ont une influence sur le ratio final négligeable (inférieure à 1 %)

¹⁵ La comparaison par rapport à un véhicule diesel satisfaisant aux normes d'émissions Euro 4 (0,025 g de PM10 par km), qui entreront en vigueur en 2005, conduit à un ratio avantages sur moyens financiers publics de 14 %.

Il apparaît que les avantages ne couvrent jamais les moyens publics engagés. Dans le cas d'une substitution d'un VP électrique à un VP essence, le ratio avantages sur moyens publics engagés est de 12 % ; cette valeur est de 16 % dans le cas d'une substitution d'un VP électrique à un VP gazole.

Glossaire

ACEA	Association des constructeurs européens d'automobiles
CO2	Dioxyde de carbone
CPDP	Comité professionnel du pétrole
DIREM	Direction des ressources énergétiques et minérales
EMHV	Ester méthylique d'huile végétale
ETBE	Ethyl tertio butyl éther
FCA	Fichier central automobile
FAP	Filtre à particules
GES	Gaz à effet de serre
GNV	Gaz naturel pour véhicules
GPL	Gaz de pétrole liquéfié
TICGN	Taxe intérieure sur les consommations de gaz naturel
TIPP	Taxe intérieure sur les produits pétroliers
VL	Véhicules légers
VP	Voitures particulières

Mise en valeur des résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés

(Article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002)

Dossier relatif à la politique de sécurité routière

Les coûts économiques de l'insécurité routière (28 milliards d'euros) sont largement supérieurs aux dépenses publiques de sécurité routière (2 à 6 milliards d'euros).

Il a été possible de mettre en évidence d'un point de vue statistique une corrélation entre les dépenses de communication et l'accidentologie. En première approche, 1 million d'euros dépensés en communication supplémentaire permet d'éviter 773 accidents corporels, 1 309 blessés et 14 tués. Le coût d'évitement du tué qui ressort de cette analyse est de 73 000 euros ce qui reste faible par rapport aux recommandations du rapport Boiteux II (1 million d'euros).

Les liens statistiques entre l'intensité des contrôles effectués et les résultats en terme d'accidentologie n'ont pu être mis en évidence que dans le cas des contraventions à la vitesse. Cependant, cette relation ne devient statistiquement significative qu'avec l'ajout de l'année 2003 aux séries antérieures, ce qui rend cette analyse fragile. Il en va de même avec le nombre de sanctions prononcées, à l'exception des restrictions administratives du droit de conduire.

La chute majeure de l'accidentologie ainsi que les inflexions comportementales constatées en 2003 pourraient être reliées à la médiatisation du contrôle sanction. Si cette hypothèse est exacte, la mise en place des chaînes de contrôle sanction automatisé aurait permis en 2003 d'éviter environ 19 000 accidents corporels, 26 000 blessés et 1 500 morts.

Au terme de cette analyse, il faut reconnaître que la mesure de l'efficacité des moyens publics engagés en faveur de la sécurité routière est un sujet particulièrement complexe. Cette complexité apparaît sous plusieurs formes, parmi lesquelles :

- La difficulté de définir les sommes consacrées à ce domaine : la distinction d'un projet comportant une composante de sécurité routière s'avère délicate. Par ailleurs, cette démarche n'intègre pas les comportements des conducteurs, souvent imprévisibles : ainsi, la rectification d'un virage, par exemple, peut parfois inciter les automobilistes à augmenter leurs vitesses.
- La difficulté à modéliser les comportements des conducteurs : les automobilistes sont probablement davantage sensibles à des données plus subjectives que les variables testées ici, comme la perception de la présence des forces de l'ordre sur le réseau routier.

Ces remarques pourraient faire penser que les approches économiques ne sont pas forcément les outils appropriés pour mener une telle étude. Elles incitent à poursuivre les études sur la sécurité routière vers des domaines tels que la communication ou la perception du durcissement de la répression.

Ce document se compose de trois parties :

- Une analyse des moyens financiers publics engagés et des coûts liés à l'insécurité routière et une tentative de rapprochement de ces moyens avec les résultats obtenus
- Une annexe économétrique (annexe 1) présentant les modèles exposés dans la partie précédente
- Une annexe présentant une note sur les liens entre vitesse et accidentologie sur les autoroutes de liaison et proposant des calculs de vitesses optimales (annexe 2).

1. Les moyens financiers publics engagés en faveur de la sécurité routière

La lutte contre l'insécurité routière relève par définition de la compétence de plusieurs ministères : ministère chargé de l'équipement, des transports, du logement, ministères chargés de l'intérieur, de la défense, de la justice, de l'éducation nationale, de l'emploi et de la solidarité, de la recherche, de l'économie et des finances. Par ailleurs, d'autres organismes non publics participent à ces efforts parmi lesquels figurent notamment les associations, les compagnies d'assurances ou encore les constructeurs automobiles. Le jaune budgétaire du projet de loi de finances pour 2002 permet de passer en revue les différentes contributions de chacun de ces ministères à cet effort national. Cette évaluation concerne les dépenses d'investissements et de matériels ainsi que celles de fonctionnement et de personnel, obtenues à partir d'une estimation du temps consacré à des actions de sécurité routière.

Equipement, transports, et logement

Les crédits de paiements consacrés à la sécurité routière sont répartis en trois parties.

- La Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) et la Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Entretien et fonctionnement	26,53
Dépenses relatives aux activités du délégué interministériel la sécurité routière	22,79
Formation à la conduite automobile et contrôle d'aptitude	9,33
Actions d'incitation	1,98
Investissement équipement études et expérimentations	25,09
Participations	1,05

- L'entretien, le développement et les mesures de sécurisation du réseau routier (projets comportant une composante sécurité routière, actions spécifiques : suppression de passages à niveaux, investissement dans le domaine du contrôle routier et fonctionnement des services techniques centraux)

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Entretien et maintenance des routes	105,36
Services d'études techniques et centre national des ponts de secours	0,29
Entretien préventif, réhabilitation et aménagements de sécurité des infrastructures	145,35
Développement des infrastructures organisation des transports et études générales	19,97
Subventions d'investissement aux transports interurbains	7,62

- Les crédits de personnel et de fonctionnement

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses de personnel	197,52
Moyens de fonctionnement des services déconcentrés	29,50
Moyens de fonctionnement des services centraux et d'intérêt commun	0,60

Défense

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses de personnel	372,81
Moyens de fonctionnement	97,12
Equipements communs, interarmées de la gendarmerie	18,39
Infrastructure, soutien des forces et entretien du matériel	32,30

Intérieur

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses de personnel	226,23
Moyens de fonctionnement	5,74

Justice

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses de personnel	121,80
Moyens de fonctionnement	47,88

Education nationale

Dans le cas de ce ministère, les actions, principalement de sensibilisation, ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation précise.

Emploi et solidarité

Il s'agit principalement d'une étude épidémiologique consécutive au dépistage systématique des stupéfiants chez les conducteurs impliqués dans un accident mortel de la circulation, ainsi que d'une contribution aux fonds d'aide aux jeunes à l'obtention du permis de conduire.

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Statistiques et études générales	0,23
Moyens de fonctionnement et des services	0,06

Recherche

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Recherches dans le domaine de l'équipement (LCPC, INRETS)	13,26
Centre National de la Recherche Scientifique	0,90
Soutien à la recherche et à la technologie	3,00

Economie, finances et industrie

Il s'agit principalement de moyens consacrés aux contrôles de conformité des véhicules avant leurs mises en circulation ainsi qu'aux contrôles des poids lourds, des véhicules de transports en commun et de matières dangereuses.

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses des DRIRE	15,25
Equipements administratifs et techniques	15,47

Les collectivités territoriales (communes et conseils généraux)

Les collectivités territoriales sont responsables de la voirie locale et départementale qui ont concentré en 2002 respectivement 31 % et 49 % des accidents corporels et 47 % et 17 % des tués. L'ensemble des dépenses d'infrastructures des collectivités locales, qui figure dans le tableau suivant, ne sert pas uniquement à la sécurité routière ; il n'y a cependant pas la possibilité d'individualiser les projets comportant une composante de sécurité routière.

Actions ¹	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses d'infrastructures	4 470
PDASR	2,43

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Dépenses de personnel	83,40
Dépenses de fonctionnement	74,70
Dépenses d'entretien	124,50
Dépenses d'investissement	140,60

Autres acteurs

Actions	Crédits de paiement pour 2002 (millions d'euros)
Actions de sécurité routière des associations	22,9
Actions de sécurité routière des sociétés d'assurance	30,50
Dépenses de recherches des constructeurs d'automobile	11,2

Résumé des moyens financiers publics

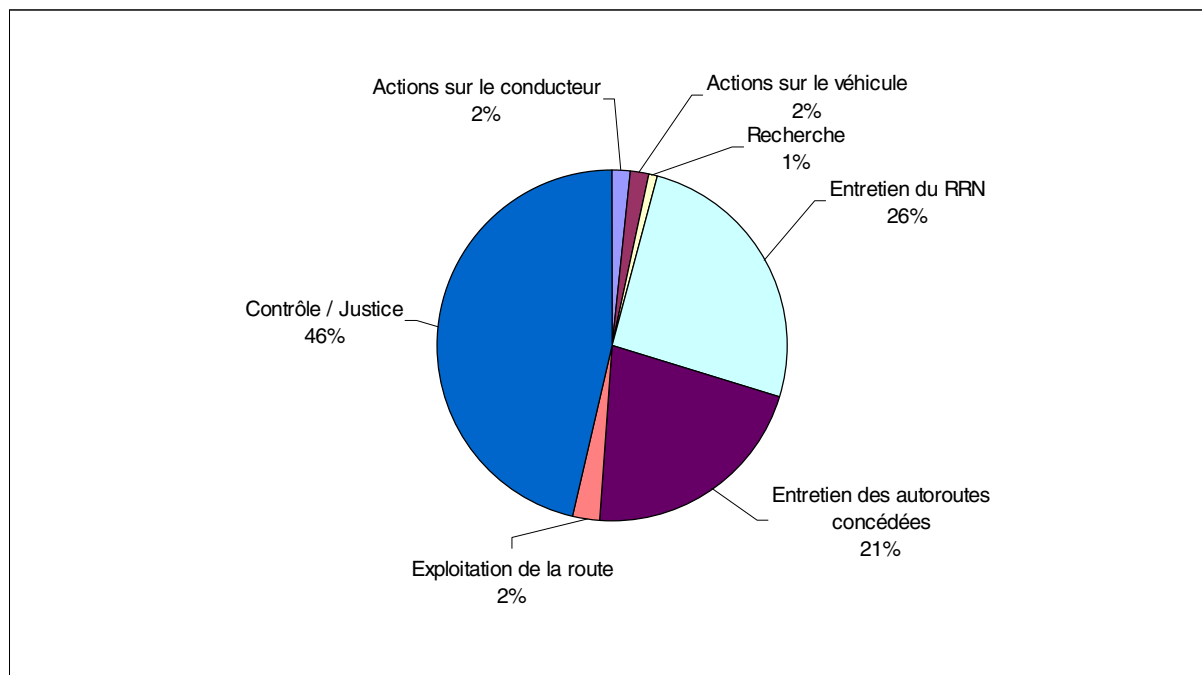
Il est possible de regrouper ces différentes dépenses en agrégats qui permettent de mieux apprécier la répartition des dépenses en faveur de la sécurité routière (tableau 1 et graphique 1). Les dépenses d'infrastructures des collectivités locales (4 470 millions d'euros en 2002), pour lesquelles une identification des projets comportant une composante de sécurité routière n'est pas disponible, sont exclues de ce récapitulatif.

Tableau 1 et graphique 1

Moyens financiers publics (hors dépenses d'investissements des collectivités locales) engagés en 2002 en faveur de la sécurité routière

Actions	Dépenses 2002 (MEUR)	Pourcentage
Actions sur le conducteur	35,2	1,8%
Actions sur le véhicule	30,7	1,5%
Recherche	17,5	0,9%
Entretien du RRN	509,6	25,7%
Entretien des autoroutes concédées	423,2	21,3%
Exploitation de la route	48,3	2,4%
Contrôle / Justice	922,3	46,4%
Total	1 986,6	100,0%

¹ Il ne s'agit ici que d'estimations à partir de données datant de 1998 pour les dépenses d'infrastructures et de 1999 pour celles concernant les PDASR (plans départementaux d'actions de sécurité routière)



L'ensemble de ces dépenses s'élève donc à un montant total en 2002 de 1 986,6 millions d'euros dont 1 563,4 millions d'euros pour l'Etat seul.

2. Les résultats en matière de sécurité routière

Plusieurs indicateurs sont disponibles pour évaluer l'efficacité de la politique de sécurité routière :

Les nombres globaux d'accidents corporels, de blessés et de tués

Leurs évolutions figurent dans le tableau 2.

Tableau 2
Evolution du nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Accidents corporels (milliers)	162,6	148,9	143,3	137,5	132,7	132,9	125,5	125,2	124,4	124,6	121,2	116,7	105,5	90,2
Blessés (milliers)	225,9	205,9	198,2	189,0	180,9	181,4	170,2	169,6	168,5	167,6	162,2	153,9	137,7	115,9
Tués	10 289	9 617	9 083	8 533	8 412	8 080	7 989	8 437	8 026	7 643	7 720	7 242	5 731	

Les nombres d'accidents corporels, de blessés et de tués, par réseaux et par véh.km

Les chiffres ci-dessous concernent le trafic global (tous réseaux) ainsi que les trafics sur autoroutes, routes nationales et voiries départementales et locales (tableaux 3, 4, 5 et 6).

Tableaux 3, 4, 5 et 6
Evolution du nombre d'accidents corporels, de blessé et de tués par milliards de véh.km selon les réseaux

Tous réseaux (par milliard de véh.km)	1 991	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003
Accidents corporels	338,3	317,4	300,9	285,2	279,0	260,2	254,6	245,3	238,2	230,5	214,0	190,9	162,1
Blessés	467,8	439,0	413,6	388,8	380,8	352,9	345,0	332,3	320,4	308,5	282,2	249,2	208,3
Tués	21,9	20,1	19,8	18,3	17,7	16,8	16,2	16,6	15,3	14,5	14,2	13,1	10,3

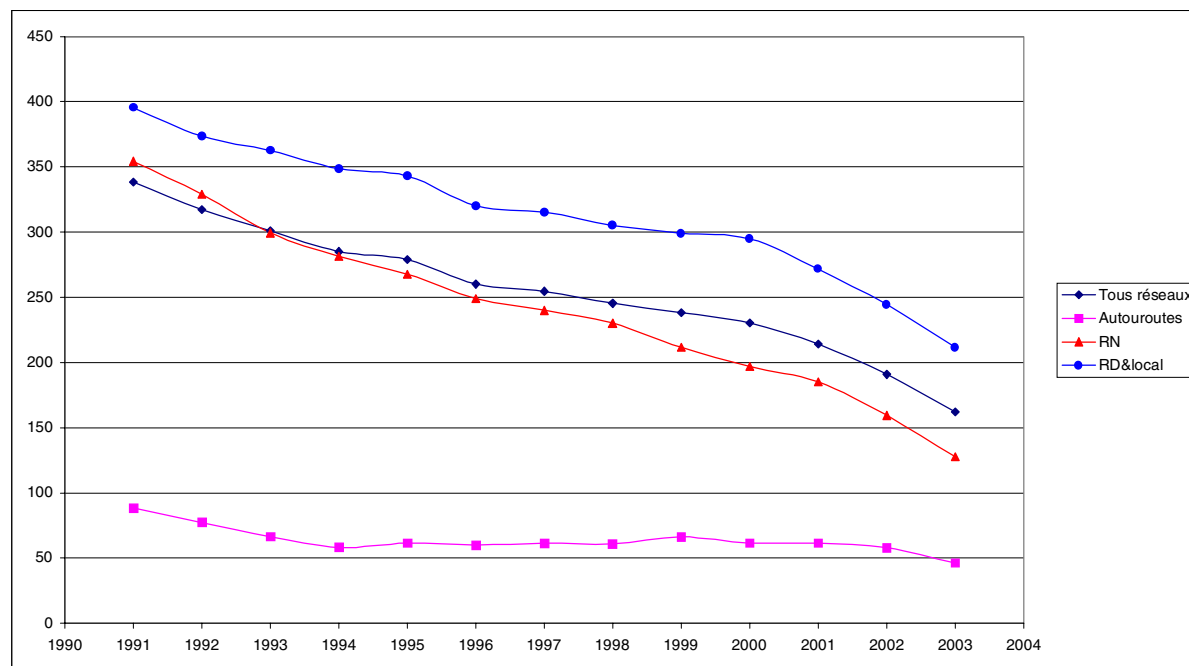
Autoroutes (par milliard de véh.km)	1 991	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003
Accidents corporels	88,3	77,3	66,6	58,2	61,5	60,2	61,2	60,9	66,1	61,7	57,8	46,2	
Blessés	138,8	122,0	103,7	94,6	95,2	88,6	94,0	94,9	98,2	90,7	90,3	81,9	65,2
Tués	8,4	7,7	7,1	5,4	5,1	4,9	4,9	4,9	4,5	4,7	4,1	4,3	3,5

Routes nationales (par milliard de véh.km)	1 991	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003
Accidents corporels	354,3	329,1	299,5	281,3	267,8	249,0	239,8	230,2	211,5	197,1	185,0	159,6	127,7
Blessés	534,1	498,1	448,6	417,1	404,1	373,5	356,8	340,8	310,1	289,6	268,3	227,7	179,2
Tués	37,3	34,3	33,4	30,6	29,1	27,3	25,2	25,7	23,7	21,7	20,5	19,0	13,7

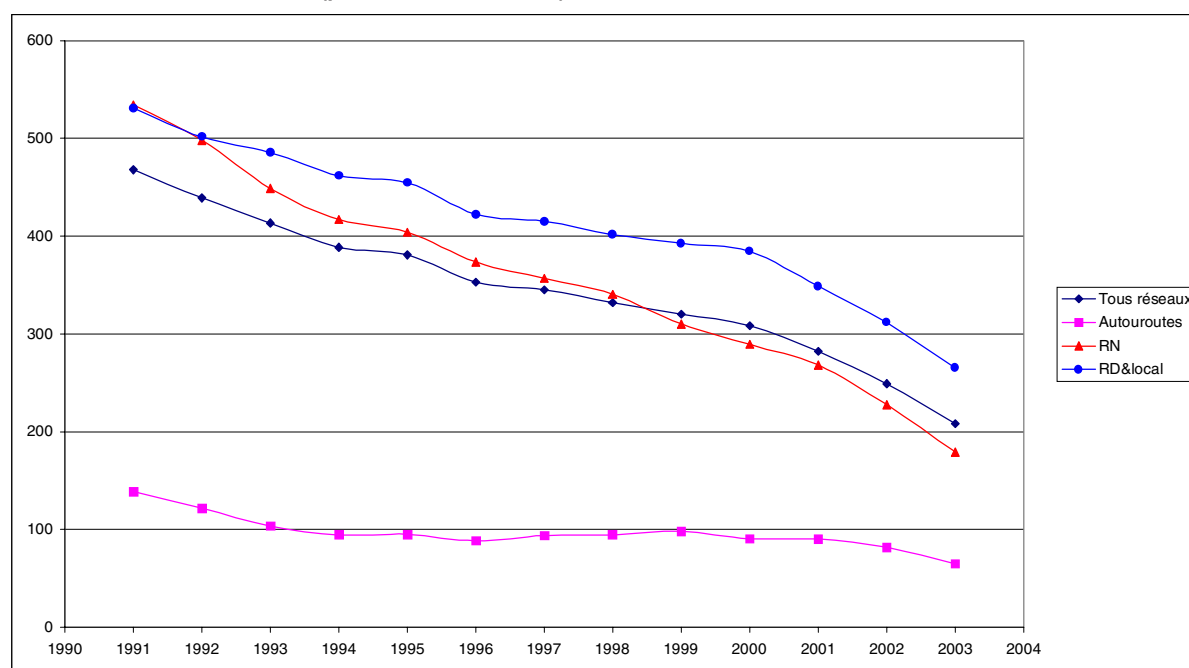
Voiries locales et départementales (par milliard de véh.km)	1 991	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003
Accidents corporels	395,4	373,5	362,5	348,4	342,9	320,0	315,2	305,1	299,1	294,8	271,7	244,5	211,5
Blessés	530,8	501,6	485,2	461,6	454,5	422,3	414,9	401,5	392,5	384,7	348,8	311,6	265,6
Tués	21,0	19,5	19,5	18,5	18,1	17,3	17,1	17,7	16,4	15,8	15,7	14,5	11,7

Ainsi, les graphiques 2, 3 et 4 présentent l'évolution de ces trois indicateurs, pour chacun des réseaux, sur la période 1990-2002.

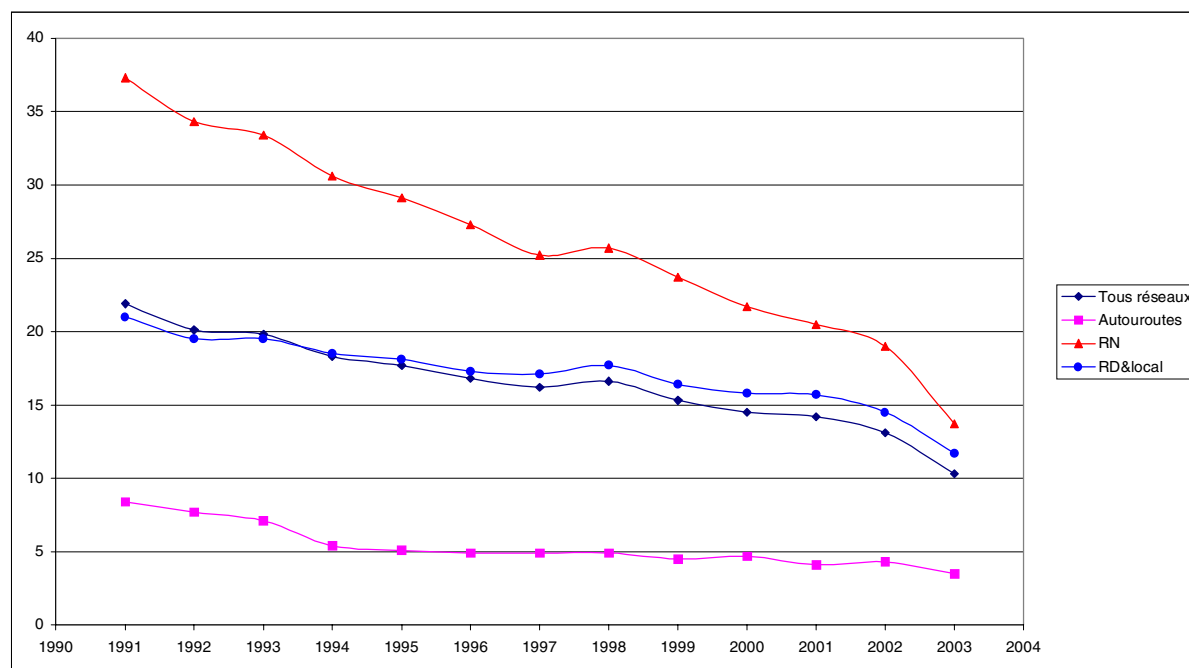
Graphique 2
Evolution du taux d'accidents corporels (par milliard de véh.km)



Graphique 3
Evolution du taux de blessés (par milliard de véh.km)



Graphique 4
Evolution du taux de tués (par milliard de véh.km)



Ces statistiques mettent en évidence une baisse régulière des accidents corporels, des blessés et des tués, sur chacun des réseaux, à l'exception du réseau autoroutier. Par ailleurs, il apparaît une accélération de cette diminution en 2001 et 2002 que les chiffres 2003 confirment.

Les moyens employés

Plusieurs indicateurs permettent de traduire l'intensité de mise en œuvre de la politique de sécurité routière.

Les contrôles

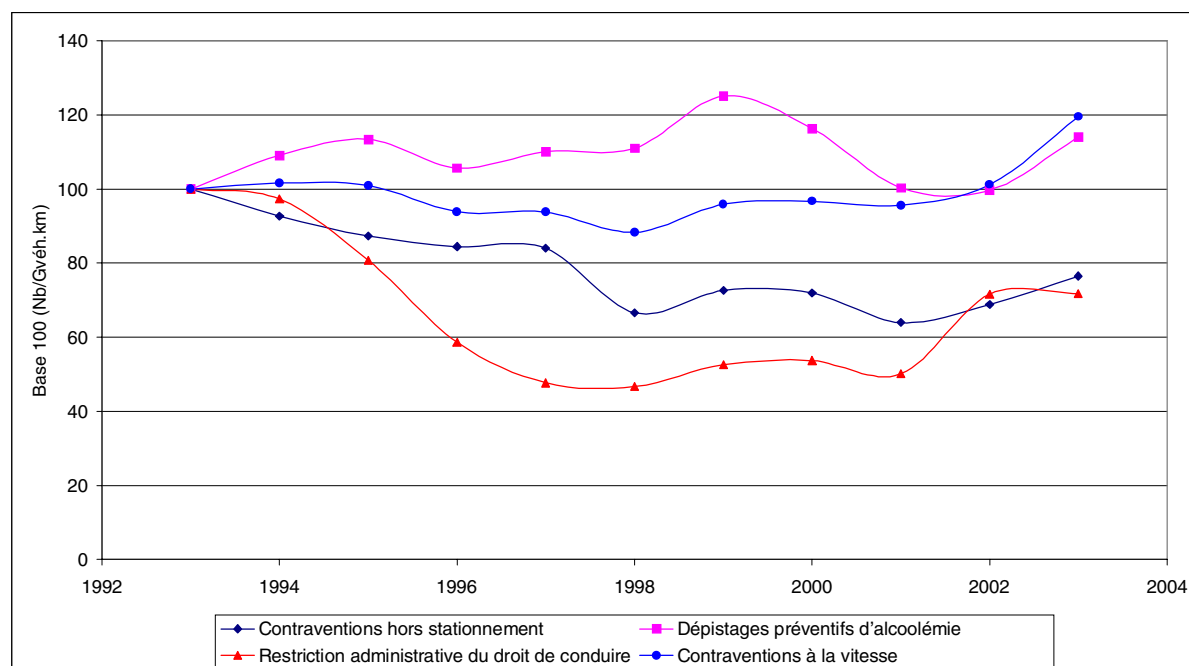
L'intensité des infractions relevées par unité de trafic (véh.km) est un élément d'appréciation de l'intensité des contrôles. Dans le tableau 7 et le graphique 5 figurent l'évolution de cette quantité ainsi que celles du nombre de dépistages préventifs d'alcoolémie, de restrictions administratives du droit de conduire et de contraventions à la vitesse.

Tableau 7
Evolution du nombre d'infractions constatées par milliard de véh.km

Infractions constatées (par Gvéh.km)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Contraventions hors stationnement	27 700	25 685	24 179	23 387	23 282	18 435	20 104	19 903	17 705	19 051	21 190
Dépistages préventifs d'alcoolémie	12 140	13 246	13 766	12 830	13 368	13 482	15 184	14 116	12 179	12 096	13 842
Restriction administrative du droit de conduire	401	390	324	235	191	187	211	215	201	287	288
Contraventions à la vitesse	2 423	2 462	2 446	2 274	2 271	2 138	2 324	2 342	2 315	2 452	2 895

Graphique 5

Evolution des infractions constatées (base 100 en 1993)



On constate que même en 2003 où l'on observe une remontée, les infractions constatées par milliards de véhicules kilomètre, à l'exception des contraventions à la vitesse, n'atteignent pas leurs niveaux maximum sur la période considérée : pour les contraventions hors stationnements et les restrictions administratives du droit de conduire, le niveau atteint en 2003 est nettement inférieur à celui de 1993 ; pour les dépistages préventifs d'alcoolémie, la valeur 2003 reste inférieure à celle de 1999. En revanche, la remontée soudaine des contraventions à la vitesse est sans précédent sur la décennie écoulée.

Les dépenses de communication

Les crédits de paiements évoluent de la façon suivante :

Tableau 8
Evolution des dépenses de communication

CP (MEUR2002)	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Dépenses de communication	5,15	4,44	4,36	3,88	3,23	3,39	4,26	10,65	11,79	12,86	12,98

Il apparaît clairement un relèvement important des dépenses de communication en 2000.

3. Rapprochement des moyens et des résultats

Evaluation du coût de l'insécurité routière

Le montant des dépenses de l'Etat s'élève en 2002 à 1 986,6 millions d'euros. Il est possible de comparer ce résultat à une estimation du coût socio-économique en 2002 de l'insécurité routière en faisant apparaître les éléments suivants :

- Le nombre de tués à trente jours était de 7 655. Sur la base d'un coût de la vie humaine de 1,0 million d'euros (aux conditions économiques de 2000), évoluant comme la dépense de consommation des ménages (DCM) par habitant (recommandation du rapport Boiteux II), le coût total est évalué à 8 153 millions d'euros en 2002.
- Le nombre de blessés graves était de 23 678 ; en retenant une valorisation égale à 15 % du coût de la vie humaine (recommandation du rapport Boiteux II), le coût total est estimé à 3 783 millions d'euros.

- Le nombre de blessés légers était de 113 748 ; en retenant une valorisation égale à 2,2 % du coût de la vie humaine (recommandation du rapport Boiteux II), le coût total est estimé à 2 665 millions d'euros.
- l'ONISR (observatoire national interministériel de sécurité routière) fournit une estimation du coût des dégâts matériels des accidents corporels égale à 600 millions d'euros.
- l'ONISR fournit une estimation du coût des accidents purement matériels égale à 12 800 millions d'euros.

Au total, le coût total de l'insécurité routière est estimé en 2002 à 28 milliards d'euros.

Analyse des causes des évolutions constatées en matière d'accidentologie

Le changement de tendance observé à partir de 2001, et qui se confirme en 2003, ne paraît pas aisément explicable par des méthodes économétriques. Une explication possible serait le doublement à partir de 2000 des dépenses de communication. Un modèle présenté en annexe permet de mettre en évidence l'impact de cette variable. Le choc qui semble apparaître en 2002 pourrait davantage être la conséquence d'un changement de traitement médiatique des accidents de la circulation.

Par ailleurs, la mesure de l'intensité de la communication en matière de sécurité routière ne se limite pas à celle de la dépense publique à cet effet. La présentation d'accidents dans les médias de masse, et notamment à la télévision, est susceptible d'influencer les comportements des conducteurs.

Reste la question des causes de la forte chute du nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués et des inflexions comportementales observées en 2003. La dépense de communication est restée globalement stable par rapport à 2002.

Ont été également rapprochés les nombres de dépistage d'alcoolémie d'une part et les blessés et homicides involontaires avec alcoolémie. L'hypothèse d'un lien à court terme entre l'intensité des contrôles et les résultats obtenus en matière d'accidentologie n'a pu être mis en évidence d'un point de vue statistique avec les éléments dont on dispose.

L'année 2003 a vu la mise en place des premiers éléments de chaîne de contrôle sanction automatique. En eux-mêmes, compte-tenu du faible nombre de dispositifs de contrôle et du fait que les usagers sont prévenus de leurs localisations, l'effet mécanique devrait être faible. Cependant, cette introduction a bénéficié d'une large couverture médiatique susceptible d'infléchir les comportements des conducteurs rapidement. C'est également cette hypothèse que le traitement de la base de données du journal télévisé permettra de confirmer ou non.

Annexe 1 - Modèles économétriques

Dépenses de communication

Le modèle est de la forme : $Z_t = at + bX_{t-1} + cY_t + d$ où :

- t représente le temps en année
- X représente les dépenses de communication, retardées d'un an. Ce décalage temporel est peut-être lié au temps nécessaire pour que le message diffusé soit totalement intégré par les conducteurs.
- Y est une variable binaire valant 1 en 2003 lors de la mise en place des chaînes de contrôle sanction automatique et 0 sur la période 1993-2002
- Z l'indicateur de résultats, sous la forme du nombre d'accidents corporels, de blessés ou de tués.

Les résultats sont les suivants pour la période 1993-2003 :

Tableau 1.1
Résultats du modèle économétrique intégrant les dépenses de communication

	a (par an)	b (par EUR)	c	Test de Student		
				a	b	c
Accidents corporels	-2 361	-7,73.10-4	-15 824	-5	-2	-6
Blessés	-3 836	-1,31.10-3	-21 608	-5	-2,3	-4
Tués	-147	-1,37.10-5	-1 474	-5	-0,4	-5

Dans le cas des dépenses de communication, les tests statistiques ne sont concluants que pour les accidents corporels et les blessés.

Il apparaît que la dépense d'un million d'euros supplémentaires pour des opérations de communication permet d'éviter :

- 773 accidents corporels
- 1 309 blessés
- 14 morts² : le coût d'évitement du tué s'établirait ainsi à 73 000 €/tué.

La chute atypique de l'accidentologie en 2003 peut être estimée aux niveaux suivants :

- 15 824 accidents corporels
- 21 608 blessés
- 1 474 morts

Une partie de cet effet est peut-être à relier à la mise en place des chaînes de contrôle sanction automatique et des répercussions médiatiques associées.

² Pour mémoire, compte tenu du test de Student non significatif pour cette variable.

Restrictions administratives du droit de conduire

Le modèle est de la forme $\ln(Y_t) = a + b \ln(X_t) + t \ln(1 + \theta)$ où X représente les restrictions administratives du droit de conduite, t le temps, θ un taux de croissance annuel constant, et Y , l'indicateur de résultats, sous la forme du nombre d'accidents corporels, de blessés ou de tués par milliard de véh.km. Les résultats sont les suivants pour la période 1993-2003 :

Tableau 1.2
Résultats du modèle économétrique intégrant les restrictions administratives du droit de conduire

	b	theta	T de Student	
			b	theta
Accidents corporels	-0,15	-0,056	-2,5	-13
Blessés	-0,17	-0,062	-2,7	-13
Tués	-	-	-	-

Il apparaît bien une corrélation entre ces deux quantités pour les accidents corporels ainsi que les blessés. En revanche, l'analyse n'est pas concluante pour l'évolution du taux des tués. L'analyse statistique ressort comme significative, mais un éclairage complémentaire sur les liens de causalités serait nécessaire pour conclure.

Augmentation des contraventions à la vitesse

Le modèle est de la forme $\ln(Y_t) = a + b \ln(X_t) + t \ln(1 + \theta)$ où X représente les contraventions à la vitesse, t le temps, θ un taux de croissance annuel constant, et Y , l'indicateur de résultats, sous la forme du nombre d'accidents corporels, de blessés ou de tués par milliard de véh.km. Les résultats sont les suivants pour la période 1993-2003 :

Tableau 1.3
Résultats du modèle économétrique intégrant les contraventions à la vitesse

	b	theta	T de Student	
			b	theta
Accidents corporels	-0,61	-0,036	-4	-6
Blessés	-0,70	-0,039	-4	-6
Tués	-0,76	-0,030	-5	-5

Il apparaît bien une corrélation entre ces deux quantités pour les accidents corporels, les blessés ainsi que les tués. L'analyse statistique ressort comme significative, mais un éclairage complémentaire sur les liens de causalité serait nécessaire pour conclure.

Il faut cependant noter que le nombre des contraventions à la vitesse ne devient une variable explicative qu'avec l'ajout de l'année 2003 à la série de l'intervalle 1992-2002. Une régression se limitant à cette dernière période permettrait de conclure que cette variable n'est pas explicative.

Annexe 2 - Lien entre vitesse et accidentologie sur les autoroutes de liaison, calculs des vitesses optimales

1. Résumé

L'objectif de cette note est :

- d'évaluer les relations existant entre les vitesses pratiquées de jour par les VP sur les autoroutes de liaisons et l'accidentologie. Le graphique 2.4 représente pour l'année 2003 la relation entre le taux de tués par milliard de véh.km et la vitesse de circulation d'un VP déduite de la méthode exposée ici.
- d'évaluer les relations entre la limitation de vitesse et la distribution des vitesses pratiquées de jour par les VP. Le graphique 2.6 présente une estimation de l'impact d'une modification de la limitation de vitesse sur la distribution des vitesses réelles des VP pour l'année 2003.

Il est alors possible, en s'appuyant sur les recommandations du rapport Boiteux II, de déterminer :

- la vitesse optimale à laquelle doit circuler un conducteur moyen
- la limitation de vitesse à appliquer pour minimiser pour la collectivité le coût global de la circulation

Ces coûts intègrent les valorisations des temps de parcours, de l'insécurité routière, de la consommation de carburants, des émissions de gaz à effet de serre et des sanctions encourues en cas de dépassement de la vitesse limite.

Cette méthode permet d'estimer la vitesse optimale d'un conducteur moyen en 2003 sur les autoroutes de liaison à 124 km/h. L'évolution du coût généralisé du conducteur en fonction de la vitesse, exprimé en millions d'euros par milliard de véh.km, figure sur le graphique 2-7, point 9 de l'annexe.

En revanche, cette étude met en évidence le fait que l'optimum économique pour la collectivité est atteint lorsqu'il n'y a pas de limitation de vitesse. Cependant, à la différence du cas du conducteur moyen, la fonction de coût en fonction de la vitesse, figurant sur le graphique 2.8, est quasiment stable au-delà de 130 km/h : en effet, l'augmentation de la limitation de vitesse ne profite qu'à un nombre restreint de conducteurs et n'a donc pas d'impacts massifs. Ainsi, fixer une limitation stricte à 130 km/h n'occasionne un surcoût que de 1 % par rapport à la situation optimale.

2. Lien entre vitesse et accidentologie sur les autoroutes de liaison

La démarche retenue consiste à mettre en rapport les distributions des vitesses pratiquées de jour par les véhicules de tourisme, telle qu'elles sont observées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), et les résultats d'accidentologie par unité de circulation, et plus particulièrement le nombre de tués par milliard de véh.km.

Evolution des distributions des vitesses pratiquées de jour par les VP

L'ONISR publie chaque année le pourcentage de véhicules de tourisme circulant de jour sur les autoroutes de liaison en fonction de la vitesse. Les données utilisées ici portent sur la période 1992-2002 ; l'ensemble de ces valeurs figure en point 8 de l'annexe tableau 2-3.

Le graphique 2.1 met en évidence une augmentation significative de la vitesse moyenne pratiquée sur les autoroutes de liaison durant ces dix dernières années: elle est ainsi passée de 113 km/h en 1992, à 121 km/h en 1997, 126 km/h en 2002 et 124 km/h en 2003.

Données d'accidentologie

Les données disponibles concernent le nombre de tués, de blessés graves et de blessés légers sur les autoroutes de liaison. Pour tenir compte de l'évolution du trafic sur ces axes, les valeurs en question ont été rapportées aux données de circulation publiées dans les Comptes Transports de la Nation; l'ensemble

de ces données figure au tableau 2-4 point 8 de l'annexe. L'évolution de ces trois indicateurs, représentée sur le graphique 2.2, met en évidence une nette tendance à la décroissance entre 1992 et 2003.

Mise en relation de la distribution des vitesses et de l'accidentologie

L'approche retenue ici suppose que le taux d'accidentologie, exprimé en nombre de tués, blessés graves ou légers par milliard de véh.km, d'un véhicule circulant à une vitesse donnée est le produit :

- d'une fonction ne dépendant que de la vitesse de circulation du véhicule
- d'un taux de décroissance arbitraire par unité de temps supposé constant sur la période 1992-2003.

L'intégralité de la méthodologie employée figure point 6 de l'annexe. Par la suite, on ne s'intéressera qu'au taux de tués par milliard de véh.km pour trois raisons :

- le lien entre vitesse et accidentologie apparaît comme beaucoup plus faible pour les blessés, graves ou légers, que pour les tués.
- les vitesses étudiées dans cette note sont élevées : on peut supposer que dans des accidents se produisant à de telles vitesses, la très grande majorité des victimes soient des tués.
- la part des tués dans la valorisation de l'insécurité routière est prépondérante (63 % en 2002 sur les autoroutes de liaison).

L'analyse qui va suivre supposera donc que la distribution des vitesses n'a une influence que sur le taux de tués et donc, ne modifie pas le taux des blessés graves et légers.

La méthode figurant en point 6 de l'annexe fait apparaître une corrélation entre la vitesse de circulation V et le nombre de tués par milliard de véh.km $\mu_n(V)$ de la forme :

$$\mu_n(V) \approx 4.15 + 3.00.10^{-5} |V - 110|^{3.54}$$

Le taux de tués $\mu_{2003}(V)$ figure en fonction de la vitesse dans le graphique 2.4 pour l'année 2003.

3. Influence de la limitation de vitesse sur la distribution des vitesses pratiquées

La démarche adoptée pour modéliser l'influence de la limitation sur la distribution des vitesses pratiquées est la suivante. Chaque conducteur est supposé se déplacer à la vitesse qui minimise son coût généralisé composé de :

- la valorisation du temps de parcours
- le coût lié à la consommation de carburant
- la valorisation de la sécurité routière (ne portant que sur les tués)
- le coût lié au dépassement de la limitation de vitesse : il s'agit de la valorisation des sanctions encourues, qui dépendent naturellement de l'ampleur du dépassement de la vitesse maximale autorisée.

La vitesse à laquelle le conducteur choisit de rouler reflète donc sa valeur du temps. En faisant les hypothèses suivantes :

- la valeur du temps suit une distribution lognormale

- le coût lié au dépassement de la limitation de la vitesse est une fonction puissance de l'écart entre la vitesse pratiquée et la vitesse limite,

il est possible d'ajuster la courbe de distribution des vitesses mesurées par l'ONISR et celle déduite de l'approche théorique pour l'année 2003. Le coût lié au dépassement de la vitesse, tel qu'il ressort de cet ajustement, figure sur le graphique 2.5. Les détails de la modélisation sont présentés en point 6 de l'annexe.

Un changement de limitation translate le coût lié au dépassement de la vitesse, et incite donc les conducteurs à s'adapter afin de minimiser leurs nouveaux coûts généralisés. Le graphique 2.6 met en évidence la façon dont la distribution des vitesses se déforme si la limitation passait de 130km/h à 160km/h ou si cette limitation était supprimée.

4. Choix de vitesse optimale pour le conducteur

Il s'agit ici de calculer la vitesse optimale pour un conducteur ayant une valeur du temps égale à la valeur recommandée dans le rapport Boiteux II.

Il est possible de définir la vitesse optimale d'un conducteur comme la vitesse minimisant son coût généralisé composé de :

- la valorisation du temps de parcours
- le coût lié à la consommation de carburant
- la valorisation de la sécurité routière (ne portant que sur les tués)
- le coût lié au dépassement de la vitesse limite.

La valorisation de la sécurité routière est issue des recommandations du rapport Boiteux II qui propose une valeur de la vie humaine de 1,1 million d'euros 2003.

La valorisation du temps de parcours suppose une valeur horaire du temps de 9,42 euros 2003/h, proposée par le rapport Boiteux II. Le taux d'occupation par véhicule sur les autoroutes de liaison est pris égal à 2 voy/véh³.

La consommation de carburant, essence et gazole, est issue des équations du modèle européen COPERT 3 (utilisé pour le calcul des émissions polluantes et notamment celles de gaz à effet de serre) qui relient les vitesses aux émissions de CO₂, et donc aux consommations d'énergie. Le coût global des carburants est déduit de ces deux valeurs en utilisant le taux de véh.km effectué en 2003 par des VP diesel, soit 54,7 %.

Il apparaît que ce coût généralisé est minimal pour une vitesse de 124 km/h ; dans ce cas, il vaut 233 millions d'euros (conditions économiques de 2003) par milliard de véh.km. Ce minimum est cependant peu marqué puisqu'une variation de 10km/h occasionne un surcoût de l'ordre de 1 %. Les variations du coût en fonction de la vitesse sont représentées sur le graphique 2.7. La contribution respective des différents coûts figure dans le tableau suivant pour les vitesses comprises entre 100 et 200 km/h.

Tableau 2.1
Coût généralisé du conducteur en fonction de la vitesse pratiquée sur les autoroutes de liaison

En MEUR2003	100	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
Temps	188,4	171,3	157,0	144,9	134,6	125,6	117,8	110,8	104,7	99,2	94,2
Carburants	54,0	61,1	70,8	83,2	98,3	116,0	136,4	159,5	185,3	213,7	244,8
Accidentologie	1,3	1,3	1,3	1,7	2,9	5,7	11,0	19,7	33,1	52,3	78,6
Dépassement de la vitesse limite	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6	3,5	10,4	22,4	40,6	66,0	99,6
Total	243,7	233,6	229,1	229,8	236,3	250,8	275,6	312,5	363,6	431,2	517,2

³ Valeur communiquée par le SETRA pour les autoroutes de liaison.

5. Choix de limitation de vitesse optimale pour la collectivité

Il est également possible de définir la limitation de vitesse optimale du point de vue collectif. A la différence de la démarche précédente, le coût à minimiser est la somme des éléments suivants :

- la valorisation du temps de parcours
- le coût hors taxes lié à la consommation de pétrole ; les taxes appliquées aux carburants sont considérés comme un transfert entre les conducteurs et l'État
- la valorisation de la sécurité routière (ne portant que sur les tués)
- la valorisation de l'effet de serre

A partir du lien entre limitation de vitesse et distribution des vitesses étudié dans la seconde partie, il s'agit de minimiser sur l'ensemble des conducteurs la somme de ces quatre coûts.

Il apparaît que le coût généralisé pour la collectivité est minimal lorsqu'il n'y a pas de limitation de vitesse ; il vaut dans ce cas 226 millions d'euros 2003 par milliard de véh.km. Ce minimum est cependant peu marqué puisque la limitation actuelle occasionne un surcoût global de l'ordre de 1 %. Les variations du coût en fonction de la vitesse sont représentées sur le graphique 2.8. La contribution respective des différents coûts figure dans le tableau suivant pour les vitesses comprises entre 120 et 200 km/h.

Tableau 2.2
Coût généralisé pour la collectivité en fonction de la limitation de vitesse sur les autoroutes de liaison

En MEUR2003	120	130	140	150	160	170	180	190	200
Temps	198,7	195,4	193,4	192,3	191,8	191,6	191,5	191,5	191,5
Carburants	23,0	23,7	24,0	24,2	24,3	24,3	24,3	24,3	24,3
Accidentologie	2,7	3,0	3,3	3,5	3,6	3,6	3,6	3,7	3,7
Effet de serre	5,7	5,9	6,0	6,0	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1
Total	230,2	228,0	226,7	226,0	225,7	225,6	225,5	225,5	225,5

6. Annexe : Principes de modélisation de l'accidentologie en fonction de la vitesse

Modélisation retenue

L'approche retenue ici consiste à décrire les résultats d'accidentologie sur les autoroutes de liaison, en nombre de tués, blessés graves et légers par milliard de véh.km, comme une fonction :

- de la répartition des vitesses pratiquées de jour par les VP
- d'un taux de décroissance arbitraire par unité de temps θ , supposé constant sur la période 1992-2003.

Pour cela, deux fonctions de la vitesse sont utilisées :

- $\lambda_n(V)$, proportion de VP circulant à la vitesse V sur les autoroutes de liaisons durant l'année n .
- $\mu_n(V)$, le taux d'accidentologie (tués, blessés légers ou graves selon le cas, par milliard de véh.km) pour les VP circulant à la vitesse V . Cette fonction est elle-même le produit de deux fonctions $\mu_n(V) = \mu_0(V)(1 + \theta)^n$:

- $\mu_0(V)$, fonction de la vitesse seulement, qui définit l'influence relative des vitesses sur les taux d'accidentologie
- θ qui traduit une décroissance tendancielle des taux d'accidentologie

Les données d'accidentologie agrégées pour l'ensemble du réseau à l'année n , $\bar{\mu}_n$, s'écrit donc :

$$\bar{\mu}_n = \int_0^{\infty} \lambda_n(V) \mu_n(V) dV = (1 + \theta)^n \int_0^{\infty} \lambda_n(V) \mu_0(V) dV$$

La détermination de la fonction $\lambda_n(V)$ est déduite des distributions de vitesse publiées par l'ONISR : ces distributions peuvent être assimilées à des gaussiennes en première approche. Les courbes retenues suivent donc une loi normale de même espérance et écart-type que les données de l'ONISR.

Pour déterminer $\mu_0(V)$, on propose la méthode suivante. Cette fonction est supposée être de la forme :

$$\mu_0(V) = a + b|V - V_0|^c$$

Cette forme traduit les phénomènes suivants :

- a est le taux d'accidentologie «de base» atteint pour une vitesse de référence V_0 .
- En s'écartant d'une certaine vitesse V_0 , ce taux de base a est augmenté d'une valeur croissant avec l'écart entre la vitesse pratiquée et la vitesse de référence, caractérisée par un coefficient b et un exposant c .

Les coefficients caractéristiques de la courbe sont évalués par la méthode des moindres carrés.

Résultats

Les résultats de l'estimation obtenus pour les tués figurent dans le tableau suivant :

	Valeur
a (Gvéh ⁻¹ km ⁻¹)	4,15
b (Gvéh ⁻¹ km ^{-c} h ^{-c})	3,00.10 ⁻⁵
c	3,54
V_0 (km.h ⁻¹)	110
θ (%)	-9.53.10 ⁻²

Dans le cas des tués, on observe une remontée importante du taux lorsque l'on s'éloigne d'une vitesse de l'ordre de 110 km/h (graphique 2.4).

L'introduction de ces coefficients permet de passer d'un R² de 82 % (cas d'une modélisation avec un taux de croissance seul) à 92 %. L'ajustement des deux courbes figure sur le graphique 2.3.

7. Annexe : Influence de la limitation sur la distribution des vitesses

Calculs du coût généralisé pour un conducteur

Le coût généralisé pour un conducteur est décomposé ici en quatre parties :

- la valorisation du temps de parcours, $C_{Temps}(V) = \frac{\theta}{V}$, exprimé en euro/véh.km si θ est la valeur horaire du temps du conducteur et V sa vitesse.

- le coût lié à la consommation de carburants :

$$C_{Carburants}(V) = C_{Essence}(V)p_{Essence}(1 - \theta_{Diesel}) + C_{Gazole}(V)p_{Gazole}\theta_{Diesel}, \text{ où}$$

- $C_{Essence}(V)$ et $C_{Gazole}(V)$ représentent les consommations de carburants en fonction de la vitesse. On a retenu les équations du modèle européen Copert 3 concernant les modèles Euro 1 et au-delà, de cylindrée comprise entre 1.4 et 2L, pour les VP essence, et ceux respectant la norme 91/441/EEC pour les VP diesel. Ces équations, se présentant sous la forme de polynômes du second degré de la vitesse, ne sont en principe valables que pour des vitesses inférieures à 130 km/h; elles ont cependant été prolongées au-delà puisque l'effet de résistance de l'air sous entend une variation parabolique de la consommation à grande vitesse :

$$C_{Essence}(V) = 1.79 \cdot 10^{-1} - 3.06 \cdot 10^{-3}V + 1.91 \cdot 10^{-5}V^2 \text{ (en L d'essence par km)}$$

$$C_{Gazole}(V) = 1.08 \cdot 10^{-1} - 1.55 \cdot 10^{-3}V + 1.03 \cdot 10^{-5}V^2 \text{ (en L de gazole par km)}$$

- $p_{Essence}$ et p_{Gazole} sont les prix moyens des carburants. En 2003, on a $p_{Essence} = 1.03 \text{ euro/L}$ et $p_{Gazole} = 0.79 \text{ euro/L}$
- θ_{Diesel} est la part de la circulation des VP effectuée par des véhicules diesel; en 2003, $\theta_{Diesel} = 54.7\%$.
- la valorisation de la sécurité routière, $C_{Accidentologie}$ (ne portant que sur les tués), dont la description est donnée dans le point 1 du dossier, s'écrit :

$$C_{Accidentologie} = C_{VH} (1 + \theta)^n \int_0^{\infty} \lambda_n(V) \mu_0(V) dV$$

si C_{VH} est la valorisation de la vie humaine issue des recommandations du rapport Boiteux II.

- le coût lié au dépassement de la limitation de vitesse $C_{V>limitation}$; cette valeur correspond à la valorisation des sanctions encourues, qui dépendent naturellement de l'ampleur du dépassement de la vitesse maximale autorisée. En l'absence d'informations supplémentaires, cette fonction est supposée être de la forme $C_{V>limitation} = \alpha(V - V_{lim})^\beta \delta_{V>V_{lim}}$ ⁴ où V_{lim} est la limitation de

⁴ $\delta_{A>B} = 1$ si $A > B$, 0 sinon.

vitesse (actuellement de 130 km/h pour les VP) et α , β sont des coefficients qui seront ajustés par la suite.

Influence de la limitation sur la distribution des vitesses

Chaque conducteur est supposé adapter sa vitesse afin de minimiser son coût généralisé, ce qui permet de mettre en relation la vitesse pratiquée et la valeur du temps :

$$\frac{\partial}{\partial V} (C_{\text{Carburants}} + C_{\text{Accidentologie}} + C_{\text{Temps}} + C_{V>\text{limitation}}) = 0 \Rightarrow \theta = V^2 \frac{\partial}{\partial V} (C_{\text{Carburants}} + C_{\text{Accidentologie}} + C_{V>\text{limitation}})$$

D'autre part, la distribution des valeurs du temps est supposée suivre une loi lognormale, de médiane μ et d'écart-type σ . Ainsi, le pourcentage des conducteurs circulant à une vitesse comprise entre V_- et V_+ s'écrit :

$$\int_{\theta_-}^{\theta_+} \frac{1}{\sqrt{2\pi}} e^{-\frac{(\ln(x) - \ln(\mu))^2}{2\sigma^2}} dx$$

avec θ_- et θ_+ reliés à V_- et V_+ par l'intermédiaire de l'équation ci-dessus.

Il est donc possible d'ajuster les courbes de distribution théorique des vitesses et celles de l'ONISR en ajustant 4 paramètres :

- les coefficients caractérisant la distribution de la valeur du temps entre les usagers μ et σ
- les coefficients caractérisant le coût lié au dépassement de la limitation α et β

L'ajustement ne porte que sur les conducteurs ayant une vitesse supérieure à 120 km/h, soit 62 % du total; cela revient à supposer que la distribution lognormale n'est pertinente que pour les valeurs du temps élevées (rétrospectivement, une vitesse de 120 km/h correspondrait à une valeur du temps de 16 euros/véh.h, ce qui est plus faible que la recommandation du rapport Boiteux II). L'ajustement sur le domaine des vitesses supérieures à 120 km/h est excellent et $|R^2 - 1| < 10^{-4}$.

Les résultats sont les suivants :

- $\mu = 20.16 \text{ euros/véh.h}$, ce qui semble cohérent avec une valeur du temps en 2003 de 9,42 euros/voy.h recommandée par le rapport Boiteux II et un taux d'occupation de 2 voy/véh⁵. L'écart-type de la distribution vaut quant à lui $\sigma = 0.76$.
- Le coût lié au dépassement de la limitation est caractérisé par les paramètres suivants : $\alpha = 1.20.10^{-3}$ et $\beta = 2.67$.

A partir de ces coefficients, il est possible de simuler l'impact des changements de limitation de vitesse en modifiant le paramètre V_{lim} ; les résultats pour un passage de 130 km/h à 140 km/h ou d'une suppression de la vitesse limite figurent sur le graphique 2.6.

⁵ Valeur communiquée par le SETRA pour les autoroutes de liaison.

8. Annexe : Données utilisées

Tableau 2.3

Distributions des vitesses pratiquées par les véhicules de tourisme le jour sur les autoroutes de liaisons

Vitesses(km/h)	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
<70	0,7%	0,7%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	2,5%	1,7%	0,2%	1,0%	0,6%	0,6%
70-80	2,4%	1,7%	1,1%	1,3%	1,5%	1,4%	1,9%	1,8%	0,9%	1,8%	0,7%	1,5%
80-90	5,6%	4,4%	3,8%	4,6%	4,8%	4,7%	4,5%	4,1%	3,5%	3,8%	3,3%	3,9%
90-100	9,6%	8,5%	7,4%	8,9%	10,0%	8,7%	6,8%	7,4%	5,9%	7,0%	6,9%	6,4%
100-110	17,9%	14,2%	13,9%	14,4%	15,0%	14,2%	10,0%	11,2%	9,3%	10,2%	11,0%	10,0%
110-120	21,9%	19,8%	20,4%	19,9%	20,2%	19,6%	16,4%	16,7%	15,8%	14,0%	14,9%	15,9%
120-130	18,8%	19,9%	22,5%	21,4%	20,3%	19,5%	20,3%	20,3%	20,9%	18,2%	19,0%	21,3%
130-140	12,1%	15,1%	16,0%	15,3%	14,2%	15,2%	17,6%	17,0%	19,3%	18,7%	19,0%	20,6%
140-150	6,5%	9,1%	9,1%	8,8%	8,3%	9,6%	11,7%	11,4%	13,6%	13,8%	13,8%	12,6%
150-160	3,0%	4,2%	3,7%	3,5%	3,6%	4,3%	5,6%	5,5%	6,9%	7,3%	7,1%	5,1%
160-170	1,1%	1,6%	1,3%	1,2%	1,2%	1,7%	1,9%	2,1%	2,6%	2,8%	2,6%	1,4%
>170	0,5%	0,8%	0,5%	0,5%	0,6%	0,8%	1,0%	0,9%	1,1%	1,4%	1,2%	0,5%

Tableau 2.4

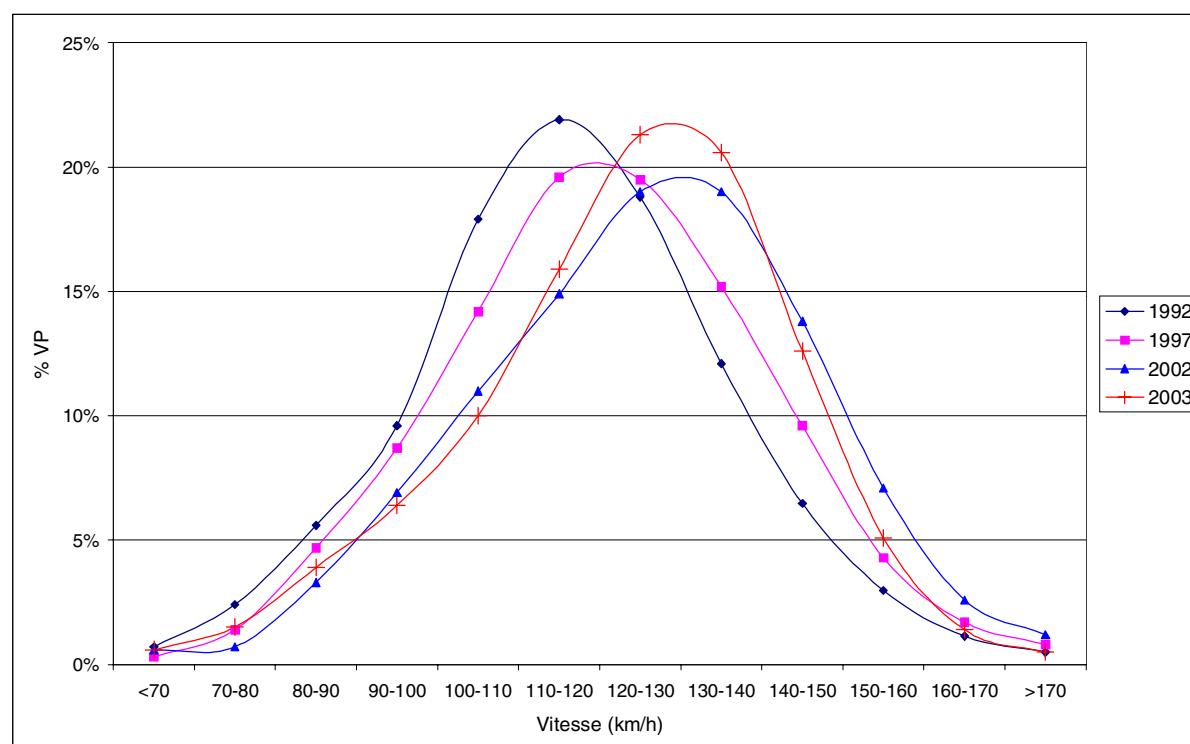
Accidentologie sur les autoroutes de liaison

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Tués	338	374	310	293	290	299	341	293	318	283	328	192
Blessés graves	1 283	1 172	1 192	1 169	1 030	1 178	1 189	1 043	921	952	928	394
Blessés légers	2 862	2 585	2 531	2 452	2 478	2 803	2 942	2 825	2 689	2 606	2 505	2 516
Circulation (Gvéh.km)	46,9	49,4	52,0	53,9	54,1	56,6	59,5	63,7	65,6	69,1	72,3	74,1
Tués/Gvéh.km	7,2	7,6	6,0	5,4	5,4	5,3	5,7	4,6	4,8	4,1	4,5	2,6
Blessés graves/Gvéh.km	27,4	23,7	22,9	21,7	19,0	20,8	20,0	16,4	14,0	13,8	12,8	5,3
Blessés légers/Gvéh.km	61,1	52,3	48,7	45,5	45,8	49,5	49,4	44,3	41,0	37,7	34,6	33,9

9. Annexe : Graphiques

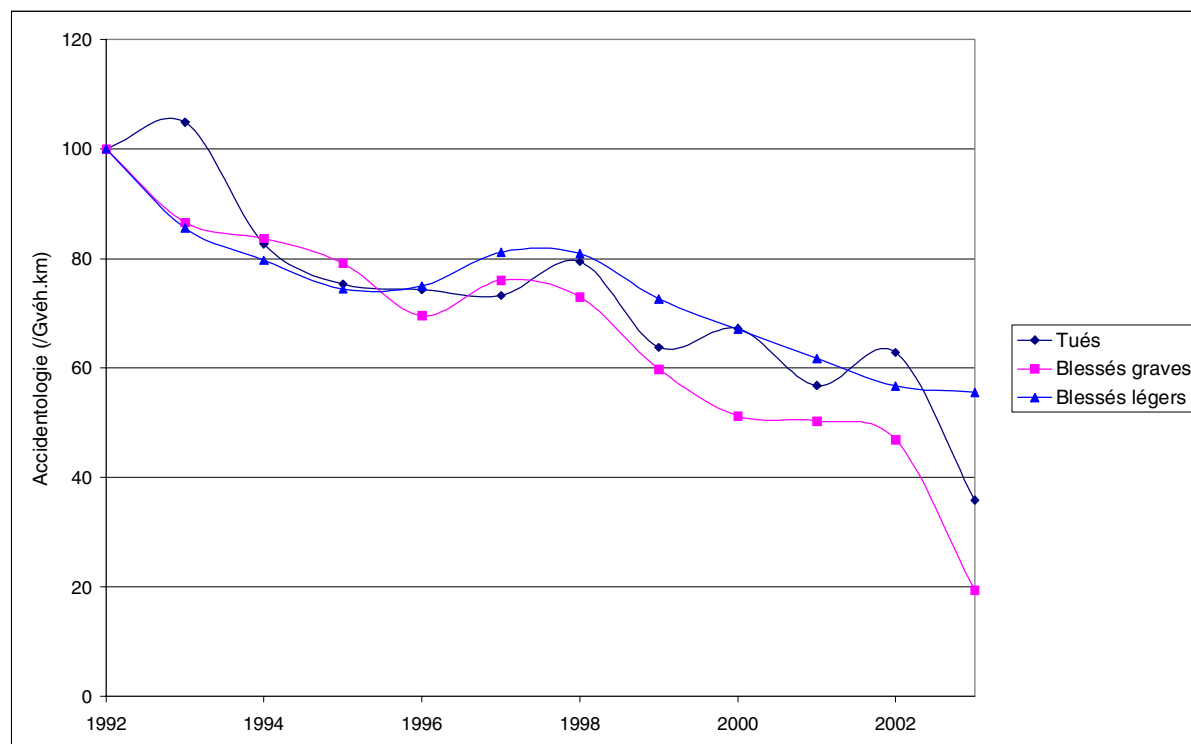
Graphique 2.1

Répartition des vitesses pratiquées par les VP de jour sur les autoroutes de liaison en 1992, 1997, 2002 et 2003



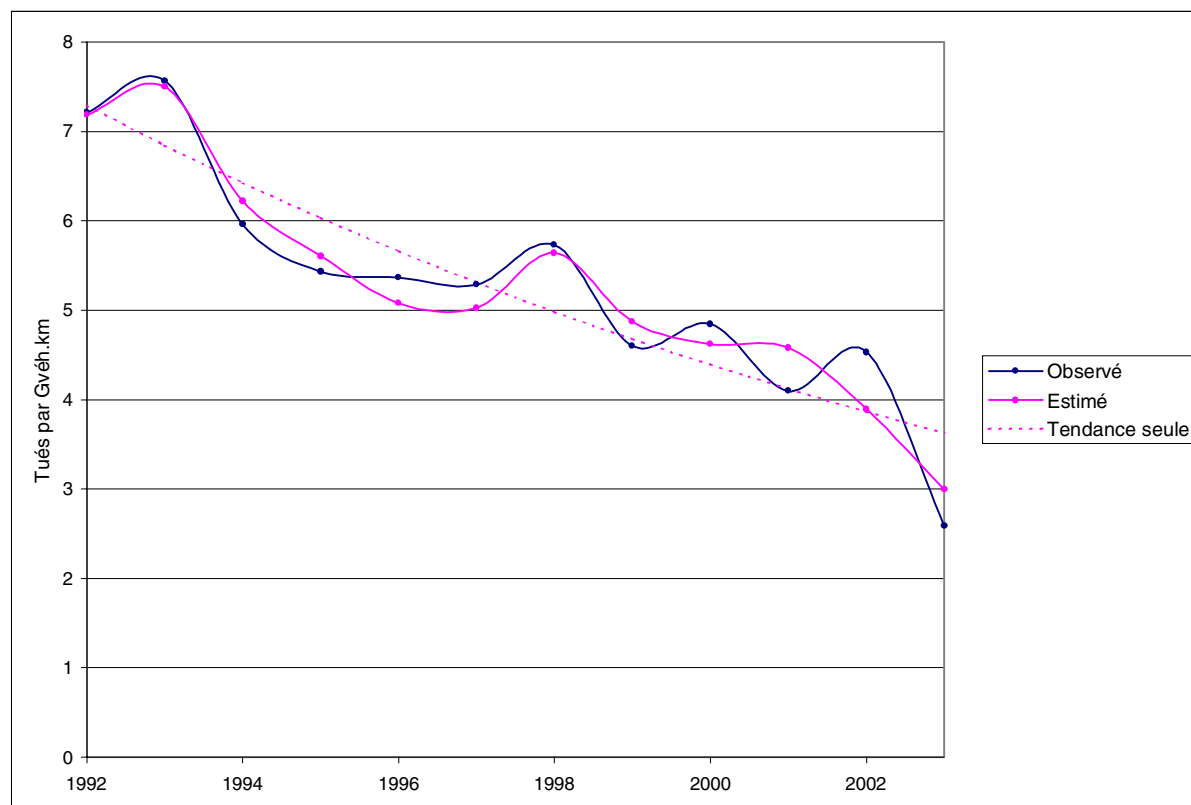
Graphique 2.2

Evolution de l'accidentologie rapportée à la circulation sur les autoroutes de liaison (base 100 en 1992)

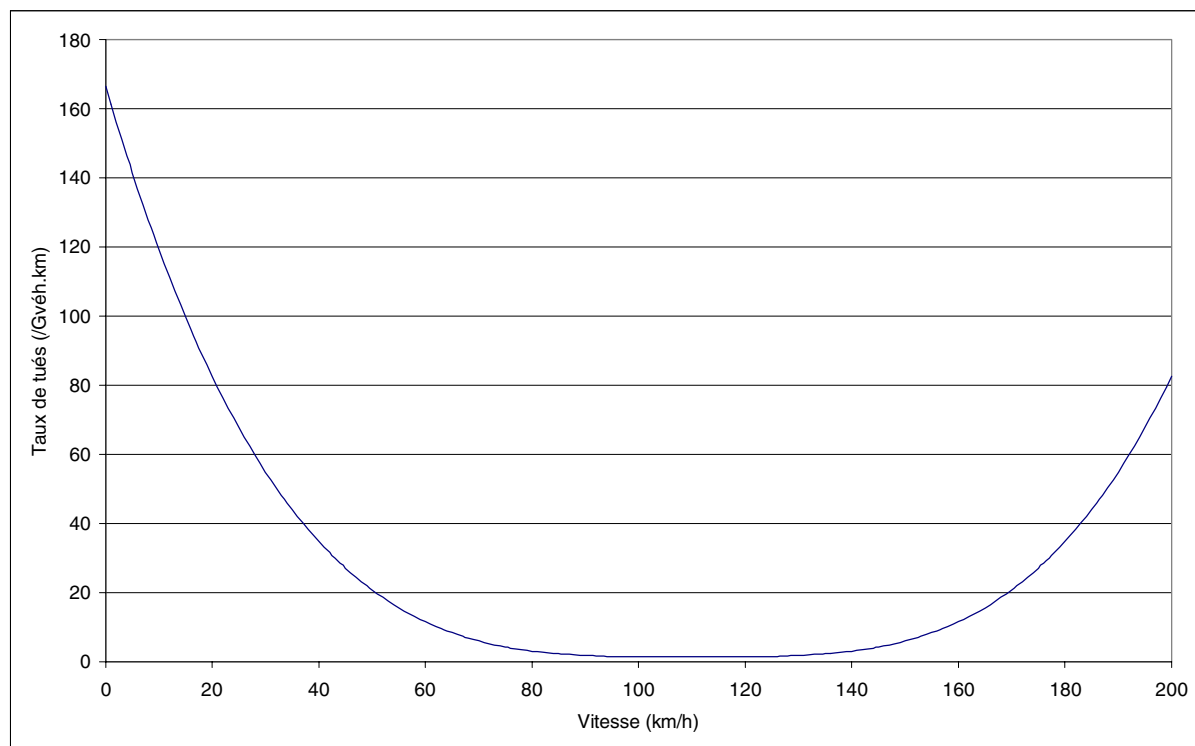


Graphique 2.3

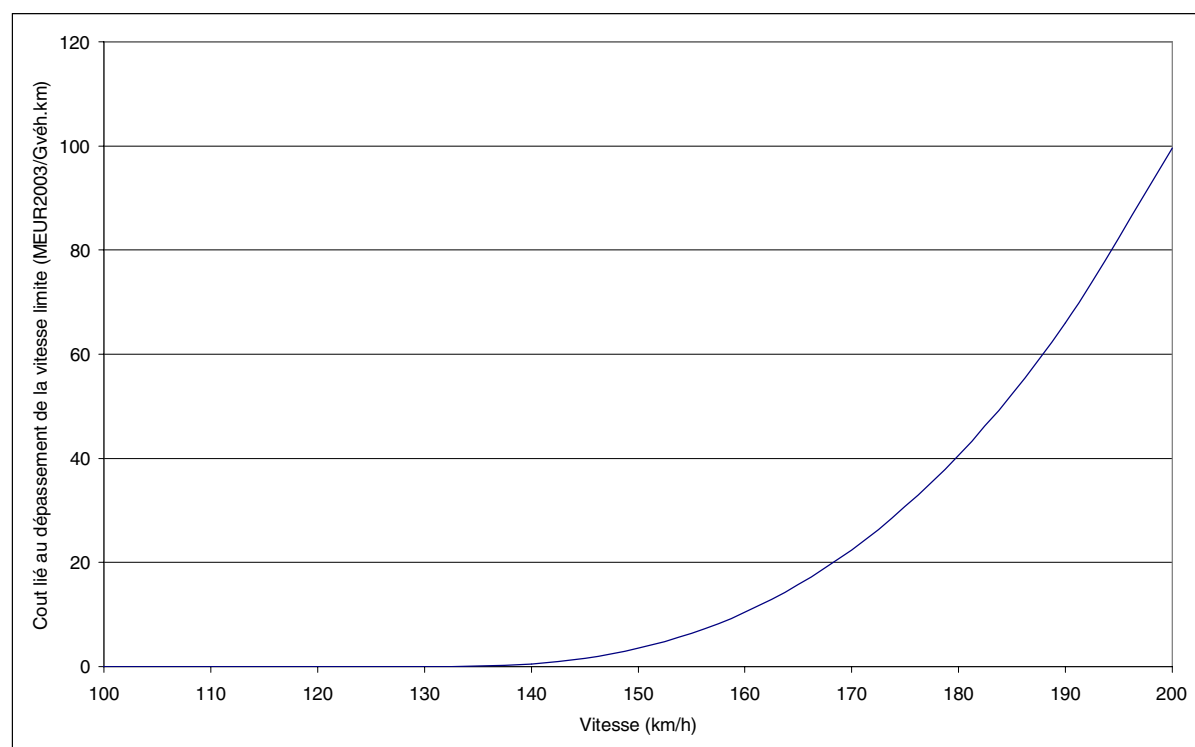
Ajustement du modèle aux données statistiques dans le cas des tués



Graphique 2.4
Evolution du taux de tués par Gvéh.km en fonction de la vitesse en 2003

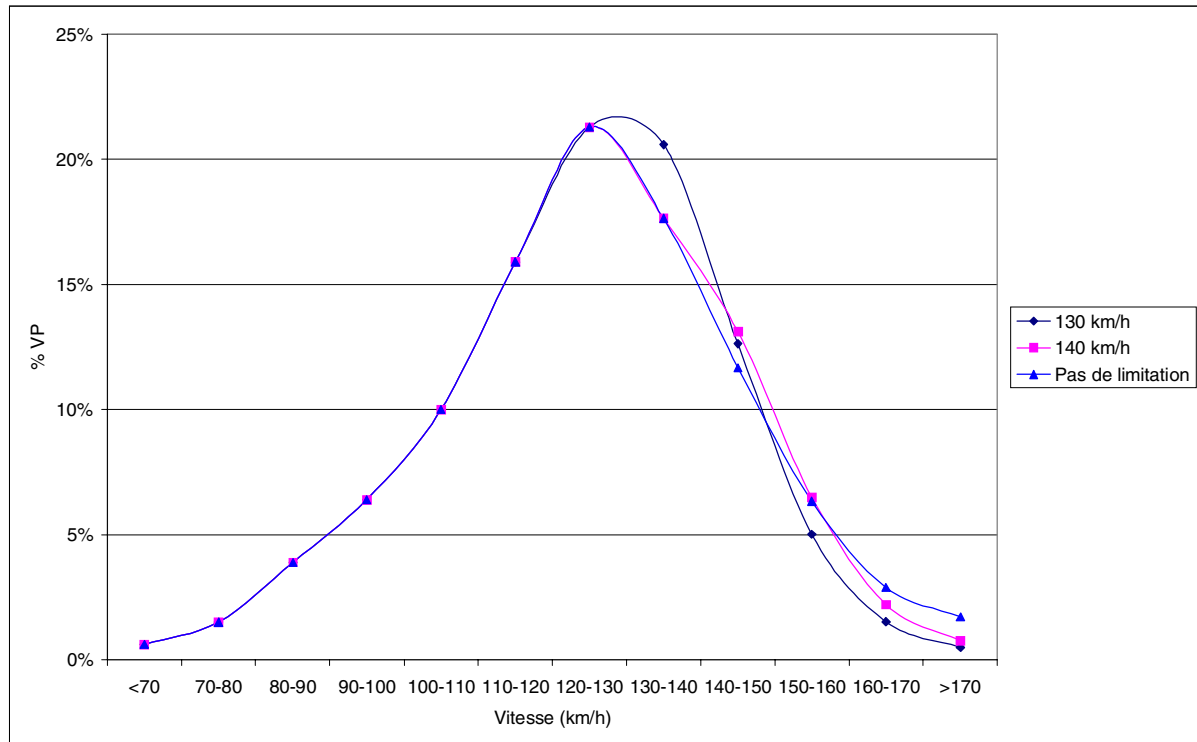


Graphique 2.5
Coût lié au dépassement de la vitesse limite en fonction de la vitesse pratiquée



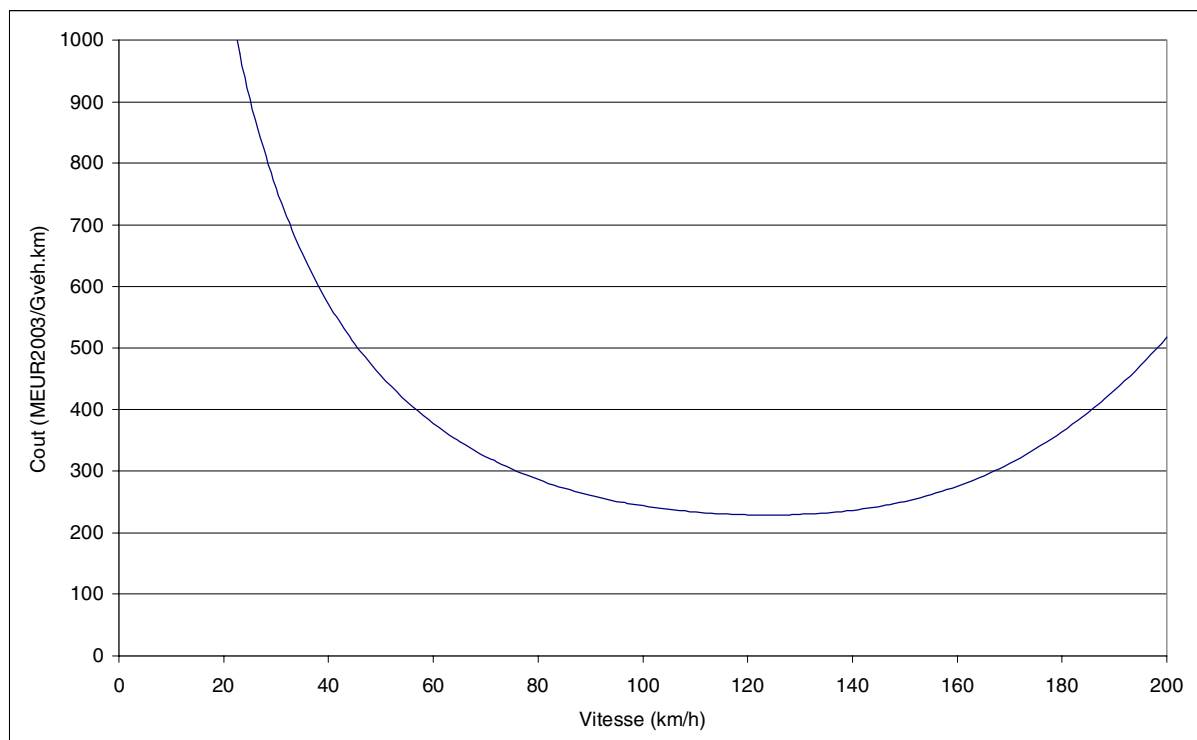
Graphique 2.6

Impact de la limitation de vitesse sur la distribution des vitesses des VP observées sur les autoroutes de liaison pour l'année 2003



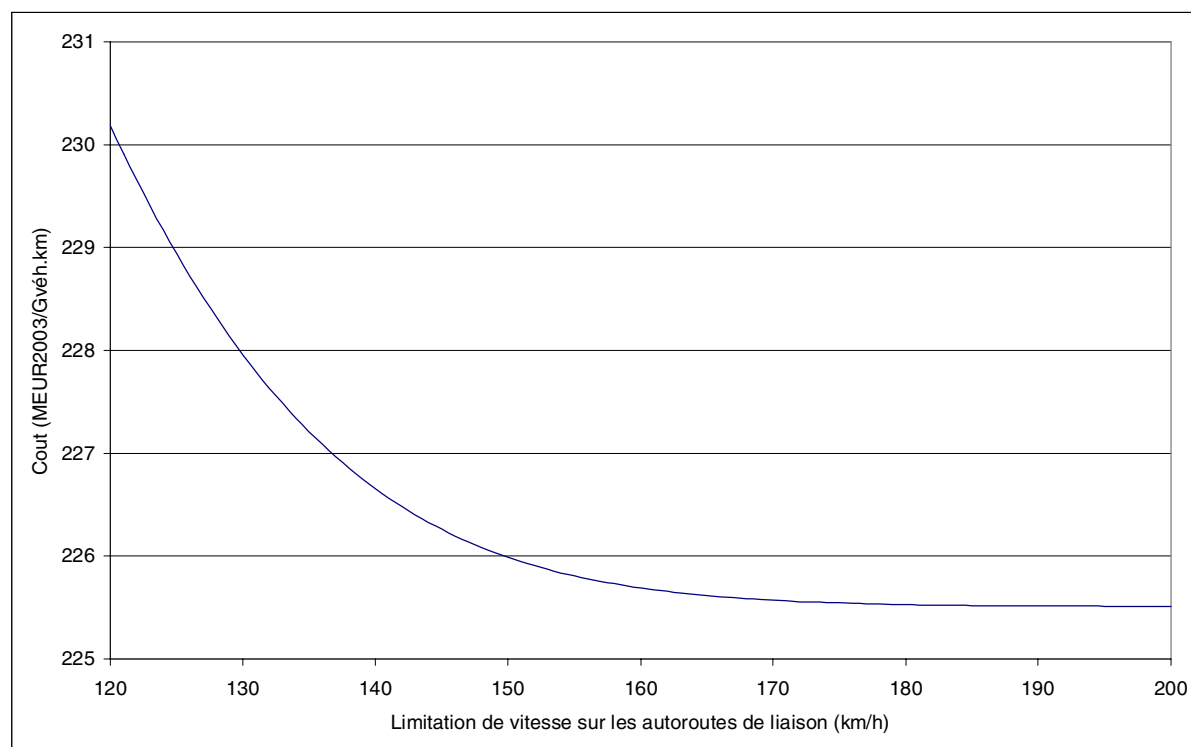
Graphique 2.7

Coût généralisé pour le conducteur en fonction de la vitesse



Graphique 2.8

Coût généralisé pour la collectivité en fonction de la limitation de vitesse



Glossaire des principaux sigles et abréviations utilisés

DCM	Dépenses de consommation des ménages
DRIRE	Directions régionales de l'industrie de la recherche et de l'environnement
PDASR	Plans départementaux d'actions de sécurité routière
RRN	Réseau routier national
k	Milliers (kilo)
Km	kilomètre
EUR	euro
G	Milliards (Giga)
M	Millions
Voy	Voyageur
Voy.km	Voyageur-kilomètre
Véh	Véhicule
Véh.km	Véhicule-kilomètre

LISTE DES TABLEAUX DU RAPPORT

LE RAPPORT

Partie I : Les données macro-économiques

I. 1 Bilan économique

TABLEAU I 1.1	Croissance du PIB en volume des principaux pays de l'OCDE	15
TABLEAU I 1.2	Croissance du PIB en volume des principaux pays émergents	16
TABLEAU I 1.3	Evolution des principaux agrégats en volume de la zone Euro	17
TABLEAU I 1.4	Equilibre ressources emplois des biens et services	18
TABLEAU I 1.5	Evolution des revenus des ménages et de leur pouvoir d'achat aux prix 1995	19
TABLEAU I 1.6	Evolution de la production, en volume, par branche	20
TABLEAU I 1.7	Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur	22
TABLEAU I 1.8	Evolution des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens	23
TABLEAU I 1.9	Evolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit	24

I. 2 La branche transports

TABLEAU I 2.1	Partage volume-prix de la production aux prix de base des branches de transports en 2003	28
TABLEAU I 2.2	Evolution de l'activité par mode	29
TABLEAU I 2.3	Equilibre ressources - emplois des services de transports	29
TABLEAU I 2.4	Les taux de marge par produits	30
TABLEAU I 2.5	La structure des marges par mode en 2003	31
TABLEAU I 2.6	Effectifs salariés par branche	32

I. 3 Les ménages et les transports

TABLEAU I 3.1	Evolution en volume de la consommation intérieure pour les transports	33
TABLEAU I 3.2	Immatriculations de voitures particulières neuves	34
TABLEAU I 3.3	Evolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume	34
TABLEAU I 3.4	Evolution de la consommation de transports collectifs, en volume	35
TABLEAU I 3.5	Evolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport dans les dépenses réelles, en valeur	36
TABLEAU I 3.6	Evolution du nombre d'arrivées de touristes étrangers et du nombre de nuitées passées en France entre 2002 et 2003	37
TABLEAU I 3.7	Evolutions modales du nombre de voyages à longue distance, avec nuitée, et des kilomètres parcourus par les Français, tous motifs confondus	38

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	Les transports terrestres intérieurs de marchandises nationaux et internationaux	44
TABLEAU II 1.3	Les transports terrestres intérieurs de marchandises par mode et pavillon	44
TABLEAU II 1.4	Les transports ferroviaires de marchandises selon les produits	45
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	Les transports intérieurs de voyageurs	51
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	Activité des principales compagnies françaises en 2003	54
TABLEAU II 1.11	Evolution de l'activité internationale	54
TABLEAU II 1.12	Résultats des aéroports en 2003	55
TABLEAU II 1.13	Les principales radiales métropolitaines	55
TABLEAU II 1.14	Evolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole	55
TABLEAU II 1.15	Retard moyen sur les aéroports français	56
TABLEAU II 1.16	Activité passagers des principaux ports	57
TABLEAU II 1.17	Les passagers trans-Manche passant par la France	58

II . 2 Le bilan de la circulation

TABEAU II 2.1	Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburant en évolution	60
TABEAU II 2.2	Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburant en 2003	60
TABEAU II 2.3	Circulation par catégorie de réseau	61

II . 3 Les échanges extérieurs

TABEAU II 3.1	Evolution des tonnages totaux des grands ports européens	66
TABEAU II 3.2	Evolution des tonnages de vracs (L + S) des grands ports européens	66
TABEAU II 3.3	Evolution des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens	66
TABEAU II 3.4	Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens	67
TABEAU II 3.5	Evolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes	67
TABEAU II 3.6	Evolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes	68
TABEAU II 3.7	Evolution de l'activité passagers des principales compagnies européennes	68
TABEAU II 3.8	Evolution de l'activité passagers des sept principales compagnies européennes	68
TABEAU II 3.9	Evolution du partage modal des échanges extérieurs de biens	69
TABEAU II 3.10	Evolutions moyennes annuelles des tonnages échangés, pour les principaux modes	70
TABEAU II 3.11	Soldes des échanges extérieurs de services de transport, hors services annexes	70
TABEAU II 3.12	Echanges extérieurs de services de transport routier (marchandises)	71
TABEAU II 3.13	Echanges extérieurs de services de transport maritime	71
TABEAU II 3.14	Echanges extérieurs de services de transport ferroviaire	71
TABEAU II 3.15	Echanges extérieurs de services de transport aérien	72

Partie III : Les entreprises de transport

III . 1 Les entreprises de transport

TABEAU III 1.1	Démographie des entreprises de transports	77
TABEAU III 1.2	Démographie des entreprises de transport routier de marchandises	77
TABEAU III 1.3	Ventilation des entreprises du TRM, par taille, des pays européens	78
TABEAU III 1.4	Ventilation des entreprises du TRM, par taille, de quelques pays candidats	79
TABEAU III 1.5	Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises	80
TABEAU III 1.6	Prix des transports routiers de marchandises	80
TABEAU III 1.7	Coûts des transports routiers de marchandises de longue distance	81
TABEAU III 1.8	Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province	81
TABEAU III 1.9	Les recettes du trafic de la SNCF	82
TABEAU III 1.10	Comptes de la SNCF (HTVA)	82
TABEAU III 1.11	Recettes en 2003 de la RATP par titre	83
TABEAU III 1.12	Comptes de la RATP	84
TABEAU III 1.13	Comptes du secteur aérien (sociétés et quasi-sociétés)	85
TABEAU III 1.14	Comptes du secteur maritime (sociétés et quasi-sociétés)	85
TABEAU III 1.15	Prix du transport maritime	85
TABEAU III 1.16	Comptes du secteur fluvial (sociétés et quasi-sociétés)	86
TABEAU III 1.17	Comptes du secteur de la messagerie et du fret express (sociétés et quasi-sociétés)	86
TABEAU III 1.18	Comptes de l'affrètement et du transport international de fret	87
TABEAU III 1.19	Quelques données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe, en 2001	88

III . 2 Les données sociales

TABEAU III 2.1	Effectif et répartition des demandeurs d'un emploi de conducteur d'engin terrestre fin 2003	90
TABEAU III 2.2	Effectif et répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité en 2002	91
TABEAU III 2.3	Rythme de travail des actifs du secteur des transports en 2002	92
TABEAU III 2.4	Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1999 et 2003	92
TABEAU III 2.5	Répartition des salariés des transports en 2002 selon le diplôme et le secteur d'activité	93
TABEAU III 2.6	Salaires annuels nets moyens par secteur des transports et PCS en 2001	94
TABEAU III 2.7	Revenus mensuels des conducteurs du TRM au premier semestre 2003	94
TABEAU III 2.8	Nombre d'accidents du travail avec arrêt	95
TABEAU III 2.9	Fréquence des accidents du travail avec arrêt	95
TABEAU III 2.10	Les conflits du travail en 2002 et 2003 dans le secteur des transports	97

Partie IV : Les gestionnaires d'infrastructures

TABLEAU IV 1	Les comptes des sociétés d'autoroutes	99
TABLEAU IV 2	Les ratios financiers des sociétés d'autoroutes	99
TABLEAU IV 3	Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier non concédé	100
TABLEAU IV 4	Les comptes de Réseau ferré de France	102
TABLEAU IV 5 A	Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)	103
TABLEAU IV 5 B	Evolution de la taxe d'aéroport depuis sa création en 1999	103
TABLEAU IV 6	Les ratios financiers des principaux aéroports (Paris et province)	104
TABLEAU IV 7	Les dépenses de navigation aérienne	104
TABLEAU IV 8	Les comptes des ports maritimes	104
TABLEAU IV 9	Les ratios financiers des ports maritimes	105
TABLEAU IV 10	Les comptes de Voies navigables de France	105
TABLEAU IV 11	Ratios financiers de Voies navigables de France	106
TABLEAU IV 12	Les investissements en infrastructures de transport	106

Partie V : Les transferts de l'Etat et des collectivités locales**V . 1 Les recettes des administrations publiques liées aux transports**

TABLEAU V 1.1	Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport	111
TABLEAU V 1.2	Montant de la TIPP et de la TVA par litre de carburant dans les pays de l'Union européenne en 2003	113
TABLEAU V 1.3	Affectation des recettes liées aux transports en 2003	114

V . 2 Les dépenses des administrations publiques consacrées aux transports

TABLEAU V 2.1	Les dépenses de transports des administrations centrales en 2003	115
TABLEAU V 2.2	Les dépenses de transport des collectivités locales par fonction en 2002	117

V . 3 Les transferts financiers des administrations vers les établissements et entreprises publics de transport

TABLEAU V 3.1	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF	119
TABLEAU V 3.2	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF	120
TABLEAU V 3.3	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP	123
TABLEAU V 3.4	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de VNF	123

Partie VI : Transport et développement durable**VI . 1 L' accidentologie**

TABLEAU VI 1.1	Accidents corporels de la circulation suivant la localisation et le type de réseau en 2003	128
TABLEAU VI 1.2	Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2003	128

VI . 2 Les Nuisances environnementales

TABLEAU VI 2.1	Emissions de poussières et de particules par l'ensemble des transports	136
TABLEAU VI 2.2	Dépenses réalisées dans le domaine du transport routier	148
TABLEAU VI 2.3	Pourcentage de ménages déclarant être gênés par le bruit « souvent ou de temps en temps »	150

LES ANNEXES

Partie I : Les données macro-économiques

I. 1 Bilan économique

TABEAU A I 1.1	Equilibre du PIB : partage volume-prix de 1998 à 2003 aux prix de l'année précédente	163
----------------	--	-----

I. 2 La branche des transports

TABEAU A I 2.1	Les comptes du transport	167
TABEAU A I 2.2	Les comptes du transport ferroviaire	168
TABEAU A I 2.3	Les comptes du transport terrestre de voyageurs	169
TABEAU A I 2.4	Les comptes du transport terrestre de marchandises	170
TABEAU A I 2.5	Les comptes du transport par eau	171
TABEAU A I 2.6	Les comptes du transport aérien	172
TABEAU A I 2.7	Les comptes des autres postes transport	173
TABEAU A I 2.8	Production des branches au prix de base	174
TABEAU A I 2.9	L'emploi dans les branches des transports	175

I. 3 Les ménages et les transports

TABEAU A I 3.1	Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport	176
TABEAU A I 3.2	Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année n-1	177
TABEAU A I 3.3	Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année n-1	178
TABEAU A I 3.4	Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 1995	179
TABEAU A I 3.5	Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 1995	180
TABEAU A I 3.6	Evolution des coefficients budgétaires, au titre de la fonction transport, dans les dépenses réelles, « en valeur »	181

Partie II : Les trafics et les transports

II. 1 Les trafics et les transports de marchandises et de voyageurs

TABEAU A II 1.1	Les transports intérieurs de voyageurs	182
TABEAU A II 1.2	Transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)	183
TABEAU A II 1.3	Données générales sur le transport intérieur de marchandises	183
TABEAU A II 1.4	Transport intérieur fluvial de marchandises	184
TABEAU A II 1.5	Transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui, hors transit	184
TABEAU A II 1.6	Transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit	185
TABEAU A II 1.7	Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)	185

II. 2 Bilan de la circulation, consommations de carburants et d'énergie

TABEAU A II 2.1	Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)	186
TABEAU A II 2.2	Parcours moyens	186
TABEAU A II 2.3	Circulation en France	186
TABEAU A II 2.4	Consommations unitaires	186
TABEAU A II 2.5	Consommations totales (sur le territoire) et livraisons de carburants	187
TABEAU A II 2.6	Circulation par réseaux	187
TABEAU A II 2.7	Indicateurs généraux	188
TABEAU A II 2.8	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers	188
TABEAU A II 2.9	Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur	188
TABEAU A II 2.10	Evolution des prix des carburants	188
TABEAU A II 2.11	Prix des principaux carburants (en euros par litre)	189
TABEAU A II 2.12	Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants	189
TABEAU A II 2.13	Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF	189
TABEAU A II 2.14	Les carburants et les ménages	190
TABEAU A II 2.15	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain	190

II . 3 Les échanges extérieurs

TABLEAU A II 3.1	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 1995	192
TABLEAU A II 3.2	Les échanges extérieurs par mode de transport	193
TABLEAU A II 3.3	Part des modes de transport dans l'acheminement des échanges extérieurs	194

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	197
TABLEAU A III 1.3-4	Compte des entreprises du transport routier de marchandises	198
TABLEAU A III 1.5-6	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises	199
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	201
TABLEAU A III 1.11-12	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial	202
TABLEAU A III 1.13-14	Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie-fret express	203
TABLEAU A III 1.15-16	Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux	204
TABLEAU A III 1.17	Démographie des entreprises de transport	205
TABLEAU A III 1.18	La stratification de l'indice des prix du transport routier de marchandises	208
TABLEAU A III 1.19	Les prix du transport routier de marchandises	209

III . 2 Les données sociales

TABLEAU A III 2.1	Les effectifs salariés et non salariés dans les transports	208
TABLEAU A III 2.2	Structure des emplois dans les transports	209

Partie IV : Les gestionnaires d'infrastructures

TABLEAU A IV 1	Les sociétés concessionnaires d'autoroute	210
TABLEAU A IV 2	Réseau ferré de France	210
TABLEAU A IV 3	Les principaux aéroports (Paris et province)	210
TABLEAU A IV 4	Les ports maritimes métropolitains	211
TABLEAU A IV 5	Voies navigables de France	211
TABLEAU A IV 6	Investissements en infrastructures de transport	211

Partie V : Les transferts de l'Etat et des collectivités locales

TABLEAU A V 1.1	Recettes liées aux transports	212
TABLEAU A V 1.2	Rendement fiscal des taxes sur les carburants	213
TABLEAU A V 1.3	Produit du versement transport	213
TABLEAU A V 1.4	Fonds de concours perçus par l'Etat	213
TABLEAU A V 2.1	Ventilation par fonction des dépenses des APUC en transports	214
TABLEAU A V 2.2	Ventilation fonctionnelle des dépenses des APUL en transports	216
TABLEAU A V 2.3	Ventilation fonctionnelle des dépenses en capital des APUL en transports	217

Partie VI : Transport et développement durable

VI . 1 L' accidentologie

TABLEAU A VI 1.1	Accidents corporels de la circulation routière	218
TABLEAU A VI 1.2	Evolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)	218
TABLEAU A VI 1.3	Evolution comparée du nombre de tués par million de véhicules automobiles dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)	218
TABLEAU A VI 1.4	Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus en 2002	218
TABLEAU A VI 1.5	Accidents ferroviaires	219
TABLEAU A VI 1.6	Accidents aériens ayant fait des victimes (appareils français)	220

VI . 2 Les Nuisances environnementales

TABLEAU A VI 2.1	Quantité de polluants émis dans l'air	221
TABLEAU A VI 2.2	Quantité de CO2 émis dans l'air	223
TABLEAU A VI 2.3	Emissions du trafic routier en France métropolitaine en 2002	224
TABLEAU A VI 2.4	Evolution de l'indice qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1998 à 2003	224
TABLEAU A VI 2.5	Nombre de plaintes contre le bruit reçues par le Ministère de l'environnement	224
TABLEAU A VI 2.6	Evolution de la dépense de protection contre la pollution de l'air	225
TABLEAU A VI 2.7	Evolution de la dépense de protection contre le bruit	225

BIBLIOGRAPHIE

Trafics et transports

- « *Les transports par autocar en 2002* », SES, 2003
- « *Annuaire statistique - transports collectifs urbains, évolution 1997 - 2002* », cédérom Certu, janvier 2004
- « *Transports routiers de marchandises* », SES (enquête TRM), année 2002
- « *Transports routiers de marchandises en Europe en 2002* », SES, 2004
- « *Tendances des transports routiers de marchandises 1990-2002* », Eurostat, juin 2004
- « *Statistique annuelle de la navigation intérieure, année 2003* », VNF, 2004
- « *Résultats de l'exploitation des ports maritimes . Statistiques 2002* », DTMLP, 2004
- « *Activité des ports de commerce français en 2003* », DTMLP, 2004
- « *Cahier statistique maritime 2003* », Armateurs de France
- « *Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2002* », Eurostat, juillet 2004
- « *Les transports de marchandises, résultats 2002* », SES (SITRAM), mise en ligne prochaine sur le site internet (pdf et html)
- « *Bulletin statistique - trafic commercial* », DGAC, 2004
- « *Summary of Traffic and Airlines Results* », AEA, 2003
- « *Évolution des transports 1970-2002* », CEMT, 2004
- « *Panorama des transports Données 1970 - 2001* », Eurostat, édition 2004.
- « *Everything on transport statistics* » - DVD, Eurostat, 2004

Comptes

- « *La consommation des ménages en 2003* », Insee Première n° 973, juin 2004
- « *Comptes trimestriels* », Insee, mai 2004
- « *Les comptes de la nation en 2003* », Insee Première avril 2004
- « *Les comptes des administrations publiques en 2002* », Insee Première avril 2003
- « *Les comptes des administrations publiques en 2003* », Insee Première avril 2004
- « *Note de conjoncture de l'Insee* », Insee, mars 2004
- « *Note de conjoncture internationale* », DP, mars 2004
- « *Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches* », Eurostat
- « *Note de conjoncture sur les Finances Locales* », février 2003, Crédit Local de France
- « *Note de conjoncture sur les Finances Locales* », février 2004, Crédit Local de France

Matériel de transport, énergie

- « *L'industrie automobile en France* », CCFA 2003
- « *Le marché des véhicules en 2003* », DAEI-SES
- « *Pétrole 2003* », CPDP 2004
- « *Les dépenses de motorisation en France - 2002* », CCFA 2004

- « *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
- « *Energy, transport and environmental indicators – Data 1991-2001* » Statistical pocketbook - Eurostat 2004

Entreprises

- « *Les entreprises de transport EAE année 2001* » Résultats 1999 - 2000 - 2001 (cédérom), SES, 2003
- « *Résultats 2003* », SNCF, 2004
- « *Comptes de l'exercice 2003* », RATP, 2004
- « *Shipping Statistics and Market Review* », ISL, 2004
- « *Lloyd's shipping economist* », 2004
- « *Les cahiers de l'Observatoire* », CNR, 2004

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 transports en 2001* », Insee Résultats n°25, série Société, février 2004
- « *Les mouvements de main d'œuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus en 2001 et 2002* », Insee Résultats n° 27, série Société, avril 2004
- « *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 2004
- « *Bilan social du transport routier de voyageurs* », Observatoire social des transports, DTT / SES, février 2004
- « *Note de conjoncture sociale du transport routier de marchandises* », Observatoire social des transports, DTT / SES
- « *Estimations 2003 et Prévisions 2004 en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises* », Commission Nationale Paritaire Professionnelle de l'Emploi et de la Formation Professionnelle des Transports Routiers et des Activités Auxiliaires du Transport, janvier 2004
- « *Bilans sociaux annuels de la SNCF, de la RATP, d'Air France...* »

Méthodologie

- « *L'indice de production des services de transport* » (IPST), Notes de synthèses du SES n°144, 2002

- « *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
- « *Comptes nationaux : la nouvelle base 95 - Un guide pratique* », Courrier des statistiques n° 87-88, mai 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

- « *Chiffres-clés 2003* » ASFA
- « *Résultats financiers 2003* », dossier de presse, avril 2004
- « *Les résultats financiers de 2002* », ADP, avril 2003
- « *La lettre mensuelle de la DNA* », DGAC
- « *Le compte satellite des transports en 1992, 1996, 1998* », Commission des Comptes des Transports de la Nation, décembre 2001
- « *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
- « *Transport : pour un meilleur choix des investissements* », CGP (Boiteux (M)), 1994
- « *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

Financement des infra-structures 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* ».

Transports et développement durable

Généralités

- « *Transport : choix des investissements et coût des nuisances (rapport Boiteux 2)* », CGP (Boiteux (M)), 2001

- « *L'environnement en France, édition 2002* », IFEN (2002), éditions La Découverte et Institut français de l'environnement, Paris et Orléans 2002
- « *Rapport à la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement* », Ministère de l'écologie et du développement durable - IFEN, Paris, (mai 2004)
- « *L'évolution des taxes et redevances liées à l'environnement depuis 1995* », IFEN, octobre 2003.

Sécurité routière

- « *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2002* », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2003), La Documentation Française, Paris
- « *La sécurité des poids lourds en 2001* », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2002), La Documentation Française, Paris.
- « *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord* », (2003), Nations Unies
- « *La sanction des comportements routiers dangereux en 2001* », Infostat justice, N°70, novembre 2003.

Emissions de polluants

- « *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France* », CITEPA, format secten, février 2004
- « *La qualité de l'air en France 1996 –2000* », édité par le ministère de l'environnement, (2001), Paris

Effet de serre

- « *Changements climatiques 1995 : deuxième rapport d'évaluation* », GIEC (1995)
- « *Programme national de prévention du changement de climat* », Mission interministérielle de l'effet de serre (1995), Paris.
- « *L'effet de serre et ses conséquences climatiques : essai d'évaluation scientifique* », Académie des sciences (1994), Rapport n° 31, Technique & Documentation, éditions Lavoisier, Paris.

Nuisances sonores

- « *Enquête nationale sur le bruit des transports en France* », INRETS, (1988), rapport n° 71.
- « *La résorption des points noirs du bruit routier et ferroviaire* », C. Lamure (1998), 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

Développement durable

- « *Les indicateurs de développement durable* », méthodes et perspectives, IFEN, 1999

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.org
- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : www.iaurif.org
- Ministère de l'équipement : www.equipement.gouv.fr

Automobile

- Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr
- Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr
- Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

- AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com
- Dares : www.travail.gouv.fr/etudes/etudes_f.html
- Unedic : www.assedic.fr/unistatis/

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

Environnement

- Ademe : www.ademe.fr
- Airparif : www.airparif.asso.fr
- Citepa : www.citepa.org
- Ifen : www.ifen.fr

Infrastructures de transport

- Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr
- Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr
- Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

- Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr

Sécurité routière

- Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.securiteroutiere.gouv.fr

Statistiques

- Insee : www.insee.fr
- SES : www.equipement.gouv.fr/statistiques
- SNCF : www.sncf.fr
www.fret.sncf.com
- Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr
- DGEMP – Observatoire de l'énergie : www.industrie.gouv.fr
- Eurostat : europa.eu.int/comm/eurostat
- CEMT : www1.oecd.org/cem/indexfr.htm
- ONU : www.un.org/french/

Transport routier

- Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr
- Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) : www.tlf.fr
- Service technique des routes et autoroutes (Setra) : www.setra.fr
- Transport de marchandises en ville : www.transports-marchandises-en-ville.org

Transport urbain - Transport collectif

- Certu : www.certu.fr
- GART : www.gart.org
- Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr
- Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

- Armateurs de France : www.armateursdefrance.org
- DTMPL : www.mer.gouv.fr
- European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

- CNCA : www.aviation-civile.gouv.fr/html/oservice/comuta/comuta.htm
- DGAC : www.aviation-civile.gouv.fr

SIGLES

Ademe : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

ADP : Aéroports de Paris

AEA : Association des Compagnies Aériennes Européennes

AFT : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport

ANPE : Agence Nationale Pour l'Emploi

ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes

Assedic : Association pour l'Emploi dans l'Industrie 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 Complémentaire et de Prévoyance du Transport Routier Voyageurs et Marchandises

CCEE : Commission des Comptes et de l'Économie de l'environnement

CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

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 publiques

Cete : Centres d'Études Techniques de l'Équipement

CGP : Commissariat général du plan

CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées

Citepa : Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique

CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés

CNBA : Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale

CNCA : Conseil National des Clients Aériens

CNPE : Commission Nationale Paritaire professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

CNR : Comité National Routier

CNT : Conseil National des Transports

CNUT : Conseil National des Usagers des Transports

CPDP : Comité Professionnel du Pétrole

Credoc : Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation

CSAM : Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande

DAEI : Direction des Affaires Économiques et Internationales

Dares : Direction de l'Animation, de la Recherche, des Etudes et des Statistiques (ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale)

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DGCP : Direction Générale de la Comptabilité Publique

DGDDI : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

DGI : Direction Générale des Impôts

DIMAH : Direction des Matières Premières et des Hydrocarbures

DP : Direction de la Prévision et de l'Analyse Economique

DR : Direction des Routes

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

Ifen : Institut français de l'environnement

IGTT : Inspection Générale du Travail des Transports

INRETS : Institut National de Recherche en Économie sur les Transports et leur Sécurité

Insee : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

ITA : Institut du Transport Aérien

LET : Laboratoire d'Économie des Transports

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

Optile : Organisation professionnelle des Transports d'Ile-de-France

OSCE : Office Statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens

RFF : Réseau Ferré de France

SES : Service Economique et Statistique

Setra : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes

Sitram : Système d'Information sur les Transports de Marchandises

SOFRETU : Société Française d'Études et de Réalisations de Transports Urbains

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français

SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France

STP : Syndicat des Transports Parisiens

TRA : Transports rapides automobiles
UEBL : Union Économique Belgo-Luxembourgeoise
UFT : Union des Fédérations de Transport
Unedic : Union Nationale Interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
UTP : Union des transports publics
VNF : Voies Navigables de France

SYMBOLES

"	Chiffre impossible à obtenir
blanc (ou nd)	Chiffre non disponible
//	Sans objet
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
CA : 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'Entreprise
EBE : Excédent Brut d'Exploitation
EI : Entreprises Individuelles
FAB : Franco à Bord
FBCF : Formation Brute de Capital Fixe
FCOS : Formation Continue Obligatoire de Sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises
FIMO : Formation Initiale Minimale Obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises
FPC : Formation Professionnelle Continue

GMR : Garantie Mensuelle de Rémunération
ISBLSM : Institution Sans But Lucratif au Service des Ménages
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
M : Millions
Mds : Milliards
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
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 : Voitures particulières
VU : Véhicules utilitaires
VUL : Véhicules utilitaires légers

LISTE DES PARTICIPANTS À LA CCTN DU 28 JUIN 2004

M. GRESSIER	Vice président	Conseil Général des Ponts et Chaussées
Mme AÏT ALI	Fédération Nationale de l'Aviation Marchande	
Mme AUBRIOT	Conseil National des Transports	
M. BECKER	Direction de la Prévision et de l'Analyse Economique (DP)	
M. BENOUDIBA	Aéroports de Paris	
M. BERNADET	Laboratoire d'économie des transports – MRASH – Lyon2 (LET)	
Mme BIGOT	Direction des Transports Terrestres	
M. BOYER	Direction des Transports Maritime, des Ports et du Littoral (DTMPL)	
M. BRESSE	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (Ademe)	
Mme CESARI	Conseil National des Transports	
M. CHAPULUT	Conseil Général des Ponts et Chaussées	
M. CHOLIN	Direction des Routes	
M. DEBAR	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles	
M. DENIAU	Union Routière de France	
M. DENIZOT	SNCF	
Mme GAUBERT	Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable	
M. GENESTE	Syndicat CGT	
M. GENEVOIS	Conseil Général des Ponts et Chaussées	
M. GERMON	Direction Générale de l'Aviation Civile	
Mme GHERAB	RATP	
M. GUERIN	Syndicat CFDT/FGTE	
M. HOURIEZ	Direction Générale de la Comptabilité Publique	
M. HUBERT	Institut Français de l'Environnement	
Mme LAGACHE	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière	
M. LENEZ	Air France	
M. MADRE	INRETS	
M. MASSE	Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable	
Mme MEYER	Union des Transports Publics	
M. MILLOUR	Armateurs de France	
M. NATY	Voies Navigables de France	
M. NOLIN	Insee	
M. ORUS	Réseau Ferré de France	
M. PAUL-DUBOIS-TAINE	DAEI	
M. PEYROUX	Banque de France	
M. QUINET	Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (ENPC)	
M. RATHERY	Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)	
M. REMY	Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)	
M. RIGAL	Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)	
M. VASSILLE	Direction du Tourisme	
M. VILMART	Commissariat au Plan	
Mme MABILE	Rapporteur de la CCTN	DAEI-SES
Mme AUGRIS	DAEI-SES	
Mme COMTE TROTET	Secrétaire de la CCTN	DAEI-SES
M. DECURE	DAEI-SES	
M. DELACHE	DAEI-SES	
Mme DEMEULENAERE	DAEI-SES	
M. FAVRE-BULLE	DAEI-SES	
Mme HERMILLY	DAEI-SES	
M. JOURDY	DAEI-SES	
M. KORMAN	DAEI-SES	
Mme LAGUZET	DAEI-SES	
M. RAOUL	DAEI-SES	
Mme RAYNARD	DAEI-SES	

M. ROLIN
M. SAUVANT

DAEI-SES
DAEI-SES

Excusés

CITEPA
Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

REMARQUES DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Commission du 28 juin 2004

Examen du projet de rapport final et des dossiers associés

Claude GRESSIER ouvre la séance et précise l'organisation de la réunion : dans un premier temps, la présentation des résultats du rapport, dans un second temps, celle de la méthode et des résultats de quatre dossiers visant, dans le domaine des transports, à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés » (suite à l'alinéa 4 de l'article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002).

Sylvie MABILE et Valérie COMTE TROTET présentent, pour 2003, l'état de l'environnement économique, les trafics et transports de marchandises et de voyageurs, quelques résultats des entreprises du secteur, les investissements des gestionnaires d'infrastructures, les recettes et dépenses, liées au transport, des administrations centrales et locales ainsi qu'un bilan de la circulation et des accidents de la route.

Cabotage

André REMY (FNTR) souhaiterait que l'on puisse préciser dans le rapport (chapitre sur les échanges internationaux) l'évolution du cabotage en France entre 2001 et 2002.

Sylvie MABILE confirme que cela sera explicité dans la version finale du rapport.

Activité des transports en Europe

Alain RATHERY (CEMT) précise que les données sur les trois premiers trimestres 2003 de la CEMT font apparaître une certaine reprise du fret ferroviaire en Europe, l'international (+ 0,5 %) comme le national (+ 1 %) progressant. Ceci est lié principalement aux bons résultats des chemins de fer néerlandais, allemands et espagnols. Quant à la route, on observe un ralentissement de la croissance de ce mode, ce ralentissement étant plus marqué pour le transport national (+ 0,8 %) que pour l'international (+ 1,4 %).

Prix, coûts et temps de trajet

Emile QUINET (ENPC) regrette que le rapport ne permette pas d'aborder l'efficacité des systèmes de transports. Il manque deux volets fondamentaux pour cela :

- les prix et coûts des transports dont il est peu fait mention dans le rapport ;
- les temps de trajet (vitesse commerciale, temps de trajet porte à porte, ou autres indicateurs).

Emmanuel RAOUL remarque que ces questions portent sur le système d'observation lui-même qui est plus tourné vers la mesure des volumes. Des travaux sont engagés au SES pour avoir un meilleur suivi sur les prix, mais la récupération de l'information est difficile, les entreprises étant réticentes à communiquer sur leur politique tarifaire.

Claude GRESSIER constate que des renseignements sur les prix et coûts sont disponibles dans le rapport pour le mode routier (chapitre Entreprises), mais que la récupération d'information pour les autres modes est sans doute plus difficile.

Jean-Loup MADRE (INRETS) pointe l'ambiguïté du texte du rapport concernant l'incidence des contributions publiques sur les prix du TER (chapitre Branche transports), les subventions étant normalement destinées à améliorer la qualité de service (mais il y a peut-être des effets retard). Par ailleurs, concernant les temps de trajet, on ne peut faire que des analyses structurelles, à partir d'enquêtes (la comparaison conjoncturelle des temps de trajet n'est pas envisageable). Par exemple, une augmentation des vitesses commerciales peut résulter d'une modification des périmètres (si les bus vont plus loin en banlieue...). La prochaine enquête pluriannuelle « transports » de l'Insee doit avoir lieu en 2007.

Alain SAUVANT (SES) estime, qu'à titre expérimental, on pourrait mettre en relation, dans le cadre d'une étude séparée ultérieure, les voyageurs-kilomètres résultant des estimations du bouclage du bilan de circulation et les vitesses résultant des sondages de la DSCR.

Daniel GENESTE (UIT CGT) souscrit à la nécessaire question sur les prix et les coûts. Il y a confirmation des difficultés pour le TRM à répercuter les coûts de production dans ses prix.

Fret maritime

Daniel GENESTE (UIT CGT) pense qu'il conviendrait de mener une réflexion sur l'organisation multimodale des transports terrestres terminaux, puisque le rapport met en lumière la progression de l'activité marchandises des ports maritimes (et donc du fret international transitant par ces ports). Par ailleurs, les évolutions contrastées entre les ports du nord et du sud du pays sont à rapprocher de la baisse des échanges avec le Royaume Uni.

Sous-traitance

Daniel GENESTE (UIT CGT) trouve que la réflexion faite lors de la commission de mars concernant la sous-traitance était judicieuse. Il faudrait regarder cela plus finement, puisque la sous-traitance apparaît comme un poids croissant dans les comptes des entreprises.

Alain SAUVANT (SES) informe qu'une étude est en cours sur la sous-traitance, à partir de la source EAE, et qu'elle fera l'objet d'une note de synthèse à paraître à l'automne.

Gestionnaires d'infrastructures

Daniel GENESTE (UIT CGT) estime que la baisse des contributions de l'Etat aux charges d'infrastructures a des conséquences directes sur le transport ferroviaire. On est aujourd'hui amené à diminuer la vitesse de circulation des trains. Il est objectivement nécessaire de situer les niveaux de responsabilités.

Claude GRESSIER fait ressortir que les comptes de RFF ne sont pas simples. Le système a d'ailleurs évolué entre 2003 et 2004. A partir de 2004, la dotation en capital va être remplacée par une contribution budgétaire au désendettement d'un montant de 800 millions d'euros (financée par une hausse de la TIPP) ainsi que par 900 millions d'euros en autorisations de programme en faveur des investissements de régénération. Pour le prochain exercice de la CCTN (portant sur l'année 2004), il faudra donc réaliser un raccord entre 2003 et 2004. Quoi qu'il en soit, la question de savoir si les ressources pour maintenir les réseaux sont suffisantes n'a pas de réponse immédiate.

Version anglaise du rapport

Emile QUINET (ENPC) suggère que l'on publie une version anglaise, même abrégée, du rapport de la CCTN.

Claude GRESSIER trouve cette suggestion excellente et demande si des travaux analogues ont lieu dans d'autres pays européens.

Emile QUINET (ENPC) répond qu'il existe des mémentos statistiques dans d'autres pays et que certains pays, surtout nordiques, produisent des brochures en anglais.

Emmanuel RAOUL précise que les publications des autres pays ne sont pas de même nature que la nôtre.

Claudine LAGUZET propose que l'on se rapproche d'Eurostat pour tester une première traduction automatique du texte.

Fiabilité du TRM

Daniel GENESTE (UIT CGT) souhaiterait savoir s'il existe des indicateurs statistiques sur la fiabilité, la régularité du TRM.

Maurice BERNADET (LET) indique qu'il n'y a pas de statistique sur le sujet, mais qu'en général les chargeurs sont très satisfaits vis à vis du TRM, ce qui n'est pas toujours le cas vis à vis du transport ferroviaire.

Alain SAUVANT (SES) indique qu'une enquête « chargeurs » est menée périodiquement et qu'une telle enquête peut constituer un support pour poser ce type de questions. Ces indicateurs ne sont pas suivis d'un point de vue conjoncturel.

Emile QUINET (ENPC) pense que l'on pourrait envisager une enquête « qualité » avec des questions du style : est-ce que les délais se sont améliorés ? dégradés ?

Claude GRESSIER remarque que ces questions sont davantage le sujet d'études complémentaires ou de dossiers comme ceux qui seront présentés dans la suite de la réunion.

LES DOSSIERS

Alain SAUVANT (SES) expose alors les éléments de méthode utilisée dans quatre dossiers qui sont présentés par la suite et dont l'objectif est de mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés. Sur ces quatre dossiers, seuls trois ont été envoyés aux membres de la commission sous la forme d'un rapport écrit, celui sur le transport combiné faisant encore l'objet de travaux complémentaires : des transparents, remis en séance, sont néanmoins présentés.

Les transports collectifs régionaux de voyageurs

Emmanuel FAVRE-BULLE (SES) expose les méthodes et résultats concernant les transports collectifs régionaux de voyageurs.

Alain SAUVANT souligne qu'une des raisons de fond qui conduit à un bilan avantages/coûts globalement équilibré réside dans un coût de production marginal inférieur au coût moyen (environ 6 € contre 14 €). Ainsi, la réforme a conduit à la mobilisation de matériels et de personnels qui n'étaient auparavant pas utilisés à plein, d'où le ratio avantages/coûts élevé.

Il indique également la nécessité d'échanges supplémentaires avec la SNCF et la DTT pour le réglage de quelques paramètres.

Maurice BERNADET (LET) souligne qu'en page 7 du dossier il est indiqué « qu'en réalité seule une partie des voyageurs-kilomètres supplémentaires consécutifs à l'augmentation de l'offre est détournée de la route », cette fraction étant évaluée à 50%, mais que cet effet n'est pas pris en compte dans la suite du dossier.

Jean Louis DENIZOT (SNCF) indique que cette fraction de voyageurs détournée de la route est très difficile à estimer.

Alain SAUVANT confirme qu'il convient néanmoins d'en tenir compte et que le dossier sera modifié dans ce sens, avec éventuellement des tests de sensibilité.

François BOYER (DTMPL) précise que les utilités changent lorsqu'il y a une offre nouvelle.

Jean-Jacques BECKER (DP) évoque quatre points à préciser ou à compléter dans le dossier.

- En premier lieu, il conviendrait de prendre en compte dans les dépenses publiques les taxes éludées lors des transferts modaux, à savoir essentiellement la TIPP.
- Les coûts marginaux des trains supplémentaires devraient également faire partie du bilan.
- D'autre part, le bruit ferroviaire lui paraît devoir figurer dans les externalités à prendre en compte.
- Enfin, l'impact négatif des circulations TER sur les trains de fret ne doit pas être négligé.

Alain SAUVANT confirme que la TIPP éludée liée aux reports modaux devrait être prise en compte et le dossier sera modifié dans ce sens. Il considère que les coûts marginaux des TER supplémentaires sont déjà pris en compte à travers les variations de péage (pour la part qui est liée aux volumes, celle liée aux prix étant neutre pour l'ensemble SNCF-RFF). Le bruit ferroviaire lui semble négligeable devant le bruit routier qui pour sa part est déjà pris en compte. Il y a effectivement un impact négatif des circulations TER sur le trafic de fret comme il est indiqué de manière qualitative dans le dossier et il semble difficile d'aller plus loin sur ce sujet dans le cadre de cette étude.

Daniel GENESTE (UIT CGT) interroge sur le but recherché et rappelle l'existence et la qualité du rapport du Conseil économique et social (CES) sur le sujet, élaboré à la demande du premier ministre. Le texte aujourd'hui présenté semble être à contre courant des travaux du CES pourtant salués par le secrétaire d'état aux transports. Il indique que la gêne pour les trains de fret est sans doute une réalité dans certains nœuds mais que des marges de manœuvre existent ailleurs. Il rappelle, de ce point de vue, l'existence de travaux du CSSPF approuvés de surcroît unanimement. Il souligne le rôle des services régionaux de voyageurs fer et route dans la cohésion sociale et territoriale. Par ailleurs, le Limousin a rejoint l'expérimentation, au motif de son caractère rural dominant, avec un retard de 18 mois : de ce fait

la comparaison entre zones urbaines et zones rurales est peu significative puisque n'intervenant pas sur une période identique, avec de plus les tâtonnements de mise en route. Il faut d'ailleurs noter que la généralisation intervenue en 2002 a précisément cherché à tenir compte de l'expérimentation. Enfin, il existe des travaux des autorités organisatrices (AO) qui pourraient être utilisés. Ne pas s'être rapproché des AO comme source d'information et d'analyse dans la réalisation de ce document est tout de même réducteur. Les AO sont fondées à avoir des choses à dire.

Alain SAUVANT confirme que les travaux du Conseil économique et social ont été utilisés, comme indiqué dans le dossier. Il y a effectivement une gêne pour les trains de fret et il existe des travaux SES sur ce sujet difficile à aborder sur un plan quantitatif. Une mention sur les aspects liés à la cohésion sociale sera ajoutée au dossier. La différence entre zones de rase campagne et zones urbaines provient surtout des différences de remplissage des trains. Le retard du Limousin à rejoindre l'expérimentation n'a pas d'influence significative sur les résultats du dossier. A Sauviant invite M. Geneste à fournir les travaux complémentaires des autorités organisatrices dont il a connaissance.

Le transport combiné rail-route

Emmanuel FAVRE-BULLE expose les méthodes et résultats concernant le transport combiné rail-route.

Alain SAUVANT indique que le dossier sera complété et finalisé pendant l'été.

Maurice BERNADET (LET) souligne que le dossier semble au moins aussi avancé que les autres et qu'il conviendrait donc de le joindre à l'ensemble.

Jean-Jacques BECKER (DP) évoque le même point que pour le dossier précédent sur les taxes éludées lors des transferts modaux, à savoir essentiellement la TIPP.

Alain SAUVANT répond que cette question sera prise en compte.

Jean Louis DENIZOT (SNCF) souligne les difficultés méthodologiques liées à l'approche marginale, compte tenu de l'ampleur des « aides » prises en compte, et ce bien que le niveau des subventions soit plus faible que dans d'autres pays d'Europe : subventions, allègements de charges et déficit du transport combiné pour la SNCF. Outre la question de l'incertitude sur la détermination de l'élasticité-prix du transport combiné, on sort de la plage de variation faible dans laquelle peut être réalisé un calcul marginal à base d'élasticité. Il préfère l'approche au premier euro, même s'il est difficile d'estimer quelle aurait été la situation du transport combiné en l'absence totale d'aides, et ce d'autant plus que la politique de soutien au combiné est engagée depuis des années. Par ailleurs, il estime indispensable que, dans le document qui résultera de ces travaux, soit précisé très explicitement qu'il s'agit d'une analyse du passé ne pouvant être extrapolée au futur, compte tenu notamment des transformations engagées de l'activité fret de la SNCF.

Emile QUINET (FNPC) indique qu'une partie des aides est absorbée par les opérateurs (cf. théorie de la double marginalisation) et n'est pas rétrocedée aux utilisateurs.

Alain SAUVANT partage cette analyse sur le principe tout en insistant sur la difficulté d'estimer la part retenue par les opérateurs.

Emile QUINET (FNPC) demande quelle est la cohérence entre l'évaluation proposée et une évaluation socio-économique standard.

La question a été posée au niveau du dossier suivant mais elle est de portée générale. Alain SAUVANT indique que les deux approches sont similaires. Les dossiers présentés s'efforcent de répondre à la demande du parlement LFR 2002 art 12 alinéa 4 ; on peut cependant noter un lien avec l'évaluation économique standard : comme pour une évaluation socio-économique de projet, on compare une situation de référence, sans la mesure de dépense étudiée, et une situation de projet où celle-ci figure (ou une variation du montant de cette dépense).

Alain SAUVANT demande quelle procédure doit être suivie à ce stade pour affiner les dossiers.

Claude GRESSION donne mandat au SES pour affiner les dossiers pendant l'été, notamment sur le plan rédactionnel.

Les orientations écologiques du choix des véhicules et des carburants

Olivier ROLIN (SES) expose les méthodes et résultats concernant les orientations écologiques du choix des véhicules et des carburants.

Alain SAUVANT insiste sur le fait que les mesures étudiées présentent finalement des intérêts très divers. Il faut remarquer que les progrès réalisés en matière de réduction des émissions polluantes dans le cas des motorisations traditionnelles ont un impact important sur les résultats de cette étude.

Enfin, la partie concernant les biocarburants a été réalisée sur la base du prix du pétrole constaté en 2002, qui peut sembler aujourd'hui relativement bas. Son augmentation pourrait changer les conclusions de cette analyse.

Jean-Jacques BECKER (DP) souhaite revenir sur trois points :

- Dans le calcul de l'impact de l'écart de fiscalité entre le gazole et l'essence, est-il réaliste de considérer que le kilométrage est indépendant de la motorisation ?
- Est-il légitime de considérer l'éthanol pur comme un biocarburant alors que les raffineurs ne sont pas favorables à son utilisation ?
- Dans le cas des véhicules électriques, y a-t-il prise en compte de la fiscalité de l'électricité ?

Alain SAUVANT apporte les éléments de réponses suivants :

- Le passage de l'essence au diesel s'accompagne de deux phénomènes distincts : d'une part, les gens qui choisissent le diesel le font en partie parce qu'ils avaient a priori l'intention de rouler davantage ; d'autre part, le gazole étant moins cher, ils font davantage de kilomètres que s'ils avaient conservé un véhicule essence. Il est difficile de séparer ces deux effets ; un test de sensibilité aux kilométrages sera réalisé.
- L'éthanol pur n'est pas aujourd'hui utilisé en France ; cette solution a cependant été prise en compte, car elle est techniquement envisageable.
- Le dossier sera modifié pour prendre en compte la fiscalité liée à l'électricité ; il est cependant probable que cet effet ne changera pas la nature des résultats.

La politique de sécurité routière

Olivier ROLIN expose les méthodes et résultats concernant la politique de sécurité routière.

Alain SAUVANT insiste sur le fait que ce dossier met en évidence des corrélations et non des liens de cause à effet. Il faut également reconnaître que, sur des dispositifs comme le Contrôle Sanction Automatisé, on ne dispose pas aujourd'hui du recul nécessaire pour tirer des conclusions.