

Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

Direction des Affaires Économiques et Internationales

Service Économique et Statistique

Commission des comptes des transports de la nation

LES COMPTES DES TRANSPORTS EN 2000

Juin 2001

Sommaire

1^{ère} partie : le rapport

Résumé

- 1 - L'environnement économique
- 2 - La branche "services de transport"
- 3 - Les ménages et les transports
- 4 - Les trafics et les transports
- 5 - Les entreprises de transport
- 6 - Les gestionnaires d'infrastructures
- 7 - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales
- 8 - Les échanges extérieurs de biens et de services de transport
- 9 - Les données sociales
- 10 - Les transports en Europe en 1999
- 11 - Les nuisances générées par les transports

2^e partie : les dossiers

- 1 - La messagerie
- 2 - Le financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et de la SNCF

3^e partie : les annexes

- 0 - La nomenclature d'activités française
- 1 - L'environnement économique **(non fournie)**
- 2 - La branche "services de transport"
- 3 - Les ménages et les transports **(non fournie)**
- 4 - Les trafics et les transports **(non fournie)**
- 5 - Les entreprises de transport **(non fournie)**
- 6 - Les gestionnaires d'infrastructures **(non fournie)**
- 7 - L'état et les collectivités locales **(non fournie)**
- 8 - Les échanges extérieurs de biens et de services de transport **(non fournie)**
- 9 - Les données sociales **(non fournie)**
- 11 - Les nuisances générées par les transports **(non fournie)**
- D2 - Le financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et de la SNCF

RÉSUMÉ

Un environnement économique dynamique

En France, la croissance du PIB a été plus soutenue en 2000 que l'année précédente (+ 3,1 % contre + 2,9 %). La progression du revenu disponible a limité l'effet du renchérissement des prix pétroliers sur le pouvoir d'achat des ménages et l'investissement des entreprises a été particulièrement dynamique.

La production de la branche transport a progressé légèrement moins vite qu'en 1999

En 2000, la production de services de transport a enregistré une progression de 4,6 % en volume. Avec plus de 6 % d'augmentation, le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport aérien de voyageurs ont enregistré les plus fortes croissances, le transport routier de marchandises progressant de 5,0 % après + 7,2 % en 1999.

Dépenses des ménages : stagnation des achats d'automobiles, ralentissement des dépenses d'utilisation des véhicules particuliers, progression du même ordre qu'en 1999 pour la consommation de services de transport

Après les progressions exceptionnellement fortes observées en 1998 (+ 13,5 %) et en 1999 (+ 12,1 %), les achats de véhicules par les ménages n'ont augmenté en volume que de 0,2 % en 2000. Le renchérissement des carburants a pesé sur la croissance des dépenses d'utilisation des véhicules qui ne progressent que de 1,1 % en volume en 2000, contre + 2,2 % en 1999. Dans un contexte de hausse modérée des prix (+ 1,1 % après + 0,5 % en 1999), la progression des dépenses en services de transport collectif a été du même ordre de grandeur que l'année précédente (+ 4,7 % contre + 4,5 % à prix constants).

Stagnation de la circulation des voitures particulières

En 2000, de façon exceptionnelle par rapport aux évolutions constatées dans le passé, la circulation des voitures particulières sur l'ensemble du réseau routier a été stable. Les transports collectifs terrestres ont, par contre, connu une croissance plus vive que l'année précédente (+ 5,5 % après + 0,5 % pour les autobus et cars ; + 5,4 % après + 3,3 % pour les transports ferrés). Le transport aérien, qui a stagné sur les lignes intérieures radiales, a continué à progresser rapidement sur les lignes internationales (+ 10,8 %).

Croissance moins forte des transports de marchandises

Mesurée en tonnes-kilomètres, la croissance des transports intérieurs terrestres de marchandises s'est infléchie en 2000, leur progression passant de + 4,2 % en 1999 à + 3,0 %. Cette inflexion est imputable au transport routier qui n'a progressé que de 2,4 % tandis que le transport ferroviaire et le transport fluvial ont connu des rythmes de croissance relativement élevés (respectivement + 6,2 % et + 6,3 %).

Des résultats d'entreprises assez différents selon les secteurs

Dans le transport routier, les entreprises ont pu répercuter sur leurs prix l'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules (+ 6 %). La production hors sous-traitance a augmenté de 11 % et la valeur ajoutée de 8 % soit un peu moins que les rémunérations (+ 10%). En conséquence, l'excédent brut d'exploitation est resté stable après un recul de 4,5 % en 1999.

L'excédent brut d'exploitation de la SNCF a reculé de 6,5 % mais, l'entreprise publique a enregistré un bénéfice net de 444 millions de francs contre une perte de 568 millions de francs en 1999.

Dans le secteur aérien, les compagnies n'ont pu répercuter les conséquences sur leurs coûts de la hausse des carburants et du dollar que de manière inégale. De ce fait, l'excédent brut d'exploitation a reculé de 11,5 % par rapport à l'année précédente.

Mais augmentation de l'emploi dans le secteur des transports

Bien que la croissance de l'activité ait été moins rapide qu'en 1999, l'emploi a progressé plus vite que l'année précédente (+ 5,3 % contre + 4,5 %). Cette tendance, à laquelle l'aménagement et la réduction du temps de travail ont contribué, s'observe dans les grandes entreprises nationales, dans lesquelles l'emploi a progressé de 2,2 % en 2000 après 1,6 % en 1999, et dans le secteur privé (+ 7,0 % en 2000 après + 6,1 % en 1999).

Situation contrastée des gestionnaires d'infrastructure

Les sociétés d'autoroutes et les aéroports enregistrent une progression de leur chiffre d'affaires et de leur excédent brut d'exploitation en ligne avec la croissance de leur activité en volume.

Malgré une forte augmentation de l'activité portuaire, la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation des ports de commerce se situent à des niveaux proches de ceux enregistrés l'année précédente. Les investissements restent du même ordre de grandeur que la capacité d'autofinancement. L'endettement se maintient à un niveau modéré, de l'ordre d'une année d'autofinancement.

Malgré une capacité d'autofinancement négative, l'endettement de Réseau Ferré de France a diminué, grâce à la dotation en capital effectuée par l'Etat.

Stabilité des dépenses des administrations centrales consacrées à la route

Le montant global des dépenses engagées par l'Etat sur le réseau national s'est élevé à 20 milliards de francs en 2000, soit 0,6 % de plus qu'en 1999. Celle des collectivités locales s'est élevée à 80 milliards de francs en 1999.

S'agissant de la navigation aérienne, le développement du trafic aérien a entraîné une forte croissance des dépenses de fonctionnement (+ 13,1 %) comme des dépenses en capital (+ 8,9 %).

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

La baisse tendancielle des émissions polluantes par les véhicules automobiles, due à la mise sur le marché de nouveaux types de carburants et à l'augmentation progressive de la part du parc équipé de pots catalytiques, s'est poursuivie en 1999.

Amélioration des résultats de la sécurité routière

Dans un contexte de légère augmentation de la circulation, le nombre d'accidents a diminué de 2,7 % par rapport à 1999, le nombre de tués (7 643) baissant de 4,8 %. Cette évolution est plus favorable que l'amélioration observée depuis 1976 (diminution en rythme annuel 2,4 % du nombre de tués).

L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE

L'augmentation des prix du pétrole (+26% entre décembre 1999 et décembre 2000), amplifiée par l'appréciation du dollar, a pesé sur l'évolution des économies européennes. Cependant, malgré un ralentissement marqué au deuxième semestre, la croissance du PIB d'une année sur l'autre a été, en général, dans les pays de l'Union monétaire, plus forte en 2000 qu'en 1999. Aux Etats-Unis, l'activité est restée dynamique au premier semestre 2000, sous l'effet de la vigueur persistante de la demande des ménages, de l'investissement des entreprises et des exportations, mais a ensuite nettement fléchi au second semestre. Au Japon, la timide reprise qu'avait entraîné au début de l'année le dynamisme de la demande extérieure et des investissements des entreprises exportatrices est restée fragile.

En France, l'évolution favorable du revenu disponible et le dynamisme de l'investissement des entreprises ont atténué considérablement les effets du renchérissement des produits pétroliers, le rythme de croissance au deuxième semestre restant proche de celui enregistré la première partie de l'année.

UN ENVIRONNEMENT MONDIAL MOINS FAVORABLE QU'EN 1999

Très favorablement orienté en 1999, l'environnement extérieur de la France a connu une certaine dégradation dans le courant de l'année 2000.

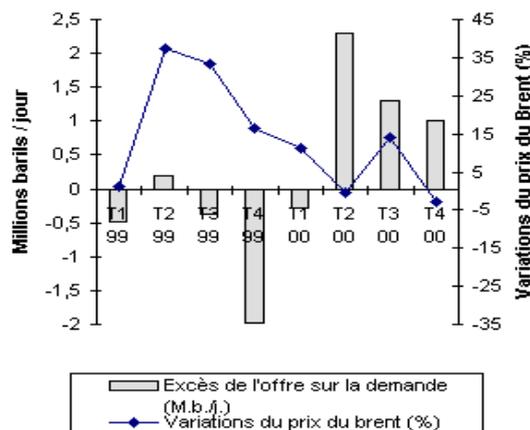
La hausse des prix du pétrole, combinée à la baisse de l'Euro, a pesé sur le dynamisme de la demande dans les pays membres de l'Union monétaire. Aux Etats-Unis, la croissance - exceptionnellement dynamique jusqu'au deuxième trimestre - a assez fortement ralenti en fin de période. Au Japon et dans les pays émergents, les économies ont été mieux orientées qu'en 1999 mais leur reprise est restée fragile.

Hausse des prix du pétrole

Les prix du pétrole et des produits raffinés ont continué à progresser jusqu'en novembre, du fait de la reconstitution des stocks dans les pays consommateurs et des tensions existant sur les marchés de certains produits raffinés. Malgré l'apparition d'excédents de l'offre sur la consommation à partir deuxième trimestre 2000 (2,3 millions de barils par jour au deuxième trimestre ; 1,3 au troisième ; 1,0 au quatrième), les cours du Brent «daté», qui sert de

référence pour la cotation de la plupart des bruts exportés vers l'Europe, ont progressé de 26 % entre décembre 1999 et décembre 2000, dont 14 % au troisième trimestre 2000.

GRAPHIQUE 1.1
Formation des stocks et évolution des prix du Brent



Source : Agence Internationale de l'Energie

Du fait de la saturation des capacités de raffinage et de l'importance de la demande, les hausses de prix des produits pétroliers ont été supérieures à celle du pétrole brut pour certains produits, en particulier le gazole (+ 45% sur le marché spot de Rotterdam entre les quatrièmes trimestres 1999 et 2000).

TABLEAU 1.1
Evolution des prix des produits pétroliers
sur le marché spot de Rotterdam

USD / baril	1999	2000	Evolution (%)
	T4	T4	
Super sans plomb	28,2	33,0	17
Ordinaire sans plomb	27,3	32,0	17
Naphta	24,8	30,8	24
Kerosène aviation	29,6	41,7	41
Gazole	26,8	38,8	45
Fioul (1% S)	19,8	25,9	30
Fioul (3,5% S)	19,8	22,5	14

Source : Agence Internationale de l'Energie

Ralentissement au deuxième semestre

Dans les pays membres de l'Union monétaire européenne, malgré un ralentissement marqué au deuxième semestre, la croissance du PIB d'une année sur l'autre a été, en général, plus forte en 2000 qu'en 1999. Le renchérissement des produits pétroliers a pesé sur la consommation des ménages dont le rythme de progression, d'un semestre sur l'autre, a fléchi de 3,0 % en rythme annuel au premier semestre à 1,7 % au deuxième.

L'investissement et la consommation publique ayant été également moins vigoureux dans la deuxième partie de l'année, la croissance du PIB s'est ralentie de 1,1 point en rythme annuel entre le premier et le deuxième semestre 2000. Ce tassement de la croissance a été ressenti dans tous les pays de la zone Euro. Parmi les principaux partenaires de la France, l'ampleur du ralentissement varie de - 0,7 point (rythme annuel) pour les Pays-Bas à - 1,7 point pour l'Allemagne.

TABLEAU 1.2
Evolution en volume des principaux
agrégats dans la zone Euro (1)

Rythme annuel en %	1999	2000	1999	1999	2000	2000
			S1	S2	S1	S2 (*)
PIB	2,6	3,4	2,2	3,6	3,8	2,7
Demande intérieure	3,1	2,8	4,4	2,8	3,3	2,1
- Consommation privée	2,9	2,6	2,8	2,3	3,0	1,7
- Consommation publique	1,7	1,8	1,1	1,3	2,3	1,0
- FBCF	5,4	4,8	7	5,4	5,0	3,4
Import	6,6	10,0	6,7	11,0	12,2	10,9
Export	4,8	13,2	-1	13,8	13,2	12,8

Source : Direction de la Prévision ; OCDE

(1) Zone Euro : Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal.

(*) : estimation

Les évolutions sont des moyennes annuelles pour les deux premières colonnes et des évolutions semestrielles en "rythme annuel" pour les quatre suivantes.

Au Royaume-Uni, la fermeté du cours de la livre ayant atténué l'impact du choc pétrolier, le dynamisme de la consommation des ménages a été peu affecté par la hausse des prix du pétrole. Malgré un tassement de l'investissement privé, la croissance est restée soutenue sur l'ensemble de l'année, le PIB progressant de 3,0 % en rythme annuel au deuxième semestre contre 2,6 % au premier.

Aux Etats-Unis, l'activité est restée très dynamique au premier semestre 2000, sous l'effet de la vigueur de l'ensemble des composantes de la demande, mais a nettement fléchi au second semestre. Le mouvement de hausse des taux d'intérêt, engagé au printemps 1999 pour faire face à l'accélération de l'inflation, a pesé avec retard sur l'investissement immobilier. Il a aussi contribué à la stabilisation des cours boursiers et, ce faisant, à la modération de la consommation des ménages. Le retournement de l'investissement et la détérioration des échanges extérieurs, aux troisième et quatrième trimestres, ont entraîné un ralentissement brutal de la croissance (de + 5,9 % en rythme annuel, au premier semestre, à + 2,8 % au deuxième).

Au Japon, le renchérissement des produits pétroliers n'a pas réellement freiné la timide reprise qui s'était esquissée dans l'archipel au début de l'année. Principalement soutenue par les investissements des entreprises exportatrices et la demande extérieure, cette reprise demeure néanmoins fragile.

Dans les économies émergentes, la reprise de la demande intérieure, soutenue par la baisse du chômage, une reconstitution naturelle des achats de biens durables après les crises de 1997-1999 et les gains de pouvoir d'achat dus à la diminution de l'inflation, ont soutenu l'activité.

TABLEAU 1.3
Evolution en volume des PIB dans les
principales économies

	1999	2000	1999	2000	2000
		(*)	S2	S1	S2 (*)
Etats-Unis	4,2	5,0	5,5	5,9	2,8
Japon	0,8	1,7	-0,2	3,6	-0,2
Union Européenne	2,6	3,3	3,5	3,6	2,7
- Royaume Uni	2,3	3,0	3,5	2,6	3,0
- zone Euro	2,6	3,4	3,6	3,8	2,7
- Allemagne	1,6	3,0	2,5	3,7	2,0
- Italie	1,6	2,9	2,5	3,3	2,2
- Espagne	4,0	4,1	3,5	4,9	3,1
- Pays Bas	3,9	3,9	5,2	3,7	3,0
Zones émergentes (**)	4,0	6,0	n.d.	n.d.	n.d.

Source : Direction de la Prévision ; OCDE

(*) : estimations

(**) : Les zones émergentes comprennent la quasi totalité des pays d'Asie hors Japon, d'Europe centrale et orientale, d'Amérique latine

ECONOMIE FRANÇAISE

Un ralentissement moins marqué que dans le reste de la zone Euro

En France, la progression du revenu disponible, due au développement de l'emploi salarié et aux aménagements de la fiscalité, a limité l'effet du renchérissement des prix pétroliers sur le pouvoir d'achat. Le rythme de croissance de la consommation des ménages s'est toutefois réduit au deuxième semestre (+ 2,0 % en rythme annuel contre + 2,5 % au premier semestre), sous l'effet d'une légère hausse du taux d'épargne.

TABLEAU 1.4

Evolution des revenus des ménages

	Evolution en moyenne (%)		Glissement sur l'année (%)	
	1999	2000	1999	2000
Salaires brut	4,2	5,0	4,5	5,1
Prestations sociales	2,9	2,3	2,4	2,4
EBE des entr. individuels	1,6	3,2	1,7	3,7
Revenus de la propriété	4,9	13,4	6,8	14,1
Revenus bruts	3,4	4,6	3,6	4,8
Prélèvements sociaux et fiscaux	5,5	3,9	2,7	-1,9
Revenu disponible brut	2,8	4,7	3,7	6,5
Prix de la consommation	0,2	1,2	0,4	1,5
Pouvoir d'achat	2,7	3,4	3,2	4,9
Taux d'épargne (% du revenu disponible)	15,3	15,9		

Source : Insee

Ce tassement a été en grande partie compensé par le dynamisme de l'investissement des entreprises et une légère reconstitution des stocks. Au deuxième semestre, la formation brute de capital fixe des sociétés et des entreprises individuelles a progressé de 10,9 % en rythme annuel, contre 8,2 % au premier semestre. Une légère reconstitution des stocks a accompagné l'accroissement des capacités des entreprises, la contribution de cet agrégat à la croissance passant de 0,2 point de PIB au premier semestre à 0,4 point au deuxième semestre. Dans la construction de logements, le long mouvement de baisse des stocks de bâtiments entamé au milieu des années 1990 a commencé à s'inverser.

Pour les ménages, l'arrivée à échéance de la mesure d'amortissement fiscal d'un logement neuf destiné à la location (amortissement Périssol) s'est traduite par un ralentissement de l'investissement en

logements (+ 1, % en rythme annuel au deuxième semestre, contre + 6,9 % au premier semestre).

Les exportations ont crû à un rythme élevé (12,6 %), mais cependant moins rapide que les importations (+ 14,2 %). De ce fait la contribution du commerce extérieur à la croissance a été légèrement négative (- 0,1 % de PIB).

TABLEAU 1.5

Evolution en volume des principaux agrégats

	1999	2000	1999	1999	2000	2000
			S1	S2	S1	S2
PIB	2,9	3,1	2,7	4,1	3,1	3,0
Exportations	4,0	12,6	1,4	12,2	14,3	13,1
Importations	4,7	14,2	1,6	9,8	17,7	16,1
Demande intérieure hors stocks	3,3	3,2	3,3	3,8	3,3	3,3
- Consommation privée	2,8	2,5	2,3	4,0	2,5	2,0
- Consommation APU	2,0	2,2	2,7	2,1	2,2	2,7
- FBCF totale	6,2	6,1	6,8	5,1	7,1	7,4
- dont entreprises	6,1	7,4	6,2	5,7	8,2	10,9
- dont ménages	7,6	4,5	10,4	3,8	6,9	1,0
Variation des stocks (% du PIB)	(-0,2)	(+0,1)				

Source : Insee

Dans ce contexte favorable, les grands équilibres sont restés bien orientés. Malgré une légère accélération, le glissement des prix du PIB sur l'année (+ 0,8 % contre + 0,3 % en 1999) a été modéré. L'excédent du solde des transactions courantes de la balance des paiements, bien qu'en retrait par rapport à 1999, est resté important. Des améliorations sensibles ont été enregistrées pour la situation de l'emploi et des finances publiques. Les effectifs employés progressant, en glissement annuel, de 3,6 % en 2000 après 3,1 % en 1999, le taux de chômage a reculé, passant de 11,0 % en 1999 à 9,6 % en 2000 (9,0 % au quatrième trimestre 2000). Du fait de rentrées fiscales abondantes et d'une évolution de la consommation des administrations publiques modérée, le besoin de financement des administrations publiques s'est réduit, passant de 1,6 % du PIB en 1999 à 1,3 % en 2000.

TABLEAU 1.6
Grands équilibres

	1998	1999	2000
Prix du PIB (glissement annuel en %)	0,8	0,3	0,8
Balance courante (% du PIB)	2,6	2,6	2,1
Taux de chômage (%)	11,9	11,0	9,6
Besoin de financement des administrations publiques (% du PIB)	2,6	1,6	1,3

Source : Insee

ACTIVITÉS SECTORIELLES

Une évolution diversifiée des activités

A l'exception de la construction, les activités de production de biens, qui sont celles qui génèrent le plus de transport, connaissent un ralentissement un peu plus net que les activités axées sur la prestation de services immatériels.

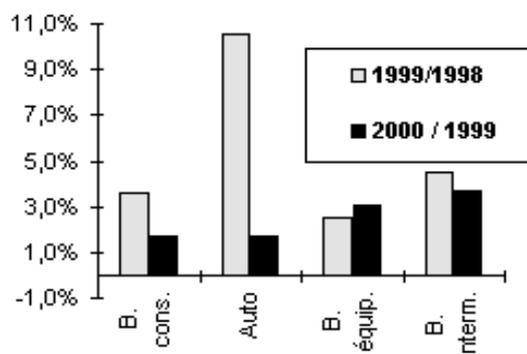
Ce ralentissement est le résultat des évolutions suivantes :

- La croissance de la valeur ajoutée s'est accélérée pour la branche « construction » (passant de + 2,3 % en glissement annuel en 1999 à + 3,5 % en 2000), du fait d'un contexte exceptionnel (mises en chantier importantes fin 1999 du fait de la fin du dispositif Périssol, baisse de la TVA sur les travaux d'entretien amélioration des logements, réparations des dégâts occasionnés par les tempêtes de l'hiver 1999 - 2000, proximité des élections municipales, etc.).
- L'activité s'est ralentie dans le secteur de l'énergie, où l'évolution de la valeur ajoutée, en glissement annuel, est passé de + 2,3 % en 1999 à + 1,0 % en 2000.
- Dans l'agriculture et les industries agro-alimentaires, la valeur ajoutée a reculé de 1,3 % entre les quatrièmes trimestres 1999 et 2000, malgré la bonne tenue de la production céréalière (+ 2,5 % par rapport à 1999), essentiellement du

fait des conséquences de la « crise de la vache folle » sur la production de viande bovine.

- Dans l'industrie manufacturière, la légère accélération de la croissance enregistrée sur l'année pour les biens d'équipement (progression de l'indice de production industrielle de + 2,5 % entre les quatrièmes trimestres 1998 et 1999 à + 3,0 % entre les quatrièmes trimestres 1999 et 2000), n'aurait compensé que partiellement le ralentissement de la croissance induit dans les autres activités par le comportement plus réservé des consommateurs, et par des facteurs contingents, tel que la suppression du changement de millésime au 1^{er} juillet dans la construction automobile. Au total, le recul de la croissance serait resté modéré (en glissement annuel de la valeur ajoutée, de + 5,0 % en 1999 à + 3,8 % en 2000).

GRAPHIQUE 1.2
Indice de la production industrielle
Glissement en rythme annuel



Source : Insee

TABLEAU 1.7
Valeur ajoutée des branches (H.T.)

	Evolution en moyenne (%)		Glissement sur l'année (%)	
	1999	2000	1999	2000
Branches agro-alimentaires	1,1	-0,3	1,4	-1,3
Branches manufacturières	2,8	4,4	5,0	3,8
Energie	3,4	2,5	2,3	1,0
Construction	2,9	2,9	2,3	3,5
Commerce et transport	2,9	3,4	3,8	2,6
Sous total	2,6	3,2	3,7	2,5
Activités financières	0,8	3,2	2,7	3,3
Autres services marchands	4,8	3,5	5,1	3,1
Autres services	1,7	2,7	2,0	2,9
Sous total	3,5	3,2	3,9	3,1
TOTAL	3,1	3,2	3,8	2,8

Source : Insee

L'ACTIVITÉ TOURISTIQUE

En 2000, le nombre de visiteurs étrangers a continué à augmenter. Après les assez fortes baisses enregistrées depuis 1998, le nombre des séjours effectués en France par les résidents s'est stabilisé.

En 2000, le nombre de visiteurs étrangers a atteint 75,5 millions, soit une augmentation de 3,5% par rapport à l'année précédente. L'enquête sur la fréquentation hôtelière observe des hausses particulièrement sensibles du nombre de nuitées passées par les touristes originaires du Japon (+ 18,2 %), des Etats-Unis (+ 13 %) et du Royaume-Uni (+ 21 %). A l'inverse, la fréquentation des établissements français par les clientèles allemande et italienne a diminué, respectivement de 5,3 % et 5,9 %.

Le nombre total de nuitées passées en France par la population résidente, qui avait baissé de 8,2 % en 1999, n'a fléchi que de 0,7 % en 2000. La progression de 0,9% du nombre de nuitées passées dans le cadre de courts séjours à caractère personnel, atténuant les baisses enregistrées par les longs séjours (- 0,6 %) et, surtout, les séjours professionnels (- 14%). La répartition modale des moyens de transports utilisés par les résidents pour leurs déplacements touristiques n'a pas varié de façon sensible par rapport à 1999. L'automobile reste le principal moyen de transport avec une part modale estimée à 82 %, suivi par le train (13 %) et l'avion (2,4 %).

Cette faible baisse des séjours effectués en France par les résidents contraste avec le dynamisme de leurs dépenses à l'étranger (+ 6,6 %), les dépenses des étrangers en France augmentant de 9,6%. Au total, l'excédent du poste "voyages" de la balance des paiements a progressé de 13,3% en 2000 pour atteindre 99,4 milliards de francs.

TABLEAU 1.8

Nombre de nuitées effectuées en France par les résidents selon le type de séjour et le mode de transport

	1997	1998	1999	2000	1997	1998	1999	2000
	millions de nuitées				(%)	(%)	(%)	(%)
Séjours personnels courts								
Route	126,8	121,3	117,0	118,0	85,4	83,3	83,0	83,0
Train	16,1	18,0	17,2	18,0	10,8	12,4	12,2	12,7
Avion	1,9	2,2	2,4	2,3	1,3	1,5	1,7	1,6
Autres modes	3,7	4,0	4,4	3,9	2,5	2,8	3,1	2,7
Tous modes	148,5	145,6	141,0	142,2	100	100	100	100
Séjours personnels longs								
Route	554,8	560,0	517,9	514,8	82,7	82,1	82,5	82,5
Train	82,3	86,9	80,2	80,4	12,3	12,7	12,8	12,9
Avion	18,7	17,8	16,3	14,6	2,8	2,6	2,6	2,3
Autres modes	15,0	17,4	13,3	14,5	2,2	2,5	2,1	2,3
Tous modes	670,9	682,1	627,7	624,2	100	100	100	100
Séjours professionnels								
Route	12,5	18,0	11,4	8,7	47,1	52,1	48,9	43,5
Train	7,9	10,8	7,7	7,7	29,8	31,1	33,0	38,3
Avion	2,5	2,4	1,9	2,2	9,3	7,0	8,0	10,9
Autres modes	3,7	3,4	2,3	1,5	13,9	9,8	10,0	7,3
Tous modes	26,6	34,6	23,3	20,0	100	100	100	100
Ensemble								
Route	694,1	699,3	646,3	641,5	82,0	81,1	81,6	81,6
Train	106,3	115,7	105,1	106,0	12,6	13,4	13,3	13,5
Avion	23,1	22,5	20,6	19,1	2,7	2,6	2,6	2,4
Autres modes	22,5	24,8	20,0	19,9	2,7	2,9	2,5	2,5
Tous modes	846,0	862,3	791,9	786,4	100	100	100	100

Source : Direction du Tourisme - SOFRES. Les résultats sur les séjours des résidents sont issus de l'enquête "suivi de la demande touristique" (SDT), enquête mensuelle réalisée par panel.

En matière de tourisme, un **voyage** est défini comme la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile, comprenant au moins une nuit passée hors du domicile.

La **durée** des voyages (et des séjours qu'ils comportent) est déterminée par le nombre de nuitées passées hors du domicile.

Un **séjour** est défini comme le temps passé en un lieu fixe ou au cours d'un circuit comprenant au moins une nuit. Un séjour est dit "court" s'il est inférieur à quatre nuitées ; il est qualifié de "long" dans le cas contraire.

Chapitre 2

LA BRANCHE "SERVICES DE TRANSPORT"

En 2000, la production de services de transport a enregistré une progression de 4,6 % en volume. Cette croissance provient uniquement de la demande intérieure (+ 4,8 % pour les consommations intermédiaires, + 4,0 % pour la demande des ménages, et + 5,2 % pour les marges de transport de marchandises¹), la demande extérieure reculant très légèrement (- 0,1 %).

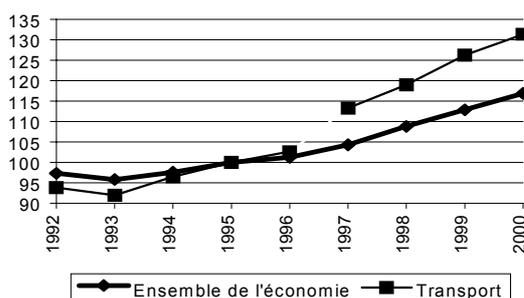
Avec plus de 6 % de croissance de leur production, le transport ferroviaire, le transport fluvial et le transport aérien de voyageurs ont été les modes les plus dynamiques. Du fait des hausses sensibles enregistrées dans les modes les plus consommateurs d'hydrocarbures et dans le transport maritime, le prix moyen de l'ensemble des services de transport a progressé à un rythme relativement élevé (+ 3,6 %). Les effectifs employés dans l'activité ont augmenté de 4,9 % pour atteindre 955 600 salariés.

L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

La production de services de transport

En 2000, la production de la branche transport a augmenté de 4,6 % en volume (tableau 2.1) soit près de 1,5 point de moins que l'année précédente (+6,1%) (tableau 2.2). L'écart (un point) entre ce rythme de croissance et celui de la production de l'ensemble de l'économie (+ 3,9 % en 2000) est assez nettement inférieur à celui constaté, en moyenne depuis 1992² (Cf graphique 2.1).

GRAPHIQUE 2.1
Production des branches aux prix de base



Source : Insee - DAEI/SES

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

2) Hors année 1997, peu significative du fait de l'impact de la création de RFF sur le calcul de la production, le taux de croissance moyen de la production de transport entre 1992 et 2000 s'est élevé à 4,4 % contre 2,2 % pour l'ensemble de l'économie, soit un écart positif de 2,2 points.

TABLEAU 2.1
Partage volume-prix de la production au prix de base (*) des branches du transport en 2000

	1999 Mds.F	Evolution (%)			2000 Mds.F	2000 (%)
		vol.	prix	val.		
Transport ferroviaire de voyageurs	36,0	6,2	0,6	6,9	38,5	5,0%
Transport ferroviaire de marchandises	14,2	6,2	0,2	6,4	15,1	2,0%
Transport urbain de voyageurs	44,0	4,4	0,3	4,8	46,1	6,0%
Transport routier de voyageurs	21,8	1,0	0,4	1,4	22,1	2,9%
Autres transports terrestres de voyageurs (**)	14,3	-1,6	2,3	0,7	14,4	1,9%
Transport routier de marchandises	192,7	5,0	6,0	11,3	214,4	27,7%
Autres transports terrestres de marchandises (***)	8,5	4,5	2,3	7,0	9,1	1,2%
Transport fluvial	2,8	6,4	0,1	6,5	3,0	0,4%
Transport maritime	28,8	0,8	10,3	11,2	32,0	4,1%
Transport aérien de voyageurs	67,9	6,2	7,2	13,8	77,3	10,0%
Transport aérien de marchandises	8,9	5,7	7,5	13,6	10,1	1,3%
Autres	273,4	4,7	1,6	6,4	290,9	37,6%
dont Manutention	11,7	7,7	0,9	8,6	12,7	1,6%
Entreposage	30,3	6,5	2,0	8,6	32,9	4,3%
Gestion d'infrastructure	108,5	3,2	1,0	4,2	113,1	14,6%
Messagerie, fret express	48,1	1,5	4,5	6,1	51,0	6,6%
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	74,8	7,8	0,8	8,6	81,2	10,5%
Ensemble transports	713,3	4,6	3,6	8,4	773,1	100%

Source : Insee - DAEI/SES

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

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

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

La production a progressé pour toutes les activités de transport en 2000, à l'exception des autres transports terrestres de voyageurs (transports par taxis ; téléphériques et remontées mécaniques) pour lesquels elle régresse de - 1,6 %.

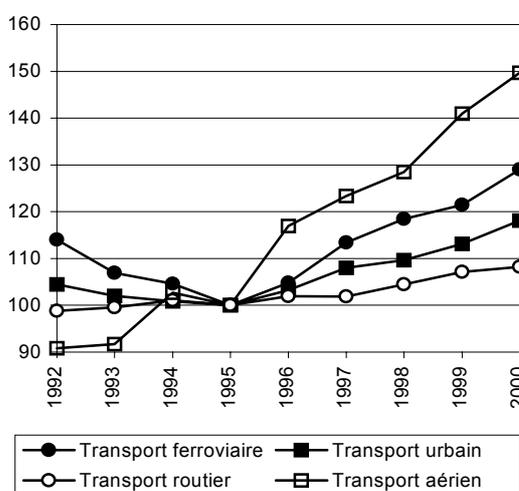
Une bonne année touristique, un contexte économique favorable et, un usage plus fréquent des transports collectifs, dû au renchérissement du prix des carburants, ont contribué à une évolution favorable de la production de services de transports de voyageurs (+ 4,4 %).

- Après une année 1999 de croissance modérée, le transport ferroviaire de voyageurs a progressé en 2000 de + 6,2 %, retrouvant ainsi un rythme de progression comparable à ceux de la période 1996-1998. Ce bon résultat est dû, aux facteurs cités plus haut, mais aussi au renforcement de la politique d'offre de la SNCF.

- La production du transport urbain de voyageurs a augmenté de 4,4 %. Les mesures tarifaires (abonnement Imagine'R et carte Intégrale), les effets d'une conjoncture économique favorable (augmentation du trafic par la décreue du chômage et par la multiplication des déplacements liés aux loisirs) et l'augmentation de la fréquentation touristique ont contribué à cette évolution.

- Le transport routier de voyageurs, après deux années de croissance proche de 2,5 % ne progresse que de 1,0 % en 2000.

GRAPHIQUE 2.2
Evolution des principaux modes de transports de voyageurs
(Production aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

- Toujours tiré par le transport international, le transport aérien de voyageurs, croît de 6,2 %. Cette progression, malgré les bonnes performances des entreprises du groupe Air France, est en retrait par rapport à 1999 (+ 9,7 %). Ce ralentissement est essentiellement dû au transport intérieur qui a souffert de la concurrence du TGV, de l'augmentation des tarifs à la suite de la hausse des prix du carburant aérien et des conflits sociaux des entreprises du groupe Swissair.

TABLEAU 2.2
Evolution de la production par modes (%)
(Production aux prix de base, aux prix n-1)

	1996	1997	1998	1999	2000
Transport ferroviaire de voyageurs	4,8	8,2	4,5	2,6	6,2
Transport ferroviaire de marchandises	3,5	-5,8	-1,1	0,8	6,2
Transport urbain de voyageurs	3,2	4,6	1,6	3,2	4,4
Transport routier de voyageurs	2,0	-0,1	2,5	2,6	1,0
Autres transports terrestres de voyageurs	-3,7	3,4	4,1	2,7	-1,6
Transport routier de marchandises	0,4	4,0	7,1	7,2	5,0
Autres transports terrestres de marchandises	0,8	4,2	4,7	3,7	4,5
Transport fluvial	-2,7	-2,1	8,7	15,8	6,4
Transport maritime	-3,3	7,9	2,1	11,4	0,8
Transport aérien de voyageurs	16,9	5,5	4,1	9,7	6,2
Transport aérien de marchandises	-2,3	2,8	0,5	0,8	5,7
Autres	1,9	22,3	5,6	5,8	4,7
dont Manutention	4,1	1,4	5,1	3,9	7,7
Entreposage	2,6	8,6	5,8	5,2	6,5
Gestion d'infrastructure	0,1	61,5	4,0	9,4	3,2
Messagerie, fret express	11,3	0,8	5,6	3,5	1,5
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	-2,5	7,8	8,0	3,0	7,8
Ensemble transports	2,6	10,4	5,0	6,1	4,6
<i>Ensemble de l'économie</i>	1,2	3,0	4,3	3,7	3,6

Source : Insee - DAEI/SES

La progression de 4,7 % de la production des transports de marchandises recouvre des évolutions modales contrastées, qui correspondent, en grande partie, à l'apparition de différentiels de prix significatif (graphique 2.3) :

- Après deux années de croissance supérieure à 7 %, la production du transport routier de marchandises sous pavillon français a progressé de 5 % en 2000.

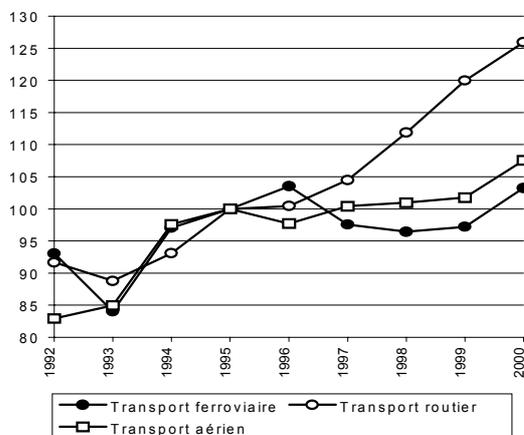
- La croissance de la production du transport ferroviaire de marchandises a atteint 6,2 %, soit son meilleur résultat depuis 1994, l'essentiel de cette progression étant réalisé en début d'année.

Les modes de transport par eau évoluent différemment. Le transport maritime ne progresse que de 0,8 %, tandis que le transport fluvial augmente pour la troisième année consécutive, grâce surtout au transport international et notamment aux exportations de produits céréaliers. Avec une hausse de 6,4 %, cette croissance est cependant moins élevée que celles, exceptionnellement fortes, des deux années précédentes (+ 15,8 % en 1999 et + 8,7 % en 1998).

La production du transport de fret aérien enregistre le taux de croissance le plus élevé depuis 1994 (5,7 %).

La production des auxiliaires et des services annexes de transport augmente de 4,7 %. La manutention progresse de 7,7 %, tirée surtout par la manutention non portuaire. L'évolution de l'entreposage est contrastée. Globalement la croissance est de 6,5 %, avec une baisse de l'entreposage frigorifique et une hausse de l'entreposage non frigorifique. La gestion d'infrastructure progresse de 3,2 %. La production de messagerie et de fret express augmente de 1,5 %.

GRAPHIQUE 2.3
Evolution des principaux modes de transports de marchandises
(Production aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

La demande en transport

En 2000, à l'exception de la consommation finale, dont le rythme de progression est du même ordre qu'en 1999, les postes de la demande de transport en volume progressent moins vite que l'année précédente (tableau 2.3) :

- + 4,1 % contre + 8,5 % pour la consommation intermédiaire¹
- + 5,2 % contre + 6,8 % pour les marges de transport de marchandises qui retrouvent une évolution proche de 1998 (+ 5,6 %).
- 0,1 % contre + 4,4 % pour les exportations

Mesurés en valeur, les taux de marge de transport restent stables à 3,5 % (tableau 2.4) pour l'ensemble des produits. Ils sont plus élevés pour les produits dont la valeur au poids est faible comme les minéraux (10,3 %), les produits agro-alimentaires (6,3 %), et les produits du bois et du papier (5,3 %), moins élevés pour les produits manufacturés les plus sophistiqués tels que les véhicules automobi-

TABLEAU 2.3
Equilibre ressources-emplois des services de transports
(Evolution en volume aux prix n-1)

	1997	1998	1999	2000	2000
	(%)				Mds.F
Production de la branche au prix de base	10,4	5,0	6,1	4,6	773
Sous-traitance (-)	18,7	3,0	5,5	4,3	138
Produit fatal & Ventes résiduelles (+)	11,3	2,1	2,2	-0,9	2
Importation totale (+)	8,0	11,6	6,6	-2,3	65
Ajustement CAF/FAB (-)	12,1	22,1	3,5	-1,8	30
Impôts sur les produits (+)	5,4	4,2	7,2	2,7	6
Subventions sur les produits (-)	47,1	2,7	6,5	4,6	41
Demande aux prix des utilisateurs	9,1	5,6	6,3	4,7	637
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	9,5	6,3	8,5	4,8	151
Marge de transport	4,9	5,6	6,8	5,2	269
Consommation finale	3,2	4,0	4,5	4,0	146
Exportation totale	10,6	7,4	4,4	-0,1	70

Source : Insee - DAEI/SES

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

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

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

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

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
	(%)					
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	2,7	2,7	2,7	2,8	3,2	3,4
Produits agroalimentaires	5,1	5,0	5,1	5,4	5,8	6,3
Biens de consommation	3,2	3,2	3,2	3,2	3,3	3,5
Biens automobiles	1,9	1,9	1,9	1,8	1,7	1,8
Biens d'équipement	2,2	2,2	2,1	2,0	2,1	2,1
Biens intermédiaires	3,6	3,8	3,7	3,7	4,0	4,0
dont :						
- produits minéraux	8,6	8,9	9,0	9,1	9,8	10,3
- produits textiles	2,3	2,4	2,4	2,4	2,7	2,9
- produits du bois et du papier	4,5	5,0	5,0	5,1	5,4	5,3
- produits chimiques-caoutchouc -matières plastiques	2,6	2,7	2,6	2,6	2,8	2,8
- métallurgie-Transformation des métaux	3,4	3,5	3,5	3,4	3,8	3,7
- composants électriques et électroniques	2,7	2,6	2,5	2,5	2,6	2,5
Produits énergétiques	4,5	3,8	3,8	4,6	4,5	2,9
Total	3,3	3,3	3,3	3,3	3,5	3,5

Source : Insee - DAEI/SES

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

Lecture : en 2000, la valeur des dépenses de services de transport utilisés pour le transport de produits textiles équivaut à 2,9 % de la valeur des ressources en produits textiles.

les : 1,8 %), les biens d'équipement (2,1 %) et les composants électriques et électroniques (2,5 %).

La ventilation des marges de transport suivant le mode utilisé (tableau 2.5) reflète l'importance du transport routier de marchandises (72,4 % du total).

TABLEAU 2.5
Structure des marges par modes en 2000
 (en valeur, en %)

	Fer	TRM yc location	Conduite	Mer	Fluvial	Air	Auxiliaires	TOTAL
Produits agricoles, sylvicoles et de la Pêche	6,1	80,4	0,0	7,5	0,9	0,7	4,5	100
Produits agroalimentaires	2,0	78,3	0,0	2,2	0,0	0,5	17,0	100
Biens de consommation	2,3	73,0	0,0	1,2	0,0	1,1	22,4	100
Biens automobiles	9,9	66,6	0,0	2,6	0,0	2,1	18,6	100
Biens d'équipement	8,2	64,2	0,0	2,1	0,0	1,7	23,9	100
Biens intermédiaires	6,5	72,2	0,0	5,0	0,8	1,5	14,0	100
Produits énergétiques	8,7	61,4	11,2	14,9	2,0	0,1	1,6	100
Total	5,2	72,4	0,6	4,0	0,4	1,1	16,2	100

Source : Insee - DAEI/SES

Lecture : le transport par conduite réalise 11,2 % des dépenses de services de transport de produits énergétiques.

L'utilisation des modes de transport diffère d'un produit à l'autre. Par rapport à la moyenne :

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

- les entreprises actives dans la fabrication et la distribution de biens de consommation passent plus fréquemment par des auxiliaires de transport et moins souvent par le transport ferroviaire.

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

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

- les produits agro-alimentaires recourent plus souvent à la route et moins souvent au chemin de fer.

LA VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT

La valeur ajoutée de la branche transport atteint 330 milliards de francs, en 2000, soit une augmentation de 2,1 % aux prix de l'année précédente (tableau 2.6). Cette évolution est inférieure à celle des trois dernières années (+ 4,1 % en 1999, + 4,3 % en 1998 et + 7,0 % en 1997).

De 1992 à 2000, la progression de la valeur ajoutée de la branche transport a été plus forte que celle du PIB (+ 29,9 % contre + 17,2 %). Trois périodes se distinguent : de 1992 à 1995, le PIB progresse plus vite que les transports (+ 0,9 % par an en moyenne contre + 0,6 %) ; par contre, de 1995 à 1999, le PIB croît moins vite que les transports (+ 2,4 % par an en moyenne contre + 5,7 %) ; en 2000, le PIB augmente à nouveau plus que la valeur ajoutée du transport (+ 3,5 % contre + 2,1 %) (graphique 2.4).

Le taux de valeur ajoutée (valeur ajoutée/production) dans le transport diminue structurellement, passant de 51,8 % en 1992 à 42,7 % en 2000. Ce phénomène traduit l'accroissement relatif des consommations intermédiaires de la branche transport auprès d'autres branches de l'économie, ainsi qu'un recours important à l'intra-consommation (55 % des consommations intermédiaires du transport en 2000), par le biais, notamment de la sous-traitance.

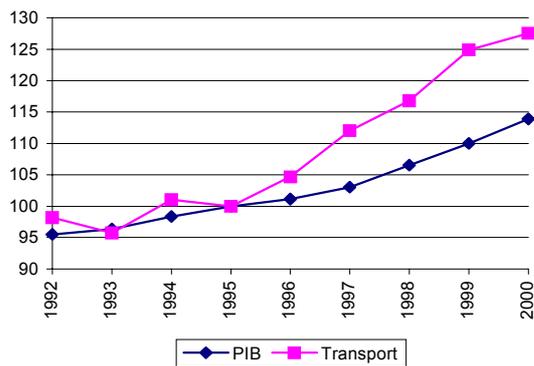
Parmi les consommations intermédiaires, les principaux produits utilisés par la branche transport sont les produits énergétiques (17 % des consommations du transport) et les services aux entreprises (12 %).

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

	Evolution (%)				1999	
	1997	1998	1999	2000 (est.)	Mds.F.	(%)
Ferroviaire	-11,0	1,8	-16,5	4,2	33,1	10
Autres transports terrestres de voyageurs	-0,1	5,8	2,9	0,5	56,0	17
Autres transports terrestres de marchandises	4,4	2,6	6,4	3,0	92,4	28
Transport maritime et fluvial	8,4	32,4	22,3	-0,6	7,8	2
Transport aérien	11,9	12,0	11,3	4,1	31,1	9
Autres postes de transport	21,5	1,7	8,5	1,2	108,2	33
Total transport	7,0	4,3	4,1	2,1	328,5	100

Source : Insee - DAEI/SES

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



Source : Insee - DAEI/SES

LA PRODUCTIVITE HORAIRE DU TRAVAIL

Les effectifs de la branche

En 2000, la branche transport (tableau 2.7) compte 955 600 emplois salariés en équivalent temps plein, soit une augmentation de 4,9 % par rapport à 1999. Cette croissance est plus élevée que celles des deux années précédentes (+ 4,0 % en 1999 et + 3,9 % en 1998).

TABLEAU 2.7
Effectifs salariés par branches
(équivalent temps plein)

	1996	1997	1998	1999	2000	2000 %
Ferroviaire (*)	118	114	119	119	nd	nd
Transport terrestre de voyageurs	188	191	199	203	nd	nd
Transport terrestre de marchandises	275	274	292	307	nd	nd
Transport par eau	19	19	19	19	nd	nd
Transport aérien	48	44	42	44	nd	nd
Manutention, entreposage, gestion d'infrastructure	96	106	111	119	nd	nd
Autres postes de transport	91	96	95	100	nd	nd
Total transport	835	843	876	911	956	4,9%

Source : Insee

(*) La branche ferroviaire comprend uniquement le transport ferroviaire interurbain. Elle n'inclut donc pas le Sernam, l'activité SnCF Ile de France, ni les effectifs affectés à la gestion de l'infrastructure ferrée.

La productivité apparente du travail

Les estimations du nombre d'heures travaillées n'étant pas disponibles pour l'année 2000, la productivité apparente du travail ne peut pas être calculée. Le tableau 2.8 et le graphique 2.5 s'arrêtent donc en 1999.

En 1999, la productivité apparente du travail de la branche transport avait augmenté deux fois moins vite que celle de l'ensemble de l'économie (+ 0,7 % contre + 1,6 %). Cette évolution était cependant sensiblement meilleure que celle de 1998, où la productivité apparente du travail n'avait progressé que de 0,3 %, contre 2,3 % pour l'ensemble de l'économie.

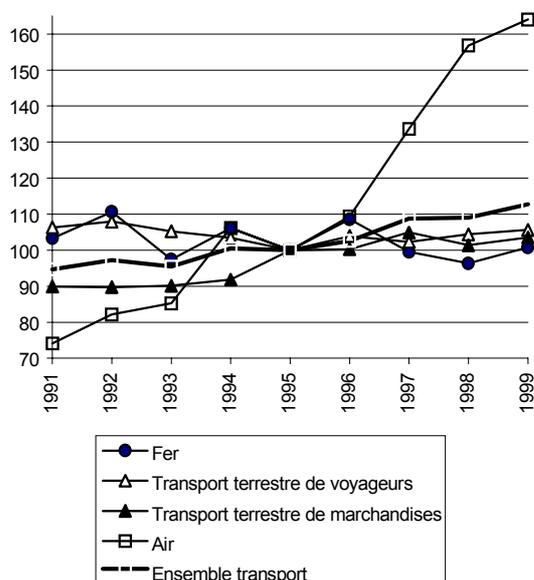
TABLEAU 2.8
Evolution de la productivité apparente du travail (%) (*)

	1996	1997	1998	1999	2000
TRANSPORTS					
Valeur ajoutée	4,7	7,0	4,3	4,1	2,1
Heures travaillées	2,0	1,0	4,0	3,4	nd
Productivité	2,6	6,0	0,3	0,7	nd
ENSEMBLE					
Valeur ajoutée	1,1	2,0	3,5	3,0	2,9
Heures travaillées	-0,1	0,3	1,1	1,4	nd
Productivité	1,2	1,7	2,3	1,6	nd

Source : Insee - DAEI/SES

(*) Les évolutions sont celles de la valeur ajoutée globale en volume aux prix de l'année précédente rapportée au nombre d'heures totales travaillées au cours des années correspondantes.

GRAPHIQUE 2.5
Productivité des principales branches transport
(Volume aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

Dans le transport, c'est dans le mode aérien, comme les deux années précédentes, que cette productivité progresse le plus. La deuxième plus forte progression est à mettre à l'actif du transport ferroviaire qui retrouve une croissance positive après les diminutions des deux années précédentes.

L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS EN 1999

En 1999, avec 88,8 milliards de francs (tableau 2.9), l'investissement a augmenté légèrement plus vite dans les transports que dans l'ensemble de l'économie (+ 6,9 % contre + 5,9 %) (tableau 2.10). Avec un total de 39,9 milliards de francs, soit près de 45 % de la FBCF du transport, l'investissement en matériel de transport a progressé de 15,7 % en 1999. Près de la moitié de ce type d'investissement porte sur du matériel routier, les autres postes importants étant les produits de la construction aéronautique et spatiale et le matériel ferroviaire roulant, représentant chacun près du quart de ce type d'investissement. La progression des investissements en navires (+ 25,7 %) est notable.

Représentant le quart de la FBCF du transport, avec 22,5 milliards de francs, les autres biens d'équipement, essentiellement de l'équipement mécanique, ont diminué de 3,7 % par rapport à

1998.

La FBCF en construction représentait 17 % du total des investissements du transport. Après une baisse de l'investissement en ouvrage de construction en 1998, on a observé un redressement en 1999 (+ 7,1 %).

Quatre activités ont représenté en 1999 87 % de l'investissement de la branche transport : la gestion d'infrastructure-manutention-entrepotage (38 %), les "autres transports terrestres de voyageurs" (19 %), les "autres transports de marchandises" (16 %) et le transport aérien (15 %).

TABLEAU 2.9
FBCF par type d'agents économiques et par type de biens en 1999
(Millions de francs)

	Branche Transport (hors Agences de voyage)			Ensemble de l'économie
	SNF-EI	APU	Total	
Matériel de transport	39 711	213	39 924	158 800
dont :				
Biens automobiles	18 423	213	18 636	123 487
Construction navale	1 778	0	1 778	10 968
Matériel ferroviaire roulant	9 538	0	9 538	9 882
Construction aéronautique et spatiale	9 972	0	9 972	13 742
Autres	0			721
Autres biens d'équipement	21 383	1 146	22 529	360 960
dont :				
Équipement mécanique	15 130	0	15 130	225 914
Machines de bureau et matériel informatique	1 520	1 140	2 660	41 020
Autres équipements électriques et électroniques	4 733	6	4 739	94 026
Construction hors logement	13 795	869	14 664	399 367
Services	11 695	0	11 695	192 550
dont :				
Promotion immobilière	2 170	0	2 170	22 043
Frais d'ingénierie	6 774	0	6 774	93 188
Logiciels	2 751	0	2 751	57 859
Autres	0			19 460
Autres	0	0	0	77 832
Total	86 584	2 228	88 812	1 189 509

Source : Insee - DAEI/SES

Note : SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles

APU : administrations publiques

TABLEAU 2.10
Evolution de la FBCF par agents économiques
et par produits entre 1999 et 1998

	Branche Transport (hors Agences de voyage)			Ensemble de l'économie
	SNF-EI	APU	Total	
Matériel de transport	15,9%	-5,8%	15,7%	11,5%
dont :				
Biens automobiles	19,6%	-5,8%	19,2%	9,0%
Construction navale	25,7%		25,7%	99,0%
Matériel ferroviaire roulant	12,0%		12,0%	10,0%
Construction aéronautique et spatiale	11,6%		11,6%	-1,6%
Autres				9,4%
Autres biens d'équipement	-3,2%	-12,3%	-3,7%	2,6%
dont :				
Equipement mécanique	-4,2%		-4,2%	2,9%
Machines de bureau et matériel informatique	17,3%	-12,2%	2,5%	10,6%
Autres équipements électriques et électroniques	-5,5%	-14,3%	-5,5%	-1,1%
Construction hors logement	1,4%	876,4%	7,1%	5,8%
Services	2,1%		2,1%	8,5%
dont :				
Promotion immobilière	-4,7%		-4,7%	2,5%
Frais d'ingénierie	-0,7%		-0,7%	7,3%
Logiciels	16,5%		16,5%	17,4%
Autres				-1,8%
Autres	n.s.	n.s.	n.s.	5,7%
Total	6,3%	37,3%	6,9%	5,9%

Source : Insee - DAEI/SES

Note : SNF-EI : sociétés non financières et entreprises individuelles

APU : administrations publiques

TABLEAU 2.11
FBCF du transport par modes en 1999
(Milliards de francs)

	Milliards de francs
Transports ferroviaires	6,4
Autres transports terrestres de voyageurs	17,2
Autres transports terrestres de marchandises	13,9
Transport maritime et fluvial	1,5
Transport aérien	13,0
Gestion d'infrastructure, manutention, entreposage	33,5
Organisation de transport de fret et transport spatial	3,4
Total	88,8

Source : Insee - DAEI/SES

LES PRIX DES TRANSPORTS

Du fait des hausses sensibles enregistrées dans les modes les plus consommateurs d'hydrocarbures, et dans le transport maritime, le prix de base de l'ensemble des services de transport a progressé à un rythme relativement élevé (+ 3,6 %).

Les hausses sont les plus fortes dans le transport maritime (+ 10,3 %), le transport routier de marchandises (+ 6,0 %), les transports aériens (+ 7,2 % pour les voyageurs et + 7,5 % pour les marchandises). Elles sont sensibles dans la messagerie et le fret express (+ 4,5 %), les "autres transports" de voyageurs (+ 2,3 %) et de marchandises (+ 2,3 %) et l'entreposage (+ 2,0 %). Elles sont particulièrement faibles pour la gestion d'infrastructure (+ 1,0 %), l'affrètement, l'organisation de transports internationaux et le transport spatial (+ 0,8 %), le transport fluvial (+ 0,1 %) les transports urbains de voyageurs (+ 0,3 %) et les transports ferroviaires¹ de marchandises (+ 0,2 %) et de voyageurs (+ 0,6 %).

TABLEAU 2.12
Evolution du prix de la valeur ajoutée et des consommations intermédiaires de la branche transport

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport						
Production au prix de base	0,4	-0,2	1,0	0,9	0,4	3,6
Consommation intermédiaire	0,0	2,8	1,1	0,7	2,7	7,8
Valeur ajoutée	0,9	-3,0	1,0	1,0	-2,1	-1,4
<i>Pour mémoire :</i>						
Energie						
Prix de la production au prix de base	-0,3	4,1	2,8	-7,4	2,7	25,4
Ensemble de l'économie						
Prix de la production au prix de base	1,7	0,9	1,0	-0,1	0,3	2,7

Source : Insee - DAEI/SES

1) L'écart sensible existant pour le transport ferroviaire entre les évolutions du prix de base et des tarifs (+ 1,6 % pour les tarifs voyageurs) est dû à l'importance des subventions dans la production de ce mode de transport. L'évolution du volume d'une subvention donnée étant alignée par convention sur celui de l'activité subventionnée, son "prix" varie comme celui du taux de subvention.

LE CHAMP DU CHAPITRE 2

Le chapitre sur la branche " services de transport " traite uniquement du transport réalisé par les entreprises pour compte d'autrui. Sur les 1032,4 milliards de francs de dépense courante du compte satellite des transports en 1996, cela représente 578,1 milliards de francs, soit 56 % du total.

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

- l'utilisation des véhicules par les ménages (324 milliards de francs, soit 31 % du total) n'apparaît pas, dans les comptes nationaux, comme une activité économique. Les dépenses afférentes sont retracées, produit par produit (carburant, achat et entretien des véhicules, péages, etc.), dans la consommation finale des ménages. L'utilisation des véhicules par les ménages est traitée dans le chapitre 3 du rapport «Les ménages et les transports».

- le transport de marchandises et de voyageurs pour compte propre (130 milliards de francs, soit 13 % du total) n'est pas isolé des activités (agricoles, industrielles, commerciales, etc.) auxquelles il contribue ; les opérations de transport pour compte propre sont considérées par la comptabilité nationale comme indissociables de l'activité à laquelle elles se rapportent (elles sont qualifiées d' "auxiliaires"). Dans le chapitre 4 «Les trafics et les transports», l'analyse porte sur l'ensemble du transport qu'ils soit effectué pour compte propre ou pour compte d'autrui.

Chapitre 3

LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

Après deux années de croissance plus soutenue, la consommation des ménages au titre de la fonction transport n'a augmenté que de 1,4 % en 2000. Les achats de véhicules, dont la progression avait été particulièrement forte en 1998 et 1999, ont peu varié (+0,2 %). Du fait de la stagnation de la circulation, la croissance, en volume, des dépenses d'utilisation de véhicules s'est considérablement ralentie. Les dépenses en transports collectifs ont continué à progresser à un rythme voisin de ceux enregistrés les années précédentes. Au total, la part des dépenses de transport dans le budget des ménages dépasse les 12 %.

La consommation des ménages

En 2000, dans un contexte marqué par un léger ralentissement de la consommation, le poste des dépenses des ménages au titre de la fonction transport ⁽¹⁾ n'a augmenté, à prix constants, que de 1,4 % après deux années de croissance très soutenue. Ce ralentissement s'explique essentiellement par la stagnation des achats de véhicules (0,2 % en 2000 contre 12,1 % en 1999) et, dans une moindre mesure

par un tassement des dépenses d'utilisation (+1,1 % en 2000 contre + 2,2 % en 1999). Les dépenses en transports collectifs ont progressé à un rythme voisin de ceux enregistrés les années précédentes.

Les prix relatifs des transports par rapport à l'ensemble de la consommation ont évolué différemment selon les postes. L'année 2000 est marquée par une hausse importante des prix relatifs des dépenses d'utilisation des véhicules (+5,6 %). Celle-ci contraste avec la croissance modérée enregistrée les années précédentes (+0,7 % par an, en moyenne, entre 1995 et 2000). Les prix relatifs des achats de

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

	1997	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	%	MdF
Achats de véhicules	-14,6	13,5	12,1	0,2	202,3
Dépenses d'utilisation	1,0	3,6	2,2	1,1	454,1
Transports collectifs	3,0	4,3	4,5	4,7	115,2
Transport	-3,2	6,1	5,1	1,4	771,5
Dépenses de transport prises en charge par les APU	16,7	-17,0	-4,1	0,1	2,5
Consommation finale	0,1	3,4	2,8	2,5	4 991,0

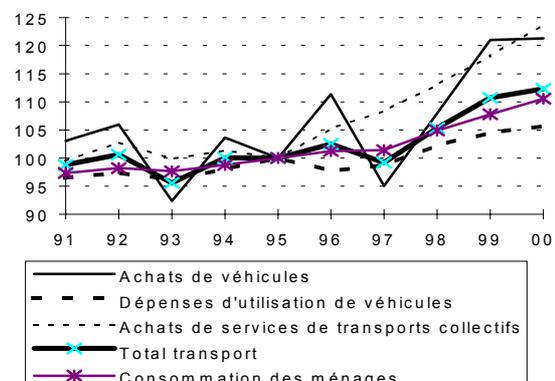
Source : Insee

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 incluent les achats d'automobiles en plus des dépenses d'utilisation des véhicules et de services de transports collectifs.

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

(1) Il s'agit des dépenses réelles des ménages, hors dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques (cf. encadré page 28).

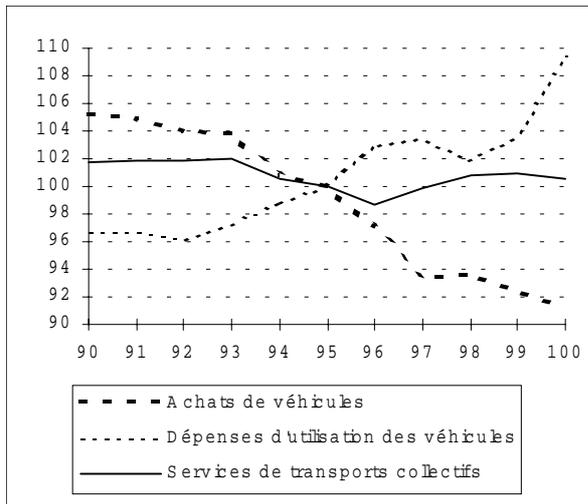
GRAPHIQUE 3.1
Évolution des principales composantes de la fonction transport en volume (base 100 en 1995)



Source : Insee

véhicules continuent de baisser (-1,3 %). Ceux des transports collectifs sont stables (+0,4 %). En définitive, ce sont les dépenses d'utilisation des véhicules qui ont le plus augmenté (+8,4 %) puis les transports collectifs (+5,9 %); les achats de véhicules restent quasiment stables (+0,4 %).

GRAPHIQUE 3.2
Évolution des prix relatifs, par rapport à l'ensemble de la consommation (base 100 en 1995)



Source : Insee

Le marché de l'automobile en 2000

Le marché de l'automobile se stabilise en 2000. Après deux années de croissance soutenue, les immatriculations de voitures particulières neuves sont en légère baisse (-0,7 %) bien qu'elles soient restées à un niveau élevé. La forte progression des achats de voitures neuves Diesel (+10,4 %) n'a

TABLEAU 3.2
Immatriculations de voitures particulières neuves (en milliers)

	1990	1997	1998	1999	2000
marques françaises	1 405	958	1 112	1 228	1 262
Évolution (%)	-0,2%	-19,7%	16,1%	10,4%	2,7%
part (%)	60,8%	55,9%	57,2%	57,2%	59,1%
marques étrangères	904	755	831	920	872
Évolution (%)	4,3%	-19,6%	10,0%	10,7%	-5,2%
part (%)	39,2%	44,1%	42,8%	42,8%	40,9%
Total	2 309	1 713	1 944	2 148	2 134
Évolution (%)	1,5%	-19,7%	13,5%	10,5%	-0,7%

Source : Fichier central des automobiles

compensé que partiellement le recul de 8,8 % des ventes de voitures à essence. Cette progression concerne davantage les marques françaises (+ 2,7 %) que les marques étrangères (- 5,2 %). La suppression du millésime a pesé sur les ventes du mois de juillet et décembre, mais son effet probablement faible sur l'ensemble de l'année est difficilement mesurable. Il en résulte un rattrapage de la part de marché des marques françaises qui se situe actuellement à 59,1 %, soit à un niveau proche de celui des débuts des années 1990.

Les dépenses d'utilisation des véhicules

Les dépenses d'utilisation des véhicules, à prix constants, ne progressent que de 1,1 % en 2000 contre 2,2 % en 1999 et 3,6 % en 1998 dans un contexte de forte hausse des prix d'utilisation (+ 7,2 %). Ce ralentissement des dépenses d'utilisation s'explique d'une part, par la stabilité du taux de croissance de la circulation (+ 0,5 %) due à l'envolée des prix des carburants (+ 17,6 %) et d'autre part par la diminution de 2,1 % des achats de carburants en volume.

Deux autres postes affichent des taux de croissance plus élevés qu'en 1999 : 3,5 % pour le poste "pièces détachées, accessoires" et 3,1 % pour le poste "entretien, réparations" (y compris contrôle et analyse technique). Le poste "autres services", dans lequel les péages représentent la moitié des dépenses, augmente moins vite à cause du ralentissement de la circulation sur les autoroutes.

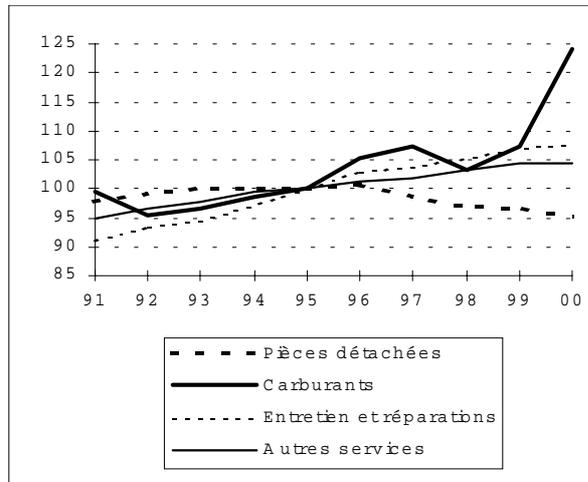
TABLEAU 3.3
Évolution des dépenses d'utilisation des véhicules en volume

	1997	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	%	MdF
Pièces détachées, accessoires	3,0	5,9	2,6	3,5	127,3
Carburants	0,8	2,0	1,6	-2,1	186,4
Entretien, réparations	-1,7	3,1	1,2	3,1	97,0
Autres (péages, auto-écoles...)	2,1	4,3	5,1	2,6	43,3
Ensemble	1,0	3,6	2,2	1,1	454,1

Source : Insee

Notes : Volumes aux prix N-1.

GRAPHIQUE 3.3
Évolution des prix relatifs (*) des dépenses d'utilisation des véhicules (base 100 en 1995)



Source : Insee

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

Les dépenses de transports collectifs

Le ralentissement de la circulation routière a bénéficié aux transports collectifs, dont le taux de croissance, en progression régulière depuis 1997, a atteint 4,7%. Cette évolution s'est accompagnée d'une faible augmentation des prix (+1,1 %).

Le transport ferroviaire, qui connaît une progression continue depuis 1995, enregistre en 2000 une accélération sensible (+5,6 % en volume contre +3,6 % en 1999). Cette évolution s'explique par la modération des hausses tarifaires (+1,6 %) au regard de l'augmentation du coût d'utilisation des véhicules et par l'amélioration de la politique d'offre de la SNCF.

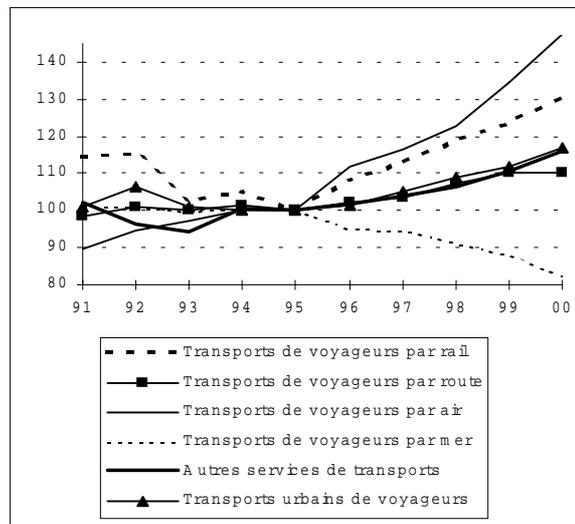
TABLEAU 3.4
Évolution de la consommation de transport collectif en volume

	1997	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	%	MdF
Tr. ferroviaire	4,4	5,5	3,6	5,6	20,7
Tr. routier	1,2	3,7	2,6	0,2	29,2
Tr. aérien	4,0	5,7	9,5	9,5	31,7
Tr. mer, voies d'eau	-0,6	-3,5	-3,4	-6,5	1,9
Tr. urbains	3,5	3,7	2,8	4,5	28,1
Autres	2,0	2,5	3,8	5,1	3,6
Ensemble	3,0	4,3	4,5	4,7	115,2

Source : Insee

Notes : Volumes aux prix N-1, niveau en milliards de francs courants.

GRAPHIQUE 3.4
Évolution de la consommation de transports collectifs en volume (base 100 en 1995)



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1995

La croissance du transport aérien continue à être dynamique (+9,5 %), bien que l'évolution des prix ait été moins favorable (+1% contre -0,8 % en 1999). Elle est imputable essentiellement au transport aérien international.

La progression du transport collectif urbain (Ile de France et province), amorcée en 1995, s'est accélérée en 2000. En volume, la hausse est de 4,5 %, (après +2,8 % l'année précédente) tandis que les prix n'ont augmenté que de 0,7 %. Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette progression : l'augmentation de l'offre, le dynamisme de l'activité économique, une bonne saison touristique, la poursuite des succès des mesures tarifaires en faveur des jeunes (abonnement "Imagine'R").

Les coefficients budgétaires

En 2000, la part du budget des ménages allouée aux transports est légèrement supérieure à 12 % ; elle est très stable et a peu évolué depuis 1990. La voiture particulière (achats des véhicules et dépenses d'utilisation), représente plus de 10 % des dépenses des ménages.

TABLEAU 3.5
Évolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, "en valeur" (en %)

	1990	1995	1997	1998	1999	2000
Achats de véhicules	4,1	3,2	2,8	3,1	3,3	3,2
Dépenses d'utilisation des véhicules	6,7	6,9	6,9	6,8	6,9	7,2
Pièces détachées	1,86	2,04	2,02	2,03	2,02	2,01
Carburants, lubrifiants	2,72	2,59	2,73	2,60	2,66	2,94
Entretien, réparations	1,62	1,62	1,50	1,51	1,51	1,53
Autres services	0,54	0,61	0,64	0,66	0,68	0,68
Service de transports	1,8	1,6	1,7	1,8	1,8	1,8
Transports par rail	0,35	0,27	0,30	0,31	0,32	0,33
Transports par route	0,44	0,45	0,47	0,47	0,47	0,46
Transports par air	0,49	0,39	0,43	0,45	0,47	0,50
Transports par mer, voies d'eau	0,05	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03
Autres transports	0,06	0,05	0,05	0,05	0,06	0,06
Transports urbains de voyageurs	0,41	0,41	0,43	0,44	0,44	0,44
Ensemble	12,6	11,7	11,4	11,6	12,0	12,2

Source : Insee, comptes nationaux

Dépenses réelles des ménages et consommation effective

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

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

Chapitre 4

LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

Les transports intérieurs de voyageurs et de marchandises ont moins progressé en 2000 qu'en 1999. La décélération a été particulièrement sensible pour les déplacements de voyageurs. Les taux de croissance, pourtant supérieures à 5 % enregistrées dans les transports collectifs urbains et ferroviaires de voyageurs n'ont, en effet, compensé que partiellement la stagnation de la circulation due au renchérissement des carburants.

Le transport routier, dont les prix ont progressé à un rythme exceptionnellement élevé, a marqué le pas, alors que les transports ferroviaires et fluviaux ont progressé de plus de 6 %.

L'activité des ports métropolitains a augmenté de 4 % en tonnage, avec une progression plus sensible pour les conteneurs que pour les vracs.

ÉVOLUTION GLOBALE

En 2000, les transports de voyageurs et les transports de marchandises ont progressé respectivement de + 0,8 % et + 3,0 %.

Le ralentissement est particulièrement sensible dans les déplacements de voyageurs (+ 0,8 % en 2000 après + 3,0 % en 1999) alors que la consommation des ménages a augmenté de 2,3%, en 2000 comme en 1999. Il est marqué également dans les transports de marchandises (+ 3,0 % en 2000 après 4,2 % en 1999, et + 2,6 % en 1998).

TABLEAU 4.1
Évolution globale des transports intérieurs

	1999	2000
Voyageurs (voyageurs-kilomètres)	3,0	0,8
Marchandises (tonnes-kilomètres)	4,2	3,0
PIB *	2,9	3,1
Consommation des ménages *	2,8	2,5
IPI **	2,5	4,1

(*) au prix de 1995

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

Sources : DAEI/SES, Insee.

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

**Terminologie des transports :
quelques définitions.**

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

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

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

Jusqu'en 1995, dans les rapports, comme d'ailleurs dans de nombreuses publications, le terme "trafic" recouvrait ce qui est désormais qualifié de "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

Mesurée en tonnes-kilomètres, la croissance de l'ensemble du transport terrestre de marchandises sur le territoire français fléchit en 2000 (+ 3,0 % contre + 4,2 % en 1999), la faible croissance enregistrée pour le transport routier (+ 2,4 % en 2000 après + 5,6 % en 1999) n'étant qu'en partie compensée par les autres modes. La part modale du fer se redresse légèrement, passant de 18,6 % en 1999 à 19,4 % en 2000 (cf tableau A4.7 en annexe).

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

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	%	%	%	niveau
Ensemble	4,6	1,7	3,8	2,6	4,2	3,0	350,8
<i>national</i>	5,3	0,6	2,0	2,4	4,7	2,8	235,2
<i>international hors tr.</i>	2,6	3,0	6,6	5,7	3,2	3,1	69,2
<i>transit</i>	3,6	6,1	8,9	-0,9	2,8	4,1	46,4
dont :							
Fer	-1,2	3,8	8,9	0,1	-1,0	6,2	55,4
<i>national</i>	-4,1	1,1	6,0	-1,3	0,1	5,5	27,5
<i>international hors tr.</i>	1,7	2,2	8,8	6,7	-1,4	9,8	18,5
<i>transit</i>	3,3	15,4	17,7	-6,9	-3,5	1,6	9,3
Route	6,3	1,7	3,1	3,5	5,6	2,4	266,5
<i>national</i>	7,8	0,8	1,6	3,5	5,9	2,5	181,8
<i>international hors tr.</i>	2,4	4,0	6,3	5,2	5,2	0,0	47,6
<i>pav français</i>	4,9	1,7	4,5	3,6	5,4	-9,0	20,7
<i>pav étranger</i>	0,0	6,3	8,0	6,6	5,0	8,3	27,0
<i>transit</i>	3,7	3,8	6,5	1,0	4,2	5,8	37,1
<i>pav français</i>	ns	ns	ns	ns	ns	ns	0,5
<i>pav étranger</i>	4,6	5,0	6,7	2,0	4,4	6,0	36,5

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- On a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de trois tonnes de charge utile sont, dans leur intégralité, des transports nationaux.

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

Tous modes et tous pavillons confondus, ce ralentissement est imputable au transport national (+ 2,8 % en 2000 après + 4,7 % en 1999). Le transport international hors transit a conservé le même rythme de croissance (+ 3,1 % en 2000 après + 3,2 % en 1999), en dépit de la forte accélération des échanges extérieurs. Seul le transport de transit connaît un rythme de croissance plus élevé que l'année précédente (+ 4,1 % contre + 2,8 % en 1999 et - 0,9 % en 1998).

Le transport routier

L'atonie d'ensemble du transport routier sous pavillon français (+ 1,0 % en 2000 après + 5,9 % en 1999) est due à un recul marqué du transport international (- 9,0 % en 2000 après + 5,4 % en 1999).

TABLEAU 4.3
Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises par mode

(milliards de tonnes-kilomètres)

	1996	1997	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	%	%	niveau
Tr. ferroviaire	3,8	8,9	0,1	-1,0	6,2	55,4
<i>dont transit</i>	15,4	17,7	-6,9	-3,4	1,6	9,3
Transport routier	1,7	3,1	3,5	5,6	2,4	266,5
- pavillon français	0,7	1,9	3,4	5,9	1,0	203,0
<i>c. d'autrui (CU > 3t.)</i>	3,0	4,0	7,2	7,7	2,7	154,5
<i>c. propre (CU > 3t.)</i>	-5,8	-5,3	-9,8	-0,7	-6,6	29,2
<i>tr. CU < 3t.</i>	1,1	2,4	3,0	2,8	1,7	18,8
<i>transit</i>	ns	ns	ns	ns	ns	0,5
- pavillon étranger	5,5	7,2	3,8	4,6	7,0	63,5
<i>transit</i>	5,0	6,7	2,0	4,4	6,0	36,5
<i>autres</i>	6,3	8,0	6,6	5,0	8,3	27,0
Navig. intérieure	-2,1	-1,1	9,2	10,0	6,3	7,3
Océaniques	-1,8	0,9	-2,3	-1,4	1,9	21,7
Ens. modes terrestres	1,7	3,8	2,6	4,2	3,0	350,8

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- Les transports intérieurs sont définis comme les transports effectués sur le territoire français. Le transit rhénan n'est pas pris en compte dans la navigation intérieure.

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

La croissance du transport pour compte d'autrui sous pavillon français marque un ralentissement prononcé (+ 2,7 % en 2000 après + 7,7 % en 1999 et + 7,2 % en 1998), tandis que le recul du transport pour compte propre reprend après la pause enregistrée en 1999 (- 6,6 % en 2000 après - 0,7 % en 1999).

Au contraire, la croissance du transport sous pavillon étranger s'accélère (+ 7,0 % contre + 4,6 % en 1999), tant pour le transit (+ 6,0 % contre + 4,4 % en 1999) qu'à l'import-export (+ 8,3 % contre + 5,3 %). La part du transport sous pavillon étranger dans l'ensemble du transport international routier (hors transit) s'est élevée à 57% en 2000 (contre 52 % en 1999) tandis que sa part dans l'ensemble du transport assuré par des véhicules de plus de trois tonnes de charge utile s'établit à 26 % (contre 25 % en 1999).

Pour les parcours à longue distance (plus de 200 kilomètres), la part modale de la route a diminué en 2000 de 1,3 point pour les pondéreux et les vracs, passant de 65,7 % à 64,4 %, au profit du fer, et dans une moindre mesure de la voie d'eau. Elle est restée stable (87 %) pour les produits manufacturés.

Le transport ferroviaire

À l'inverse du transport routier, le fret ferroviaire, qui avait marqué le pas sur tous les segments du marché en 1999, a fortement progressé en 2000 (+ 6,2% en 2000 après - 1,0% en 1999), en dépit des tensions sur l'appareil productif de la SNCF qui ont conduit à un certain tassement de l'activité après un excellent premier trimestre. Cette progression est particulièrement sensible sur les parcours internationaux (hors transit) où elle atteint 9,8 % après un recul de 1,4 % en 1999. Sur les parcours nationaux, la progression du fer est de 5,5 % en 2000 (après 0,1 % en 1999). Le transit ferroviaire s'est stabilisé après deux années de forte régression (+ 1,6 en 2000 après - 3,5% en 1999 et - 6,9 % en 1998).

Dans ce contexte, l'indicateur de régularité de la circulation publié par la SNCF enregistre une dégradation sensible : pour le panel des trains de fret (dits « désignés »), le pourcentage des trains reçus dans les gares de triage avec un retard supérieur ou égal à 15 minutes est passé de 19,9 % à 23,1 %, soit une dégradation de 3,2 points.

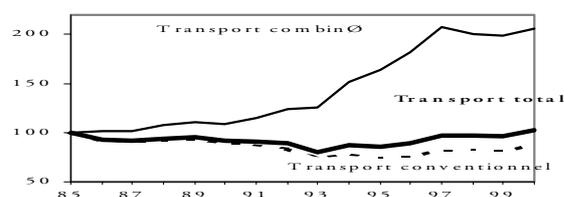
TABLEAU 4.4
Régularité de la circulation des trains fret

% des trains de fret (panel de trains "désignés") reçus en gare de triage avec un retard de 15mn et +	1996	1997	1998	1999	2000
	16,9	18,9	18,5	19,9	23,1

Sources : SNCF

Par groupe de produits, l'évolution des transports ferroviaires est contrastée. Pour les pondéreux, on enregistre une vive croissance des transports de produits alimentaires (+ 9,6 % en 2000 après + 2,6 % en 1999), des produits de la sidérurgie (+ 12,6 % en 2000 après - 5,3 %) et des minerais (+ 10,8 % en 2000 après - 7,5 %). En revanche, on assiste à des infléchissements, ou même à des régressions, pour les transports de matériaux de construction (+ 0,2 % en 2000 après + 3,2 %), les produits pétroliers (- 2,8 % en 2000 après + 1,9 %) ou la chimie de base (- 0,5 % en 2000 après + 1,6 %). Pour sa part, le transport de produits manufacturés progresse de + 6,3 % en 2000 après - 2,5 % en

GRAPHIQUE 4.1
Évolution des différents transports ferroviaires de marchandises (base 100 en 1985)



Source : SNCF

1999). Le rebond du transport combiné (+ 3,5 % en 2000 après - 1,1 % en 1999) reste modeste au regard de la croissance de l'ensemble du transport ferroviaire.

Le transport fluvial

En 2000, le transport fluvial a progressé de 6,3 % en tonnes kilomètres et de 6,7 % en tonnes. Cette progression s'inscrit dans la tendance observée depuis trois ans. Contrairement à l'année précédente, elle est imputable au transport international (+ 14,6 % après -1,1 % en 1999), le transport national restant stable (+0,9 % après + 18,9 % en 1999). Les meilleures performances sont à mettre à l'actif des trois bassins du Nord, de la Moselle et du Rhin, dont l'essentiel du trafic se fait avec l'étranger. Les transports intérieurs sur la Seine et le Rhône marquent le pas, après les progressions très importantes entre 1995 et 1999.

Le ralentissement d'ensemble est sensible pour les groupes de produits dont le transport fluvial assure une part importante des acheminements : matériaux de construction (+ 5,1 % en 2000, après + 8,8 % en 1999), produits agro-alimentaires (+ 7,9 % en 2000, après + 12,1 % en 1999), combustibles minéraux solides (+ 2,1 % en 2000 après + 18,8 % en 1999). En revanche, on peut faire un lien entre l'envolée des transports fluviaux de produits manufacturés (+ 58,1 % en 2000) et l'impact du renchérissement des carburants sur les prix du transport routier.

Les ports et le transport maritime

Les tonnages transitant par les principaux ports métropolitains ont atteint 339,3 millions de tonnes, soit 3,9 % de plus qu'en 1999 et 2,2% de plus que le niveau record de 1998.

Les entrées (+ 5,3 %) ont augmenté plus fortement que les sorties (+ 0,9 %). Le tonnage des ports autonomes (270,8 millions de tonnes) progresse fortement (+ 6,5%), celui des ports d'intérêt national (68,52 millions de tonnes) baisse de - 5,2 %. Les vracs liquides transitant par les ports autonomes (159,4 millions de tonnes) augmentent de 6,7 %, sous l'effet d'une reprise des mouvements de produits pétroliers depuis la fin 1999. Les vracs solides (68,4 millions de tonnes) ont progressé plus faiblement (+ 3,7 %) avec la hausse des charbons et la baisse des céréales. À l'inverse, les sorties de vracs solides ont baissé de 11,7 % dans les ports autonomes, tout en restant à un niveau élevé. Les marchandises diverses ont progressé de + 10,3 %, dont + 22,2 % pour les transports "roll on / roll off", + 8,3 % pour les conteneurs et + 5,1 % pour les marchandises diverses non conteneurisées.

TABLEAU 4.5

Activité des principaux ports métropolitains (ports autonomes et ports d'intérêt national)

Millions de tonnes

	1999			2000			Variations 2000/1999 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes									
TOTAL	189,5	64,8	254,3	202,7	68,1	270,8	7,0%	5,1%	6,5%
VRACS LIQUIDES	127,1	22,2	149,3	134,0	25,4	159,4	5,4%	14,1%	6,7%
Pétrole brut	94,3	0,5	94,8	97,9	0,8	98,7	3,8%	64,1%	4,1%
Produits raffinés	18,7	16,3	35,0	20,0	18,8	38,8	7,3%	15,0%	10,9%
Autres	14,1	5,4	19,5	16,1	5,8	21,9	13,9%	7,1%	12,0%
VRACS SOLIDES	46,6	19,3	66,0	51,4	17,1	68,4	10,1%	-11,7%	3,7%
Céréales	0,0	15,0	15,0	0,1	12,4	12,4	ns	-17,3%	-17,0%
Charbon	15,5	0,0	15,5	18,2	0,9	19,1	17,3%	ns	23,0%
Minerais	20,9	0,1	21,0	22,7	0,1	22,8	8,6%	-29,9%	8,4%
Autres	10,2	4,3	14,5	10,4	3,8	14,1	2,0%	-12,2%	-2,2%
MARCH. DIVERSES	15,8	23,2	39,0	17,4	25,6	43,0	10,1%	10,5%	10,3%
Conteneurs	9,6	13,7	23,3	10,4	14,8	25,2	8,9%	7,8%	8,3%
"Roll-on/Roll-off" (véhicules embarqués)	3,1	4,5	7,6	3,8	5,5	9,3	23,2%	21,5%	22,2%
Autres	3,2	4,9	8,1	3,2	5,3	8,5	1,3%	7,6%	5,1%
Calais *	15,9	19,6	35,5	14,3	17,6	31,9	-9,8%	-10,5%	-10,2%
Autres P.I.N. (12 ports)	23,7	12,9	36,7	24,1	12,5	36,6	1,6%	-3,1%	-0,5%
TOTAL	229,1	97,3	326,5	241,2	98,1	339,3	5,3%	0,9%	3,9%

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

Source : DTMPL

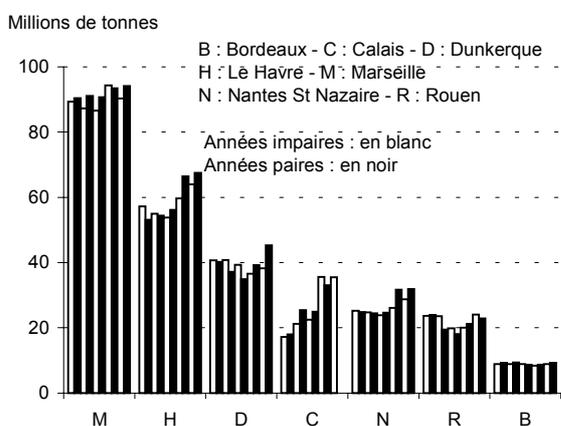
Pour l'ensemble des ports, les tonnages traités de marchandises diverses non conteneurisées ont baissé en raison principalement de l'effet de la concurrence du tunnel sous la Manche sur les trafics du port de Calais, en dépit de la forte concentration de l'activité des compagnies maritimes sur le détroit.

Le tonnage des six ports autonomes, qui avait diminué de 2,4 % en 1999, a augmenté de + 6,5 % en 2000, toutes les plates-formes, à l'exception de Rouen (- 5,3 %) affecté par le recul des exportations de céréales, progressant de façon significative. A Bordeaux, les tonnages traités ont augmenté de

+ 3,8 % en 2000, la progression des entrées de produits pétroliers raffinés (+ 9,4 %), induite par le développement des acheminements maritimes des approvisionnements pétroliers destinés à la région de Toulouse, compensant la diminution des sorties de céréales (- 19 %). A Marseille, malgré la baisse du transit de pétrole par l'oléoduc sud européen, les tonnages traités ont augmenté de 4,2 %, dont + 9,1 % pour les transports de conteneurs. Au Havre, l'activité a progressé de + 5,5 %, grâce à la bonne tenue de la plupart des secteurs, le port restant la première plateforme française pour le trafic conteneurisé. La forte progression du port de Nantes-Saint-Nazaire (+ 10,6 %), dans tous les sec-

GRAPHIQUE 4.2

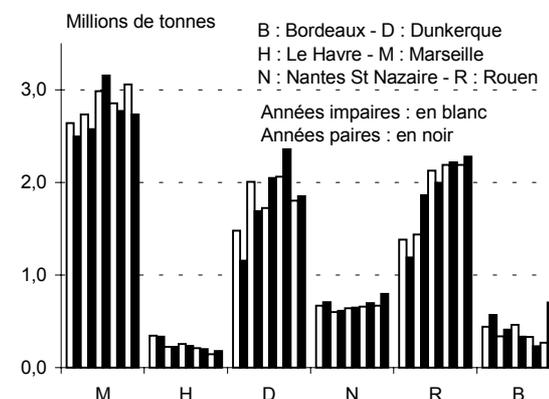
Évolution de l'activité des ports de 1991 à 2000 (total marchandises)



Source : DTMPL

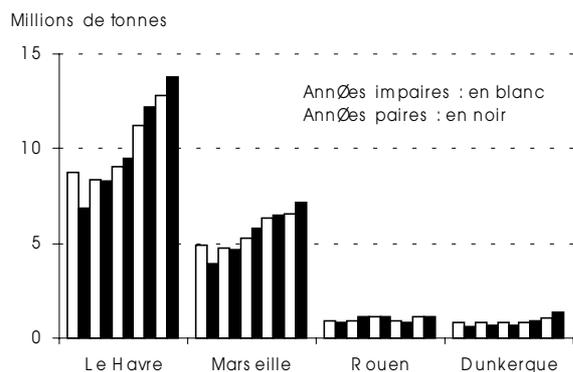
GRAPHIQUE 4.3

Évolution de l'activité des ports de 1991 à 2000 (marchandises diverses non conteneurisées)



Source : DTMPL

GRAPHIQUE 4.4
Évolution de l'activité des ports de 1991 à 2000
(marchandises conteneurisées)



Source : DTMPL

teurs d'activité à l'exception des marchandises conteneurisées (+ 3,4%), a permis à celui-ci de dépasser le volume record d'activité de 1998 (31,5 millions de tonnes). Avec 45,3 millions de tonnes manipulées en 2000, Dunkerque dépasse son record historique de 1980. Les vracs solides sont en hausse de 11,5%, dont + 40 % pour les charbons.

Les tonnages traités dans les ports de commerce d'intérêt national diminuent globalement de - 5,3 % en 2000, du fait des baisses enregistrées par Calais, Cherbourg, Brest et Bayonne notamment. Toutes les catégories de marchandise sont concernées à l'exception des vracs solides et des conteneurs. A Calais, la diminution du trafic trans-Manche est due essentiellement à la concurrence du tunnel.

Les tonnages traités dans les ports des départements d'Outre-mer ont augmenté de 2,3 % en 2000, avec 9,2 millions de tonnes dont plus de 80 % en entrée, dont + 3,2 % à Fort de France et + 6,8 % à La Réunion, mais -2,7 % à la Guadeloupe. Les marchandises diverses ont progressé de + 3,8 %, le trafic conteneurisé de + 6,2 %, les vracs liquides et solides ont évolué en sens inverse par rapport à l'année précédente, respectivement de + 10,1 % et - 6,7 %.

TABLEAU 4.6
Le fret trans-Manche passant par la France

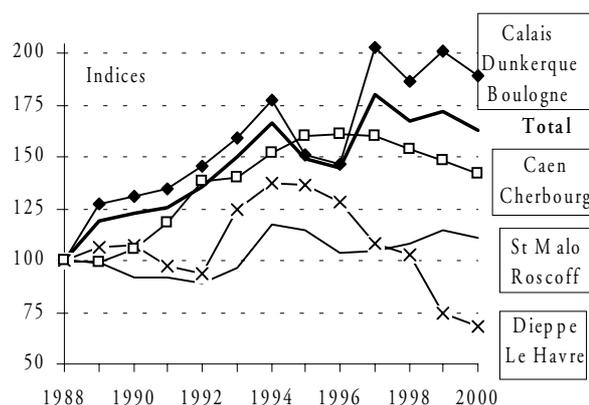
	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000/ 1999
Fret rail tunnel (milliers tonnes) **	-	-	-	-	187	1 350	2361	2923	3141	2865	2947	2,9%
"roll on/roll off" ou "roro" (9 ports)	31 029	31 806	34 245	37 883	42 057	37 790	36637	45540	42313	43593	41112	-5,7%
- dont : contenu camions *	9 802	9 975	10 286	11 541	13 570	11 909	12687	17838	16347	17330	18215	5,1%
Contenu des camions (navettes) *	-	-	-	-	573	3 513	5067	2585	6520	7841	10686	36,3%
Contenu des camions + fret fer.	9 802	9 975	10 286	11 541	14 330	16 772	20 115	23 346	26 008	28 036	31 848	13,6%
Milliers de "camions" * (ferries)	1 106	1 121	1 207	1 335	1 533	1 315	1 294	1 765	1 691	1 777	1 775	-0,1%
dont part française (%)	32,4%	19,3%	22,5%	21,8%	26,5%	29,0%	26,2%	34,3%	40,2%	36,5%	35,3%	-3,3%
Milliers de camions (navettes fret)	-	-	-	-	65	388	517	256	674	804	1096	36,3%
Total camions (milliers)	1 106	1 121	1 207	1 335	1 598	1 704	1811	2021	2366	2582	2871	11,2%

Source : DTMPL, Eurotunnel, SNCF

(*) Estimation DAEI/SES

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

GRAPHIQUE 4.5
Évolution du fret maritime trans-Manche



Source : DTMPL

Le transport maritime de fret Activité dynamique

Selon la CNUCED, l'activité maritime internationale aurait progressé de 2 % en 2000 contre 1,3 % en 1999.

Les transports de vracs (solides et liquides) ont augmenté ainsi que les flottes dédiées à ces activités, mais l'offre est restée insuffisante en raison de la mise en place progressive du programme de l'OMI de destruction des navires hors normes.

Sur les lignes régulières, la croissance des trafics a été particulièrement vive sur les liaisons transpacifiques, l'activité restant peu satisfaisante sur l'Atlantique.

Le fret du tunnel trans-Manche

Au cours de l'année 2000, grâce à la mise en service de nouvelles navettes, le nombre de poids lourds pris en charge par Eurotunnel a enregistré une très forte progression (+ 36,3 %), la part de marché d'Eurotunnel pour ce type de trafic passant de 31 % en 1999 à 38 % en 2000.

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

les transports intérieurs de voyageurs

Fortement marquée par le poids de la voiture particulière, la progression des déplacements de voyageurs, après deux années de croissance soutenue (+ 3,0 % en 1999 comme en 1998), s'est inscrite en dessous de la tendance enregistrée les années précédentes, le nombre de voyageurs-kilomètres augmentant de 0,8 % en moyenne annuelle, contre 1,4 % en moyenne entre 1990 et 1999.

En effet, les transports en voiture particulière, qui représentent plus de 83 % de l'ensemble des transports de voyageurs, ont stagné en 2000 (+ 0,0 %), après une période de vive croissance (+ 3,1 % en 1999 après + 2,9 % en 1998), qui succédait elle-même à une augmentation en moyenne annuelle de + 1,7 % entre 1990 et 1997. En 2000, la diminution du parcours moyen a compensé l'augmentation du parc de véhicules.

La croissance du transport aérien intérieur a également marqué le pas (+ 1,1 % en 2000 après + 7,0 % en 1999).

Ces ralentissements n'ont pas été intégralement compensés par les fortes progressions enregistrées dans les transports ferroviaires (+ 5,4 % en 2000 après + 3,3 % en 1999) et dans les transports par autocars et autobus (+ 5,5 % en 2000 après + 0,5 % en 1999).

TABLEAU 4.7
Évolution des transports intérieurs de voyageurs
(en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1996	1997	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	%	%	niveau
Voit. particulière	1,4	1,6	2,9	3,1	0,0	699,6
Autobus, cars	1,9	-0,9	1,8	0,5	5,5	45,3
dont RATP	8,5	5,0	2,8	3,0	5,3	2,6
Tr. ferroviaire	7,4	3,1	4,3	3,3	5,4	80,7
dont SNCF	7,6	3,3	4,3	3,3	5,5	69,9
TGV	15,7	11,3	11,0	7,4	7,4	34,7
dont RATP	7,0	1,7	3,8	3,5	4,9	10,1
Tr. aériens	8,4	-0,1	5,2	7,0	1,1	15,7
Ensemble	2,1	1,6	3,0	3,0	0,8	841,3

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

Le transport ferroviaire

Les transports ferroviaires de voyageurs ont enregistré une accélération sensible (+ 5,4 % en 2000 après + 3,3 % en 1999), sous l'effet de la hausse du prix des carburants, du dynamisme de l'activité économique et de la politique d'offre de la SNCF (effet qualité et stratégie tarifaire).

Pour les TGV, le rythme de progression d'ensemble est resté élevé (+ 7,4% en 2000, comme en 1999). Thalys et Eurostar enregistrent une accélération (respectivement de + 13,0 % après + 5,7 %, et de + 9,4 % après + 6,3 %). Les TGV-jonctions progressent désormais à un rythme comparable à celui des autres TGV (+ 6,8 % en 2000, après + 13,6 % en 1999 et + 20,9 % en 1998). Pour les TER, le rythme de progression a encore augmenté (+7,4 % en 2000 après + 5,0 % en 1999), l'effet de la hausse des prix des carburants se conjugant à la réussite des expériences de régionalisation. La baisse de fréquentation des trains rapides nationaux (TRN) a été enrayée (+ 0,8% en 2000 après - 1,8% en 1999) par des mesures destinées à les rendre plus attractifs (sur les trains corails notamment).

Cependant, les indicateurs de régularité de la circulation publiés par la SNCF traduisent une certaine dégradation. Sur le réseau grandes lignes, le pourcentage des trains arrivés au terminus avec un retard supérieur ou égal à 15 minutes est ainsi passé de 5,0% à 6,2% (soit une dégradation de 1,2 points). Seule la régularité des TGV du réseau Sud-Est n'est pas affectée, mais tous les autres réseaux sont touchés et la dégradation atteint 1,7 points pour les TGV du réseau Nord. En Ile de France, le pourcentage de trains régionaux dont le retard est supérieur ou égal à 5 minutes (8,3% en 2000) a augmenté de 1,5 points en heure de pointe. En province, le pourcentage est du même ordre sur les TER (8,4 % en 2000), avec une augmentation de 1,2 points.

TABLEAU 4.8
Régularité de la circulation des trains de voyageurs

% des trains arrivés au terminus avec un retard de	1996	1997	1998	1999	2000
-Grandes Lignes	5	4,7	4,8	5,0	6,2
dont TGV, sur réseau :					
Atlantique	3,9	4	3,8	3,7	4,3
Sud-Est	7,5	6,3	6,4	7,0	7,1
Nord (yc Eurostar et Thalys)	2,9	2,7	2,4	2,4	4,1
-Services Régionaux d'Ile de France					
journalière complète	5,1	5,1	5,5	5,3	6,4
heure de pointe	6,7	6,3	6,9	6,8	8,3
-Transport Express Régional	6,8	7,4	7,0	7,2	8,4

Sources : SNCF

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

Les transports collectifs urbains

Les effets positifs de la conjoncture économique générale, le développement de l'offre, une excellente saison touristique et, pour la région parisienne, les bons résultats des mesures tarifaires mises en place récemment ont entraîné une progression très marquée de la fréquentation des transports publics urbains.

Sur le réseau ferré de la RATP, après une augmentation de 3,5 % en 1999, le nombre de voyageurs-kilomètres a progressé de 4,9 % en 2000, dont 4,8 % pour le métro (+ 2,9 % en 1999) et 5,1 % pour le RER (+ 4,3 % en 1999). Le réseau de surface connaît une évolution du même ordre que le réseau ferré (+ 5,3 % en 2000 après + 3,0 % en 1999). La progression est beaucoup plus forte sur le réseau des bus de banlieue (+ 6,1 % en 2000, après + 2,7 % en 1999) qu'à Paris intra-muros (+ 2,5 % en 2000, après + 0,8 % en 1999). Sur les lignes de tramway, la progression est encore vive après la période de montée en régime (+ 12,9 % en 2000, après + 21,9 % en 1999 et + 33,7 % en 1998).

Une bonne saison touristique, la décrue du chômage en Île-de-France, la multiplication des déplacements liés aux loisirs, le succès des mesures tarifaires en faveur des jeunes (abonnements "Imagine'R"), et que la formule de la "Carte Intégrale" ont contribué à la vitalité des réseaux.

À la SNCF, la progression du transport de voyageurs en Île-de-France est également importante, (+ 6,6 % en 2000 après + 3,3 % en 1999 et - 0,8 % en 1998). La SNCF bénéficie des mêmes effets que la RATP, auxquels s'ajoute le fonctionnement à plein régime de la ligne E du RER, mise en service durant l'été 1999.

Après une année 1999 pendant laquelle l'activité des réseaux de province a été pénalisée par les conflits sociaux du dernier trimestre, celle-ci s'est redressée en 2000. Pour les 105 réseaux interrogés par l'Union des Transports Publics, qui représentent l'essentiel de l'activité du transport public de province, le nombre de voyages progresse en 2000 de 2,9 % (après 1,5 % en 1999).

Le transport aérien

En 2000, le nombre de passagers transportés par des compagnies françaises a augmenté de 5,4 %. L'activité progressant de façon plus soutenue sur les liaisons internationales que sur les lignes intérieures, le nombre de passagers kilomètres des compagnies françaises a augmenté sensiblement plus vite (+ 9,3 %).

Le nombre de passagers transportés par les compagnies françaises et étrangères au départ de plates formes françaises (y compris outre mer) a augmenté de 7,6% pour atteindre, pour la première fois, un chiffre supérieur à 100 millions (101,7 millions). Sur

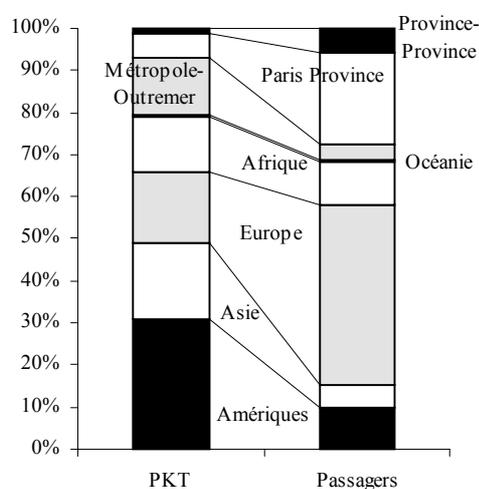
TABLEAU 4.9
Évolution de demande de transport aérien

Niveaux en milliers Croissances en %	Passagers			Mouvements		
	99/98	00/99	Niv. 2000	99/98	00/99	Niv. 2000
Métropole - étranger	10,2%	10,8%	66 971,5	10,3%	7,5%	905,2
Paris - Province	6,5%	0,1%	21 164,9	2,2%	-0,8%	246,2
Province - Province	8,9%	5,0%	5 828,5	3,0%	0,7%	214,2
Total Hors Outre-mer	9,2%	7,8%	93 964,8	7,5%	4,8%	1 365,6
Métropole - Outre-mer	4,3%	6,4%	3 754,0	4,5%	5,4%	10,5
Intérieur - Outre-mer	7,5%	3,9%	2 062,7	-0,7%	-5,8%	103,4
International - Outre-mer	4,6%	6,8%	1 911,8	0,6%	-0,2%	64,1
Total Outre-mer	5,2%	5,8%	7 728,5	0,0%	-3,3%	178,0
Total	8,9%	7,6%	101 693	6,5%	3,8%	1 543,6

Source : DGAC

Structure du transport aérien de passagers avec la métropole

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



Source : DGAC

les liaisons avec l'étranger, le rythme de croissance a été du même ordre que l'année précédente (+ 10,8 % contre + 10,2 % en 1999). Il a diminué, passant de + 6,7 % en 1999 à + 1,9 % en 2000) sur les parcours intérieurs métropolitains. La même baisse de rythme s'observe pour l'intérieur outre-mer (de + 7,5 % à + 3,9 %). Les évolutions du nombre de mouvements et de passagers restent favorables (le

GRAPHIQUE 4.10

Les principales radiales métropolitaines
(milliers de passagers)

Paire de villes (2 sens)	1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Paris Nice	3 053	3 118	3 256	3 396	4,3%
Paris Toulouse	2 681	2 749	2 955	2 977	0,7%
Paris Marseille	2 744	2 721	2 928	2 977	1,7%
Paris Bordeaux	1 450	1 509	1 603	1 614	0,7%
Paris Montpellier	1 113	1 209	1 290	1 378	6,8%
Paris Strasbourg	1 208	1 225	1 284	1 183	-7,9%
Paris Lyon Satolas	743	705	761	732	-3,8%
Paris Bâle-Mulhouse	639	652	678	688	1,5%
Paris Toulon-Hyères	569	628	665	653	-1,9%
Paris Biarritz	523	579	634	608	-4,1%
Paris Pau	449	480	519	515	-0,7%
Paris Brest	455	470	513	514	0,2%
Paris Perpignan	395	448	476	467	-1,9%
Paris Ajaccio	338	385	431	456	5,8%
Paris Clermont Fd	281	299	305	306	0,5%
Paris Nantes	298	314	342	301	-12,1%
Paris Bastia	256	270	287	307	7,3%
Paris Nîmes	259	245	278	225	-19,0%
Paris Grenoble	228	220	200	181	-9,6%
Paris Lorient	179	178	195	191	-1,9%
Ensemble	17 859	18 404	19 600	19 668	0,3%

Source : DGAC

premier évoluant moins rapidement que le second) aussi bien pour les liaisons intérieures (respectivement + 2 % et + 6,7 %) en 1999 à (respectivement - 1,1 % et + 1,9 %) en 2000, que pour les liaisons internationales (respectivement + 9,6 % et + 10 %) en 1999, à (respectivement + 7 % et + 10,7 %) en 2000.

La fréquentation des liaisons intérieures métropolitaines, qui représentent environ le tiers des usagers du transport aérien, n'a progressé que de 1,1 % en 2000 contre + 5,2 % en 1999 et + 7,0 % en 2000. Une partie de cette décélération est imputable aux mouvements sociaux qui ont affecté certaines compagnies. Elle résulte aussi d'une certaine restructuration de l'offre.

Le nombre de passagers sur les liaisons intérieures (hors outre-mer) au départ de Paris stagne (+ 0,1 %), le nombre de mouvements reculant de 0,8 % avec des évolutions assez contrastées selon les lignes. Les croissances extrêmes du nombre de passagers concernent Bastia (+ 7,3 %), Montpellier (+ 6,8 %), Ajaccio (+ 5,8 %) et Nice (+ 4,3 %). Les principaux reculs concernent Nîmes (- 19 %), Nantes (- 12,1 %), Grenoble (- 9,6 %), Strasbourg (-

TABLEAU 4.11

Évolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole (niveaux en milliers)

	1997	1998	1999	2000	00/99 (%)
Bastia Marseille	242,3	247,6	251,2	257,4	2,5%
Ajaccio Marseille	229,1	245,9	247,2	255,0	3,2%
Bordeaux Lyon	203,5	215,3	235,3	248,2	5,5%
Lyon Toulouse	213,7	223,9	234,3	247,2	5,5%
Lyon Nice	203,2	214,4	217,5	229,2	5,4%
Lyon Nantes	197,5	201,2	210,6	212,4	0,9%
Lille Lyon	163,8	156,9	149,0	153,6	3,0%
Marseille Nantes	51,6	70,0	113,7	145,3	27,8%
Nice Toulouse	103,3	125,4	130,3	143,2	9,9%
Ajaccio Nice	137,9	142,8	148,6	143,0	-3,8%
Bastia Nice	127,1	131,0	134,4	132,5	-1,4%
Lille Nice	126,5	136,4	143,5	131,6	-8,2%
Bordeaux Marseille	114,8	127,5	123,1	127,0	3,2%
Nice Bordeaux	88,4	92,7	111,0	122,3	10,2%
Lyon Strasbourg	118,9	123,4	125,5	120,7	-3,8%
Nice Strasbourg	104,7	109,0	126,6	118,4	-6,5%
Nice Nantes	85,7	94,4	109,3	109,6	0,2%
Lille Marseille	54,6	68,4	82,5	102,1	23,8%
Ensemble	2 567	2 726	2 893	2 999	3,6%

Source : DGAC

7,9 %) et Pau (avec - 4,3 %). Sur les autres liaisons, les variations sont en général peu accentuées.

Sur les liaisons transversales, la progression du nombre de passagers pour 2000 (+ 5 %) a été inférieure à la tendance moyenne annuelle entre 1995 et 2000 (+ 8,5 %). Sur dix-huit liaisons, la fréquentation a dépassé les 100 000 passagers (voir tableau). Depuis 1992, les plus fortes croissances s'observent sur les relations Marseille-Nantes (décuplement), Lille-Toulouse (sextuplement), Nice-Nantes (quadruplement), Nice-Bordeaux (triplement), Nice Toulouse, Nice-Strasbourg, Lille-Marseille et Lyon Rennes (doublement).

Le nombre de passagers sur les quatre liaisons entre Paris et les départements d'Outre-mer augmente d'un peu plus de 6 % par an depuis deux ans.

Sur les liaisons internationales au départ de la métropole, la croissance est à deux chiffres (+ 10,8 % à Paris et + 12,4 % en province), le nombre de mouvements progressant plus faiblement

TABLEAU 4.12

Évolution de l'activité internationale
(niveaux en milliers)

	Passagers			Mouvements		
	1999/98	2000/99	2000	1999/98	2000/99	2000
Total	10,2%	10,8%	66 971,5	10,3%	7,5%	905,2
Paris	9,7%	10,2%	48 821,2	9,4%	9,1%	492,0
Province	11,7%	12,4%	18 150,3	11,5%	5,7%	413,2
Nice	10,4%	15,2%	4 554,0	1,9%	5,2%	120,9
Lyon	7,1%	14,4%	3 268,2	26,3%	10,9%	66,7

Source : DGAC

TABLEAU 4.13
Résultats des aéroports en 2000

	Passagers 2000/1999	Niv. 2000 (milliers)	Mouvements 2000/99 (%)
Paris	6,9%	73 521	5,6%
dont international	10,2%	48 979	9,1%
intérieur	0,9%	24 542	-1,1%
Nice	8,9%	9 361	3,2%
Marseille	7,3%	6 343	11,3%
Lyon	9,5%	5 933	7,2%
Toulouse	5,5%	5 247	5,3%
Bâle-Mulhouse	5,6%	3 702	2,2%
Bordeaux	4,6%	3 008	2,8%
Sous total (hors Paris)	7,4%	33 595	5,2%
Total des 20 suivants	1,7%	15 437	-1,1%
Autres province	2,3%	2 174	-3,8%
Total Province	5,4%	51 205	2,3%
Total métropole	6,3%	124 726	3,6%
Outre mer	5,1%	9 777	-4,3%
Total	6,2%	134 503	2,5%

Source : DGAC

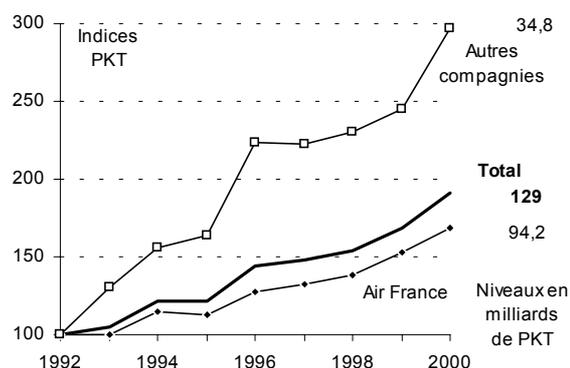
(+ 7,5 % à Paris et + 5,7 % pour les aéroports de province). Deux faisceaux ont connu une accélération de la croissance de la fréquentation : le premier est le continent américain où la progression passe de 13,8 % à 16,5 % (en raison de l'accord bilatéral franco-américain et des avantages de l'alliance d'Air France avec Delta). Le second est l'Europe où elle atteint 10 % contre 7,6 % en 1999, les croissances les plus fortes étant enregistrées pour les vols à destination ou en provenance des pays scandinaves et des pays méditerranéens. En revanche on observe une décélération sur l'Afrique, y compris les Canaries, (+ 10,3 % contre + 18,1 % en 1999). Le nombre de mouvements, sur ce faisceau, ne progresse que de 7,5 %.

TABLEAU 4.14
Évolution de l'activité des principales compagnies françaises

Compagnie	Passagers		PKT	
	Niv.2000 (milliers)	00/99 %	Niv.2000 (millions)	00/99 %
Associé à Air France	42 739	6,6%	95 525	10,8%
Air France	40 133	6,1%	94 156	10,8%
Regional	1 018	-1,7%	514	-7,7%
Brit'Air	1 175	19,7%	627	20,1%
Proteus	413	39,5%	229	41,0%
Associé à Swissair	9 047	-1,2%	16 493	-1,0%
AOM	3 353	-10,1%	10 268	-3,8%
Air Liberté	4 432	-2,6%	5 537	1,0%
Air Littoral	1 261	27,1%	688	26,3%
Groupe Nouv. Frontières	2 457	13,5%	12 375	15,7%
Corsair	2 105	13,2%	10 765	17,2%
Aérolyon	352	15,5%	1 610	5,9%
Star Airlines	771	-2,1%	1 638	-17,5%
Euralair	602	16,8%	1 270	38,5%
Compagnie Corse Médit.	846	-1,5%	271	5,0%
Ensemble	56 462	5,4%	127 573	9,3%

Source : DGAC et compagnies

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



Source : DGAC

PKT : passagers-kilomètres transportés ou voyageurs-kilomètres.

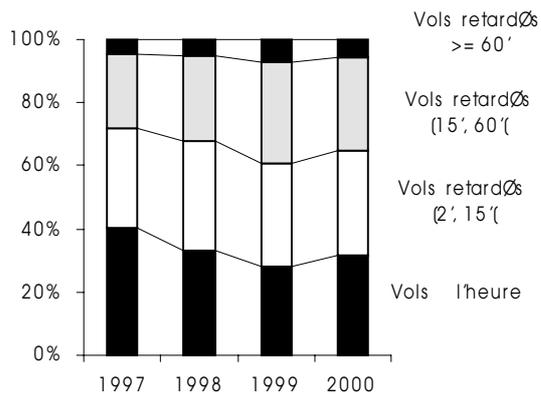
Pour l'ensemble des aéroports, le nombre de passagers locaux a progressé de 6,5 %, les plus fortes croissances s'observant à Lyon (+ 9,5 %), Nice (+ 8,9 %) et Marseille (+ 7,3 %). Aéroports de Paris, qui représente 59 % des passagers métropolitains affiche une progression de 5,6 %. En contraste avec ces évolutions, on enregistre une diminution de 9,5 % à Strasbourg.

L'activité des principales compagnies françaises s'est accrue de 9,3 % en termes de passagers-kilomètres transportés, cette progression résultant largement des bons résultats enregistrés par la principale d'entre elle Air France (+ 10,8 %). L'activité des compagnies Brit'Air et Proteus liées à Air France progresse fortement. Malgré son intégration récente au groupe, celle de Regional recule de 7,7 %. Dans le Groupe S-air (ensemble AOM, Air Liberté, Air Littoral) malgré les résultats positifs d'Air Liberté (+ 1,0 %) et Air Littoral (+ 26,3 %), le nombre de PKT a diminué de 1 % en raison de la baisse de 3,8 % observée sur AOM. Le groupe Nouvelles Frontières (Corsair et Aérolyon) connaît une croissance de 15,7 %.

Ponctualité et retards dans le transport aérien

Contrairement aux deux années précédentes, la part des vols ayant subi un retard supérieur ou égal à 15 minutes au départ (voir encadré) sur l'ensemble des quatorze principaux aéroports métropolitains, a diminué en 2000 (35,2 % contre 39,3 % en 1999). Le retard moyen au départ par vol réalisé est descendu à 14,8 minutes (17 minutes en 1999). Par vol retardé, le retard moyen a peu diminué (41,9 minutes contre 43,1). Le retard moyen à l'arrivée par vol réalisé (11 aéroports) est passé de 17,4 minutes en 1999 à 16,2

GRAPHIQUE 4.7
Evolution de la structure des retards au départ

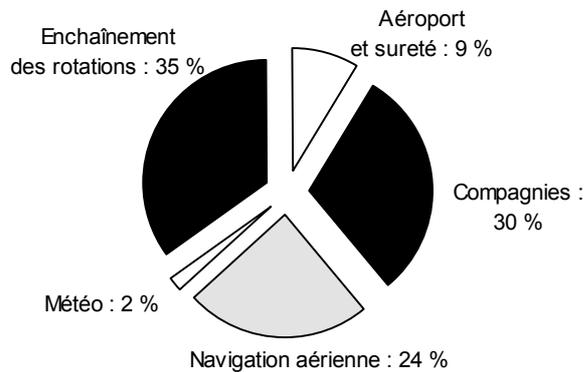


Source : DGAC

minutes en 2000. Par vol retardé, ces temps sont respectivement de 45,1 minutes et 43,5 minutes.

Les causes de retard sont surtout celles résultant de l'enchaînement des rotations (un retard induit par un autre retard antérieur), soit 35 % en 2000 ; suivent les

GRAPHIQUE 4.8
Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon leur cause en 2000



Source : DGAC

causes imputables aux compagnies (30 %). La navigation aérienne est responsable de 24 % des retards.

Les retards dans le transport aérien

Créé en 1995 sous l'égide du Ministère des transports, le Comité des usagers du transport aérien (COMUTA) étudie la qualité des services offerts aux passagers aériens. Il comprend des représentants des passagers et des professionnels de l'aviation civile. Il a mis en place un Observatoire des retards concernant 14 aéroports ayant plus d'un million de passagers ou plus de 30 000 mouvements commerciaux par an. Ces 14 aéroports représentent 98 % des passagers métropolitains en 2000.

Les indicateurs de retard sont appréciés au départ, avec une seule exception concernant l'indicateur «retard moyen» qui lui est estimé à l'arrivée de 11 aéroports. Pour l'Observatoire, un vol est compté comme retardé à partir de 2 minutes de retard, mais il n'étudie les causes des retards que pour ceux d'au moins quinze minutes (critère international). Seules quelques précisions sont apportées pour les retards inférieurs à quinze minutes. L'étude des causes n'inclut pas l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

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

Les causes des retards sont réparties selon une nomenclature comportant 70 modalités, souvent regroupées en cinq grandes catégories :

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

L'activité passagers des ports maritimes

Le nombre de passagers des grands ports maritimes soit 26,8 millions de passagers en 2000, diminuée de 7,4 % par rapport à 1999.

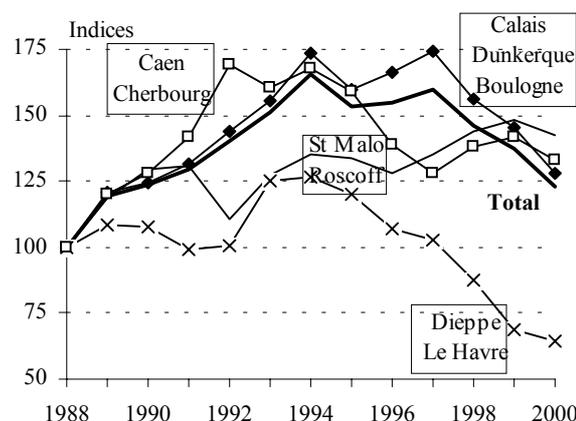
En Manche-Mer du Nord, tous les ports sont touchés par cette baisse en niveau annuel, reliquat sur 2000 de l'effet induit par la moindre attractivité du passage maritime par rapport à la situation existant avant l'abolition de la franchise douanière sur les achats effectués pendant la traversée. La hausse de la livre sterling et, selon certains professionnels, l'effet des pollutions entraînées par le naufrage de l'Erika sur les choix de destination de la clientèle excursionniste ont également affecté la fréquentation des lignes desservant les îles anglo-normandes. Cette baisse touche la plupart des ports qu'ils soient proches du détroit ou non, à l'exception de Dunkerque où le trafic trans-Manche redémarre avec la réouverture d'une ancienne ligne.

En Méditerranée, la demande passagers a poursuivi une progression régulière, sauf en Corse du Sud.

Le port de Toulon se détache avec une hausse de + 34,6 % imputable principalement au secteur des croisières. L'arrivée en fin d'année de Corsica Ferries, qui a ouvert une ligne Toulon – Bastia a dopé les trafics de décembre et devrait entraîner des trafics supplémentaires en 2001.

A Marseille, le trafic passagers a augmenté de + 1,93 % en raison d'une légère progression sur les lignes régulières (nationales et internationales), et du développement des croisières qui devrait se poursuivre en 2001 grâce à la réduction des temps de parcours des TGV vers Marseille. L'activité passa-

GRAPHIQUE 4.9
Activité des ports trans-Manche regroupés
base 100 en 1988



Source : DTMPL

gers du port de Nice se stabilise à un niveau légèrement supérieur à un million de passagers. Du fait de l'accroissement de la fréquence des dessertes, le nombre de passagers traités a augmenté de 6,2 % à Bastia et de 20,5 % à Ajaccio.

Le trafic de passagers des ports d'Outre-mer, tout en restant globalement stable, recouvre des évolutions très contrastées : la hausse des trafics de la Guadeloupe (+ 9,9 %) compense la baisse des trafics en Martinique (- 10,8%).

Le secteur des croisières continue son développement en nombre de passagers. Grâce à la livraison de nouveaux navires de grande taille ses capacités se sont accrues. Ceci a permis la stabilité des prix.

TABLEAU 4.15
Les passagers trans-Manche passant par la France

(en milliers)	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	00/99
Passagers Eurostar	-	-	-	-	152	2 920	4 867	5 969	6 271	6 593	7 130	8,1%
Passagers aériens Paris-Londres	3 555	3 425	3 637	3 666	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2,8%
Passagers ferries (9 ports)	20 769	21 725	23 514	25 341	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	-10,7%
dont Calais	10 682	11 546	13 863	16 032	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	-11,9%
Part française (9 ports)	27,1%	24,4%	23,2%	25,5%	25,2%	21,1%	16,4%	23,4%	25,8%	26,2%	24,3%	
Navettes tourisme (passagers)	-	-	-	-	40	4 394	8 045	8 858	12 238	11 469	10 163	-11,4%
Navettes fret : (passagers camions)	-	-	-	-	74	444	594	290	797	942	1 133	20,3%
Passagers d'Os tende et de Zeebrugges	3 620	3 540	3 330	2 940	2 959	2 777	2 255	1 878		1 576		
Total (hors ports belges)	24 324	25 150	27 151	29 007	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	41 989	0,5%
Total hors ports belges et Paris-Londres									43 904	42 126	39 074	-7,2%
Navettes tourisme, véhicules	-	-	-	-	14	1 216	2 077	2 319	3 448	3 260	2 784	-14,6%
Navettes tourisme, cars	-	-	-	-	-	23	58	65	96	82	79	-3,2%
Maritime, voitures particulières	3 324	3 704	3 916	4 499	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	-12,1%
Maritime, autocars	144	143	169	168	184	184	175	178	166	168	158	-6,2%

Source : DTMPL, Eurotunnel, SNCF

(*) Estimation DAEI/SES

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

Les passagers du tunnel sous la Manche

L'activité des navettes tourisme a subi encore sur l'année 2000 la disparition au milieu de l'année 1999 des ventes hors taxes sur les liaisons trans-Manche : le nombre de voitures de tourisme transportées par ces navettes a diminué de 14,6 % par rapport à 1999 ; le nombre de passagers a quant à lui baissé de 10,7 %. Le nombre de cars a reculé plus légèrement (- 3,2 %). La part du tunnel sur l'ensemble transport maritime plus navette tourisme s'établit au tiers pour les passagers et à 43 % pour les voitures de tourisme. Les passagers de l'Eurostar ont dépassé les 7 millions en progression de 8,1 %. Ce niveau équivaut à 70 % de celui des passagers des navettes tourisme.

Le part du transport maritime dans l'ensemble Eurostar, navettes tourisme et transport maritime représente toujours la majorité des passagers mais se réduit à moins de 55 %.

BILAN DE LA CIRCULATION

En 2000, dans un contexte de forte hausse du prix des carburants (+ 17,6 %), la circulation est stable pour les voitures particulières. Cette évolution contraste avec la croissance observée depuis 1998. Ce ralentissement a concerné toutes les catégories de véhicules. La croissance du trafic s'est maintenue sur le réseau national (+ 2,1 %) tandis qu'elle a régressé sur le reste du réseau (- 0,4 %). Le parc de véhicules a augmenté à un rythme encore soutenu en 2000 (+ 2,3 %) comme en 1999 (+ 2,5 %). Les livraisons de carburants ont baissé de 0,5 % alors qu'elles avaient augmenté de 2,0 % en 1999.

Croissance soutenue du parc de véhicules

En 2000, le parc de véhicules a progressé à un rythme toujours soutenu de 2,3 %. Cette évolution s'observe pour tous les types de véhicules sauf les cars et les bus dont le nombre continue de régresser en 2000 (-1,2 %). Cette tendance globale recouvre d'assez fortes disparités : le parc des voitures Diesel continue d'augmenter à un taux de croissance de 7,7 % alors que celui des voitures à essence se stabilise (+ 0,3 %). Le taux de diésélisation du parc des voitures particulières est ainsi passé de 32,9 % en 1999 à 33,3 % en 2000. Par ailleurs, les immatriculations de véhicules Diesel neufs progressent à un rythme de 10,4 % alors que celles des voitures à essence enregistrent une forte baisse (- 8,8 %).

Selon l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie des ménages, la proportion des ménages multimotorisés reste stable, à 29 %, ainsi que celle des ménages possédant au moins une voiture, à 79 %.

En moyenne annuelle, le parc a progressé de 2,3 % pour les voitures particulières, de 2,5 % pour les véhicules utilitaires légers et de 0,9 % pour les poids lourds.

(2) Le bilan de la circulation routière ne présente pas directement des données d'observation mais constitue une synthèse des informations disponibles, reposant sur une approche en termes d'équilibre global (cf. encadré page 41). Il privilégie la cohérence d'ensemble entre les différentes données statistiques, afin de tenir compte des limites et du caractère parfois contradictoire de certaines sources. Une opération de rebasement a été menée et a abouti à un reciffage des années 1990 à 1999.

TABLEAU 4.16

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

	Parc moyen (%)		Parcours moyen (%)		Circulation (%)		Conso unitaire		Conso totale
	00/99	99/98	00/99	99/98	00/99	99/98	00/99	99/98	00/99
Voitures particulières	2,3%	2,6%	-2,2%	0,5%	0,0%	3,1%	-1,5%	-1,0%	-1,5%
essence	-0,3%	0,4%	-2,5%	-0,7%	-2,8%	-0,3%	-2,2%	-0,4%	-4,9%
Diesel	7,7%	7,4%	-4,0%	0,0%	3,4%	7,4%	0,3%	-1,0%	3,6%
Véhicules utilitaires légers	2,5%	2,3%	-0,7%	0,5%	1,7%	2,8%	-0,1%	-0,4%	1,6%
essence	-4,2%	-3,5%	-1,0%	-1,0%	-5,1%	-4,4%	-1,0%	0,0%	-6,1%
Diesel	5,0%	4,7%	-2,0%	-0,5%	2,9%	4,2%	0,0%	-0,5%	2,9%
Véhicules lourds	0,9%	0,7%	-0,2%	2,5%	0,7%	3,2%	-0,2%	0,4%	0,5%
poids lourds	1,2%	1,0%	-0,9%	2,7%	0,3%	3,8%	0,0%	0,4%	0,3%
bus et cars	-1,2%	-1,2%	6,3%	-1,8%	5,0%	-3,0%	-2,0%	-1,0%	2,9%
TOTAL VEHICULES	2,3%	2,5%	-1,9%	0,5%	0,3%	3,1%	-0,8%	-0,6%	-0,5%
Véhicules étrangers					3,4%	7,5%	-0,4%	0,9%	3,1%
Véhicules divers									-1,6%
TOTAL GENERAL					0,5%	3,1%	-0,8%	-0,6%	-0,3%
Achats aux frontières et ajustement statistique									5,2%
Livraisons totales (CPDP)									-0,5%

Baisse du kilométrage unitaire

En 2000, la baisse du kilométrage moyen par véhicule a atteint 1,9 %. Cette évolution s'explique essentiellement par l'envolée du prix des carburants. Elle concerne toutes les catégories de véhicules. La distance moyenne parcourue par les voitures particulières, en France, baisse de 2,2 % après une

hausse de 0,5 % en 1999. Cette baisse du kilométrage unitaire moyen est beaucoup plus importante pour les voitures Diesel (-4,0 %) que pour les voitures à essence (-2,5 %). Enfin, les poids lourds enregistrent seulement une baisse de 0,9 % de leur kilométrage; celui-ci étant lié d'abord à l'activité économique.

TABLEAU 4.17

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

2000	Parc moyen	Parcours moyen	Circulation / territoire	Conso unitaire	Conso totale	Livraisons de carburants
	1 000 véh.	km/véh.	Md véh.-km	litres/100km	1 000 m3	1 000 m3
Voitures particulières	27 770	13 789	382,9	7,40	28 354	
essence	18 150	11 075	201,0	8,07	16 221	
Diesel	9 621	18 908	181,9	6,67	12 133	
Véhicules utilitaires légers	5 055	15 852	80,1	9,69	7 762	
essence	1 299	8 457	11,0	9,51	1 045	
Diesel	3 756	18 410	69,1	9,72	6 718	
Véhicules lourds	627	46 010	28,8	37,27	10 751	
poids lourds	547	48 401	26,5	37,69	9 978	
bus et cars	80	29 657	2,4	32,60	773	
TOTAL VEHICULES	33 452	14 704	491,9	9,53	46 868	
Véhicules étrangers			26,8	15,45	4 143	
Véhicules divers					2 033	
TOTAL GENERAL			523,1	10,09	53 043	
Essence			235,5	Essence	19 307	18 295
Gazole			290,3	Gazole*	33 736	32 316
TOTAL GENERAL			525,8	TOTAL CPDP	53 043	50 611
Achats aux frontières et ajustement statistique						-2 432

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

TABLEAU 4.18
Circulation par catégorie de réseau

	1999	2000	99/98	00/99
	M ds de véh -km		%	%
Autoroutes concédées	63,5	65,5	6,7%	3,3%
Autres autoroutes	39,1	40,5	4,6%	3,6%
Total autoroutes	102,6	106,0	5,9%	3,4%
Routes nationales	90,7	91,3	2,4%	0,6%
Réseau national	193,3	197,4	4,2%	2,1%
Autres routes (routes départementales et réseau local)	329,8	328,4	2,6%	-0,4%
TOTAL	523,1	525,8	3,2%	0,5%

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

Stabilité de la circulation

La conjonction de la forte croissance du parc et de la baisse des parcours moyens aboutit à une quasi-stabilité du taux de croissance de la circulation routière : + 0,3 % en 2000 (+ 3,1 % en 1999) pour les véhicules immatriculés en France, + 0,5 % pour l'ensemble des véhicules y compris les véhicules étrangers. Cette situation contraste avec les fortes hausses enregistrées les deux années précédentes.

Si, la circulation de l'ensemble des voitures particulières n'a pas augmenté (+ 0 %), les évolutions sont très différenciées entre les motorisations Diesel et essence (respectivement + 3,4 % et - 2,8 %). En outre, pour les poids lourds, le taux de croissance est pratiquement stable (+ 0,3 %) et, pour les véhicules utilitaires légers, il est estimé à + 2,8 %. Enfin, la circulation des véhicules étrangers est en croissance soutenue (+ 3,4 %) en particulier celle des poids lourds étrangers (+ 7 %).

Décélération plus forte sur autoroutes concédées

Les comptages sur le réseau national (routes nationales et autoroutes) font état d'un ralentissement de la circulation (+ 2,1 % après + 4,2 % en 1999). Le taux de croissance de la circulation sur les autoroutes concédées est en repli de 3,5 points par rapport à 1999. La circulation est pratiquement stable sur les routes nationales et sur les routes départementales ; elle diminue légèrement (- 0,4 %) sur le réseau local. La circulation en zone agglomérée de l'Île-de-France hors Paris affiche un taux de croissance faible (+ 0,4 %).

Poursuite de la baisse des consommations unitaires

La consommation unitaire des véhicules a diminué de 0,8 % (- 0,6 % en 1999). Cette évolution a été plus marquée pour les voitures à essence (- 2,2 %) que pour les voitures Diesel dont la consommation unitaire est stable (+ 0,3 %). Elle s'explique, pour les voitures à essence, par le renouvellement du parc. On observe, en effet, un accroissement de la proportion de véhicules dotés de meilleures performances techniques et aussi de celui des véhicules de faibles cylindrées. Pour les voitures Diesels, deux phénomènes agissent en sens contraire : d'une part l'introduction des nouvelles normes de carburants (moindre densité), au pouvoir calorifique moindre qui entraîne une consommation plus forte et, d'autre part, le progrès technique qui se traduit par une baisse de la consommation des nouveaux véhicules.

A cela s'ajoute, d'une part la dieselisation du parc et d'autre part la plus grande longévité des modèles produits au début de la décennie. D'après le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA) L'âge moyen du parc est de 7.6 ans contre 7,5 en 1999. De ce fait, jusqu'à présent, les meilleurs rendements énergétiques des nouveaux modèles ont eu peu d'effet sur l'ensemble du parc.

Diminution des livraisons de carburants

L'accroissement de la consommation de carburants sur le territoire national en 1999 (+ 2,5 %) est sensiblement supérieur aux résultats sur la distribution des carburants enregistrée par le Comité professionnel du pétrole (CPDP) en ce qui concerne les livraisons (+ 2,0 %). Cette évolution recouvre des fluctuations opposées des livraisons d'essence (- 0,5 %) et de gazole (+ 3,6 %). Le solde "achats aux frontières et ajustement statistique" est d'environ 2,3 millions de mètres cubes, soit une augmentation de 15,3 % par rapport au chiffre de 1998.

Rechiffage du bilan de la circulation routière

Le bilan de la circulation routière en France réalise la synthèse des nombreuses données disponibles. Les méthodes, les résultats et les arbitrages ont fait l'objet de perfectionnements successifs. Un rebasement du bilan a été réalisé fin 1999-début 2000. Les principales conclusions du groupe de travail constitué pour cette opération sont les suivantes :

- le parc de véhicules calculé par le CCFA est la référence ;
- les estimations de consommations unitaires annuelles retenues pour les voitures particulières sont celles du panel Secodip ;
- l'évaluation des consommations de carburants est faite à partir des livraisons et non plus des ventes, l'estimation des premières étant plus fiable que celle des secondes ;
- la circulation des poids lourds étrangers est calée sur les résultats du sondage de circulation de 1996 réalisé par le Service d'études techniques des routes et autoroutes (Setra) ;
- le poste dit antérieurement "solde aux frontières", comprenant en fait une composante d'ajustement statistique non négligeable, changera de dénomination pour devenir "solde aux frontières et ajustement statistique".

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

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

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

Pour les véhicules immatriculés en France :

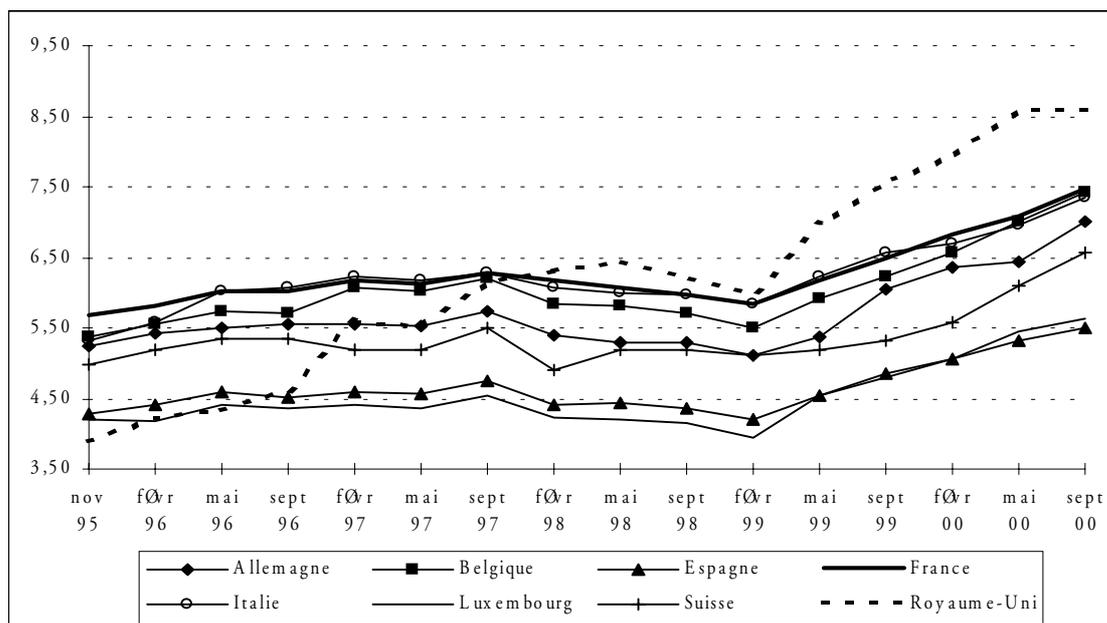
$$\text{Parc (F)} \times \text{Kilométrage annuel moyen (en France)} = \text{Circulation (F)}$$

Pour l'ensemble des véhicules roulant en France :

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

GRAPHIQUE 4.10

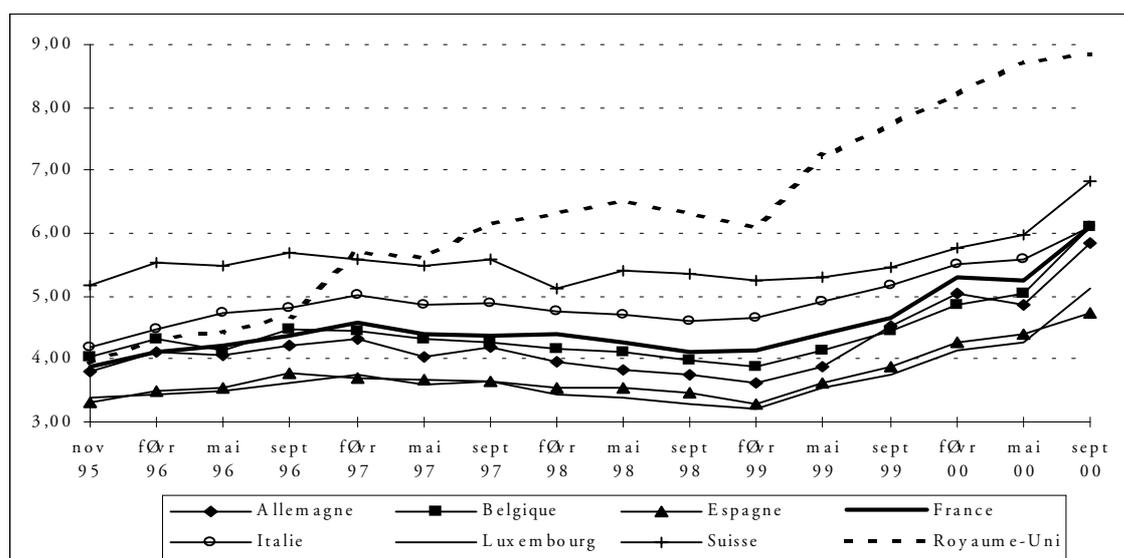
Prix de l'eurosuper sans plomb en Europe (en francs, aux taux de change courants)



Source : CPDP

GRAPHIQUE 4.11

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



Source : CPDP

Chapitre 5

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Dans le transport routier de marchandises, les entreprises ont pu répercuter sur leurs tarifs les effets du renchérissement des carburants et de l'augmentation des frais salariaux. Leurs marges ne se sont pas dégradées mais restent à un niveau critique pour une bonne partie d'entre elles.

Pour la SNCF, les recettes du trafic ont fortement progressé en 2000 et l'entreprise publique dégager un résultat comptable net positif.

Pour l'ensemble du secteur du transport aérien, on note la bonne activité d'Air France et les difficultés de certaines des autres entreprises.

Les comptes du secteur du transport maritime se sont fortement améliorés grâce à la remontée des taux de fret.

Démographie des entreprises de transport

En 2000, 7068 entreprises de transports ont été créées, soit 20,6 % de moins que l'année précédente. Cette baisse prolonge le mouvement enregistré en 1999 (- 7,8 %) et 1998 (- 4,2 %). 1830 entreprises de transport ont été mises en règlement judiciaire, soit 6,3 % de plus que l'année précédente. Cette augmentation fait suite à deux années consécutives de baisse (- 3,9 % en 1999 et - 16,0 % en 1998).

TABLEAU 5.1
Démographie des entreprises de transport

	1996	1997	1998	1999	2000
Créations	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068
Øvol. (%)	-8,2	4,5	-4,2	-7,8	-20,6
Nombre (*)	91 699	92 091	92 724	92 415	91 987
Øvol. (%)	-1,4	0,4	0,7	-0,3	-0,5
Défaillances	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830
Øvol. (%)	-3,1	11,9	-16,0	-3,9	6,3

Source : Insee, Bodacc
(*) Stock en fin d'année.

Cette évolution est à rapprocher des conditions particulières qui affectent le transport routier : augmentation des coûts de production (hausse du prix des carburants et réduction du temps de travail), pénurie de main d'oeuvre et, pour le transport routier de marchandises, exigences renforcées en matière de capacité financière. 71% des défaillances ont concerné le sous-secteur du transport routier de

marchandises, soit un taux de défaillance (nombre de défaillances rapporté au nombre d'entreprises du secteur en début d'année) de 3,1% contre 1,0 % pour le reste du secteur. L'augmentation du nombre de défaillances est encore plus marquée dans les transports interurbains de marchandises (+ 12,2% en 2000 contre + 7,5 % dans les transports de marchandises de proximité).

La moitié des entreprises créées ont une activité de transport routier de marchandises ; 33 % appartiennent au secteur des autres transports terrestres, dont 26 % sont des entreprises de taxis ; 14 % sont des auxiliaires de transport, dont 6 % pour les agences de voyage et 5 % pour la messagerie.

Méthodologie

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

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

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

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

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

TABLEAU 5.2

Démographie des entreprises du transport routier de marchandises

	1996	1997	1998	1999	2000
Créations	5917	6153	5903	5213	3546
Øvol. (%)	-4,1	4,0	-4,1	-11,7	-32,0
Nombre (*)	41485	41903	42358	41844	41075
Øvol. (%)	-1,5	1,0	1,1	-1,2	-1,8
Défaillances	1285	1494	1239	1193	1303
Øvol. (%)	1,2	16,3	-17,1	-3,7	9,2

Source : Insee, Bodacc

(*) Stock en fin d'année.

Les entreprises de transport routier de marchandises

Les comptes des entreprises de transport routier de marchandises se sont améliorés en 2000. Le chiffre d'affaires hors sous-traitance a progressé d'environ 11 %, soit sensiblement plus qu'en 1999. A une progression en volume de 5% - analogue à celle de 1999 - s'est ajoutée une progression des prix de l'ordre de 6 % en moyenne annuelle.

En 2000, les prix à la tonne-kilomètre augmentent au même rythme que les prix au véhicule-kilomètre (tableau 5.3). La progression est un peu plus forte sur le transport international et sur le transport de courte distance que sur le transport national de longue distance.

TABLEAU 5.3

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

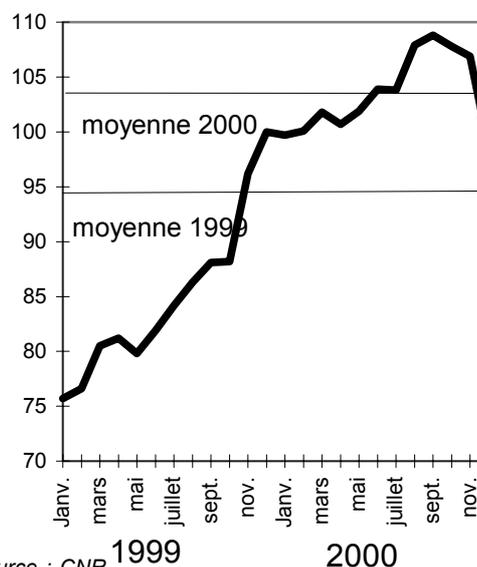
	1998	1999	2000
Prix à la tonne-kilomètre			
France Zone Longue	-0,7%	1,4%	5,6%
International Zone Longue	0,6%	-2,6%	6,3%
France Zone Courte	0,4%	1,4%	6,5%
Ensemble	-0,2%	0,4%	6,0%
Prix au véhicule-kilomètre			
France Zone Longue	0,5%	1,0%	5,3%
International Zone Longue	2,1%	-0,3%	7,6%
France Zone Courte	1,6%	3,7%	5,7%
Ensemble	1,1%	1,4%	5,9%

Source : SES - enquête TRM

L'augmentation des prix des carburants et des rémunérations a particulièrement pesé sur l'évolution des coûts. Selon l'indice publié par le Comité national routier, le coût kilométrique - à productivité constante - d'un semi-remorque maxicode a progressé de 7,4 % (tableau 5.4) en 2000. Du fait de la forte hausse intervenue à l'automne 1999, le prix du gazole a augmenté de 22 % d'une année sur l'autre entre 1999 et 2000.

(cf graphique 5.1). Les revalorisations des salaires conventionnels au 1^{er} juillet 2000 et la mise en place de la réduction du temps de travail ont augmenté les coûts salariaux de +9,4%. Parmi les autres postes, les augmentations les plus fortes ont concerné les péages et l'entretien des véhicules. Le coût de renouvellement des tracteurs a augmenté de 1,3 % et celui des semi-remorques de 1,7%.

GRAPHIQUE 5.1

Prix du gazole à la citerne en 1999 et 2000

Source : CNR

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

	1998/1997	1999/1998	2000/1999
Carburant	-5,7%	9,4%	21,9%
Pneumatiques	0,0%	0,0%	0,7%
Entretien-réparations	2,6%	1,6%	2,0%
Péages	3,4%	2,3%	2,3%
Salaires et charges	6,9%	4,5%	9,4%
Frais de route	0,7%	1,0%	1,0%
Assurances	1,6%	3,0%	1,0%
Renouvellement tracteur	0,0%	0,0%	1,3%
Renouvellement remorque	0,0%	-3,0%	1,7%
Frais généraux	1,9%	1,1%	3,0%
Ensemble	1,7%	3,1%	7,4%

Source : CNR

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

Selon les premières exploitations de l'enquête annuelle d'entreprises (*cf méthodologie*), la valeur ajoutée des entreprises du transport routier a augmenté de 8 %, soit autant qu'en 1998 (tableau 5.5).

L'augmentation des consommations intermédiaires a été de 16 % principalement à cause des dépenses de carburant. Les dépenses de crédit-bail et de location de véhicule longue durée ont progressé respectivement de 11 % et 16 %.

Du fait de l'augmentation des effectifs et de la réduction du temps de travail, la progression des frais de personnel (9,8 %) a été plus rapide que celle de la valeur ajoutée. Cela explique la stagnation de l'excédent brut d'exploitation.

A noter que le remboursement partiel de la TIPP décidé en septembre a allégé le poste "impôts-subventions" qui a progressé moins vite que le chiffre d'affaires.

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

	Niveau	Evolution annuelle			
	2000	en %			
	Mds F	97/96	98/97	99/98	00/99
Chiffre d'affaires	204,0	2,6	6,3	7,1	12,9
CA (hors sous-traitance)	173,6	2,7	8,4	6,7	11,2
CI (hors sous-traitance)	101,8	4,1	7,8	9,2	16,2
<i>dont carburants</i>	23,0	9,1	10,2	7,0	20,5
Valeur ajoutée	75,5	1,5	7,9	5,5	8,3
Frais de personnel	57,6	2,1	7,2	8,2	9,8
Impôts - subventions	4,9	0,9	6,5	6,9	6,4
EBE	12,8	-0,2	10,9	-4,5	1,3

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

Le taux de marge (résultat / chiffre d'affaires) reste à un niveau moyen de 1,6 % analogue à celui de l'année 1999. Le pourcentage d'entreprises dont le taux de marge est négatif est de 13 %, soit quatre points de plus qu'en 1999 (tableau 5.6). Les petites entreprises sont plus souvent dans cette situation critique. Pour 28 % des entreprises, le taux de marge est compris entre 0 % et 1 %. Cette situation est plus fréquente dans les grandes et moyennes entreprises.

TABEAU 5.6
Répartition des entreprises de TRM suivant leur taux de marge

taux de marge	<0	0 à 1%	1 à 2%	2 à 4%	4% et +
1999	9%	31%	16%	24%	20%
2000	13%	28%	20%	19%	20%
<i>dont</i>					
<i>petites</i>	16%	21%	19%	19%	25%
<i>moyennes</i>	9%	34%	23%	18%	16%
<i>grandes</i>	12%	38%	20%	15%	15%

petites : moins de 10 MF de CA, grandes : plus de 30 MF

Pour seulement une entreprise sur cinq, le taux de marge est supérieur à 4 % mais cette proportion atteint un quart pour les petites, du fait de la présence parmi elles d'une forte proportion d'entrepreneurs individuels.

L'investissement des entreprises a ralenti en 2000 de 7 %. Les entreprises ont consacré principalement leurs investissements au renouvellement du matériel roulant. Cependant les immatriculations de poids lourds neufs ont connu une progression moindre qu'en 1999 (+8 % contre + 13 %), alors que les immatriculations des véhicules d'occasion ont reculé (-2,8%) : les entreprises de transport routier préfèrent acquérir un matériel neuf plus performant en termes de capacité et de puissance.

Méthodologie

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

Pour l'année 1998, ces comptes sont extraits du système intermédiaire d'entreprises (SIE) de l'INSEE. La définition de certains postes comptables peut parfois différer de celle retenue dans le plan comptable des entreprises et dans l'EAE.

Le compte de l'année 1999 a été élaboré en appliquant à celui de l'année 1998 les évolutions données par l'EAE. Pour l'année 2000, les évolutions ont été calculées sur un échantillon constant de 1030 entreprises. Elles doivent être considérées comme provisoires.

Les transports en commun urbains de province

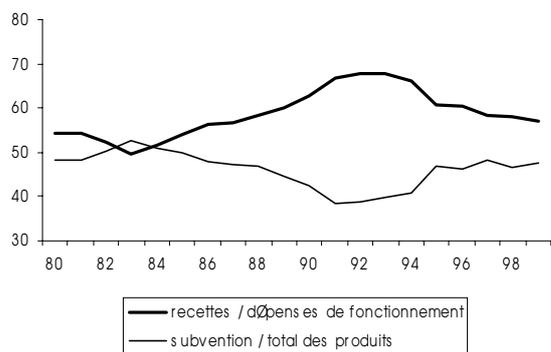
Après une hausse de 2,2 % entre 1997 et 1998, les produits des transports en commun de province ont progressé de 3,7 % entre 1998 et 1999, atteignant 13,8 milliards de francs. Les recettes commerciales, qui avaient progressé de 5 % en 1998 n'ont augmenté que d'environ 0,6 % en 1999, malgré une hausse des tarifs de 1,3 %, du fait des conflits sociaux qui ont marqué la fin de l'année. En revanche, les subventions progressent de + 6,1 %, contre -1,6 % l'année précédente). Elles représentent dorénavant 48 % du total des produits.

TABLEAU 5.7
Évolution du compte d'exploitation du transport urbain de voyageurs de province

	1997	1998	1999	1999
	%	%	%	MdF
Recettes	0,2	4,8	0,6	7,1
Subventions	7,9	-1,6	6,1	6,6
Total produits	3,1	2,2	3,7	13,8
Charges fonction. dt rémunération	3,9	5,5	2,2	12,4
Autres charges	2,0	4,0	2,1	5,9
Total charges	-5,0	2,7	-5,7	1,4
	3,1	2,2	3,7	13,8

Source : Certu

GRAPHIQUE 5.2
Évolution des ratios du transport urbain de province (en %)



Source : Certu

Champ : Réseaux de transport collectif urbain de province.
Note : les évolutions d'une année sur l'autre sont calculées sur un champ constant des réseaux ayant répondu à l'enquête pour les deux années. L'évolution 1997/1996 a été calculée sur 167 réseaux, les évolutions 1998/1997 et 1998/1999 sur 158 réseaux. Les résultats portant sur l'année 1999 sont provisoires.

Les comptes de la SNCF

L'évolution des comptes de la SNCF entre 1999 et 2000 doit être appréciée en tenant compte de certaines modifications structurelles qui expliquent une partie des évolutions contrastées sur certains postes entre les deux années. La filialisation du SERNAM au 1^{er} février a généré une baisse des produits et des charges de cette activité. La contractualisation avec le Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) a conduit à reclasser en produits du trafic ce qui était considéré comme des compensations tarifaires.

Trois postes principaux contribuent à la production de la SNCF : les produits du trafic, les compensations tarifaires et les contributions de service, la rémunération versée par le gestionnaire d'infrastructure.

Les produits du trafic s'élèvent à 52 milliards de francs en progression de 11,4 %, la progression des transports (tableau 5.8) expliquant la moitié de cette évolution.

Une autre partie de cette augmentation provient du reclassement en produit du trafic de 5,1 milliards de francs de compensations tarifaires versées auparavant par le STP.

La progression du produit moyen (+3% environ) est due à une légère augmentation du tarif et à l'évolution de la structure des trafics.

TABLEAU 5.8
Les recettes du trafic de la SNCF(*)

	niveau 2000	évolution 00/99	dont trafic	produit moyen
	MdF			
Voy. Grandes lignes	25,7	8,9%	5,1%	3,6%
Voy. TER	3,5	8,2%	6,6%	1,5%
Voy. Ile de France (*)	9,5	10,0%	6,6%	3,2%
Fret	13	7,5%	6,2%	1,2%

(*) évolution pro-format corrigeant de l'intégration en produit du trafic de la subvention de 5,1 milliards de francs versés auparavant par le STP.

Source : Comptabilité de la SNCF.

La modestie de l'augmentation du produit moyen du transport de fret (+ 1,2 %) relativement à l'évolution des prix du transport routier a contribué à la bonne performance de Fret SNCF.

Les compensations tarifaires et contributions de service s'élèvent à 10,7 milliards de francs. La progression de 3,1 milliards de francs entre 1999 et 2000 de ce poste est la résultante de divers reclassements aux effets opposés. D'une part, sont intégrés dans ce poste 6 milliards de contributions publiques classées précédemment en subventions d'exploitation.

En revanche, la contribution forfaitaire versée par le STIF (1,7 milliard de francs) est comptabilisée dans ce poste.

La rémunération du gestionnaire d'infrastructure par RFF s'élève à 17,2 milliards de francs. Elle est quasiment stable (-0,2%) par rapport à l'année 1999. Le montant des travaux effectués pour RFF n'évolue également que de façon marginale.

Le poste " subventions " est aussi affecté par le reclassement des 6 milliards de francs mentionné ci dessus et de 2,1 milliards de francs d'indemnité compensatrice . Il passe donc de 9,5 milliards à 1,5 milliards.

Dans le postes " charges " les principales évolutions sont :

·le poste " achats de prestations " diminue de 2 milliards de francs correspondant à l'ancienne sous-traitance du SERNAM.

·les péages d'infrastructure versés à RFF (10,2 milliards de francs) augmentent de 2,8 %.

·les charges de personnel (48,3 milliards de francs) progressent de 5 %.

TABLEAU 5.9
Comptes de la SNCF (HTVA)

	1997	1998	1999	2000	00/99
	MdF	MdF	MdF	MdF	%
Production	83,0	85,6	88,0	97,7	11,0
<i>Produits du trafic</i>	43,6	45,7	46,7	52,0	11,4
<i>Produits annexes au trafic</i>	1,7	1,9	1,7	1,9	12,1
<i>Produits hors trafic</i>	3,5	3,5	3,6	4,6	30,5
<i>Compensations tarifaires</i>	7,3	7,6	7,6	10,7	41,0
<i>Rémun. du gestion. d'infra.</i>	16,8	16,6	17,2	17,2	-0,2
<i>Travaux pour RFF</i>	5,0	5,5	6,1	6,1	0,6
<i>Autres travaux pour tiers</i>	1,6	1,7	1,8	1,5	-12,3
<i>Production immobilisée</i>	3,5	3,0	3,4	3,6	5,2
CI	34,9	35,4	39,8	39,6	-0,5
<i>achats de matières</i>	9,2	8,8	9,3	9,4	1,8
<i>achats de prestations</i>	4,7	4,9	4,7	2,7	-43,4
<i>achats de travaux</i>	1,7	1,4	1,7	1,8	8,9
<i>charges externes</i>	13,3	14,0	14,3	15,4	7,5
<i>redevance infrastructure</i>	6,0	6,2	10,0	10,2	2,8
Valeur ajoutée	48,1	50,2	48,2	58,2	20,6
subventions	7,0	7,5	9,5	1,5	-83,8
impôts	3,9	4,0	4,0	4,2	6,0
rémunérations	44,7	45,3	46,0	48,3	5,0
EBE	6,5	8,3	7,7	7,2	-6,9
Résultat d'exploitation	1,1	2,0	1,6	1,7	
Résultat financier	-1,7	-1,5	-1,1	-1,0	
Résultat courant	-6,0	0,5	0,6	0,6	
Résultat exceptionnel	-0,3	1,1	-1,1	-0,5	
Résultat net (millions F)	-959	-649	-568	444	

Source : Comptabilité de la SNCF.

Compte tenu de ces recettes et charges, l'excédent brut d'exploitation est de 7,2 milliards de francs.

Les dotations nettes aux amortissements s'élèvent à 4,7 milliards de francs en baisse de 6,4 %.

Les dotations aux provisions sont de 3,5 milliards de francs. Elles sont en forte progression (+2 milliards de francs, dont une provision spéciale de 600 millions de francs pour les pertes futures du SERNAM).

Au total, les comptes 2000 de la SNCF font apparaître un résultat net positif de 444 millions de francs.

La dette nette de la SNCF (y compris cession-bail) est de 44 milliards de francs ⁽¹⁾.

Les comptes de la RATP

Les comptes 2000 de la RATP et leur évolution depuis 1999 sont à apprécier en tenant compte des nouvelles modalités de contractualisation avec le STIF. L'indemnité compensatrice auparavant versée par les départements d'Ile de France et par l'Etat devient, jointe au versement transport tout deux désormais versés par le STIF à la RATP, un concours public se décomposant en :

- une contribution forfaitaire de 4,5 milliards de francs
- une compensation tarifaire qui s'élève à 6,4 milliards de francs après " bande passante " ⁽²⁾ en 2000
- une rémunération de la vente de 563 millions de francs en 2000
- un bonus/malus sur la qualité de service de 60 millions de francs en 2000

Les recettes directes du trafic ont augmenté moins vite (3,5%) que le nombre de voyages, malgré une revalorisation des tarifs de 2,7 % au 1 er juillet 2000. Cela provient du développement des formules économiques telles que la carte Imagin'R (+24%).

TABLEAU 5.10
Recettes en 2000 de la RATP par titre

	Recettes directes	Compens. tarifaires	Nombre titres	évolution
	MF	MF	(milliers)	00/99
Billets	3316	859	589 800	0%
Cartes Oranges	4830	4575	27 949	1%
Cartes Imagin 'R	613	1147	5 946	24%
Autres titres	673	260		
Total	9432	6841		

(1) Pour le service annexe à l'amortissement de la dette (SAAD), les charges financières sont de 4,3 milliards de francs pour une dette 58,6 milliards de francs.

(2) La contractualisation avec le STIF prévoit une compensation tarifaire par voyage. En cas de forte augmentation du trafic, comme en 2000, une partie du supplément des compensations tarifaires ainsi générées est retournée au STIF (473 millions en 2000).

Les consommations intermédiaires progressent de 3,9 % : la progression des carburants est de 28 % mais les tarifs d'électricité diminuent de 10%.

Compte tenu des reclassements cités précédemment, la valeur ajoutée de 2000 n'est pas comparable directement à celle de 1999. Si on traite 1999 de manière comparable à 2000, la progression est alors de 10 %.

La masse salariale progresse de 4,2%. L'effet RTT - y compris les 500 embauches- y contribue pour 2,8 % et la rémunération par agent de 1,4%.

Les charges financières (nettes) associées à une dette de 25 milliards de francs sont stables (-0,4%). Parmi les autres charges de l'entreprise publique, le déficit du régime d'assurance vieillesse s'élève à 2,6 milliards de francs.

La contribution forfaitaire du STIF de 4,5 milliards permet néanmoins de dégager un résultat net légèrement positif (+143 millions de francs).

TABLEAU 5.11
Comptes de la RATP (milliards de francs, HTVA)

	1997	1998	1999	2000	00/99
	MdF	MdF	MdF	MdF	%
Production	12,7	13,6	14,4	18,2	
Recettes du trafic	11,3	12,0	12,8	15,8	
<i>dont Recettes directes du trafic</i>	8,3	8,9	9,3	9,4	1,9
<i>Compensations tarifaires</i>	3,0	3,2	3,6	6,4	
<i>Rémunération de la vente</i>				0,6	
Autres recettes transport(1)	0,6	0,6	0,7	0,8	
Recettes hors transport(2)	0,8	0,9	0,9	0,9	2,6
Consommations intermédiaires	3,4	3,4	3,5	3,6	3,9
Valeur ajoutée	9,3	10,2	10,9	14,5	
Impôts	1,1	1,1	1,1	1,2	9,1
Subventions	7,6	7,4	7,4	4,5	
Salaires et charges sociales	9,6	9,8	10,4	10,8	4,2
Déficit régimes sociaux	2,5	2,6	2,6	2,6	0,9
EBE	3,7	4,1	4,1	4,3	
Amortissements	2,4	2,6	2,9	2,9	3,0
Frais financiers	1,8	1,7	1,6	1,6	-0,3
Autres charges(3)					
Résultats	0,1	0,1	0,0	0,1	n,s
<i>Ensemble concours publics à l'exploitation</i>	10,8	10,8	11,2	11,5	2,6

(1) Publicité,...

(2) Prestations à la SNCF,...

(3) Provisions, charges except., transferts

Source : Comptes de la RATP

Le secteur aérien

La production du transport aérien a progressé en 2000 sensiblement plus vite que le volume de l'activité (+16 % contre 9,6 % pour la totalité des compagnies françaises), les compagnies ayant répercuté partiellement la hausse de leurs coûts sur leurs tarifs. L'évolution du secteur en 2000 a été marquée par les problèmes rencontrés par les filiales du groupe Swissair. Du fait de la hausse du prix des carburants et de l'appréciation du dollar, les consommations intermédiaires ont augmenté plus fortement (+21,3 %), limitant la croissance de la valeur ajoutée à 4,8 % soit moins que la progression de des rémunérations (+ 9,6 %). De ce fait, l'excédent brut d'exploitation recule de 11,5 % par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 5.12
Comptes du secteur aérien
(milliards de francs, HTVA)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999r	2000p
Production	64,3	64,6	70,5	76,5	79,8	91,7	106,2
Cl dont :	39,7	39,9	46,0	49,9	51,7	61,4	74,5
<i>Sous-traitance</i>	6,8	8,8	8,6	9,7	10,4	11,8	13,7
<i>Carburants</i>	5,3	5,3	7,4	8,0	7,0	8,9	13,8
Valeur ajoutée	24,6	24,8	24,5	26,6	28,1	30,3	31,8
Rémunérations	20,2	19,8	20,1	20,5	22,2	23,6	25,9
Impôts et taxes	2,0	2,0	2,1	1,7	1,5	1,8	1,6
Subv. expl.	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
EBE	2,7	3,2	2,5	4,7	4,8	5,2	4,6

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

Le secteur maritime

En 1999, du fait d'un recours accru à la sous-traitance, la production du secteur maritime a augmenté de 8,3 % en 1999. Les consommations intermédiaires augmentent de 5,2 % (dont + 40,9 % pour la sous-traitance). La valeur ajoutée progresse de 25 %. Les frais de personnel diminuant de 2,9 %, l'excédent brut d'exploitation progresse de 218 % à 1,4 milliard de francs, phénomène qui ne s'était pas produit depuis plusieurs années.

L'année 2000, a été une année faste dans le transport maritime, les taux de fret progressant de 80 % pour les transports de pétrole brut par des navires de taille moyenne, de + 49 % pour les vracs secs et de 35 % en moyenne, mais de façon assez peu homogène selon les secteurs géographiques, pour les lignes régulières. L'année 1999 avait connu des taux

très bas, mais 2000 a plus que rattrapé les niveaux antérieurs comme le montre le tableau 5.14.

Le secteur des croisières a également connu une excellente conjoncture. Par contre, la disparition des ventes hors-taxes au 1/1/1999 et l'accroissement de l'offre de navettes fret en 2000 ont pesé sur l'activité trans-Manche.

Cette évolution favorable est illustrée par l'annonce du groupe CMA-CGM d'une augmentation de 39 % de son chiffre d'affaires, d'un doublement de son résultat d'exploitation et d'une progression de 125 % du bénéfice net. Le groupe a commandé en 2000 huit navires porte conteneurs de 6600 EVP.

TABLEAU 5.13
Comptes du secteur maritime (Sociétés et quasi sociétés)
(milliards de francs, HTVA)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
Production (prix producteur)	27,1	26,1	26,0	27,5	26,4	28,6
<i>Sous-traitance</i>	3,3	2,9	3,2	3,2	2,2	3,1
Consom. intermédiaires	23,7	23,4	23,2	24,2	22,9	24,1
Valeur ajoutée	3,5	2,6	2,7	3,4	3,6	4,5
Rémunérations	3,6	3,5	3,4	3,6	3,5	3,4
Impôts, taxes	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5
Subventions d'exploit.	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8
Excédent brut d'exploitation	0,4	-0,4	-0,2	0,2	0,4	1,4

Sources : Insee, (SIE), DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires à champ constant pour 1999.

TABLEAU 5.14
Prix du transport maritime
(base 100 en 1991, sauf Worldscale)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Lignes régulières						
Ensemble	94	91	93	84	81	110
Porte brut (navires de 75 000 tonnes)						
Worldscale	102	109	111	96	85	153
Vrac secs						
Affrètement au voyage	120	81	79	73	77	115
Affrètement temps*	104	73	84	60	66	108
Prix des navires neufs						
Porte (250 000 TPL)	88	89	86	78	69	75
Vraquiers (150 000 TPL)	86	88	85	79	74	81
Porte-conteneurs (2500 EVP)	88	90	91	76	60	62

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

* L'indice d'affrètement à temps mesure un volume d'engagement à temps et non des prix.

Le secteur fluvial

L'augmentation de la consommation intermédiaire (+ 5,3 %) a été plus rapide en 1999 que celle de la production (+ 2,0 %), entraînant un recul de la valeur ajoutée d'environ 300 millions de francs, soit - 5,1 %. Les frais de personnel et les impôts et taxes variant peu par rapport à 1998, l'excédent brut diminue d'un montant équivalent, correspondant à une baisse de 12,5 % par rapport à l'année précédente.

TABLEAU 5.15
Comptes du secteur fluvial (Sociétés et quasi sociétés)
(milliards de francs, HTVA)

	1996	1997	1998	1999
Production (prix producteur)	1,61	1,69	1,80	1,84
<i>dont sous-traitance</i>	0,54	0,52	0,48	0,55
Consom. intermédiaires	1,10	1,14	1,21	1,28
Valeur ajoutée	0,51	0,55	0,59	0,56
Rémunérations	0,33	0,37	0,39	0,39
Impôts, taxes	0,04	0,04	0,04	0,04
Subv. d'exploitation	0,00	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,14	0,14	0,16	0,14

Sources : DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires à champ constant pour 1999.

La messagerie et le fret express

L'enquête annuelle d'entreprises fait apparaître une croissance de la production de messagerie de 4,0 % entre 1998 et 1999. Du fait d'une progression de 5,0 % des consommations intermédiaires, dont 8 % pour la sous-traitance, la valeur ajoutée n'augmente que de 1,7 % soit moins que les frais de personnel (- 5 %). De ce fait l'EBE régresse de 19 %.

TABLEAU 5.16
Comptes du secteur de la messagerie et du fret express
(milliards de francs, HTVA)

	1995	1996	1997	1998	1999
Production	49,8	49,3	54,3	59,2	61,6
<i>- sous-traitance</i>	23,1	23,9	27,0	30,1	32,5
Consommations intermédiaires hors sous-traitance	11,7	11,5	12,0	12,4	12,1
Valeur ajoutée	15,0	14	15,4	16,7	17,0
Frais de personnel	12,4	11	12,2	13,4	14,1
Impôts et taxes	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
Subventions	0,0	0	0,0	0,0	0,0
Excédent brut d'exploitation	1,2	1,6	1,7	1,8	1,5

Sources : DAEI/SES, Enquêtes annuelles d'entreprise. Entreprises de plus de 5 salariés ; résultats provisoires à champ constant pour 1999.

L'affrètement et l'organisation de transport international de fret

La production qui avait augmenté de 13,8 % en 1998, a progressé de 8,5 % en 1999. Le ralentissement étant moins marqué pour la consommation intermédiaire (+ 10,0 % en 1999 après + 13,8 % en 1998), le taux de valeur ajoutée a fléchi dans le même temps de 19,0 % à 17,9 %. Le taux de marge, pour sa part, s'est établi à 14,4 % en 1999 après 17,6 % en 1998.

TABLEAU 5.17
Comptes de l'affrètement et du transport international de fret (milliards de francs, HTVA)

	1996	1997	1998	1999
Production (prix producteur)	58,23	64,46	73,39	79,65
dont sous-traitance	37,56	41,58	47,33	51,37
Consommation intermédiaires	46,65	52,22	59,41	65,37
Valeur ajoutée	11,58	12,25	13,98	14,28
Rémunérations	9,32	9,63	10,59	11,25
Impôts, taxes	0,83	0,89	0,97	1,01
Subv. d'exploitation	0,02	0,03	0,04	0,03
Excédent brut d'exploitation	1,46	1,76	2,46	2,06

Sources : Insee, (SIE), DAEI/SES ; Enquêtes annuelles d'entreprise. Résultats provisoires à champ constant pour 1999.

Chapitre 6

LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

L'activité de la plupart des gestionnaires d'infrastructures a connu, en 2000, une nette décélération, voire un recul par rapport à 1999. On note, en conséquence, un ralentissement quasi général de la croissance des principaux éléments des comptes d'exploitation.

Par ailleurs, l'évolution des investissements entre 1999 et 2000 a été très contrastée : stabilisation des investissements routiers considérés globalement, diminution des dépenses de Réseau ferré de France, reprise des investissements des aéroports et des ports maritimes, accélération du rythme de croissance des dépenses de Voies navigables de France.

LE RÉSEAU ROUTIER

Les sociétés d'autoroutes

L'année 2000 aura été marquée par un net ralentissement de la croissance des principaux indicateurs liés à l'exploitation de l'ensemble des sociétés concessionnaires d'autoroutes : sociétés d'économie mixte et Cofiroute.

Le chiffre d'affaires, constitué essentiellement des péages, a crû de 3,7% en 2000 par rapport à 1999 alors que la moyenne des années 1998-1999 avoisinait 9%.

Le taux de croissance de la valeur ajoutée a diminué de moitié, passant de 9,6% à 4,8% entre 1999 et 2000. Le rythme de progression de l'excédent brut d'exploitation a, quant à lui, été divisé par trois (+3,7% en 2000 contre +10,8% en 1999).

TABLEAU 6.1
Les comptes des sociétés d'autoroute
(en % et en milliards de francs courants)

	1998 (%)	1999 (%)	2000 (%)	2000 MdF
Chiffre d'affaires H.T.	8,3	9,1	3,7	32,3
Cons. intermédiaires	-3,2	5,8	4,8	3,6
Valeur ajoutée	10,0	9,6	4,8	29,0
Frais de personnel	6,6	5,0	5,6	3,7
Impôts et taxes	8,6	23,4	9,0	4,4
EBE	10,9	10,8	3,7	21,4
frais financiers	6,4	3,9	2,4	9,7
Capacité d'autofi.	15,2	18,2	-1,9	10,2
Investissements TTC	-15,5	-15,7	-8,9	11,7
Dettes à moyen et long terme au 31.12	6,5	2,5	5,7	151,2

Source : Direction des routes

Par ailleurs, la baisse des investissements s'est poursuivie (-8,9% en 2000 à 11,7 milliards de francs, après -15,7% en 1999 et -15,5% en 1998) et la capacité d'autofinancement a diminué de 1,9%, après avoir connu des taux de croissance élevés au cours des années précédentes : +18,2% en 1999 par rapport à 1998 et +15,2% en 1998 par rapport à 1997. On relève enfin que l'endettement à moyen et long termes s'est accru de 5,7% pour atteindre 151,2 milliards de francs au 31 décembre 2000.

En ce qui concerne les principaux ratios financiers, on notera, par rapport à 1999, la stabilité du taux de valeur ajoutée et du taux d'investissement (respectivement : 89% et 46%) et la légère diminution du taux de marge (73% contre 74% en 1999), du taux d'épargne (37%, après 38%) et du taux d'autofinancement (79% contre 81%).

TABLEAU 6.2
Ratios financiers des sociétés d'autoroutes (1)

	1998	1999	2000
Taux de valeur ajoutée	89%	89%	90%
Taux de marge	74%	74%	74%
Taux d'épargne	35%	38%	35%
Taux d'investissement	60%	46%	40%
Taux d'autofinancement	58%	81%	87%

Source : Direction des routes

(1) Principaux ratios financiers :

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

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

Taux d'épargne = autofinancement/valeur ajoutée

Taux d'investissement = investissement/valeur ajoutée

Taux d'autofinancement = autofinancement/investissement

Les administrations publiques

Les données de base concernant les dépenses des administrations publiques en matière d'infrastructures routières proviennent de la Direction générale de la comptabilité publique (DGCP). Elles sont inscrites sous deux rubriques de la nomenclature fonctionnelle des administrations (NFA) : "Route et voirie urbaine" (fonction 64) et "Route et transport routier" (fonction 82).

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

Ainsi que le montre le tableau 6.3, le montant global des dépenses liées à la gestion de ce réseau s'est élevé à 20 milliards de francs en 2000, soit un montant supérieur de 0,6% à celui atteint en 1999 (19,8 milliards de francs). La hausse 11,2% des dépenses courantes (11,5 milliards de francs contre 10,3 milliards de francs en 1999) a compensé la diminution de la dépense en capital (8,5 milliards de francs contre 9,5 en 1999, soit -10,9%).

Les frais de personnel du ministère de l'Équipement représentent plus des trois-quarts de la dépense courante (près de 76 % en 2000) et la dépense en capital est constituée à 98 % par la formation brute de capital fixe (investissement en travaux neufs et gros entretien).

TABLEAU 6.3

Dépense courante et en capital sur le réseau routier national non concédé

(en % et en milliards de francs courants TTC)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Dépense courante	1,7%	5,0%	11,2%	11,5
dont				
Consommation intermédiaire	-92,6%	-96,1%	28,8%	2,4
Frais de personnel	1,6%	2,8%	7,0%	8,7
Dépense en capital	-10,7%	-6,4%	-10,9%	8,5
dont FBCF	-10,5%	-7,0%	-10,7%	8,3
Ensemble	-5,0%	-0,8%	0,6%	20,0

Sources : Insee et DGCP

La gestion des voiries départementales et locales est assurée par des administrations publiques locales (APUL) : les départements, les communes et les groupements de communes. Les régions, qui appartiennent elles aussi à la catégorie des APUL, contribuent au financement de ces réseaux mais ne participent pas à leur gestion.

Les informations les plus récentes actuellement disponibles concernant ces dépenses portent sur 1999. Cette année-là, les dépenses "routières" des APUL se sont élevées à 77 milliards de francs, représentant 59% de l'ensemble de leurs dépenses liées aux transports, les fonctions "transport" représentant, pour leur part, 19% du montant total des

LA REFORME DU SYSTEME AUTOROUTIER

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

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

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

- suppression du régime dit "des charges différées" les autorisant à différer dans le temps la prise en compte des charges liées à la construction de nouvelles infrastructures afin de limiter les effets de l'important décalage existant entre les dépenses engagées et le franchissement du seuil de rentabilité de ces équipements,
- suppression de la garantie de reprise du passif par l'Etat en fin de concession, qui diminue la garantie des créanciers de ces sociétés puisque l'Etat ne sera plus formellement engagé à 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 1er janvier 2001 :

- Les poids lourds voient les péages augmenter de la TVA (19,6%) qu'ils peuvent ensuite récupérer,

- Les tarifs TTC applicables aux véhicules légers demeurent inchangés. En revanche, les sociétés d'autoroutes ont désormais la possibilité de récupérer la TVA sur les travaux de construction.

dépenses des collectivités locales (gestion et investissements confondus).

Sur un plan plus général, on retiendra que l'année 2000 aura été marquée par une progression rapide du montant global des investissements des collectivités locales, après une année 1999 en demi-teinte (+8,5%, après +2,7%).

D'après le Crédit local de France, cette accélération résulte des effets conjugués de divers facteurs.

Les collectivités locales ont pu, en premier lieu, s'appuyer sur des capacités d'autofinancement et une trésorerie élevées.

L'investissement communal a en outre très fortement progressé (+11% par rapport à 1999) en raison du phénomène classique d'achèvement des projets en fin de mandat électoral et des importants reports résultant de la multiplication des appels d'offres infructueux de l'année 1999.

Enfin, les dotations du Fonds de compensation pour la TVA se sont sensiblement accrues en 2000 (+6,4% par rapport à 1999). On sait que ce fonds représente le principal transfert de l'Etat affecté à l'investissement des collectivités locales : 22 milliards de francs de crédits ouverts en loi de finances initiale 2000 à comparer aux 5,5 milliards de francs de la dotation globale d'équipement. Il compense, sous certaines conditions, la TVA payée au titre des travaux réalisés deux ans plus tôt par les communes et les départements. Or, pour ces collectivités, 1998 avait été une année de reprise de l'investissement. De plus, par dérogation à la règle précédemment énoncée, les travaux engagés à la suite des dégâts occasionnés par les intempéries de 1999 ont donné lieu au remboursement de la TVA dès 2000.

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Pour Réseau ferré de France (RFF), les résultats de l'exercice 2000 se sont caractérisés par :

- un excédent brut d'exploitation du même ordre qu'en 1999,
- une détérioration des résultats financiers liée à l'évolution des marchés,
- une stabilisation de la dette.

Les charges d'exploitation ont diminué, globalement, de 3,6% par rapport à 1999 en raison, principalement, de la réduction de près de 250 millions de francs de la dépense d'électricité : 133,9 millions de francs contre 382,6, soit une baisse de 65%. Les variations de ce poste n'ont toutefois guère de signification du point de vue des résultats de l'exercice car, conformément à la loi, RFF se substitue à la SNCF pour l'achat d'électricité de traction à EDF, ce qui se traduit, dans les comptes de RFF par une double inscription de même montant au titre des produits et des charges d'exploitation. De fait, le principal poste de charge de RFF, à savoir la rémunération du gestionnaire d'infrastructures délégué (la SNCF) est demeuré stable à 17,2 milliards de francs en 2000 comme en 1999.

L'exploitation a, par ailleurs, bénéficié d'une augmentation de 2,9% des redevances d'infrastructures,

soit 9,8 milliards de francs en 2000 contre 9,6 milliards de francs en 1999. Cette amélioration s'explique par la revalorisation du barème des péages de 2 % et par la croissance du trafic.

Le résultat d'exploitation a atteint -1,4 milliard de francs en 2000, après -1,2 milliards en 1999. Il a notamment été affecté par l'augmentation de la dotation aux amortissements, augmentation qui se justifiait, non seulement par les investissements réalisés, mais aussi par la nécessité de constituer une dotation au compte de provision dans le cadre du différend existant entre RFF et la SNCF sur la répartition du patrimoine immobilier et les produits qu'il génère.

Les frais financiers se sont accrues de près de 27%, à 15,5 milliards de francs contre 12,2 milliards de francs en 1999. La forte progression des produits financiers (5 milliards de francs contre 2,8 milliards de francs en 1999, soit +78,5%) a toutefois permis de limiter à 1,1 milliard de francs la dégradation du résultat financier (10,5 milliards de francs contre -9,4 milliards de francs). Ces variations traduisent la vulnérabilité de RFF à une évolution défavorable des marchés financiers du fait de l'importance de son endettement.

Le résultat net de l'exercice s'est traduit par une perte de 11,2 milliards de francs alors que, en 1999, le résultat s'élevait à -10,4 milliards de francs.

En matière d'investissements, l'année 2000 a correspondu à une période de transition, à un double titre : - transition entre deux projets de lignes nouvelles, la ligne à grande vitesse (LGV) Méditerranée mise en service en juin 2001 et la LGV Est-européenne qui entre en phase de réalisation,

- transition entre le XI^{ème} plan et le XII^{ème} plan, pour ce qui concerne les investissements sur le réseau existant.

La participation des co-financeurs dans les investissements de RFF continue d'augmenter, consé-

TABLEAU 6.4

Les comptes de Réseau ferré de France (en % et en milliards de francs courants HTVA)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Produits d'exploitation	0,9%	13,8%	-4,5%	22,9
Dont				
Redevances d'infrastructure	3,3%	56,5%	2,9%	9,8
Contrib. de l'Etat aux charges d'infra.	0,0%	-8,6%	-0,9%	10,7
Charges d'exploitation	0,7%	-0,4%	-3,6%	24,3
Dont				
Rém. versée au gest. d'infra. délégué	-1,2%	3,6%	-0,2%	17,2
Dot. aux amort. du réseau ferré	3,0%	-13,8%	4,6%	5,1
Résultat d'exploitation	-0,7%	-71,5%	13,8%	-1,4
Frais financiers (hors produits fin.)	4,7%	15,9%	26,6%	15,5
Résultat net de l'exercice	-2,7%	-24,4%	7,6%	-11,2
Capacité d'autofinancement	6,6%	-37,8%	8,1%	-5,7
Investissements	-8,5%	-14,5%	-5,9%	9,8
Dette MILT au 31.12	8,2%	2,3%	-0,4%	149,4

Source : RFF

quence des nouvelles règles de financement des infrastructures ferroviaires : 21% de la dépense totale en 2000 contre 19% en 1999.

Le montant des dépenses d'investissement s'est élevé à 9,8 milliards de francs en 2000 (dont 7,7 milliards réalisés sur les ressources de RFF) : 4,6 milliards de francs d'investissements étaient affectés au maintien à niveau du transport ferroviaire (dont 4,2 milliards d'opérations de renouvellement et 0,2 milliard de francs de programmes de sécurité) et 4,9 milliards de francs étaient destinés à permettre le développement du transport ferroviaire (dont 1,0 milliard de francs de dépenses sur le réseau classique, 3,4 milliards de francs de travaux de construction de la LGV Méditerranée et 0,4 milliard de francs de dépenses d'études de la LGV Est-Européenne, de la LGV Rhin-Rhône et de la liaison Lyon-Turin).

RFF a bénéficié en 2000 d'une dotation en capital de 12 milliards de francs.

L'année 2000 aura, par ailleurs, confirmé le processus de stabilisation de l'endettement de l'entreprise: -0,4% par rapport à 1999, à 149,4 milliards de francs. La capacité d'autofinancement, fortement négative, s'est dégradée en 2000 : -5,7 milliards de francs contre -5,3 milliards de francs en 1999. Cependant, le maintien à un haut niveau des aides de l'Etat et la réduction de la part des investissements que RFF finance sur ses ressources propres devraient lui permettre de stabiliser sa dette en 2001.

LES AEROPORTS ET LA NAVIGATION AERIENNE

Les aéroports

On considère ici les comptes d'Aéroports de Paris (ADP) et des principaux aéroports de province : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier et Lille. Les données commentées concernent l'ensemble de ces aéroports.

L'année 2000 aura été marquée par un ralentissement du rythme de progression du chiffre d'affaires et, surtout, de la valeur ajoutée des aéroports: respectivement: +7,9% en 2000 contre +9,2% en 1999 pour le chiffre d'affaires et +4,2% après +8,2% pour la valeur ajoutée.

Du fait de la stabilité des frais de personnel et en dépit d'une augmentation de plus de 11% des impôts et taxes, l'excédent brut d'exploitation s'est accru de 6,0% en 2000 (contre +10,4% en 1999) pour atteindre 4,2 milliards de francs.

On note, par ailleurs, une réduction de 1,1% du montant des frais financiers et le maintien d'un rythme de croissance élevé de la capacité d'autofinancement (+13,5% en 2000, après +11,1% en 1999 et +13,2% en 1998).

En matière d'investissements, le recul observé en 1999 (-14,3% par rapport à 1998) a fait place à une forte progression de 30,6% : ces dépenses se sont élevées à 3,9 milliards de francs en 2000 contre 3,0 milliards de francs en 1999 et 3,5 milliards de francs en 1998.

Le financement de ce surcroît d'investissement a été assuré en partie par l'emprunt, entraînant une augmentation de 23,2% de l'endettement à long et moyen terme, qui s'élève désormais à 11,8 milliards de francs contre 9,6 en 1999.

TABLEAU 6.5
Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)
(en % et en milliards de francs courants HTVA)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Chiffre d'affaires	8,0%	9,2%	7,9%	11,7
Cons. intermédiaire	4,7%	11,6%	17,2%	3,7
Valeur ajoutée	9,4%	8,2%	4,2%	8,0
Frais de personnel	6,3%	5,8%	0,4%	3,2
Impôts et taxes	1,4%	5,4%	11,3%	0,6
EBE	13,8%	10,4%	6,0%	4,2
dont concours à l'exploit.	0,0%	0,0%	0,0%	0,0
Frais financiers	-7,5%	3,9%	29,2%	1,1
Capacité d'autofin.	13,2%	11,1%	13,5%	2,9
Investissements	19,2%	-14,3%	30,6%	3,9
Dette MLT au 31.12	4,3%	-0,4%	23,2%	11,8

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

Compte tenu de ces évolutions, le taux d'investissement s'établit à 49% contre 39% en 1999 et le taux d'autofinancement a perdu onze points, à 73% contre 84% en 1999. Les variations des autres ratios financiers des aéroports ont été de moindre ampleur, qu'il s'agisse du taux de valeur ajoutée (moins deux points par rapport à 1999, à 69%), du taux d'épargne (36%, après 33% en 1999) ou du taux de marge, qui est resté stable à 52%.

TABLEAU 6.6
Ratios financiers des principaux aéroports

	1998	1999	2000
Taux de valeur ajoutée	72%	71%	69%
Taux de marge	51%	52%	52%
Taux d'épargne	32%	33%	36%
Taux d'investissement	49%	39%	49%
Taux d'autofinancement	65%	84%	73%

Source: DGAC

La navigation aérienne

Le budget de la navigation aérienne représente les deux-tiers du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC): 5,7 milliards de francs sur un total de 8,7 milliards en 2000.

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. L'essentiel de ses ressources provient des prestations de services rendues aux compagnies aériennes : redevance de route qui rémunère les services de la circulation aérienne et représente 56% du total des ressources, redevance pour les services terminaux qui rémunère les services liés à la sécurité de la circulation aérienne (13% du total), taxe de l'aviation civile acquittée par les passagers qui finance notamment les missions relatives à la sécurité, comme le contrôle technique, la certification, les interventions de l'Etat dans le domaine des infrastructures aéroportuaires... (14% des ressources en 2000). Outre ces taxes et redevances, le BAAC est alimenté par des subventions de l'Etat (2% du total), ainsi que par diverses autres ressources d'exploitation (15%).

En ce qui concerne plus spécialement la navigation aérienne, l'augmentation de 10,2% du montant global des crédits observée en 2000 résulte d'une progression de 13,1% des dépenses d'exploitation (557 millions de francs contre 492 millions de francs en 1999) et de 8,9% des dépenses d'investissements (1,2 milliard de francs contre 1,1 milliard de francs en 1999).

L'évolution de ces crédits est retracée ci-dessous.

TABLEAU 6.7
Les dépenses de navigation aérienne
(crédits mandatés dans l'année, en % et en milliards de francs courants HTVA)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Dépenses de fonctionnement	-3,1%	0,7%	13,1%	0,6
Dépenses d'investissements	0,8%	-13,8%	8,9%	1,2
Total	-0,3%	-9,8%	10,2%	1,8

Source : DGAC

LES PORTS MARITIMES METROPOLITAINS

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

Les ports d'intérêt national sont administrés par l'Etat, leurs installations de superstructure étant généralement concédées aux chambres de commerce et d'industrie (2).

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

En 2000, les ports autonomes ont représenté les trois quarts environ du chiffre d'affaires, de la valeur ajoutée et des investissements de l'ensemble des ports et ont bénéficié de la quasi-totalité des concours à l'exploitation. La part de ces ports dans le total est en revanche sensiblement plus réduite en ce qui concerne les autres indicateurs retenus : excédent brut d'exploitation, capacité d'autofinancement et frais financiers (entre 55 % et les deux tiers du total), endettement à moyen et long termes (moins de 50 %).

Les résultats de l'exploitation des ports maritimes considérés globalement ont peu évolué en 2000 par rapport à 1999 : +0,9% pour le chiffre d'affaires, -0,2% pour la valeur ajoutée et -0,1% pour l'excédent brut d'exploitation.

La capacité d'autofinancement s'est accrue de 4,4% et, malgré une augmentation de 6,0% des investissements, les frais financiers et l'endettement à moyen et long termes se sont réduits par rapport à 1999 (respectivement : -10,6% et -15,5%).

On relève, au niveau de l'ensemble des ports, une

TABLEAU 6.8
Les comptes des ports maritimes
(en % et en milliards de francs courants HTVA)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Chiffre d'affaires	5,6%	-1,3%	0,9%	4,5
Cons. intermédiaire	21,8%	-1,8%	5,3%	0,9
Valeur ajoutée	2,3%	-1,2%	-0,2%	3,6
Frais de personnel	3,0%	1,7%	0,5%	2,2
Impôts et taxes	7,9%	19,0%	-7,1%	0,1
EBE	5,7%	-3,3%	-0,1%	1,5
dont concours à l'exploit.	10,6%	1,2%	10,0%	0,1
Frais financiers	-7,4%	-8,9%	-10,6%	0,1
Capacité d'autofin.	8,4%	-0,7%	4,4%	1,3
Investissements	5,2%	-2,0%	6,0%	1,3
Dette MLT au 31.12	-15,3%	-13,2%	-15,5%	1,2

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

grande stabilité des ratios financiers entre 1999 et 2000 : taux de valeur ajoutée (80 % en 2000 contre 81% en 1999), taux de marge (42 %, après 41 % en 1999), taux d'épargne (35 % contre 34%), taux d'investissement (35 % après 33%) et taux d'autofinancement (100 % en 2000, 102 % en 1999).

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

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

TABLEAU 6.9
Ratios financiers des ports maritimes

	1998	1999	2000
Taux de valeur ajoutée	81%	81%	80%
Taux de marge	42%	41%	42%
Taux d'épargne	34%	34%	35%
Taux d'investissement	33%	33%	35%
Taux d'autofinancement	101%	102%	100%

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 (6800 kilomètres sur un total de 8500) en s'appuyant sur les services de l'Etat mis à sa disposition. Les 1700 kilomètres restants sont soit directement gérés par l'Etat (700 kilomètres), soit transférés aux différentes régions concernées (1000 kilomètres).

Le chiffre d'affaires de VNF est constitué, pour l'essentiel, du produit des péages liés à l'activité du trafic fluvial, des redevances domaniales et du produit de la taxe hydraulique payée par les titulaires d'ouvrages de prise ou de rejet d'eau, (EDF, industriels, agriculteurs,...).

En 2000, ce chiffre d'affaires s'est élevé à 680 millions de francs, soit un montant à peine supérieur à celui atteint en 1999 (+0,5%). Du fait notamment des achats liés à l'entretien du réseau, les consommations intermédiaires représentent plus de 44% du chiffre d'affaires. Or ces consommations intermédiaires se sont accrues de 6,8% l'an dernier, entraînant une diminution de 4,0% de la valeur ajoutée, revenue à 380 millions de francs contre près de 400 millions de francs en 1999. Comme, par ailleurs, les frais de personnel se sont accrues de 10,5% par rapport à 1999, l'excédent brut d'exploitation s'est réduit de près de 8% de d'exploitation (300 millions de francs contre 325 en 1999). La capacité d'autofinancement a crû de près de 20%, après avoir connu un recul d'ampleur comparable en 1999 (-20,8% par rapport à 1998).

Le rythme de progression des investissements, déjà très élevé en 1998 et 1999 (respectivement +20,3% et +25,0%) a plus que triplé l'an dernier (+68,5% par rapport à 1999). Toutefois, du fait que les investissements de Voies navigables de France sont financés, pour l'essentiel, par l'Etat à travers le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) et par divers cofinancements (collectivités locales, Union européenne, pays étrangers voisins), cette forte progression n'a pas eu de conséquences sur l'endettement à long et moyen termes, lequel a diminué de près de 15%.

TABLEAU 6.10
Les comptes de Voies navigables de France
(en % et en milliards de francs courants HTVA)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Chiffre d'affaires	-0,2%	8,5%	0,5%	0,68
Cons. intermédiaire	3,5%	11,0%	6,8%	0,30
Valeur ajoutée	-2,5%	6,8%	-4,0%	0,38
Frais de personnel	-7,7%	9,0%	10,5%	0,09
Impôts et taxes	3,8%	3,7%	9,6%	0,01
EBE	-2,4%	8,9%	-7,8%	0,30
dont concours à l'exploit.	-20,0%	25,0%	-1,9%	0,02
Frais financiers	-93,8%	0,0%	0,0%	0,00
Capacité d'autofin.	-9,2%	-20,8%	19,6%	0,18
Investissements	20,3%	25,0%	68,5%	1,00
Dette MLT au 31.12	0,5%	-16,1%	-14,8%	0,02

Source : VNF

Ces évolutions se sont traduites par des réductions du taux de valeur ajoutée (56% après 58% en 1999), du taux de marge (79%, après 82% en 1999) et du taux d'autofinancement (18% contre 25%). L'augmentation sensible de la capacité d'autofinancement associée à la baisse de la valeur ajoutée a entraîné une progression de neuf points du taux d'épargne (46% contre 37% en 1999).

De la même façon la très forte croissance de l'investissement a eu une incidence sur le taux d'investissement (262% en 2000 contre 149% en 1999).

TABLEAU 6.11
Ratios financiers de Voies navigables de France

	1998	1999	2000
Taux de valeur ajoutée	59%	58%	56%
Taux de marge	80%	82%	79%
Taux d'épargne	50%	37%	46%
Taux d'investissement	127%	149%	262%
Taux d'autofinancement	39%	25%	18%

Source : VNF

LES INVESTISSEMENTS EN INFRASTRUCTURES (3)

En 2000, les dépenses d'infrastructures ont atteint un montant global de 77,8 milliards de francs, en hausse de 1,1 % par rapport à 1999.

Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, ont progressé de 0,5% par rapport à 1999. Cette relative stabilité résulte de deux influences de sens contraire, la progression des dépenses d'équi-

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

pement des collectivités locales (32,9 milliards de francs contre 31,1 en 1999, soit une augmentation de 5,8%) compensant la diminution du montant des investissements sur le réseau national concédé⁽⁴⁾ et sur le réseau national non concédé (respectivement -8,9% et -4,0% par rapport à 1999).

Le montant global des investissements de Réseau ferré de France (réseau principal et réseau Île-de-France) a atteint 9,8 milliards de francs, en baisse de 5,6 % par rapport à 1999 (10,4 milliards de francs) du fait de la diminution des dépenses sur le réseau principal, alors que l'on observe, au contraire, une augmentation sensible de ces investissements sur le réseau d'Île-de-France (+69,9% par rapport à 1999, à 1,4 milliards de francs contre 0,8 milliard de francs en 1999). Ainsi qu'on l'a noté précédemment, l'année 2000 aura été, pour RFF, une année de transition.

Les investissements des autres réseaux de transports collectifs urbains (RATP, province) ont, globalement, progressé de 4,4% à 5,3 milliards de francs contre 5,1 milliards de francs en 1999.

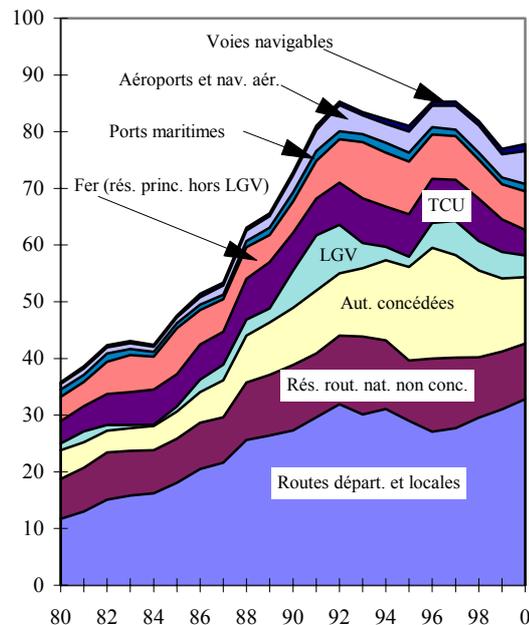
Les dépenses consacrées aux autres infrastructures de transport ont connu une forte progression (+33,4% par rapport à 1999), avec des taux dépassant 30% par rapport à 1999 pour les aéroports (+41,9% par rapport à 1999) et les voies navigables (+30,7%), alors que les investissements des ports maritimes augmentaient de 6,0%.

En 2000, la route a représenté près de 70% du total

des investissements en infrastructures de transport. La part du réseau ferré principal (hors réseau d'Île-de-France) s'est élevée à un peu plus de 10% de ce total, et celle des transports collectifs urbains à 9%.

GRAPHIQUE 6.1

Evolution des investissements en infrastructures de transport (en milliards de francs courants)



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

TABLEAU 6.12

Investissements en infrastructures de transport
(en pourcentage et en milliards de francs HTVA)

	1998	1999	2000	2000
	%	%	%	MdF
Réseau routier	-4,7%	-2,5%	0,5%	54,3
réseau départ. et local	6,7%	5,1%	5,8%	32,9
réseau national non concédé	-14,2%	-4,7%	-4,0%	9,8
réseau concédé	-15,5%	-15,7%	-8,9%	11,7
Réseau ferré	-8,5%	-14,5%	-5,6%	9,8
réseau principal	-7,5%	-18,0%	-12,1%	8,4
réseau Île-de-France	-15,6%	-39,2%	69,9%	1,4
Autres transp. coll. urbains	-3,1%	-7,4%	4,4%	5,3
Autres infra. de transp.	11,6%	-7,8%	33,4%	8,3
5 - Ensemble	-4,0%	-5,1%	2,6%	77,9

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

(4) Le montant des investissements sur le réseau national non concédé (9,8 milliards de francs en 2000) est supérieur à celui repris dans le tableau 6.3 (8,3 milliards de francs) du fait des différences entre les périmètres retenus par la Direction des routes pour le tableau 6.12 et la Direction générale de la comptabilité publique pour le tableau 6.3. A la différence de la Direction de la comptabilité publique, la Direction des routes inclut dans les dépenses en infrastructure les montants financés par le Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN), soit 1,7 milliard de francs, mais ne prend pas en compte les dépenses engagés par la Direction de la circulation et de la sécurité routières.

Chapitre 7

LES TRANSFERTS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS LOCALES

Suppression de la vignette et stagnation des recettes issues de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ont entraîné une diminution en 2000 des recettes des administrations publiques liées aux transports. Celles-ci se sont montées à 183,3 milliards de francs l'année dernière, contre 192,5 milliards de francs l'année précédente (hors versement transport). En diminution de près de 5 % par rapport à 1999, la composante routière constitue à elle seule près de 85 % des recettes fiscales des administrations publiques liées aux transports (la taxe intérieure sur les produits pétroliers étant prise en compte). En 2000, les administrations centrales ont consacré 93,4 milliards de francs aux transports, soit une diminution de 0,5 % par rapport à l'année précédente. Pour leur part, les collectivités locales avaient dépensé 133,9 milliards de francs en 1999, presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.

RECETTES DES ADMINISTRATIONS EN 2000 LIÉES À L'ACTIVITÉ DES TRANSPORTS

Les recettes des administrations publiques liées à l'activité transport⁽¹⁾ ont diminué en 2000 par rapport à 1999. Elles atteignent 183,3 milliards de francs, hors versement transport, contre 192,5 milliards de francs en 1999, soit une baisse de 4,8 %. Cette évolution fait suite à une augmentation de 5,4 % en 1999.

TABLEAU 7.1
Évolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport
(en milliards de francs courants HTVAD)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Route	32,6	34,8	31,7	32,9	34,8	26,0
Voie navigable	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6
Aviation civile	5,7	5,5	5,6	6,0	6,4	6,3
TIPP (1)	133,0	137,5	140,0	143,0	150,6	150,4
Total (hors Versement Transport)	171,9	178,4	177,9	182,5	192,5	183,3
Versement Transport (2)	18,8	20,5	21,4	22,8	23,9	24,9
Ensemble	190,7	198,9	199,3	205,3	216,4	208,2

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

(1) TIPP : taxe intérieure sur les produits pétroliers.

(2) Estimation pour 2000.

Une des principales causes de cette diminution est la suppression de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur (vignette automobile), auparavant collectée au profit des collectivités locales. Son abandon a entraîné une très forte baisse de la fiscalité liée à la route, qui, hors TIPP, a diminué de plus de 25 % en 2000, ne représentant plus que 26 milliards de francs, contre 34,8 milliards de francs l'année précédente. Les autres recettes liées à l'activité routière ont progressé en 2000 à un rythme un peu plus faible qu'en 1999 : +6,2 % contre +7,2 %.

La stagnation des recettes issues de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) est la deuxième cause de la baisse des recettes des administrations publiques. En 2000, le produit de la TIPP sur les carburants représente 150,3 milliards de francs (soit près de 94 % du montant total de la TIPP : 160,2 milliards de francs), contre 150,6 milliards de francs en 1999. Cette légère baisse fait suite à une hausse de plus de 5 % en 1999. Elle est liée au ralentissement de la circulation consécutif aux augmentations du prix des carburants. La TIPP représente plus de la moitié du prix de vente des carburants et demeure la principale ressource fiscale liée aux transports. Selon la Direction des transports terrestres, les remboursements aux entreprises de transport routier de marchandises au titre des diverses remises de TIPP devraient être de l'ordre de 2,8 milliards de francs en 2000, contre environ 0,3 milliard de francs en 1999.

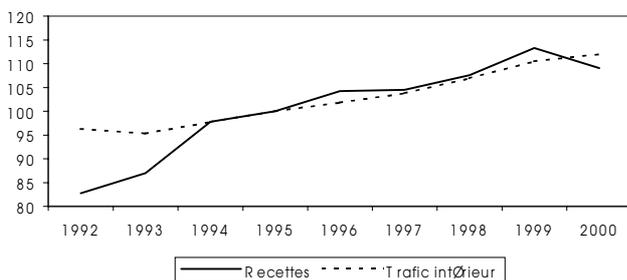
(1) Les recettes de TVA ne sont pas prises en compte car il ne s'agit pas d'un impôt spécifique aux transports.

La composante routière génère près de 85 % du total des recettes de l'administration liées aux transports, en prenant en compte le produit de la taxe intérieure sur les produits pétroliers ; le solde provient principalement du produit du versement transport (tableau 7.1).

Le versement transport est une ressource destinée au financement des projets de transport collectif. Il peut être instauré par les autorités organisatrices de transport (collectivités territoriales et leurs groupements) dont le périmètre correspond à une population excédant 20 000 habitants. Il s'agit d'une taxe assise sur la masse salariale des entreprises d'au moins dix salariés situées dans le périmètre de ces autorités organisatrices. Son produit, dont le taux varie en fonction de l'importance de la population concernée, tend à augmenter avec les zones de peuplement périphérique et le développement des transports collectifs urbains, en Ile-de-France, comme en province. En 2000, le produit de cette taxe est estimé à 24,9 milliards de francs (soit + 4,4 % par rapport à 1999), dont 11,3 milliards de francs en province (+ 5,6 %) et 13,6 milliards de francs en Ile-de-France (+ 3,4 %).

Depuis 1994, recettes des administrations liées aux transports et trafics intérieurs évoluaient à des rythmes comparables. Ce parallélisme s'est interrompu en 2000, année qui a vu les recettes diminuer tandis que le trafic intérieur suivait un rythme de croissance légèrement en baisse par rapport aux années précédentes.

GRAPHIQUE 7.1
Évolution des recettes des administrations publiques liées aux transports et des trafics intérieurs voyageurs et marchandises
(base 100 en 1995)



Sources : Insee, DAEI/SES

DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS EN 2000

Les dépenses des administrations centrales

En 2000, les administrations centrales⁽²⁾ ont consacré 93,4 milliards de francs aux transports. Cette somme est en diminution de 0,5 milliard de francs par rapport à l'année précédente, soit une baisse d'un peu plus de 0,5 %.

Le fer et la route absorbent, à eux seuls, plus de 75 % du total des dépenses en 2000 : 53,7 % pour le fer (53,9 % en 1999) et 21,4 % pour la route (21,3 % en 1999). Hors contributions aux charges de retraites de la SNCF (qui atteignent 14 milliards de francs en 2000) et régimes spécifiques, cette répartition se modifie quelque peu puisque le fer rassemble alors 45,7 % des dépenses et la route un peu plus de 25,0 %. Le solde se répartit entre transports collectifs urbains (un peu plus de 6,0 % en 2000), transport aérien, transport maritime, voies navigables (plus de 7,0 % des dépenses en 2000) et "services communs", qui sont inclus dans la ligne "autres" du tableau 7.2.

TABLEAU 7.2
Dépenses des administrations centrales par fonction
(en milliards de francs courants HTVAD)

	1997	1998	1999	2000
Fonctionnement	68,2	68,5	68,6	69,9
route	9,7	9,8	10,3	11,5
dont CARCEPT + FONGECFA(1)	0,04	0,10	0,17	0,21
fer (y compris Ile-de-France)	37,1	37,8	38,1	38,2
dont charges de retraites	13,9	14,0	13,8	14,0
transports collectifs urbains	5,6	5,6	5,6	5,6
autres	15,8	15,3	14,6	14,6
Capital	22,8	23,0	25,3	23,5
route	11,4	10,2	9,5	8,5
fer (2) (y compris Ile-de-France)	8,0	10,0	12,5	12,0
transports collectifs urbains	0,8	1,0	0,9	0,4
autres	2,6	1,8	2,4	2,6
Total	91,0	91,5	93,9	93,4

Sources : DGCP, Résultats des entreprises pour le fer, DAEI/SES

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

(2) hors subventions d'investissement

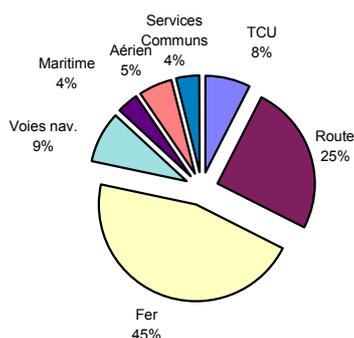
(2) i.e. État et organismes divers d'administration centrale (ODAC) : chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), institut du transport aérien (ITA), institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité (INRETS), société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et voies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

Près des trois quarts de ces dépenses sont constituées par des dépenses de fonctionnement. Celles-ci atteignent près de 70,0 milliards de francs en 2000, soit un montant en progression de 1,9 % par rapport à l'année précédente. Un peu moins de 55 % de ces dépenses, soit 38,2 milliards de francs, sont consacrés au transport ferroviaire, SNCF et chemins de fer privés. Ce montant est comparable à celui de l'année précédente. Les dépenses consacrées à la route s'élèvent à 11,5 milliards de francs pour le fonctionnement. Les dépenses de fonctionnement consacrées aux transports collectifs urbains sont demeurées au niveau de 1999, de même que les dépenses de fonctionnement se rapportant aux autres modes.

Les dépenses en capital destinées à la route se montent à 8,5 milliards de francs en 2000, dépenses couvertes pour plus de la moitié par des fonds de concours (4,6 milliards de francs). D'autre part, l'État récupère la TVA. Les dépenses en capital à destination du transport ferroviaire atteignent 12 milliards de francs, constitués par la dotation en capital à Réseau ferré de France. Les opérations en capital des administrations centrales en faveur des transports collectifs urbains, 0,4 milliard de francs en 2000, sont constituées par des aides à l'investissement.

GRAPHIQUE 7.2

Répartition fonctionnelle des dépenses des administrations centrales en 2000 (hors contributions aux charges de retraites et régimes spécifiques)



Sources : DGCP, DAEI/SES

Les dépenses des collectivités locales⁽³⁾

Les collectivités locales ont consacré 133,9 milliards de francs aux transports en 1999 (y compris fonds de concours). Ce montant est en légère hausse par rapport à 1998 (133,3 milliards de francs)⁽⁴⁾.

Les dépenses des collectivités locales en transports concernent pour l'essentiel la route (voirie réseaux urbains et interurbains) et les transports collectifs urbains. En effet, ces fonctions absorbent pratiquement la totalité des crédits : en 1999, elles représentaient, respectivement, 60 % et 36 % de l'ensemble des dépenses des collectivités locales.

Comme les années précédentes, près des deux-tiers du montant total sont consacrées aux dépenses de fonctionnement, soit un peu plus de 83 milliards de francs. Les dépenses concernant la route ont légèrement baissé par rapport à 1998 (-1,3 %) tandis que les dépenses se rapportant aux transports collectifs urbains ont enregistré une légère hausse (+0,7 %).

Les dépenses en capital des collectivités locales représentent un peu moins de 51 milliards de francs en 1999, soit un montant légèrement supérieur à celui de 1998. Les fonds de concours aux dépenses sur le réseau national ont progressé de 1,6 % entre 1998 et 1999 pour atteindre 4,7 milliards de francs. Route et transports collectifs urbains apparaissent comme les destinataires presque exclusifs de cette somme. Les investissements pour la voirie urbaine

TABLEAU 7.3

Les dépenses de transport des collectivités locales par fonction

(en milliards de francs courants HTVAD)

	1996	1997	1998	1999
Fonctionnement	77,6	82,7	83,3	83,1
route	41,0	44,8	44,6	44,0
fer (1)	0,0	0,6	0,6	0,7
transports collectifs urbains (2)	35,5	35,8	36,8	37,0
autres	1,0	1,4	1,4	1,4
Capital	42,7	46,3	50,0	50,8
route	31,1	32,5	36,2	36,4
fer (1)	0,0	2,4	2,4	2,7
transports collectifs urbains (2)	11,3	11,1	11,1	11,4
autres	0,3	0,3	0,3	0,3
Total	120,2	129,0	133,3	133,9

Sources : DGCP, DAEI/SES

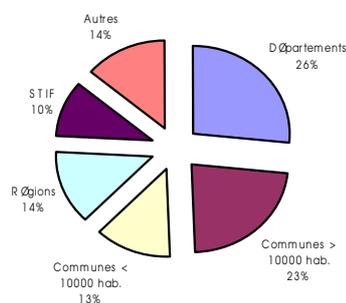
(1) hors Ile-de-France

(2) y compris Ile-de-France

(3) Les données les plus récentes publiées concernant les collectivités locales, ainsi que le texte correspondant, se rapportent à l'année 1999, dernière année disponible.

(4) Il convient de ne pas additionner dépenses des administrations centrales et dépenses des collectivités locales en raison de l'existence de fonds de concours.

GRAPHIQUE 7.3
Répartition des dépenses des administrations locales en transport, par type de collectivité, en 1999



Sources : DGCP, DAEI/SES

sont essentiellement réalisés par les communes, directement ou à travers des regroupements intercommunaux. Un cinquième du montant est récupéré par le fonds de compensation de la TVA. Les transports collectifs urbains constituent le deuxième domaine dans lequel les collectivités locales investissent, souvent confrontées à des problèmes de congestion urbaine.

Les communes financent, en 1999, 36 % de la dépense totale des collectivités locales, l'essentiel du solde se répartissant entre départements, régions et syndicat des transports d'Ile-de-France et autres collectivités (groupements de communes, régies, etc.).

Dépenses des administrations publiques au profit de la SNCF, de RFF et de la RATP

Les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF se sont montées à 23,3 milliards de francs en 2000, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux, soit un niveau analogue à celui de 1999.

Les dépenses à destination de RFF ont diminué de 2,8 % entre 1999 et 2000 pour atteindre 24,5 milliards de francs. La contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures atteint 10,7 milliards de francs, soit une contribution semblable à celle de 1999.

Les versements à la RATP atteignent 11,9 milliards de francs en 2000, contre 11,2 milliards de francs en 1999.

TABLEAU 7.4
Dépenses de l'ensemble des administrations pour la SNCF (y compris Ile-de-France), RFF et la RATP

(en milliards de francs courants HTVAD)

	1997	1998	1999	2000*
SNCF				
Compensations tarifaires et contribution de service	7,3	7,6	7,6	10,7
Subventions	7,0	7,5	9,5	1,5
Rémunération du STIF				5,1
Service amort. de la dette	4,4	4,4	4,4	4,4
Subventions d'invest.	2,3	2,5	2,0	1,6
Total	21,0	22,0	23,5	23,3
charges de retraites	13,9	14,0	13,8	14,0
surcompensation régimes spéciaux	4,7	4,6	4,6	3,7
RFF				
Contr. Etat charges infra.	11,8	11,8	10,8	10,7
Dotations en capital	8,0	10,0	12,5	12,0
Subventions d'invest.	2,5	2,1	1,9	1,8
Total	22,3	23,9	25,2	24,5
RATP				
Subventions	6,6	6,4	7,2	4,5
Compensations tarifaires	3,3	3,5	3,8	6,9
Aides à l'investissement	0,9	0,9	0,2	0,5
Total	10,8	10,8	11,2	11,9

Sources : Insee, Résultats des entreprises.

*La rémunération du STIF correspond à l'ancienne subvention d'équilibre du STP classée en versement APU. Les subventions d'équilibre, classées jusqu'en 1999 comme versement APU, comprennent désormais 3 milliards de francs versés par les régions d'expérimentation.

Chapitre 8

LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE BIENS ET DE SERVICES DE TRANSPORT

En 2000, les tonnages de marchandises échangées par la France avec ses partenaires de l'Union se sont légèrement accélérés mais moins vivement qu'en 1999, alors que nos échanges avec les autres pays ont diminué en raison de la baisse des importations de certains hydrocarbures.

L'excédent des échanges de services de transport s'est fortement contracté passant de 1,7 milliard de francs en 1999 à 100 millions de francs en raison d'une baisse de la part de marché à l'international des transporteurs français au profit de leur concurrents étrangers.

En raison de la hausse des prix des carburants, qui a permis une révision à la hausse des prix du transport routier notamment, les niveaux des échanges de services ont sensiblement augmenté.

LES ÉCHANGES DE BIENS

Les tonnages de marchandises échangées ont globalement peu progressé en 2000 (+ 0,9 % contre + 0,6 % en 1999). Les tonnages importés sont restés stables (après une baisse de 1,6 % en 1999), en raison de la baisse des tonnages d'hydrocarbures, alors que les tonnages exportés ont augmenté de 2,6 % (+ 4,5 % en 1999).

Les tonnages échangés avec l'Union européenne ont continué de croître à un rythme plus soutenu (+ 4,7 %), avec une accélération des importations (+ 5,2 % contre 3,6 % l'année précédente) et une légère décélération des exportations + 4,2 % contre + 4,9 % en 1999).

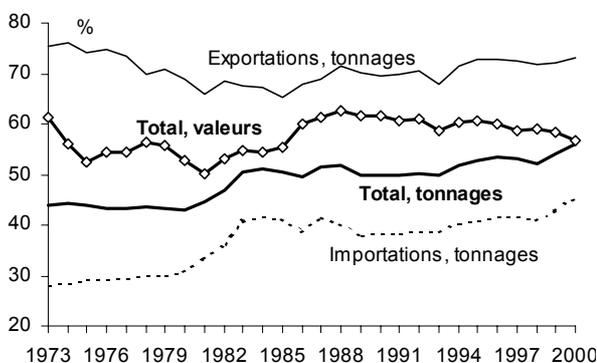
Les tonnages échangés avec les pays extérieurs à l'Union ont continué de diminuer quasiment au même rythme (- 3,5 %). Les importations, qui avaient déjà baissé de 5,2 % en 1999, reculent de 4,1 %. Les exportations, qui avaient progressé de 3,6 % en 1999, reculent de 1,6 % en 2000.

TABLEAU 8.1
Évolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur
(en % et niveaux en millions de tonnes)

	80/73	90/80	95/90	99/95	00/99	Niv.2000
Total						
Union europ. (15)	1,3	2,1	1,4	3,3	4,7	285,5
Autres	1,8	-0,6	-1,0	1,9	-3,5	223,5
Total	1,6	0,6	0,3	2,6	0,9	509,0
Importations						
Union europ. (15)	3,1	2,2	1,5	3,3	5,2	141,2
Autres	1,3	-1,2	-0,8	1,3	-4,1	170,6
Total	1,8	0,0	0,1	2,1	-0,1	311,8
Exportations						
Union europ. (15)	-0,2	2,1	1,4	3,2	4,2	144,3
Autres	4,5	1,7	-1,7	4,2	-1,6	52,8
Total	1,1	2,0	0,5	3,5	2,6	197,2

Source : DGDDI

GRAPHIQUE 8.1
Évolutions de la part de l'Union (15 pays) dans le commerce extérieur

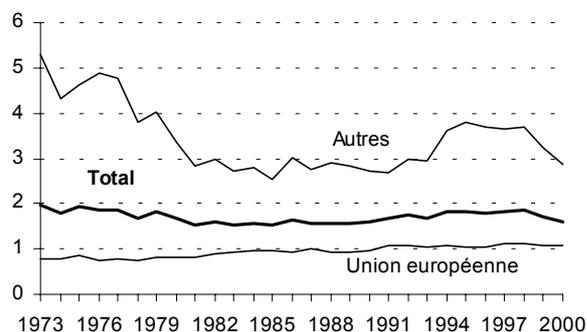


Source : DGDDI

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

GRAPHIQUE 8.2

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



Source : DGDDI

Les échanges en valeur ont fortement progressé (+ 18,3 %), du fait principalement, des produits manufacturés (+ 16,4 %) qui en représentent à eux seuls les deux tiers. Très secondairement, intervient l'augmentation des prix des matières premières (+ 88 % pour la valeur des hydrocarbures échangés et + 35 % pour celle des minerais, tous deux ne pesant que 3,8 % dans le total des valeurs en 1999). A l'importation les valeurs progressent de presque 22 % contre 15 % à l'exportation.

L'évolution sur longue période du rapport entre la valeur par tonne à l'exportation et la valeur par tonne à l'importation fait apparaître une lente croissance de 1973 à 1997 pour nos échanges avec l'Union européenne. Parti de 0,77 en 1973, ce rapport dépasse le seuil de 1 en 1991 et reste à peu près stable autour de 1,09 depuis quatre ans. Pour les échanges avec

TABLEAU 8.2

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

		99/90	2000/99	niv. 2000
Allemagne	imports	2,0%	9,8%	29,9
	exports	1,3%	6,1%	33,4
	Total	1,6%	7,8%	63,3
Belgique	imports	0,6%	16,0%	37,4
	exports	0,4%	6,4%	29,1
	Total	0,5%	11,6%	66,5
Royaume-Uni	imports	7,9%	-14,4%	20,4
	exports	3,7%	2,4%	14,6
	Total	6,1%	-8,1%	35,0
Espagne	imports	6,1%	12,3%	12,8
	exports	9,8%	3,4%	20,9
	Total	8,3%	6,6%	33,7
Italie	imports	0,0%	0,5%	12,4
	exports	1,1%	-0,5%	21,3
	Total	0,7%	-0,1%	33,7
Pays-Bas	imports	2,6%	3,0%	17,5
	exports	0,0%	5,0%	13,9
	Total	1,4%	3,9%	31,4

Source : DGDDI

les pays extérieurs à l'Union européenne, ce rapport a subi une forte baisse de 1973 à 1981 ; d'une part les importations ne se limitaient plus exclusivement aux matières premières, d'autre part le poids de nos échanges avec les pays de l'OCDE, hors Union européenne, augmentait. Il est ensuite resté à peu près stable jusqu'en 1993 ; les variations observées les années suivantes reflètent surtout les mouvements de prix des matières premières.

Croissance des échanges avec la Belgique, l'Allemagne et l'Espagne

Parmi les six principaux partenaires de l'Union européenne (plus de 30 millions de tonnes de marchandises en 2000, deux sens confondus), les croissances les plus vives des tonnages échangés s'observent avec la Belgique (11,6 %), l'Allemagne (7,8 %) et l'Espagne (6,6 %). Les tonnages échangés avec le Royaume-Uni baissent de 8,1 % sous l'effet de la forte baisse des importations (- 14,4 %).

Cette différenciation des évolutions selon les sens de l'échange se manifeste aussi avec d'autres grands partenaires européens. Les tonnages importés s'accroissent fortement avec l'Allemagne (9,8 %), la Belgique (16 %), en raison pour partie des hydrocarbures, et avec l'Espagne. Si la croissance des tonnages exportés vers l'Allemagne et le Benelux s'accroît, elle se ralentit fortement avec l'Espagne et devient légèrement négative avec l'Italie.

Par produit, on remarque une baisse de 5,2 % des tonnages d'hydrocarbures qui n'est pas observée au niveau du transport maritime (cf activité des ports

TABLEAU 8.3

Évolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit

(en %)

	Tonnages			Valeurs		
	1973	1990	2000	1973	1990	2000
Imports						
Produits agricoles	3,8	3,6	3,7	8,6	3,7	2,4
Aliments	3,3	7,4	8,0	10,5	7,2	5,9
Charbons, minerais, engrais	16,2	20,3	13,5	3,7	1,8	1,0
Hydrocarbures	59,7	42,5	42,7	10,4	7,9	8,9
Produits métallurgiques	4,1	4,7	6,5	9,8	5,5	4,6
Matériaux construction	5,9	7,9	8,0	1,3	0,9	0,7
Produits chimiques	3,5	6,2	7,7	8,4	10,0	11,3
Produits manufacturés	3,6	7,3	9,9	47,4	62,9	65,3
Exports						
Produits agricoles	16,6	23,4	21,3	10,0	5,6	3,1
Aliments	7,6	16,4	15,3	11,3	10,3	7,8
Charbons, minerais, engrais	21,5	6,6	4,0	1,7	0,7	0,5
Hydrocarbures	10,6	8,2	10,1	1,6	1,3	1,8
Produits métallurgiques	8,1	8,4	10,3	8,2	5,6	4,2
Matériaux construction	22,0	17,8	12,5	1,0	0,9	0,5
Produits chimiques	6,1	9,5	12,1	9,3	12,6	14,1
Produits manufacturés	7,4	9,8	14,3	56,9	63,1	68,0

Source : DGDDI

TABLEAU 8.4
Évolution du partage modal (en % du total)

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	2000	1973	1992	1993*	2000
Imports U.E.15								
route	31,2	54,8	55,9	60,2	57,7	72,8	74,8	69,1
mer	20,7	28,1	30,4	24,7	12,0	16,3	16,6	18,5
rail	26,2	7,7	6,3	7,4	22,0	5,0	4,4	5,8
fluvial	12,3	4,6	3,2	3,1	3,6	0,7	0,5	0,5
air	0,1	0,0	0,0	0,1	4,1	3,1	2,8	3,6
autres	9,5	4,7	4,2	4,5	0,7	2,0	0,9	2,5
Exports U.E.15								
route	26,8	48,2	49,0	53,0	53,4	65,2	65,5	63,2
mer	14,8	22,8	25,4	24,8	13,4	15,5	17,0	17,1
rail	34,4	13,9	12,7	9,9	22,8	6,3	5,9	5,8
fluvial	23,3	12,5	10,6	9,5	4,6	1,2	1,1	0,8
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	4,6
autres	0,5	2,6	2,3	2,8	0,2	8,8	7,4	7,9
Imports Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	78,3	60,8	31,8	41,0	34,7
route	1,3	5,0	3,6	6,5	15,9	30,0	20,7	24,3
rail	0,6	2,0	0,4	0,9	5,8	1,7	0,9	0,7
fluvial	2,3	3,7	0,5	0,8	3,2	0,8	0,2	0,2
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	24,2
autres	0,0	9,5	11,1	13,2	0,0	16,0	13,4	15,9
Exports Autres								
mer	53,3	60,1	76,8	71,1	56,3	30,6	45,7	35,5
route	13,9	19,7	10,8	18,7	12,9	26,8	13,5	17,5
rail	17,0	6,3	3,2	3,4	14,0	2,8	1,4	1,1
fluvial	11,7	3,5	1,7	2,8	2,4	0,8	0,1	0,2
air	0,2	0,4	0,4	0,8	13,7	25,4	26,3	29,9
autres	3,8	10,0	7,1	3,1	0,7	13,5	13,0	15,8

Source : DGDDI, retraitements DAEI/SES.

(*) Compte tenu de la rupture dans les séries intervenue en 1993, il convient de n'examiner les évolutions qu'entre 1973 et 1992 ou entre 1993 et 2000 et en aucun cas entre 1992 et 1993. La rupture modale est particulièrement sensible en 1993 sur les échanges extracommunautaires (voir dernier alinéa de la note de la page 61).

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

autonomes) et correspond probablement à une moindre intensité des échanges par oléoducs. Les tonnages de produits manufacturés ont progressé de 6,9 % soit un rythme un peu supérieur à celui de 1999 (6,3 %). Ce poste explique l'essentiel de la croissance en volume (au sens de la comptabilité nationale, c'est à dire au prix de 1999) de 5,5 %, en raison du poids très important de cette catégorie de marchandises dans la valeur totale des marchandises. Les tonnages de charbon et de produits métallurgiques ont crû d'un peu plus de 10 %. Ceux des produits chimiques ont évolué à un rythme deux fois moindre.

A l'exportation, les tonnages des produits agricoles sont restés stables après la forte croissance de 1999 (+ 17,3 %). Cela résulte d'une hausse de 5,4 % vers les partenaires de l'Union européenne et d'une baisse de 12,2 % vers les autres pays. Les tonnages

TABLEAU 8.5
Évolution moyenne annuelle des tonnages échangés pour les principaux modes (%)

	80/73	90/80	95/90	99/95	00/99	Niv. 2000
Total, U.E. (15)						
route**	4,5	5,6	10,8	4,4	6,6	161,5
mer*	5,2	3,2	2,3	2,7	-0,8	70,7
fer	-3,4	-3,7	-7,9	0,9	11,0	24,8
fluvial	-3,3	-1,0	-4,8	-0,1	9,0	18,2
Total, Autres						
mer	1,4	-2,1	2,7	0,9	-3,4	171,3
route	4,4	8,6	3,5	5,7	10,7	21,0
fer	2,1	-3,4	-21,6	9,3	23,5	3,4
air	11,3	3,2	5,7	7,3	8,4	0,8

Source : DGDDI

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

de produits manufacturés sont en hausse de 4,5 % vers l'Union et de 8,7 % vers le reste du monde. Enfin les tonnages importés de produits chimiques et de produits manufacturés en provenance de l'Union européenne (+ 7,7 %) se sont accélérés. Les importations de produits manufacturés d'origine extracommunautaire ont continué de croître à un rythme soutenu (9,3 %) mais inférieur à celui des deux années antérieures.

LES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

Évolution pour l'ensemble des modes

Les premières estimations pour 2000 du solde des échanges de transport, mesurés FAB-FAB, font apparaître un arrêt de l'amélioration de ce solde. Ce solde, devenu positif depuis 1998, redescendrait à 87 millions de francs après avoir atteint 1,7 milliard de francs en 1999. Cette baisse résulte pour une grande part des résultats du transport routier qui explique les trois quarts de la baisse.

TABLEAU 8.6
Soldes des échanges de services de transport, hors services annexes
(FAB-FAB milliards de francs)

	1995	1996	1997	1998	1999sd	2000p
Ferroviaire	1,7	1,9	2,0	1,9	1,7	1,6
Routier	-0,1	0,0	-0,7	-1,2	-2,1	-3,3
Fluvial	-0,4	-0,3	-0,3	-0,3	-0,3	-0,4
Maritime	-5,5	-5,5	-7,2	-7,9	-7,1	-7,0
Aérien	4,3	2,9	6,5	9,3	9,8	9,5
Conduites	-0,3	-0,3	-0,4	-0,4	-0,3	-0,3
Tous modes	-0,2	-1,3	0,0	1,3	1,7	0,1

Source : Insee-DAEI/SES

Le transport routier

La dépense nationale de transports routiers internationaux, c'est-à-dire la valeur des services de transport routier liés à l'acheminement des biens importés ou exportés, a augmenté de 12,2 % en 2000, sous le double effet d'une augmentation des tonnages et d'une augmentation des prix du transport routier consécutive à la hausse des prix du carburant. Elle avoisine désormais 49 milliards de francs. Depuis deux ans la part du pavillon français est inférieure à 50 %.

TABLEAU 8.7
Dépense nationale de transport routier international, par pavillon (en milliards de francs)

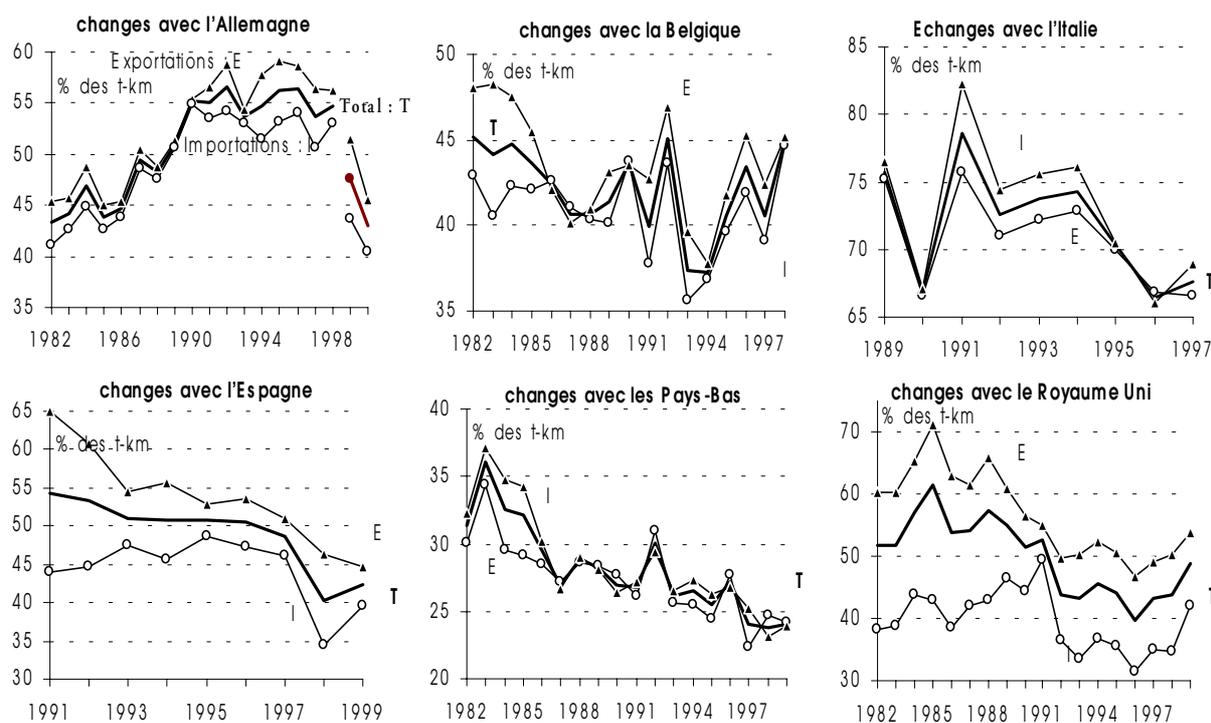
	1995	1996	1997	1998	1999	2000
France	18,7	19,2	20,3	20,6	21,0	22,8
Etranger	16,5	16,6	18,8	20,1	22,2	25,8
Ensemble	35,2	35,8	39,1	40,7	43,3	48,5
Evolution en %	0,4	1,5	9,3	3,9	6,3	12,2

Source : DAEI/SES

Actuellement aucune donnée sur 1999 n'est disponible auprès d'Eurostat pour suivre l'évolution des parts de marché des transporteurs routiers français dans les échanges de la France avec ses principaux partenaires (compte d'autrui). Seules sont disponibles des résultats d'échanges de données bilatéraux

GRAPHIQUES 8.3 à 8.8

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



Source : Eurostat, Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Royaume-Uni, DAEI/SES
Note : Rupture de série dans les données allemandes en 1999.

TABLEAU 8.8
Échanges de services de transports routiers (en milliards de francs)

	1994	1995	1996	1997	1998r	1999p
Export de s services	7,8	7,9	8,0	9,1	8,7	9,1
Import de s services	9,1	9,1	9,2	10,6	11,4	12,2
Solde	-1,3	-1,2	-1,1	-1,5	-2,6	-3,0
Cabotage+tiers	1,0	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4
Solde global	-0,3	-0,1	0,0	-0,3	-1,3	-1,6

Source : DAEI/SES, Insee (Comptes nationaux)

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

entre pays volontaires (uniquement l'Allemagne aujourd'hui). On remarque la baisse tendancielle de la part de marché des transporteurs routiers français sur l'Espagne, alors que celle sur la Belgique semblent se stabiliser. Ces dernières années, les parts de marché des transporteurs français sont en général à la baisse dans les principaux échanges intra-européens. Cette tendance à la dégradation des parts de marché explique qu'en 1999 les importations de services de transports routier aient augmenté d'environ 500 millions de francs. En 2000, les importations de services de transport routiers s'accroissent sensiblement (notamment avec l'Allemagne).

TABLEAU 8.9

Ligne transports maritimes de la balance des paiements (FAB-FAB, en milliards de francs)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Balance des paiements						
Marchandises						
Recettes	10,87	10,40	10,70	13,25	15,10	20,98
Dépenses	17,49	16,80	17,97	21,75	20,20	26,10
Solde	-6,62	-6,39	-7,27	-8,51	-5,10	-5,12
Voyageurs						
Recettes	0,95	0,71	0,92	0,99	1,21	1,37
Dépenses	0,19	0,29	0,35	0,35	0,24	0,41
Solde	0,76	0,42	0,56	0,64	0,98	0,96
sous total						
Recettes	11,82	11,11	11,62	14,23	16,32	22,36
Dépenses	17,68	17,09	18,32	22,10	20,44	26,51
Solde	-5,86	-5,98	-6,71	-7,87	-4,12	-4,16
Autres						
Recettes	6,68	5,85	5,27	4,66	4,82	4,95
Dépenses	6,28	5,95	5,80	4,71	6,65	8,94
Solde	0,40	-0,11	-0,52	-0,05	-1,82	-4,00
Total						
Recettes	18,50	16,96	16,89	18,89	21,14	27,30
Dépenses	23,96	23,04	24,12	26,81	27,08	35,45
Solde	-5,46	-6,08	-7,23	-7,92	-5,95	-8,15
Comptes des relations avec le reste du monde						
Exportations	9,91	9,71	10,07	11,64	13,81	15,15
Importations	15,37	15,20	17,30	19,56	20,94	22,17
Solde	-5,46	-5,48	-7,23	-7,92	-7,13	-7,03

Sources : Banque de France, Insee.

Le transport maritime

Après une baisse sensible en 1999, le déficit des échanges de services de transport maritime, notamment pour le fret, semble se stabiliser en 2000. Les niveaux ont fortement progressé sous l'effet de la hausse du dollar par rapport à l'euro. Ce solde est toujours négatif car le transport par voie maritime du commerce extérieur français est peu assuré par les armateurs résidents. Les importations de services de passagers ont également progressé, après le bas niveau de 1999. Les importations de services ont progressé ces deux dernières années.

Le transport ferroviaire

Le solde positif des échanges de services de transport ferroviaire, qui était resté assez stable de 1996 à 1998 autour de 1,9 milliard de francs, est redescendu à 1,7 milliard de francs en 1999 et à 1,6 milliard de francs en 2000. Cette évolution est surtout due au fret car les exportations ont sensiblement diminué en 1999, comme les importations, mais dans une moindre mesure pour ces dernières. En 2000, les importations de services de transport de fret ont augmenté sensiblement (+ 180 millions de

TABLEAU 8.10

Échanges de services de transport ferroviaire (FAB-FAB, en milliards de francs)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Exportations							
voyageurs	1,36	1,36	1,25	1,27	1,10	1,09	1,05
merchandises	1,03	1,17	1,32	1,45	1,54	1,32	1,29
Total	2,39	2,53	2,57	2,72	2,64	2,41	2,34
Importations							
voyageurs	0,57	0,57	0,36	0,36	0,39	0,45	0,35
merchandises	0,21	0,27	0,32	0,32	0,37	0,24	0,42
Total	0,77	0,84	0,68	0,67	0,76	0,69	0,77
Solde	1,61	1,69	1,89	2,04	1,88	1,72	1,57

Source : Insee (Comptes nationaux)

francs).

Le transport aérien

En 1998, le solde des services de transport aérien avait fortement progressé sous l'effet principal des recettes passagers. Ce phénomène s'était sensiblement amorcé l'année précédente. Depuis 1998, il se maintient à un niveau élevé. En 2000, les dépenses ont progressé légèrement plus rapidement que les recettes. Comme dans le maritime, la hausse du dollar explique une part appréciable de la hausse des niveaux de la balance des paiements.

TABLEAU 8.11

Échanges de service de transport aérien (FAB-FAB, en milliards de francs)

Comptes du reste du monde		1995	1996	1997	1998	1999r	2000p
Exportations	Total	20,4	20,8	24,9	28,8	29,7	30,0
Importations	Total	16,1	18,0	18,4	19,5	19,8	20,5
Solde	Total	4,3	2,9	6,5	9,3	9,8	9,5
Balance des Paiements		1995	1996	1997	1998	1999	2000
Exportations	passagers	15,3	16,6	28,3	33,7	35,0	40,2
	fret	6,3	6,4	6,9	7,4	8,0	9,9
	sous total	21,7	23,0	35,2	41,1	43,0	50,1
	autres	22,6	22,5	15,7	14,1	13,5	14,5
	Total	44,2	45,5	50,9	55,2	56,5	64,6
Importations	passagers	20,4	20,8	22,1	23,1	23,1	27,3
	fret	7,3	7,8	8,4	9,8	9,8	13,3
	sous total	27,7	28,6	30,5	33,0	32,9	40,6
	autres	19,1	18,7	20,3	22,4	20,6	23,5
	Total	46,8	47,3	50,7	55,4	53,5	64,1
Solde	passagers +fret	-6,1	-5,6	4,8	8,2	10,1	9,5
	autres	3,5	3,8	-4,6	-8,3	-7,1	-9,0
	Total	-2,6	-1,8	0,2	-0,1	3,1	0,5

Source : Insee, Balance des paiements.

**La balance commerciale des Douanes, la balance des paiements
et la nouvelle base des comptes nationaux**

Bien que fondés sur les mêmes statistiques douanières, les comptes nationaux divergent des résultats des Douanes et de la Balance des paiements. Cela résulte d'une part des différences méthodologiques, d'autre part des différences d'évaluation de certaines corrections à apporter aux données douanières.

En particulier, les flux totaux du commerce extérieur sur les marchandises sont mesurés FAB (franco à bord), c'est-à-dire hors frais de transport et d'assurance au-delà des frontières du pays exportateur. L'estimation de ces coûts, inclus dans les données douanières pour les importations (mesurées CAF - coût assurance fret), diffère de 25,6 milliards de francs pour l'année 1999. Cette divergence explique plus de la moitié de l'écart total (48,3 milliards).

Les importations de biens détaillées par produit ou pays d'origine restent cependant mesurées CAF ; les frais de transport et d'assurance ne sont estimés que pour les flux globaux.

Soldes 2000 en milliards de francs

Balance commerciale FAB-FAB (Douanes)	13,1	Balance commerciale FAB-FAB (Douanes)	13,1
+ corrections (Échanges sans paiement)	- 6,7	+ Écart sur correction CAF-FAB	- 35,3
+ autres corrections (travail fait, réparation, avitaillement)	+ 4,9	+ réparation des biens d'équipement	+ 1,1
		+ correction des Échanges intracommunautaires	- 8,0
		+ autres corrections	+ 7,2
= Solde des Échanges de biens FAB-FAB (balance des paiements, Banque de France)	+ 11,3	= Solde des Échanges de biens FAB-FAB (Comptabilité nationale, Insee)	- 21,9

Source Insee, données provisoires

Chapitre 9

LES DONNÉES SOCIALES

En 2000 comme en 1999, l'emploi a progressé plus rapidement dans les transports que dans les autres secteurs.

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

L'EMPLOI ET LE MARCHÉ
DU TRAVAIL

A la fin du quatrième trimestre 2000, plus d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 100 000 personnes dont 1 034 000 salariés, exerçait une activité relevant du transport.

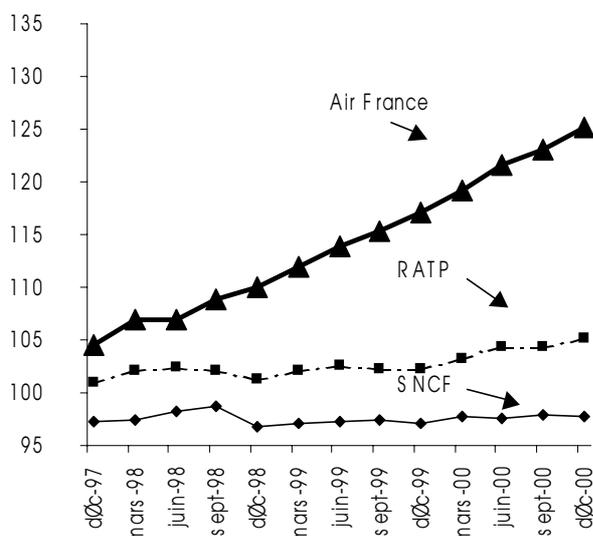
Entre la fin décembre 1999 et 2000, le nombre de salariés des transports a progressé de 4,1 % (données CVS), soit un demi-point de plus que dans l'ensemble de l'économie (+ 3,6 %).

Le taux de croissance des effectifs salariés a été près de trois fois plus important dans les entreprises privées que dans les grandes entreprises du secteur public (respectivement 6,7 % et 2,3 %).

Entre décembre 1999 et décembre 2000, l'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (TRM) a augmenté de 5,2 %, de 4,3 % dans le transport routier de voyageurs (TRV), de + 2,4 % dans les entreprises privées de transport aérien et de 10,5 % dans les services auxiliaires des transports (messagerie, manutention).

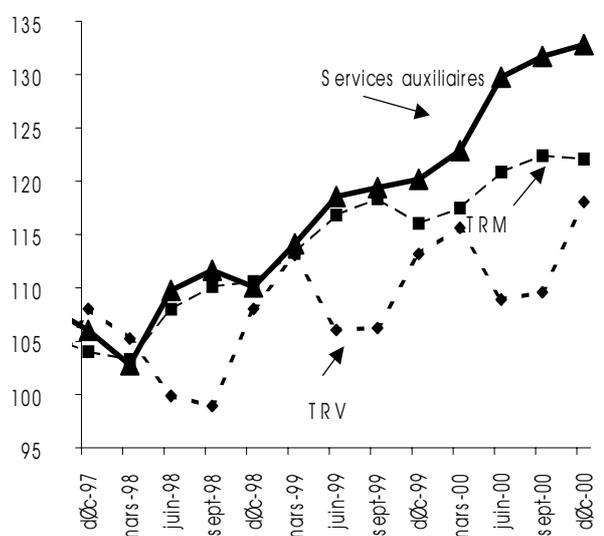
Dans les entreprises publiques, il a progressé, entre ces mêmes dates, de 7,0 % à Air France, de 3 % à la RATP et de 0,6 % à la SNCF. Seulement 135

GRAPHIQUE 9.1
Évolution de l'emploi dans les grandes entreprises nationales entre décembre 1997 et décembre 2000
(base 100 = décembre 1995)



Sources : SNCF, RATP et Air France

GRAPHIQUE 9.2
Évolution de l'emploi dans les transports routiers et les services auxiliaires du transport entre décembre 1997 et décembre 2000
(base 100 = décembre 1995)



Sources : UNEDIC, DAEI-SES

salariés ont été engagés en 2000 à la SNCF dans le cadre des contrats "emploi-jeune" contre 600 en 1999. A la fin de 2000, L'effectif total de cette catégorie de personnel atteignait 1 650 personnes.

Le travail intérimaire n'est pas comptabilisé dans ces statistiques d'emploi sectoriel. Selon les dernières statistiques disponibles de la Direction de l'animation de la recherche et des études statistiques (DARES) du Ministère de l'emploi et de la solidarité, couvrant les trois premiers trimestres de l'année 2000, les établissements du secteur des transports ont conclu près de 1 374 000 contrats d'intérim pour des périodes courtes. Ceux-ci représentent 39 100 équivalents-emplois à temps plein sur l'année, soit 8 % de plus que l'année dernière à la même époque. Les intérimaires représentent, en moyenne annuelle, 3,7 % des effectifs, soit légèrement plus que dans l'ensemble de l'économie (2,6 %). Plus de 81% des travailleurs temporaires du secteur des transports sont des hommes, contre 75 % pour l'ensemble de l'économie. Près de trois intérimaires sur cinq effectuent des missions dans le secteur des services auxiliaires des transports et plus d'un intérimaire sur trois dans le secteur du transport routier de marchandises.

La progression de l'emploi dans les transports s'est accompagnée d'une embellie des chiffres du chômage. Le nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1) ayant déjà travaillé dans le secteur des transports recule de 15,5 % entre le mois de décembre 1999 et décembre 2000, soit un rythme comparable à celui de l'ensemble des secteurs d'activité (- 16,2 %).

A la fin de l'année 2000, on dénombrait 55 600 demandeurs d'emploi issus du secteur des transports, dont près de 30 % de femmes. A cette même date, 41 000 conducteurs livreurs et 19 900 conducteurs routiers - soit, respectivement, 19,1 % et 13,5 % de moins qu'à la fin décembre 1999 - ainsi que 6 000 conducteurs d'autobus et autocars étaient à la recherche d'un emploi.

Le taux de demande d'emploi(**) des conducteurs est moins élevé pour les conducteurs (10%) que pour les autres professions (13 %). En effet, ces professions, dont la qualification peut être acquise

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

(**) Le taux de demande d'emploi est le ratio des Demandes d'Emploi en Fin de Mois (DEFM) rapporté 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).

rapidement par des stages de formation, offrent des possibilités d'insertion réelles pour les chômeurs. Cependant, bien que le rapport entre le nombre des offres et des demandes soit de un à trois, 82 % des entreprises du secteur des transports routiers déclaraient encore en 2000 connaître des difficultés de recrutement.

TABLEAU 9.1
Effectif et répartition des demandeurs d'emploi (catégorie 1) conducteurs d'engins terrestres

Demandeurs d'emploi (catégorie 1)	Total (milliers)	% CLD*	% Femmes
Conducteurs transports terrestres dont	69,1	32,4%	5,6%
Conducteurs Transport de marchandises	18,8	35,3%	3,8%
Conducteurs -livreurs	40,7	24,8%	1,6%
France métropolitaine	2 209	33,5%	51,7%

Source : DARES-ANPE

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

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

Selon l'enquête emploi¹ de mars 2000, les conducteurs routiers représentaient 2,9 % de la population active occupée salariée. Un peu plus de la moitié d'entre eux était actif dans le secteur des transports. Deux conducteurs de poids lourds² sur trois étaient salariés dans un établissement du secteur des transports alors que moins d'un conducteur-livreur² sur trois est dans la même situation.

Entre 1990 et 2000, le nombre de conducteurs de poids lourds du compte propre³ a diminué de 31 000 (- 12 %) au profit du compte d'autrui, accompagnant un mouvement d'externalisation des services de transports, particulièrement marqué dans l'industrie (- 22%), le commerce (- 14 %) et la construction.

Les transporteurs routiers non salariés (indépendants) seraient 32 000 en mars 2000 selon l'enquête emploi. Leur nombre a légèrement augmenté entre 1990 et 2000.

(1) 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).

(2) Dans la nomenclature PCS (professions-catégories sociales), les conducteurs de PL de plus de 3,5 tonnes de PTCA sont classés dans le code 6411 "grands routiers" et les chauffeurs de VUL dans le code 6415 "conducteurs, livreurs, coursiers", qui inclut également les livreurs en automobile et en deux roues.

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

TABLEAU 9.2
Effectif et répartition des conducteurs salariés
selon le secteur d'activité en 2000

	Conducteurs routiers	Conducteurs livreurs	Autres conducteurs	Ensemble des conducteurs
Secteur des transports dont	68%	28%	83%	55%
TRM	60%	20%	1%	33%
Services auxiliaires	7%	6%	2%	6%
Autres secteurs dont	32%	72%	17%	45%
Industrie	7%	14%	2%	9%
Construction	8%	3%	ns	5%
Commerce	7%	32%	ns	16%
Autres Services	10%	23%	15%	15%
Ensemble (milliers)	255	249	102	606

Source : Enquête Emploi de mars 2000 (1)(2)(3)

LES CARACTÉRISTIQUES DEMOGRAPHIQUES DES SALARIÉS

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

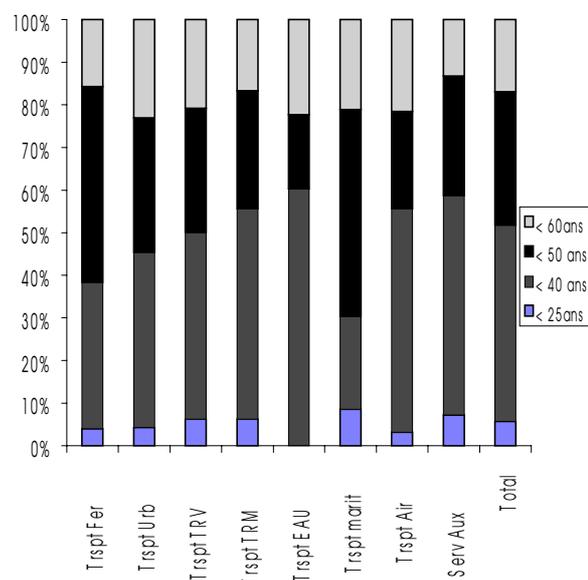
La proportion de jeunes est particulièrement faible dans le transport routier et urbain de voyageurs et dans le transport ferroviaire (moins de 5 % de salariés de moins de 25 ans) du fait de l'importance dans ces secteurs de la SNCF et de la RATP, qui recrutent peu, et dont les effectifs vieillissent.

Dans le TRM, la proportion des moins de 30 ans est relativement importante (plus de 27 %). Cela s'explique par la croissance sensible de l'activité et de l'emploi au cours des dix dernières années, un niveau de formation des entrants moins élevé qu'ailleurs, permettant des recrutements en sortie du système scolaire, l'âge minimum requis pour la conduite des poids lourds étant de 18 ans. La pénibilité du travail est également à l'origine de la faible proportion de salariés âgés (plus de 50 ans), et par voie de conséquence, de la part plus importante des salariés de moins de trente ans.

La part des femmes au sein des actifs occupés (salariés et non salariés) était, selon l'enquête emploi de mars 2000 de 21,0 % contre 44,8 % pour l'ensemble des actifs occupés. Elle a progressé de trois points en dix ans.

Selon l'enquête emploi de mars 2000, c'est dans le transport routier de marchandises que le pourcentage des femmes est le plus faible : 11 %, soit une proportion du même ordre qu'en 1990. Les femmes

GRAPHIQUE 9.3
Structure des effectifs salariés des transports
par tranche d'âge en 2000

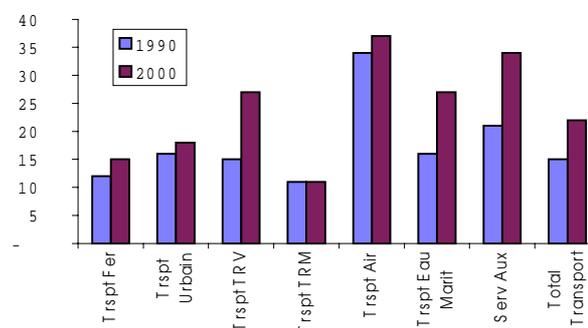


Source : Enquête Emploi de mars 2000

sont aussi relativement peu présentes dans les transports ferroviaires (15 %) et dans les transports urbains et routiers de voyageurs (19 %). La proportion de femmes est plus importante dans les services auxiliaires du transport (34 %), et dans le transport aérien (37 %).

Une femme sur deux occupe un poste d'employée (elles sont majoritaires au sein de cette catégorie socio-professionnelle). Moins de 4 % des conducteurs sont des femmes.

GRAPHIQUE 9.4
Évolution de la part des femmes au sein des effectifs salariés des transports entre 1990 et 2000



Source : Enquête Emploi de janvier 1990 et mars 2000

LA DURÉE DU TRAVAIL

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

En évolution, on constate néanmoins que la durée moyenne du travail des salariés du secteur des transports a diminué entre janvier 1990 et mars 2000 de 4,7 % (de 40,5 heures à 38,6 heures). Elle était cependant supérieure de plus de deux heures à celle de l'ensemble des salariés (36,5 heures en mars 2000), du fait, en partie, d'une proportion de travailleurs à temps partiel plus faible que dans le reste de l'économie : 7,6 % (dont 20,6 % pour les femmes) contre 16,9 %. Cependant, sur la période la plus récente, entre janvier 1999 et mars 2000, la durée hebdomadaire moyenne a baissé plus fortement dans le secteur des transports que dans l'ensemble de l'économie (- 1,2 heure pour les transports, contre - 0,4 heure pour l'ensemble de l'économie).

TABLEAU 9.3
Rythme de travail des actifs du secteur des transports et de l'ensemble de l'économie en 2000
(en %)

	Temps Partiel	Temps Complet	Aucun horaire habituel
Trs pt Urbain	4	83	13
Trs pt TRV	25	60	15
Trs pt TRM	4	75	21
Trs pt Fer	5	84	11
Trs pt AØrien	8	61	31
Serv Auxiliaires	6	84	10
Total Trans port	7	77	16

Source : Enquête Emploi de mars 2000

Par ailleurs, 61 % des salariés des transports déclaraient travailler habituellement ou occasionnellement le samedi, 40 % le dimanche et 40 % la nuit, soit nettement plus que dans les autres secteurs (respectivement 52 %, 29 % et 16% dans l'ensemble de l'économie).

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 et de la solidarité, était au premier trimestre 2000 de 37,6 heures, soit une heure de moins que l'estima-

tion réalisée à partir des données de l'enquête emploi. Elle restait cependant supérieure de 0,4 heure à celle observée dans l'ensemble de l'économie. Au dernier trimestre de l'année 2000, cet écart atteignait 0,6 heure (37,2 heures contre 36,6 heures).

La durée de travail des conducteurs routiers

A la suite de l'accord ("contrat de progrès") 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, la Direction des transports terrestres (DTT) et le SES ont mis en place une enquête trimestrielle spécifique auprès des conducteurs routiers, portant sur un échantillon de 750 conducteurs.

La durée de travail est en moyenne, a été, selon cette enquête, en 2000, de 50,3 heures, dont, 53,6 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 34,7 heures de conduite et de 15,6 heures d'autres activités qui peuvent être de la manutention, des opérations commerciales ou du temps d'attente. La durée de ces autres activités dépend peu du type de rythme de travail des conducteurs. Par contre, la durée de conduite croît avec le nombre de découchers mensuels : elle varie de 29,9 heures pour les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois à 39,1 heures pour les "grands routiers" absents six nuits et plus par mois.

TABLEAU 9.4 Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1998 et 2000 (semaine de cinq jours et plus).

Durée d'absence	Année 1998	Année 1999	Année 2000
Ensemble	50,2	50,5	50,3
dont :			
Moins de 6 nuits par mois	46,7	47,3	46,8
6 nuits et plus par mois	53,5	53,6	53,5

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

FORMATION ET DIPLÔMES

Le niveau de formation tend à s'élever, dans les transports comme dans l'ensemble de l'économie. La proportion des non diplômés dans les effectifs se réduit et le nombre des actifs qui ont poursuivi leurs études au-delà du baccalauréat augmente à un rythme voisin. 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 principalement d'une augmentation de la qualification ouvrière (CAP/BEP) pour le transport terrestre, et en faveur des titulaires d'un diplôme équivalent ou supérieur au baccalauréat pour les services auxiliaires.

Selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, dans le transport routier de marchandises, 34 % des conducteurs n'avaient, en 2000, aucun diplôme et un sur deux ne possédait qu'un CAP ou un BEP. Une minorité (25 %) des diplômés possédés sont en rapport avec le transport. Les jeunes conducteurs (moins de 35 ans) sont mieux formés : 21 % seulement sont sans diplôme.

Selon le Centre d'études et de recherche sur les qualifications (CEREQ), les salariés du secteur des transports accèdent davantage, en moyenne, à la formation professionnelle continue que les salariés des autres secteurs : 48,0 % en moyenne en 1998 contre 37,7 % pour l'ensemble des salariés. Le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires rapporté au nombre de salariés) varie de 41 % pour les salariés des services auxiliaires à 49 % pour les salariés du secteur des transports terrestres et à 62 % pour les salariés du transport aérien.

Le contrat de progrès de 1994 a rendu obligatoire une formation initiale minimale (FIMO) et la formation continue de sécurité (FCOS) des conducteurs routiers. En 2000, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES menée auprès des conducteurs routiers, 57 % d'entre eux ont suivi une formation au cours de l'année. Pour cinq conducteurs routiers sur six, il s'agissait d'une FIMO ou d'une FCOS.

TABLEAU 9.5
Structure des salariés du transports en 2000
selon le diplôme et le secteur d'activité (%)

	Trans port Terres tre	Trans port Maritime	Trans port Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Trans port
<u>Année 2000</u>					
Effectif (milliers)	657	11	72	260	1000
Bac ou plus	21	58	66	37	29
CAP-BEP	42	27	19	30	37
Aucun ou BEPC	37	15	15	33	34
<u>Evolution 1990-2000</u>					
Bac ou plus	+ 7	ns	+ 7	+ 16	+ 11
CAP-BEP	+ 4	ns	-2	-3	0
Aucun ou BEPC	-11	ns	-5	-13	-11

Source : Enquête Emploi de mars 2000

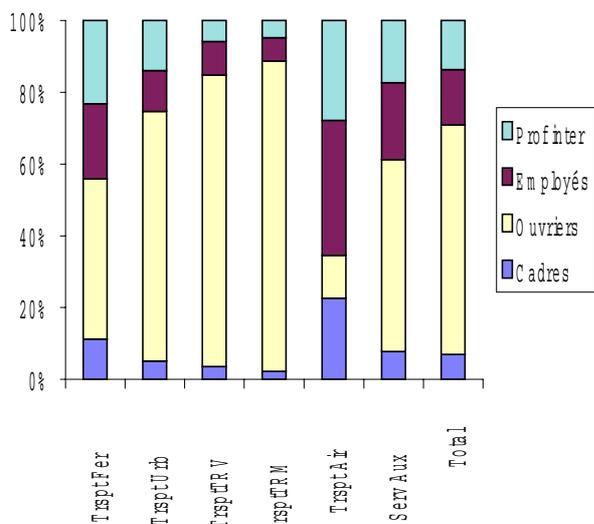
RÉMUNÉRATIONS

D'après les résultats de l'enquête ACEMO, le taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté en 2000 plus rapidement dans les transports (6,9 %) que dans l'ensemble de l'économie (5,1 %). Le taux d'inflation étant de 1,7 %, le pouvoir d'achat du salaire horaire des ouvriers du transport a donc progressé de 5,2 %, soit nettement plus qu'en 1999. Cette augmentation exceptionnelle tient aux effets de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail.

Le secteur des transports est caractérisé par des rémunérations salariales plus faibles que la moyenne. Selon le ministère de l'emploi et de la solidarité, le gain moyen des salariés du transport a été en 1999 inférieur à la moyenne de l'ensemble des salariés, et ce quelle que soit la taille de l'établissement. La DARES estimait le gain moyen brut des salariés du secteur des transports en 1999 à 13 030 francs pour les établissements de plus de neuf salariés contre 14 180 francs dans l'ensemble de l'économie. Toutefois, la part des salariés du secteur des transports rémunérés au SMIC au 1^{er} juillet 1999 était sensiblement plus faible que dans l'ensemble de l'économie : 5,9 % pour le secteur du transport (en baisse par rapport au 1^{er} juillet 1998) contre 12,8 % pour l'ensemble des salariés (en hausse par rapport à l'année précédente).

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

GRAPHIQUE 9.5
Répartition des effectifs salariés des transports par catégorie socioprofessionnelle en 1999



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

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 du travail à temps partiel dans le transport interurbain.

Ces différences de salaires moyens entre les secteurs reflètent assez bien les différentes structures de qualifications : poids des ouvriers dans les modes terrestres (environ 68% de l'effectif salarié total) et importance des cadres dans le transport aérien (27 %).

S'ils demeurent très inférieurs en moyenne à ceux de l'ensemble des secteurs des transports, les salaires du TRM ont connu, suite aux mouvements sociaux de novembre 1997, un certain rattrapage par rapport au taux de salaire de la branche des transports. Le salaire brut conventionnel minimal des conducteurs de zone courte (indice 128 M), qui n'avait pas été revalorisé depuis le dernier trimestre 1999, est passé à 7 821 francs au dernier trimestre de l'année 2000 et celui des conducteurs de zone longue (indice 150M) s'élève à 10 406 francs depuis le second semestre de cette même année.

L'enquête conjoncturelle DTT-SES permet de mieux cerner le revenu mensuel des conducteurs dans ses trois composantes : salaire net, primes et rémunérations assimilées et frais de route. On constate ainsi qu'en 2000 ces différents éléments se sont élevés en moyenne, respectivement, à 8 353 francs, 170 francs et 2 100 francs, soit un revenu total net de 10 623 francs. Si la part des primes varie peu avec le

rythme de travail, il n'en est pas de même pour les frais de route, qui augmentent évidemment avec le nombre de découchers.

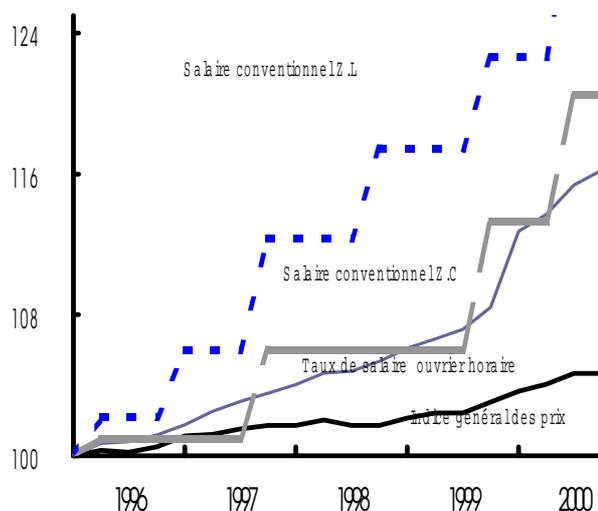
TABLEAU 9.6
Salaires annuels nets moyens par secteur des transports et PCS en 1999 (milliers de francs)

	Trsp Fer	Trsp Urb	Trsp TRV	Trsp TRM	Trsp Air	Serv Aux	Transport	Ensemble ¹
Cadres	211	295	249	211	383	260	262	251
Profinter	151	180	142	134	175	147	154	141
Employés	116	138	97	95	148	107	116	98
Ouvriers	131	133	104	97	141	103	119	97
dont chauffeurs	ns	129	104	98	ns	99	103	nd
Ensemble	142	149	114	106	210	128	132	131

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

1-Chiffres calculés en équivalent "année de travail" pour la France métropolitaine.

GRAPHIQUE 9.6
Évolution du taux de salaire horaire des ouvriers (transports), du salaire minimal conventionnel zone courte et zone loge (réf : 128M et 150M, deux ans d'ancienneté) et des prix (base 100 au 1^{er} trimestre 1996)



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

TABLEAU 9.7
Revenus mensuels des conducteurs du TRM en 2000

Nbre de nuitées hors du domicile	Salaire net	Primes	Frais de route	Total
Ensemble	8 353	170	2 100	10 623
dont :				
Moins de 6 nuits par mois	7 820	170	990	8 980
6 nuits et plus par mois	8 870	180	3 170	12 220

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

LES ACCIDENTS DU TRAVAIL

La forte progression de l'activité dans le secteur du transport en 1999 s'est accompagnée, selon la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAM), d'une augmentation de 8,3 % du nombre d'accidents du travail avec arrêt : de 56 300 en 1998 à 61 000 en 1999.

L'examen de l'évolution du nombre d'accidents sur une longue période montre que les transports se distinguent par la forte progression du nombre des accidents avec arrêt. Entre 1986 et 1999, il a augmenté de 20 % dans les transports et la manutention, alors qu'il est resté stable dans l'ensemble de l'économie.

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

	1986	1991	1997	1998	1999
1- Accidents du travail					
Tous secteurs	52,4	54,1	45,4	46,3	47,1
Transport et manutention	83,2	85,4	76,3	75,1	77,7
2- Accidents avec IP					
Tous secteurs	5,1	3,3	3,1	2,7	nd
Transport et manutention	9,1	8,7	5,6	4,8	nd
3- Accidents mortels					
Tous secteurs	0,07	0,07	0,05	0,04	nd
Transport et manutention	0,27	0,29	0,19	0,18	nd

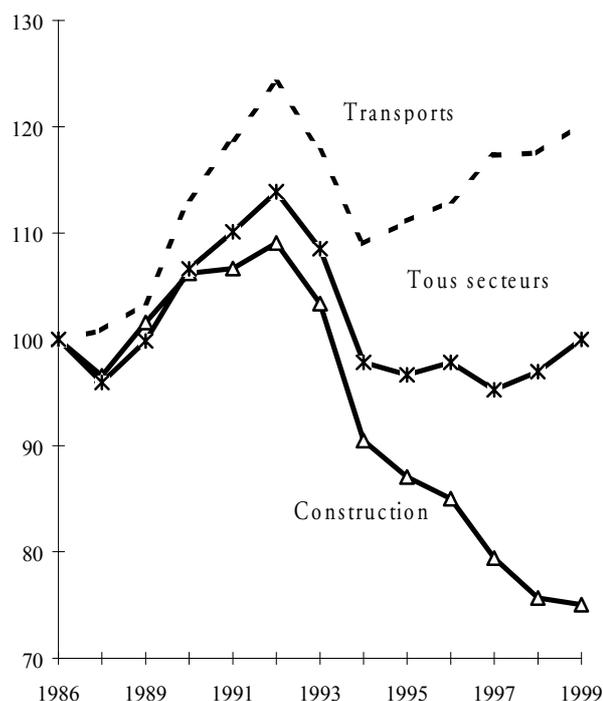
Source : CNAM

Durant cette même période, la fréquence des accidents (nombre d'accidents pour 1 000 salariés) a eu tendance à diminuer dans les transports comme dans l'ensemble des secteurs. Elle demeure cependant supérieure de 70 % à la moyenne pour le nombre d'accidents avec arrêt de travail, et est quatre fois plus élevée pour les accidents mortels.

Il est possible de suivre l'évolution et la gravité des accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd grâce aux statistiques publiées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). En 2000, 116 conducteurs de poids lourds (soit 10 % de plus qu'en 1999) ont été tués dans un accident de la route et 1 600 ont été blessés (chiffre stable par rapport à l'année précédente), alors que, l'année 2000 a été marquée par une baisse globale du nombre de tués (- 4,8 %) et du nombre des accidents (- 2,6 %). Cependant, au delà des fluctuations annuelles, on observe que le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a

diminué depuis 1986 dans une proportion plus importante que celui du nombre total d'accidents de la route (- 43 % pour les premiers, - 34 % pour les seconds). Leur taux de gravité, est cependant plus élevé (7,3 %) pour les conducteurs de poids lourds que pour les autres usagers (4,7 %).

GRAPHIQUE 9.7
Évolution du nombre d'accidents avec arrêt de travail



Source : CNAM

Les conflits du travail dans le secteur des transports en 2000

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

Selon les données disponibles auprès de l'IGTMOT et les entreprises publiques, un peu plus de 214 000 journées de travail ont été perdues en 2000.

Près de deux journées perdues pour fait de grève sur cinq l'ont été à la SNCF où elles ont progressé de 58% entre par rapport à 1999.

En 2000, le nombre de jours perdus par les salariés d'Air France pour faits de grèves est en recul par rapport à une année 1999 pendant laquelle les arrêts de travail ont été particulièrement nombreux.

Les transports urbains (y compris la RATP) sont à l'origine d'une journée de travail perdue sur quatre en 2000. Près d'un tiers des jours de travail perdus le sont à la RATP où il a plus que doublé entre 1999 et 2000, passant de près de 8 000 à plus de 17 000.

Les conflits du travail dans les transports routiers ont représenté moins de 7 % des journées de travail perdues dans le secteur des transports en 2000 . Le nombre de journées perdues a diminué de près de 20 % en un an.

Les conflits du travail en 1999 et 2000 dans le secteur des transports

	Nombre de grèves		Nombre de jours perdus (1)		Nombre de salariés (en milliers)(2)	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Transports (total)	nd	1 310	181 848	214 221	979	1 033
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	nd	897	93 833	139 294	298	304
SNCF	62	569	53 779	85 094	174	175
RATP	nd	230	7 962	17 326	40	41
Transports Urbains	57	98	32 092	36 874	84	88
Autres entreprises de transport	nd	413	88 015	74 927	681	728
dont						
Air France	6	229	30 046	5 334	55	59
Aéroport de Paris	nd	8	2 527	3 554	8	8
Transports Routiers	112	105	17 983	14 416	317	334
Autres entreprises privées	27	71	37 459	51 623	301	328

(1) le nombre de jours de travail perdus est le nombre d'heures perdues divisé par huit.

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

LES TRANSPORTS EN EUROPE EN 1999

Le ralentissement de la croissance de l'activité en 1999, a globalement faiblement affecté le transport de marchandises des pays d'Europe occidentale de la CEMT ; le transport routier a progressé de 5,8 % et le transport de voyageurs d'environ 2,6 %. En 2000, les premières données ferroviaires semblent indiquer une certaine reprise de l'activité fret et une stabilité de la croissance des voyageurs-kilomètres (+ 2,7 %).

Le mouvement de reconstitution de stocks dans les industries de base a entraîné, en 2000, une forte progression de l'activité en vrac liquides et solides dans les ports européens.

La croissance des tonnages conteneurisés a été très vive dans certains ports. Elles ont été honorables au Havre et à Marseille.

Enfin, la croissance du nombre de passagers des principaux aéroports a été de 7,9 %.

LES TRANSPORTS TERRESTRES DE FRET EN EUROPE

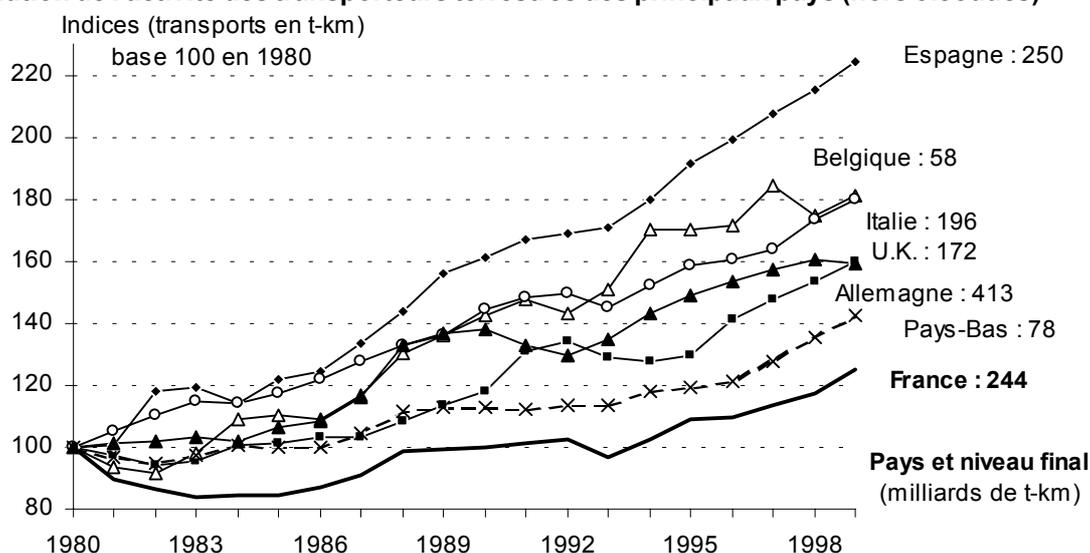
Au niveau mondial, l'année 1999 a vu la fin de la crise des pays asiatiques et une économie américaine dynamique. Le PIB des pays de la zone euro a crû de 2,6 % après 2,8 % en 1998. Celui des quatorze pays d'Europe occidentale répondants de la CEMT a progressé de 2,4 % (2,7 % en 1998). Par contre la production industrielle a décéléré avec + 1 %, contre 3,3 % en 1998. L'Allemagne a connu, comme en 1998, une croissance relativement moins soutenue

(+ 1,6 %) de même que l'Italie dont le PIB est passé de 2,3 % à 1,6 %. En revanche, en Espagne et aux Pays-Bas, la croissance a été très soutenue (4 %). Les importations de biens et service des pays de la zone euro ont progressé de 6,6 % quand les exportations augmentaient de 4,8 %. L'investissement s'est maintenu à un bon niveau (+ 4,4 % contre 5,5 % en 1998) dans les pays de la CEMT.

Dans ce contexte, le transport de marchandises en Europe de l'ouest (seize pays) mesuré en tonnes-kilomètres, a augmenté de 4,3 % (avec ou sans les oléoducs) selon la CEMT, soit un rythme légèrement inférieur à celui de 1998.

GRAPHIQUE 10.1

Évolution de l'activité des transporteurs terrestres des principaux pays (hors oléoducs)



Source : CEMT. Rupture de série pour l'Allemagne en 1991 avec la réunification.

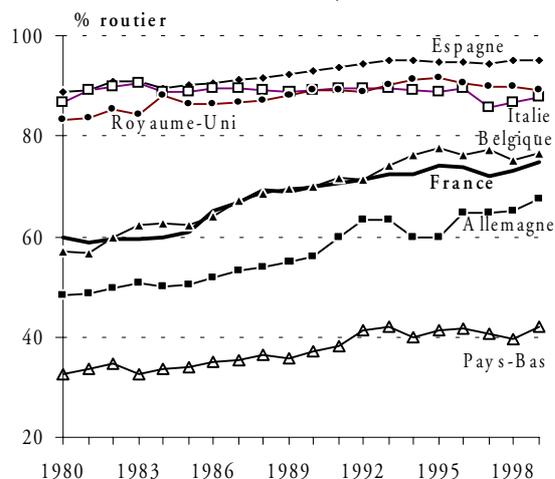
Le transport ferroviaire dans dix-huit pays répondants a diminué de 0,8 % après une hausse de 0,5 % en 1998. Les baisses les plus importantes s'observent aux Pays-Bas (- 6,8 % après une hausse de presque 11 % en 1998), en Italie (- 3,8 %) où cette baisse s'accélère, en Allemagne (- 3 %) et en Belgique (- 2,7 %). A l'inverse, la croissance s'accélère en Suisse (+ 12 %) et au Royaume-Uni (+ 6 %).

La croissance du transport routier (seize pays) a été de 5,8 % contre 6,1 % en 1998. Les croissances les plus vives s'observent aux Pays-Bas (+12 %) et en Allemagne (+ 8,2 %). Elles dépassent le plus souvent 4 %. Seul le Royaume-Uni affiche une baisse de 1,6 %.

Le transport fluvial ne confirme pas les bons résultats des deux dernières années et connaît une baisse de 0,3 %. Cela résulte de l'évolution contraire des deux principaux pays, à savoir une baisse de 2,4 % pour l'Allemagne et une hausse de 1,7 % aux Pays-Bas. En France, sa croissance s'accélère avec + 9,8 %. Le transport par oléoducs, qui avait fortement augmenté en 1998 (+ 18,5 %), comme en 1997 du fait du rétablissement du transit du pétrole irakien par la Turquie, a progressé de 3,5 %.

La part du transport routier dans le transport terrestre a tendance à plafonner pour des pays comme l'Espagne, l'Italie ou le Royaume-Uni, pour lesquels cette part avoisine ou dépasse les 90 %, mais aussi depuis cinq ou six ans aux Pays-Bas, en France ou en Allemagne.

GRAPHIQUE 10.2
Évolution de la part de la route dans l'activité des transporteurs terrestres nationaux entre 1980 et 1998 (en tonnes-kilomètres)



Source : CEMT

Remarque : la part routière des petits pays (surtout les Pays-Bas) est nécessairement minimisée par le champ "route" des données de la CEMT qui ne comptabilisent que la portion réalisée sur le territoire national des parcours routiers effectués par les transporteurs nationaux.

Dans le transport maritime de conteneurs, la croissance reste assez soutenue globalement, le nombre de conteneurs progressant de 7,7 % et les tonnages correspondants de 10,6 %.

L'enquête trimestrielle de conjoncture de la CEMT sur le transport dans les pays membres, qui se met progressivement en place, permet de donner quelques indications concernant le transport de fret en 2000. En Europe de l'Ouest, le transport de fret exprimé en tonnes-kilomètres a surtout été dynamique sur l'international. Le fret ferré a augmenté de 6 % (8 % sur l'international, 3,8 % en national). Le fret routier a progressé de 1,4 % (4,5 % sur l'international et 1,2 % en national).

Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) en 1999

En 1998, la croissance du PIB, qui avait été assez sensible au premier semestre, s'était fortement ralentie au second semestre. En 1999, les pays d'Europe centrale et orientale ont connu globalement une croissance moyenne de 1,4 %, soit une diminution de 0,4 point par rapport à l'année précédente. Par contre, les trois pays de la Baltique ont connu globalement un retournement de tendance avec une baisse de 1,7 % du PIB après la hausse de 4,5 % de 1998.

L'ensemble des transports terrestres (hors oléoducs) ont connu une baisse de l'ordre de 4 % en 1999 dans les quatorze pays ayant fourni des statistiques annuelles sur les modes concernés. Le transport ferré diminue de 9,5 %. Le transport routier s'accroît de 1,9 %, mais le transport fluvial diminue fortement (- 21 %) dans les dix pays disposant d'un réseau de voies navigables en raison de l'interruption de la navigation sur le Danube du fait du conflit du Kosovo.

L'évolution reste néanmoins très contrastée selon les pays. Les baisses des transports terrestres hors oléoducs sont importantes en Roumanie (-17 %), en Bulgarie (-18 %). A l'inverse, l'Estonie progresse de 13,7 % et la Lituanie de 12,3 %.

En 2000, selon les données conjoncturelles de la CEMT, le fret ferroviaire a connu une hausse de 4,7 % (+12,9 % en international et - 3,3 % en national) ; le fret routier, quant à lui, progresse de 1,2 % (+ 10,7 % sur l'international et - 6 % en national).

**STRUCTURE DES ENTREPRISES
DU TRANSPORT ROUTIER
DE MARCHANDISES
DANS L'UNION EUROPÉENNE**

Les données disponibles sur les entreprises du TRM des pays membres de l'Union européenne font apparaître de fortes différences, même si une partie d'entre elles peut être imputée à des systèmes statistiques hétérogènes. L'effectif moyen varie entre un peu plus de deux (Norvège, Finlande, Italie) et plus

de douze (Pays-Bas). La proportion de petites entreprises (93 %), d'effectif inférieur ou égal à cinq, est très forte en Italie (probablement un problème de définition) et moindre en Allemagne (62,6 %) et en Autriche (49 %).

La proportion d'entreprises d'au moins cinquante personnes parmi celles qui en ont au moins cinq est assez élevée en France (presque 9 %) et au Royaume-Uni (7,4 %) ; elle est moindre en Allemagne (4,3 %). Aucune donnée sur ce point n'est disponible pour le Belgique, les Pays-Bas et l'Espagne.

TABLEAU 10.1

Nombre d'entreprises, taille moyenne et proportion de salariés dans les entreprises du transport routier de marchandises

Entreprises du TRM		Nombre d'entreprises	Effectif moyen par entreprise	% d'entreprises de 5 emplois et +	Effectif moyen par entreprise de plus de 5 emplois	% d'entreprises de 50 emplois et +
Pays	année					
Allemagne	1994	38 407	8,19	37,4%	nd	1,6%
Autriche	1998	4 666	9,22	51,0%	16,06	2,0%
Danemark	1997	7 267	5,16	25,7%	15,26	1,0%
Espagne		nd	nd	nd	nd	nd
Finlande	1998	12 001	2,33	9,5%	15,57	0,3%
France	1997	40 504	6,98	21,6%	25,37	1,9%
Irlande	1997	3 316	3,60	14,7%	13,91	0,4%
Italie	1991	86 438	2,55	6,9%	17,25	0,3%
Luxembourg	1992	367	9,37	nd	nd	nd
Pays-Bas	1996	8 808	12,45	nd	nd	nd
Norvège	1996	11 981	2,19	nd	nd	nd
Portugal	1997	nd	nd	nd	8,16	nd
Royaume-Uni	1998	41 400	7,16	16,0%	35,40	1,2%
Suède	1998	8 313	5,74	29,0%	15,22	1,3%

Source : Eurostat.

Notes : - le Portugal comprend 5 077 entreprises d'au moins cinq personnes

- Il convient de rester prudent dans l'interprétation de ces données dans la mesure où les systèmes statistiques sur les entreprises ne sont pas homogènes dans les divers pays européens.

L'ACTIVITÉ DES PORTS EUROPÉENS

Toutes marchandises confondues, la croissance des tonnages traités dans les huit premiers ports européens est repartie à la hausse (+ 6,7 %) en 2000 après être redescendue en 1999 au même niveau qu'en 1997, du fait du mouvement de déstockage opéré dans les industries de bases, en particulier dans l'industrie pétrolière. Dans ce secteur, les entreprises ont en 1999 retardé leurs ré-approvisionnement et tiré sur les stocks excédentaires accumulés en 1998 alors que les cours étaient particulièrement bas.

TABLEAU 10.2
Évolution à moyen terme des tonnages totaux des grands ports européens
(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	niv. *
Rotterdam	102	102	101	108	109	105	112	322,1
Anvers	107	106	104	110	117	113	128	130,5
Marseille	101	96	100	104	103	100	104	94,1
Hambourg	111	118	116	125	124	132	139	85,1
Le Havre	101	100	104	110	123	118	125	67,5
Amsterdam**	153	160	175	180	178	179	204	64,1
Gênes	102	110	110	102	108	110	122	50,8
Londres	96	95	98	103	104	97	89	47,9
Trieste	111	110	121	136	138	131		44,8
Forth (estuaire)	194	206	199	188	194			44,4

Source : DTMPL, Journal de la marine marchande.
(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.
(**) Le périmètre du port d'Amsterdam a été étendu en 1992.

Les tonnages d'Anvers ont augmenté de 12,9 %, ceux d'Amsterdam de 13,9 % et ceux de Gênes de 10,8 %. Par contre, ceux de Londres ont reculé de 8,6 %. Les quatre autres ports (Rotterdam, le Havre, Hambourg et Marseille) ont connu des croissances s'étageant entre 6,1 % pour le premier et 4,3 % pour

TABLEAU 10.3
Évolution des tonnages de vracs (secs et liquides) des grands ports européens
(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	niv. *
Rotterdam	98	97	96	101	102	96	104	238,1
Marseille	102	95	99	103	102	97	101	80,6
Anvers	102	98	93	95	102	95	106	61,8
Amsterdam**	142	152	162	172	172	173	200	57,2
Le Havre	99	95	101	106	119	113	119	50,4
Tees Hartlepool	99	103	102	102	119	116	nd	44,2
Forth (estuaire)	188	190	193	193	193	nd	nd	43,9
Willemshaven	219	215	233	nd	nd	248	nd	39,5
Sullom Voe ***	93	93	92	92	92	nd	nd	38,2
Londres	99	99	100	105	103	91	81	35,8

Source : DTMPL, Journal de la marine marchande.
(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.
(**) Le périmètre du port d'Amsterdam a été étendu en 1992.
(***) Base 100 en 1992 pour Sullom Voe.

TABLEAU 10.4
Évolution à moyen terme des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens
(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	niv. *
Rotterdam	119	121	123	135	139	145	144	83,9
Anvers	114	116	120	130	138	139	158	68,7
Hambourg	123	126	130	140	140	153	170	48,7
Calais	164	144	160	232	239	230	206	30,6
Felixstowe	138	152	162	181	189	nd	nd	29,9
Brême	108	105	110	120	124	139	174	33,8
Zeebrugge	132	125	119	136	142	150	165	27,9
Algésiras	172	216	239	269	314	319	332	23,0
Gênes	140	163	193	252	282	289	332	21,9
Barcelone	132	146	157	183	203	238	272	17,5
Douvres	122	nd	113	168	155	nd	nd	17,4
Le Havre	107	116	116	128	137	138	146	17,1
Marseille	94	105	110	113	116	121	127	13,5

Source : DTMPL, Journal de la marine marchande.
(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.
le dernier.

Compte tenu de l'importance des vracs (secs et liquides) dans les tonnages totaux et en particulier des vracs liquides, les évolutions de ces transports de vracs sont assez peu différentes des précédentes. La hausse atteint 15 % à Amsterdam, 11,6 % à Anvers, 8,7 % à Rotterdam et 4,2 % à Marseille. Londres recule de 11,6 %.

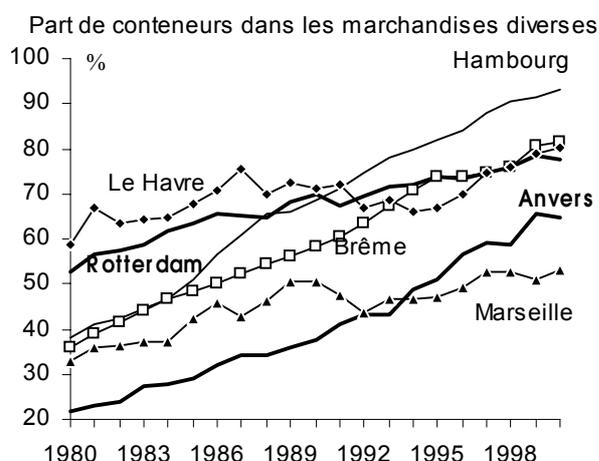
Dans cinq grands ports, les croissances des tonnages de marchandises diverses sont à deux chiffres : 25 % à Brême, de l'ordre de 14 % pour Anvers, Gênes et Barcelone, 11 % à Hambourg. Zeebrugge (9,6 %), Le Havre (5,8 %), Marseille (4,6 %) et Algésiras (4 %) connaissent des croissances moins vives. Les deux principaux ports français restent en deçà de leur concurrents, comme en 1999. Enfin, Calais recule de plus de 10 % sur le trans-Manche avec la disparition des ventes hors taxe et la réouverture d'une ligne sur Dunkerque.

TABLEAU 10.5
Évolution à moyen terme des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens
(indices base 100 en 1990 et niveaux en millions de tonnes)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	niv. *
Rotterdam	123	129	130	144	151	162	160	65,1
Hambourg	143	150	159	180	184	204	231	45,3
Anvers	149	158	181	205	217	242	273	44,5
Felixstowe	134	144	156	173	183	nd	nd	23,3
Algésiras	233	295	342	393	464	466	505	20,3
Brême	131	133	138	153	161	191	242	15,7
Gênes	142	180	245	358	411	398	477	14,3
Valence	128	182	218	261	307	362	395	14,1
Le Havre	99	109	114	134	146	154	165	13,8
Barcelone	166	190	207	246	272	313	351	12,9
Zeebrugge	187	161	159	193	232	252	294	11,6
La Spezia	181	214	194	137	167	202	nd	8,9
Marseille	87	98	107	117	120	122	133	7,2

Source : DTMPL, Journal de la marine marchande.
(*) Le niveau est celui de la dernière année connue.

GRAPHIQUE 10.3
Évolution sur le long terme de la part conteneurisée dans les marchandises diverses des grands ports européens (en %)



Source : DTMPL

Les croissances des tonnages conteneurisés sont également très vives pour certains ports : 26,6 % à Brême, 20 % à Gênes, 16,6 % à Zeebrugge, environ 13 % à Anvers et à Hambourg, 12 % à Barcelone. Les autres principaux ports dont les croissances sont connues restent en deçà de 10 % : Marseille et Valence dépassent légèrement 9 % ; l'activité d'Algésiras augmente de 8,2 % et celle du Havre de 7,5 %. Seul le premier de tous, Rotterdam, recule de 1,8 % mais son niveau (65 millions de tonnes) dépasse de 44 % celui de son suivant immédiat, à savoir Hambourg.

L'ACTIVITÉ DES AÉROPORTS

La croissance de l'activité passagers des aéroports des quinze plus importantes villes d'Europe a été de 7,9 % en 2000, contre 7,2 % en 1999. Le rythme moyen de croissance depuis 1990 est de 6,5 % par an.

Les croissances les plus vives en 2000 s'observent à Madrid, Barcelone et Milan (supérieures à 13 %). A l'inverse la croissance reste inférieure à 6 % à Stockholm, Copenhague, Manchester et Palma. Depuis dix ans, le nombre de passagers a plus que doublé pour Bruxelles, Amsterdam, Londres et Milan. Sous cet angle, Paris ne devance que Stockholm, Copenhague et Rome.

TABLEAU 10.6
Évolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes (indices base 100 en 1983, niveaux 1999 en millions de passagers)

	90	95	96	97	98	99	2000	niv. 00
Londres (4)	118	203	215	229	245	260	276	110,6
Paris (2)	155	183	196	200	211	229	244	73,6
Francfort	165	215	218	227	241	258	278	49,4
Amsterdam	165	255	279	317	346	373	398	39,6
Madrid	159	190	209	226	244	268	314	32,9
Rome (2)	143	169	184	200	202	191	210	27,1
Milan	160	200	222	247	265	320	363	26,7
Munich	180	234	247	281	304	335	364	23,1
Zurich	148	178	189	212	224	243	263	22,6
Bruxelles	163	242	260	306	355	385	415	21,6
Barcelone	167	209	239	272	286	310	353	19,8
Stockholm	258	246	258	278	299	316	335	19,4
Palma	131	168	176	189	202	220	222	19,4
Manchester	207	287	285	310	336	340	360	18,8
Copenhague	146	169	182	193	191	200	212	18,4
Ensemble	152	202	215	232	247	265	286	523

Source : Aéroports de Paris

Entre parenthèses, le nombre d'aéroports pris en compte.

Le résultat de Milan en 1999 étonne car il donne une croissance de 20 % ; une éventuelle rupture de série non signalée n'est pas à exclure.

L'activité fret des aéroports des douze premières villes européennes est en croissance de 4,6 % (en tonnage traité). L'année 1999 avait vu une hausse de 9 % après une très mauvaise année 1998 liée à la crise du sud est asiatique.

Au vu de ces statistiques, il semble que l'activité fret de Luxembourg progresse toujours plus fortement que celle des autres aéroports européens. Il arrive désormais en sixième position derrière l'aéroport de Bruxelles.

TABLEAU 10.7
Évolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes (indices base 100 en 1983, niveaux 1999 en milliers de tonnes)

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	niv. 00
Londres	159	219	230	250	265	276	284	1 910
Paris	132	166	168	177	172	185	205	1 731
Francfort	172	200	206	197	191	201	223	1 710
Amsterdam	163	264	292	313	316	331	342	1 267
Bruxelles	231	349	369	434	479	552	563	687
Luxembourg	229	459	451	547	613	720	804	501
Cologne	298	525	579	731	651	753	811	442
Copenhague	99	219	247	274	264	275	296	419
Zurich	142	182	179	198	195	204	214	397
Madrid	144	150	158	188	187	307	219	338
Milan*	150	203	171	192	227	280	313	301
Rome	150	203	171	192	227	204	175	171
Ensemble	157	215	222	239	243	264	277	9 875

Source : Aéroports de Paris

En raison d'un changement de définition du fret en 1997 notamment, les séries ont été réévaluées.

(*) Milan : rupture de série en 1999

L'ACTIVITÉ DES COMPAGNIES AÉRIENNES EUROPÉENNES

L'activité passagers (y compris transports domestiques) des vingt sept compagnies membres de l'association européenne de l'aviation civile (AEA) a augmenté de 8,1 % en 1999, en termes de nombre de passagers, et de 6 % en termes de passagers-kilomètres transportés (PKT). L'offre, mesurée en sièges kilométrés offerts (SKO), a progressé de 7,1 %. Sur cinq ans les évolutions moyennes annuelles de ces trois grandeurs sont respectivement de 6,9 %, 7,5 % et 6,8 %. Le coefficient moyen de remplissage (PKT/SKO) est passé par un maximum

TABLEAU 10.8

Évolution de l'activité des compagnies aériennes européennes membres de l'AEA (y compris transports domestiques)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999
AEA						
Passagers (millions)	189,7	202,8	216,7	229,7	245,2	265,0
PKT (milliards)	392,7	421,9	455,4	494,5	531,7	563,4
SKO (milliards)	573,0	605,6	651,4	687,4	743,2	795,7
Coef. de remplissage	68,5%	69,7%	69,9%	71,9%	71,5%	70,8%

Sources : AEA, DGAC

en 1997 (71,9 %). Il reste depuis supérieur à 70 %. Parmi les huit plus grandes compagnies interrogées par l'EAE qui réalisent à elles seules 83 % du total des PKT des compagnies membres, les croissances les plus fortes sur les neuf années allant de 1990 à 1999 sont celles de KLM, Lufthansa et Swissair qui ont doublé leur activité passager sur la période. Air France (y compris avec Air Inter et UTA, avant les fusions) mais surtout Ibéria affichent les croissances les plus faibles. Ces différences peuvent en partie s'expliquer par l'importance variable du réseau domestique selon les compagnies, l'activité étant souvent plus dynamique à l'international qu'à l'intérieur des frontières, notamment en France du fait de la concurrence du TGV.

TABLEAU 10.9

Évolution de l'activité des huit grandes compagnies de l'AEA (y compris transports domestiques) (Indices base 100 en 1990, niveau en milliards PKT)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Niveau 99
British Airways	129	141	151	158	174	177	118
Lufthansa	135	147	151	170	180	206	86
Air France	105	102	117	121	129	145	84
KLM	155	168	185	210	217	220	58
Alitalia	141	167	181	188	186	192	37
Iberia	102	108	117	125	147	157	35
Swissair	116	124	134	159	177	201	32
SAS	112	112	118	123	126	128	21
Sous total	124	132	143	154	165	176	470
Total AEA	122	131	142	154	166	175	563

Sources : AEA, DGAC

Voir note du tableau 10.x

LE TRANSPORT TERRESTRE DE VOYAGEURS

D'après les chiffres recueillis par la CEMT, le transport terrestre de voyageurs (y compris par voitures particulières, qui représentent environ 80 % des voyageurs-kilomètres pour l'ensemble des quinze pays d'Europe occidentale) a progressé de 2,7 % en 1999, soit près d'un demi point de moins qu'en 1998. Dans les quatorze pays de l'Europe centrale et orientale, on assiste à un recul de l'ordre de 1 % pour les transports publics (chemins de fer, autobus/autocars) tandis que les déplacements en voiture particulière progressent de 2,6 % dans les pays où ceux-ci font l'objet de statistique (Pologne, République tchèque, Hongrie, Slovaquie, Albanie).

Avec plus de 315 milliards de voyageurs-kilomètres, le transport ferroviaire des dix-neuf pays d'Europe occidentale a augmenté de 2,3 % en 1999, contre 4,3 % en 1998.

Par pays, les évolutions de ce transport restent hétérogènes, avec des croissances supérieures à 5 % en Norvège (+ 8,7 %), en Suède (+ 6,2 %) et au Royaume-Uni (5,7 %). On observe des baisses de l'ordre de 1 % en Italie et au Danemark.

Les transports en voitures particulières ont progressé d'environ 2,8 % en 1999 et de 3,4 % l'année précédente. Ils avaient bénéficié de la baisse des prix du pétrole et d'une amélioration du revenu des ménages. Le transport de voyageurs par bus et cars s'est stabilisé avec une hausse de 0,2 % après une hausse de 2,3 % l'année antérieure.

Sur longue période, compte tenu de l'important mouvement de motorisation des ménages, la croissance des transports par voitures particulières pour les sept principaux pays européens a été de 3,1 % par an, soit un rythme plus que double de celui des transports ferrés et des transports par bus et cars. En 1990, un habitant de l'Union européenne (hors Luxembourg, Grèce, Irlande, Autriche et Finlande) parcourait en moyenne 6 800 kilomètres en utilisant des modes de transport motorisés et terrestres, dont 5 330 kilomètres en voiture ; en 1995, soit vingt cinq ans tard, le parcours moyen est de 12 480 kilomètres dont 10 580 en voiture particulière.

Les données conjoncturelles de la CEMT pour 2000 font apparaître une croissance des passagers kilomètres transportés par le rail identique à celle de 1999, soit 3 % pour les douze pays d'Europe occidentale répondants. Dans les treize pays d'Europe centrale et orientale, ce transport poursuit sa baisse (- 3,2 %) après - 1,2 % en 1999.

TABLEAU 10.10
**Évolution des transports de voyageurs depuis
 1970 pour les principaux pays européens**
 (niveaux en milliards de voyageurs-kilomètres)

	trafic voy-km		var./an 70-99	Part modale %	
	1970	1999(1)		1970	1999(1)
<i>Voitures part.</i>	1344	3304	3,1	78	85
Allemagne*	351	750	2,9	80	84
Belgique **	49	98	2,4	74	89
Espagne **	64	325	5,7	64	82
France	305	700	2,9	82	87
Italie	212	661	4,0	77	83
Pays-Bas	66	148	2,8	78	83
Royaume-Uni	297	621	2,8	77	88
<i>Rail</i>	173	261	1,4	10	7
Allemagne*	38	74	2,3	9	8
Belgique	8	7	-0,1	11	7
Espagne	15	20	0,9	15	5
France	41	67	1,7	11	8
Italie	32	41	0,8	12	5
Pays-Bas	8	14	2,0	9	8
Royaume-Uni	30	38	0,8	8	5
<i>Autobus, car</i>	207	314	1,4	12	8
Allemagne*	49	68	0,1	11	8
Belgique **	9	5	3,1	14	5
Espagne **	21	50	3,1	21	13
France	25	41	1,7	7	5
Italie	32	90	3,6	12	11
Pays-Bas	11	15	1,1	13	9
Royaume-Uni	60	45	-1,0	15	6
<i>Ensemble</i>	1724	3879	2,8	100	100
Allemagne*	438	891	2,7	100	100
Belgique **	66	111	1,8	100	100
Espagne **	100	395	4,8	100	100
France	371	807	2,7	100	100
Italie	276	793	3,7	100	100
Pays-Bas	85	178	2,6	100	100
Royaume-Uni	387	704	2,1	100	100

Source : CEMT

(*) Allemagne réunifiée après 1992.

(**) Ruptures de séries en 1992, pour l'Espagne (modes non ferrés) et la Belgique (bus et cars).

(1) 1997 pour les voitures particulières en Allemagne et au Royaume-Uni d'une part, et pour le rail en Belgique d'autre part.

Chapitre 11

LES NUISANCES GÉNÉRÉES PAR LES TRANSPORTS

Dans un contexte de stabilité de la circulation, le nombre d'accidents a diminué de 2,7 % en 2000 par rapport à l'année précédente, le nombre de tués régressant de 4,8 %. Cette évolution favorable est en ligne avec la tendance à l'amélioration observée depuis 1976. Pour les autres modes, les évolutions sont erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

Sous l'effet de la modernisation du parc automobile et des modifications de la composition des carburants, les émissions d'un certain nombre de gaz nocifs (dioxyde de soufre, oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 1999. L'accroissement de la circulation et de la puissance des véhicules a cependant contribué à faire progresser les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre mais l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la dieselisation du parc de véhicules en modèrent l'importance.

Selon les mesures effectuées dans les principales agglomérations, la qualité de l'air a continué à s'améliorer en 2000. Cependant, il est difficile de faire la part dans ces évolutions entre les effets d'une éventuelle diminution des émissions de polluants et la météorologie.

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Dans un contexte de stabilité de la circulation, le nombre d'accidents a diminué de 2,7 % en 2000 par rapport à l'année précédente, le nombre de tués (7 643) baissant de 4,8 %. Cette évolution favorable est en ligne avec l'amélioration observée depuis 1976 (diminution en rythme annuel moyen de 3,2 % pour les accidents et de 2,4 % pour le nombre de tués entre 1976 et 2000). Le nombre de tués diminuant légèrement plus que celui des accidents, le taux de gravité passe de 6,45 à 6,3 morts pour cent accidents entre 1999 et 2000. La comparaison avec les statistiques des principaux pays européens dont les résultats sont disponibles pour 2000 montre une évolution plus favorable qu'en Allemagne et au Royaume-Uni, le nombre de tués diminuant de 3,2 % en Allemagne et restant stable au Royaume-Uni.

L'analyse des statistiques de la sécurité routière fait apparaître les évolutions suivantes entre 1999 et 2000 :

- le nombre de tués diminue fortement pour toutes les classes d'âge à l'exception de celles comprises

entre 0 et 14 ans, pour lesquelles le nombre de tués augmente de 3 %. Cependant, en 2000 encore, les accidents de la route ont constitué la première cause de mortalité des jeunes ;

- la diminution du nombre de tués est particulièrement marquée dans le cas des cyclistes (- 16,9 %), des piétons (- 10,1 %) et des cyclomotoristes (-7,5 %). Elle est plus faible dans le cas des conducteurs et passagers de voitures particulières (- 3,0 %) et des motocyclistes (- 1,7 %). Au rebours de l'amélioration générale, le nombre de conducteurs (et de passagers) de poids lourds tués augmente de 11,5 % ;

- le nombre d'accidents diminue de façon particulièrement marquée sur les routes nationales (- 6,2 %) et départementales (- 5,9 %), de façon moins sensible sur les autoroutes (- 2,6 %). Il augmente sur les autres voies (+ 0,8 %). Si le nombre de tués augmente de 7,3 % sur les autoroutes, il se réduit par contre sur les routes nationales, départementales et les autres voies, respectivement de 8,3 %, 4,5 % et 4,4 %. La baisse du nombre de tués est plus marquée en milieu urbain (- 10,7 %) qu'en rase campagne (- 2,3 %).

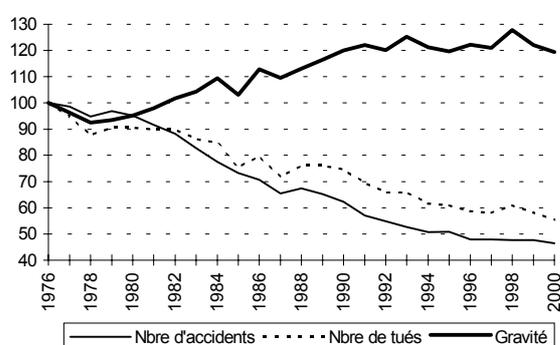
Ce résultat, en amélioration par rapport à celui de l'année précédente, est le fruit d'une mobilisation collective sans précédent des services de l'Etat et de la société française, qui s'est concrétisée par des actions de sensibilisation sous forme de partenariats, par des actions de formation et de prévention, et par un renforcement de contrôles et de sanctions. De plus, la mise en œuvre de la loi sur la sécurité routière du 18 juin 1999 et le renforcement des contrôles décidé au mois de mai 2000 ont joué un rôle non négligeable dans cette amélioration. Des campagnes de communication ont mis l'accent sur

le comportement civique des conducteurs et la prudence de la conduite sur les trajets quotidiens.

Plus de 20 millions de francs par an, à partir de l'année 2000, seront par ailleurs consacrés à la protection des obstacles latéraux et à la mise en place de glissières mieux adaptées aux motocyclistes sur les sites les plus dangereux.

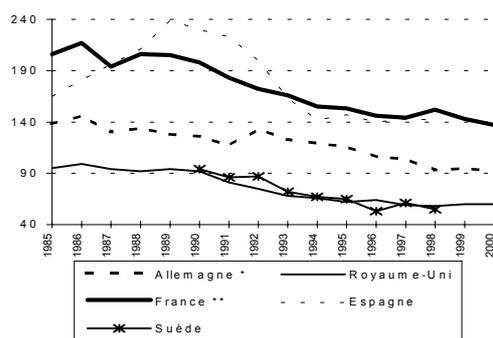
LES ACCIDENTS FERROVIAIRES ET AÉRIENS

GRAPHIQUE 11.1
Évolution des accidents corporels de la circulation et de leur gravité
Base 100 = 1976



Source : DSCR

GRAPHIQUE 11.2
Evolution comparée du nombre de tués à trente jours par million d'habitants

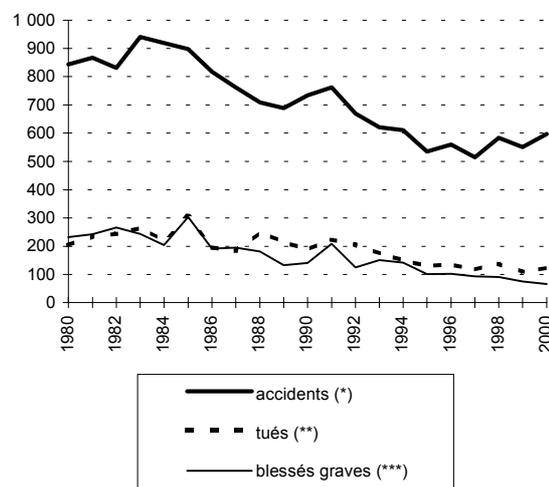


(*) : Allemagne : y compris les länder de l'est à partir de 1992
(**) : France : les statistiques portent sur le nombre de décès six jours après l'accident qui en est la cause. Pour passer au concept de "tué à 30 jours", on applique un coefficient de correction de 1,057.

Source : DSCR

Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas strictement comparables à celles de la route, tant en raison de différences d'ordre de grandeur des trafics (les transports ferroviaires de voyageurs, exprimés en voyageurs-kilomètres, représentent ainsi moins de 10 % de ceux réalisés en voiture particulière) que de la nature même des accidents, qui ont un caractère collectif marqué, dépendant de facteurs plus erratiques et concernent plus souvent des professionnels du transport.

GRAPHIQUE 11.3
Ensemble des accidents ferroviaires et aux passages à niveau



(*) accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents de passage à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une « conséquence grave » mais ne comprennent pas les suicides et tentatives de suicide.

(**) voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national, décédés le jour ou le lendemain de l'accident.

(***) personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours.

Source : SNCF

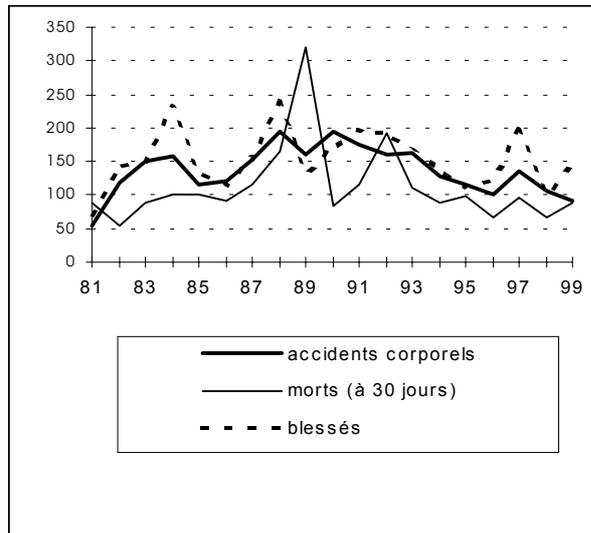
Progression des accidents ferroviaires en 2000

En 2000, la SNCF a enregistré 598 accidents ferroviaires ou de passages à niveau (9 % de plus qu'en 1999), soit le chiffre le plus élevé depuis 1994 (611 accidents). Ces accidents ont été à l'origine de 123 décès (13% de plus qu'en 2000) et de 66 blessés graves (12 % de moins qu'en 1999). Les accidents de chemins de fer (427 en 2000) progressent de 15 %, le nombre de tués augmentant de 17 %. Les accidents de passage à niveau diminuent de 6 %, passant de 181 à 171, mais le nombre de victimes augmente de 46 à 49 (+7 %).

...et dans le transport aérien

En 2000, deux accidents graves de transport public aérien se sont produits, dont un (destruction d'un Concorde d'Air France assurant une liaison Paris-New-York) a causé la mort de 113 personnes. L'aviation générale a connu 81 accidents corporels, soit 3,8 % de plus qu'en 1999, entraînant une augmentation de 44 % du nombre de décès à trente jours (85 en 2000).

GRAPHIQUE 11.4
Ensemble des accidents aériens



Source : DGAC

Des taux d'accidents très différents selon les modes

Le nombre de décès par milliard de voyageurs kilomètres a été, en 2000, de 0,3 pour le transport ferroviaire (hors accidents de passage à niveau), de 0,9 pour l'aviation commerciale et de 11,0 pour la route (voiture particulière et deux roues). En tendance, cet indicateur s'est amélioré régulièrement pour la route alors que, pour les autres modes, les évolutions sont plus erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

Les accidents de poids lourds en 1999

En 1999, sur les 124 524 accidents corporels constatés en France causant la mort de 8 029 personnes, 6 599 accidents corporels impliquaient un poids lourd, entraînant la disparition de 1 032 usagers de la route, soit un taux de 15,64 tués pour 100 accidents, taux 2,4 fois supérieur à celui observé pour l'ensemble des accidents (6,45).

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,18 en milieu urbain à 19,90 en rase campagne et de 6,40 sur les autoroutes concédées à 28,89 sur les routes nationales de rase campagne. Il reste cependant toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des accidents quel que soit le lieu.

Les poids lourds de plus de 3,5 tonnes, qui représentent 2 % du parc de quatre roues et effectuent 5 % des kilomètres parcourus, sont impliqués dans 5,3 % des accidents corporels et 12,5 % des accidents mortels qui font 12,9 % des tués.

Dans 47 % des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, le principal antagoniste est une voiture de tourisme et dans 10% des cas un deux-roues à moteur. A noter que, dans près de 12 % des cas, il s'agit d'accidents de poids lourds isolés sans aucun antagoniste.

C'est sur les routes nationales et départementales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels, puis sur les voies communales et les autoroutes. Mais si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, on constate qu'il y a trois fois plus d'accidents avec poids lourds 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 des poids lourds se répartissent plus largement, entre 6 heures et 18 heures. Dans les accidents avec poids lourds, la répartition du nombre de tués est de 67 % le jour et 33 % la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 54 % et 46 %.

La répartition des accidents corporels avec au moins un poids lourd, et de la même façon pour les accidents mortels et les tués, est plus forte du lundi au vendredi que celle constatée pour l'ensemble des accidents, mais beaucoup plus faible les samedis, dimanches et jours de fête, phénomène lié aux restrictions de circulation qui leur sont imposées les week-ends et jours fériés.

Si les accidents avec poids lourds sont graves, il convient toutefois de souligner que la diminution des nombres d'accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués (ainsi que les nombres d'accidents mortels et de tués (de l'ordre de 10 à 19 %) entre 1999 et 1995 est plus importante que celle observée pour l'ensemble des usagers (de l'ordre de 4 à 6 %). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain qu'en rase campagne.

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds varient peu entre 1998 et 1999 sauf sur le réseau des routes nationales à 2 x 2 voies avec chaussées séparées où l'on constate une hausse générale, quel que soit le nombre d'essieux.

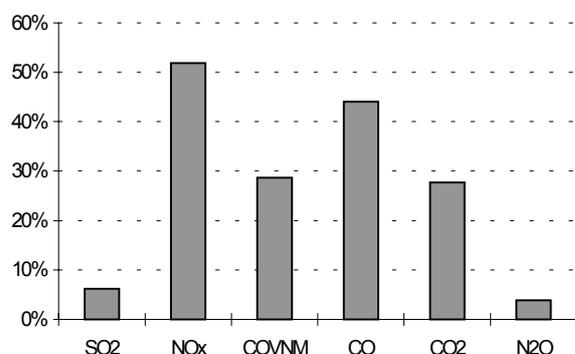
Extrait de "La sécurité des poids lourds en 1999", Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

LES ÉMISSIONS DE GAZ ET PARTICULES DANS L'ATMOSPHÈRE

Les émissions des principaux produits polluants atmosphériques tendent à diminuer ou à stagner depuis quinze ans. Dans l'industrie, des investissements importants ont été réalisés pour modifier les procédés techniques afin de les rendre moins polluants, en raison principalement du développement d'une réglementation de plus en plus stricte dans ce domaine, tant au niveau national qu'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. Seules les émissions de dioxyde de carbone continuent à progresser. Cependant, l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la dieselisation du parc de véhicule en modèrent l'importance.

Le graphique 11.5 donne un aperçu du rôle joué aujourd'hui par le transport dans les divers types d'émissions. Sa part est prépondérante pour les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'oxydes d'azote (NO_x), et relativement importante pour le gaz carbonique (CO₂) et les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) qui sont des hydrocarbures divers, produits également lors de l'utilisation des solvants.

GRAPHIQUE 11.5
Émissions de polluants par le transport en 1999
(en % du transport dans le total)

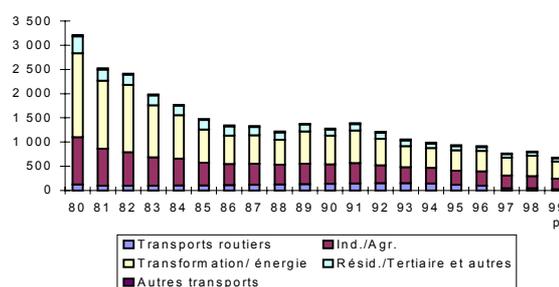


Emissions anthropiques seulement (hors nature)
Source : CITEPA - série CORALIE / Secten (décembre 2000)

Des évolutions différentes selon la nature des émissions

La plupart des données d'émission proviennent du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA), qui, de par son rôle de centre national de référence des émissions dans l'air, constitue la source la plus régulière et la plus détaillée dans ce domaine. Des données sont disponibles depuis 1960 pour certains polluants.

GRAPHIQUE 11.6
Émissions de SO₂ par source
(en milliers de tonnes)



Source : CITEPA, série CORALIE / Secten (décembre 2000)

Les émissions de dioxyde de soufre (SO₂), qui sont associées à l'utilisation de combustibles fossiles contenant du soufre, sont le plus souvent dues à la pollution d'origine industrielle. Après avoir reculé de 60,2 % de 1980 à 1990, leur niveau a diminué de 46,7 % de 1990 à 1999. Le niveau des émissions de SO₂ émanant du transport a reculé de 73,1 % entre 1990 et 1999, soit nettement plus que pour les autres sources (- 24 %). Cette diminution est particulièrement vive depuis 1997 du fait de la réduction de la teneur du gazole en soufre au 1^{er} octobre 1996 (de 0,2 % à 0,05 %). Ainsi, la part du transport dans le total des émissions est passée de 6,4% en 1998 à 6,2 % en 1999, la part du transport routier régressant de 5,8 % en 1998 à 4,0 % en 1999.

Les particules, ou poussières, sont émises le plus souvent par les mêmes sources que le SO₂ tels que l'industrie et les transports. En pratique, la mesure de la quantité de poussière émise rend mal compte du poids relatif des particules les plus fines, générées notamment par la combustion du gazole, puisque ces dernières pèsent nécessairement moins (voir encadré). Par ailleurs, le CITEPA ne dispose pas actuellement de données fiables sur les poussières permettant de faire une analyse pertinente de la situation. Les particules fines font actuellement

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.

Particules : taille, origine et intérêt sanitaire

Les matières particulaires en suspension dans l'atmosphère constituent un ensemble complexe de substances solides ou liquides dont la taille s'étend de $0,005 \mu\text{m}$ ⁽¹⁾ à $100 \mu\text{m}$. Or, la taille des particules conditionne leur accessibilité aux différents niveaux de l'appareil respiratoire.

Beaucoup de ces particules sont chimiquement neutres et n'ont pas d'effet biologique direct. Par contre, certaines sont directement toxiques à l'égard de l'appareil respiratoire à court terme ou à long terme, ou exercent leur toxicité à distance, une fois arrivées dans le sang au niveau des poumons ou après déglutition et absorption intestinale.

Les particules qui jouent un rôle important sur la santé sont celles dont la taille est inférieure à $10 \mu\text{m}$, les poussières de taille supérieure étant retenues par filtration au niveau du nez et des voies aériennes supérieures.

Parmi celles-là, les particules fines, c'est-à-dire celles dont le diamètre aérodynamique est compris entre $0,1 \mu\text{m}$ et $2,5$ ou $3 \mu\text{m}$, ont une forte probabilité (80 %) de se déposer dans les alvéoles pulmonaires, entraînant avec elles des composés toxiques fixés à leur surface. Leur élimination peut durer des mois, voire des années. Ces particules (à la différence de celles dont la taille est supérieure et qui sont d'origine terrigène ou proviennent de poussières de chaussées, de pneus, ...) sont issues notamment de la combustion des véhicules Diesel. Ces véhicules émettent en effet des particules très fines ($< 0,3 \mu\text{m}$) qui sont très dangereuses.

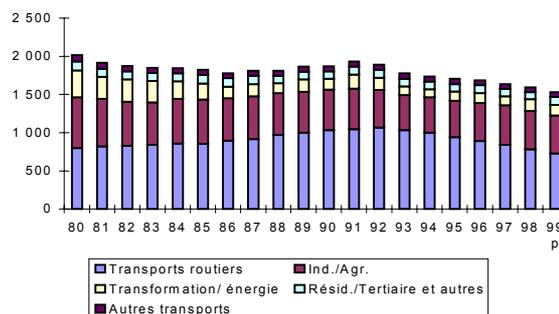
Source : *Particules en suspension dans l'atmosphère. Conseil supérieur d'hygiène publique de France, 1993.*

l'objet d'un regain d'intérêt au niveau international. Leurs sources d'émission sont actuellement en cours de réévaluation.

Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) sont d'abord associées à la pollution automobile. Elles sont de plus responsables, comme celles de SO_2 , 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 $1\ 000 \text{ km}$ de la source). En outre, les NO_x contribuent à la formation d'ozone (O_3) troposphérique, et indirectement à l'accroissement de l'effet de serre. Bien qu'en raison de l'importance de la circulation routière, le transport représente toujours plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote, du fait de la généralisation progressive des pots catalytiques, son poids relatif a tendance à décliner. Le niveau d'émissions d'oxydes d'azote par l'ensemble des transports a diminué de 27,7 % entre 1990 et 1999 et de 29,4 % pour le transport routier. Les transports représentaient, en 1999, 51,8 % du total des émissions, dont 47,5 % pour la circulation routière, contre 52,2 % en 1998 (48,0 % pour la circulation routière).

(1) μm = micromètres, c'est-à-dire millièmes de mètres.

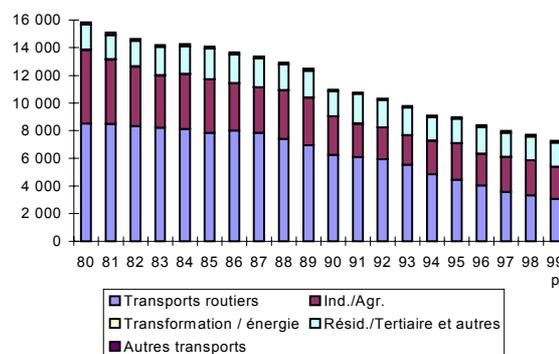
GRAPHIQUE 11.7
Émissions de NO_x par source
(en milliers de tonnes)



Source : CITEPA, série CORALIE/secten (décembre 2000)

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. Le transport a représenté depuis dix-neuf ans une part très élevée du total, mais en baisse depuis 1990 (de l'ordre de 60 % au milieu des années quatre-vingt pour passer à 44,1 % en 1999). Le niveau des émissions a nettement diminué depuis 1980 (- 63,0 % entre 1980 et 1999), avec une accentuation plus marquée à partir de 1990 du fait de la désésélisation du parc automobile et de l'introduction des nouveaux catalyseurs (à trois voies).

GRAPHIQUE 11.8
Émissions de CO par source
(en milliers de tonnes)

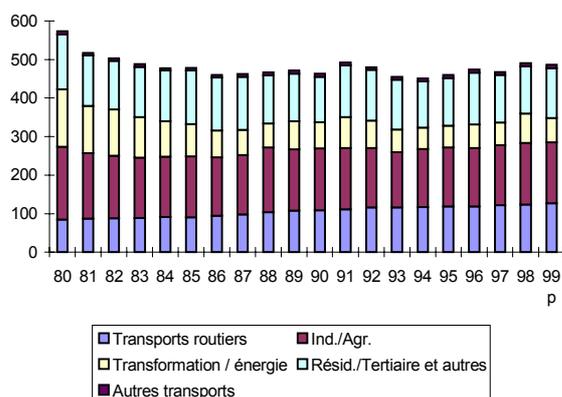


Source : CITEPA, série CORALIE/secten (décembre 2000)

Bien que ne constituant pas à proprement parler un polluant, le dioxyde de carbone ou gaz carbonique (CO_2) est l'un des principaux gaz à effet de serre qui contribue au réchauffement planétaire et à la modification des climats (cf. encadré). S'il est issu naturellement des processus biologiques, c'est plutôt à la consommation de combustibles fossiles liée aux activités économiques humaines que l'on s'intéresse ici. La production de CO_2 d'origine anthropique tend à diminuer légèrement depuis 1980 en raison de

l'évolution industrielle et énergétique déjà évoquée, en particulier avec le développement du nucléaire. Il s'en suit que la part du transport augmente régulièrement pour s'établir à 26,1 % du total en 1998. Le niveau des émissions issues des transports a progressé de 15,7 % au cours de la période 1990-1999.

GRAPHIQUE 11.9
Émissions de CO₂ par source
(en millions de tonnes)



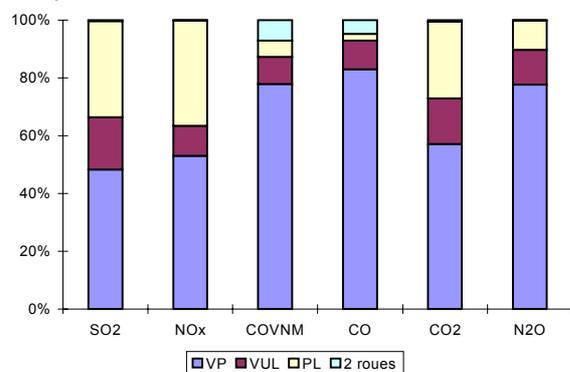
Source : CITEPA, série CORALIE/Secten (décembre 2000)

La pollution due à la circulation routière

En 1999, les véhicules routiers ont été à l'origine de 65 % à 99 % de la pollution atmosphérique due aux transports (voir le détail en annexe). Les voitures particulières ont été responsables de 48 % (dioxyde de soufre) à 83 % (monoxyde de carbone) des émissions sur route (graphique 11.10). Les poids lourds ont représenté une part importante des émissions d'oxydes d'azote (36,5 %), de gaz carbonique (26,5 %) et de dioxyde de soufre (33,3 %).

Par type de carburants, on constate que la part de

GRAPHIQUE 11.10
Émissions de la route par type de véhicule (1999)



Hors évaporation essence
Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (décembre 2000)

L'effet de serre

Le climat de la Terre est déterminé par le bilan des échanges radiatifs entre le Soleil, l'atmosphère et l'espace. Une partie du rayonnement émis par le Soleil traverse l'atmosphère et chauffe le sol terrestre qui le réémet dans l'atmosphère sous forme d'énergie rayonnante, ou par convection ou par évaporation de l'eau. L'atmosphère absorbe cette énergie, se réchauffe et rayonne à son tour vers la Terre et vers l'espace, et ainsi de suite. Un équilibre s'établit ou non entre l'émission d'énergie par la Terre, l'atmosphère et les apports solaires.

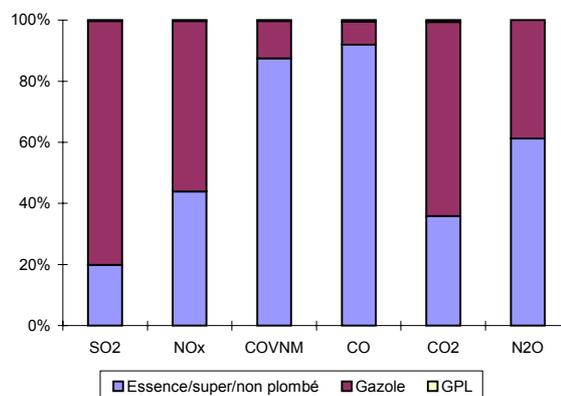
Cet effet est un phénomène naturel dû à la présence dans l'atmosphère de vapeur d'eau et de traces de certains gaz – le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O) et l'ozone troposphérique (O₃) – qui ont la propriété de capturer et de retenir ce rayonnement en provenance du sol (en l'absence de cet effet, la température de la Terre serait inférieure de 33° en moyenne). Il tire son nom de la serre du jardinier, les gaz à effet de serre tenant le rôle de la vitre.

Aujourd'hui, la croissance des émissions d'origine humaine de ces gaz à durée de vie longue (jusqu'à un siècle) entretient un processus cumulatif qui se traduit par l'accroissement de l'effet de serre, évolution renforcée depuis plus d'un demi-siècle par les émissions de chlorofluorocarbones (CFC) et leurs substituts (HFC, HCFC, PFC, SF₆, etc.), ainsi que par les émissions de gaz à effet indirect tels que le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatils (COV) et les oxydes d'azote (NO_x), gaz pour lesquels les transports constituent d'ailleurs une source d'émission de plus en plus importante sur le plan mondial.

Par contre, si la menace est confirmée sur le plan scientifique, ses conséquences socio-économiques 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.).

l'essence est très élevée pour le monoxyde de carbone (92,0 %) et les composés organiques volatils non méthaniques (87,4 %), tandis que le gazole domine pour le gaz carbonique (63,5 %), le dioxyde de soufre (79,8 %) et les oxydes d'azote (55,8 %) (graphique 11.11).

GRAPHIQUE 11.11
Émissions de la route par carburant (1999)



Source : CITEPA - série CORALIE/Secten (décembre 2000)

SEPT DES PRINCIPAUX POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

LE MONOXYDE DE CARBONE (CO)

Origine : Il provient de la combustion incomplète des combustibles et carburants. Des taux importants de CO peuvent provenir d'un moteur qui tourne dans un espace clos, d'une concentration de véhicules qui roulent au ralenti dans des espaces couverts, ou du mauvais fonctionnement d'un appareil de chauffage.

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 coeur, des vaisseaux sanguins. A des taux importants et à doses répétées, il peut être à l'origine d'intoxications chroniques avec céphalées, vertiges, asthénie et vomissements. En cas d'exposition très élevée et prolongée, il peut être mortel ou laisser des séquelles neuropsychiques.

LE DIOXYDE DE SOUFRE (SO₂)

Origine : Il provient essentiellement de la combustion de combustibles fossiles contenant du soufre : fioul, charbon, gazole. Compte tenu du développement du nucléaire, de l'utilisation de combustibles moins chargés en soufre, des systèmes de dépollution des cheminées et d'évacuation des fumées, les concentrations ambiantes ont diminué de plus de 50% depuis quinze ans.

Pollutions générées : En présence d'humidité, il forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions.

Effets sur la santé : C'est un gaz irritant. Le mélange acido-particulaire peut déclencher des effets bronchospastiques chez l'asthmatique, augmenter les symptômes respiratoires aigus chez l'adulte (toux, gêne respiratoire) et altérer la fonction respiratoire chez l'enfant (baisse de la capacité respiratoire, excès de toux ou de crises d'asthme).

LES OXYDES D'AZOTE (NO_x)

Origine : Ils proviennent surtout des véhicules. Le pot catalytique permet une diminution des émissions de chaque véhicule. Néanmoins, les concentrations dans l'air ne baissent guère, en raison de l'âge et de la forte augmentation du parc automobile ainsi que du trafic.

Pollutions générées : Les oxydes d'azote interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Ils contribuent au phénomène des pluies acides.

Effets sur la santé : Le dioxyde d'azote (NO₂) peut, dès 200 µg/m³, entraîner une altération de la fonction respiratoire et une hyper-réactivité bronchique chez l'asthmatique et, chez les enfants, augmenter la sensibilité des bronches aux infections microbiennes.

LES PARTICULES EN SUSPENSION (PS)

Origine : Si leur origine et leur morphologie peuvent être très diverses, les particules les plus dangereuses sont celles d'un diamètre inférieur à dix microns. Elles sont produites par les moteurs Diesels (cent fois plus polluants à cet égard que les moteurs à essence).

Pollutions générées : Les particules les plus fines sont constituées d'un noyau de carbone sur lequel sont absorbés divers produits résultant de la combustion du carburant qui sont ainsi transportés profondément dans les voies respiratoires inférieures.

Effets sur la santé : Diverses études épidémiologiques, publiées notamment aux Etats-Unis, font apparaître une forte corrélation entre la concentration de particules dans l'atmosphère des grandes villes et l'augmentation de la mortalité d'origine cardiovasculaire. Par ailleurs, des études sur les animaux ont confirmé qu'à des concentrations élevées, elles peuvent avoir un effet cancérigène.

LES COMPOSÉS ORGANIQUES VOLATILS (COV)

Origine : Ils sont multiples. Il s'agit d'hydrocarbures (émis par évaporation des bacs de stockage pétroliers, remplissage de réservoirs automobiles), de composés organiques (provenant des procédés industriels ou de la combustion incomplète des combustibles), de solvants (émis lors de l'application des peintures, des encres, le nettoyage des surfaces métalliques et des vêtements) et de composés organiques émis par l'agriculture et par le milieu naturel.

Pollutions générées : Ils interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère.

Effets sur la santé : Les effets sont très divers selon les polluants : gêne olfactive, irritation (aldéhydes), diminution de la capacité respiratoire, risques d'effets mutagènes et cancérigènes (benzène).

L'OZONE (O₃)

Origine : Contrairement aux autres polluants, l'ozone n'est généralement pas émis par une source particulière mais résulte de la transformation photochimique de certains polluants dans l'atmosphère (NO_x et COV) en présence de rayonnement ultraviolet solaire. Les pointes de pollution sont de plus en plus fréquentes, notamment en zone urbaine et péri-urbaine. La pollution de fond augmente, elle aussi.

Pollutions générées : L'ozone est l'un des principaux agents de la pollution dite "photo-oxydante" et contribue aux pluies acides ainsi qu'à l'effet de serre.

Effets sur la santé : C'est un gaz agressif qui pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque, dès une exposition prolongée de 150 à 200 µg/m³, des irritations oculaires, de la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques. Les effets sont majorés par l'exercice physique et sont variables selon les individus.

L'ACIDE CHLORHYDRIQUE (HCl)

Origine : Il provient de l'incinération des ordures ménagères (contenant certains plastiques riches en chlore), de la combustion du charbon et de certaines unités industrielles.

Pollutions générées : Il contribue à l'acidité de l'atmosphère.

Effets sur la santé : Il peut entraîner une irritation des muqueuses, des yeux et des voies respiratoires.

SOURCE : MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT 1994

LA MESURE DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE

La qualité de l'air

Les émissions de produits polluants ne donnent que des indications physiques en amont du processus de pollution atmosphérique. Pour mesurer les effets réels sur l'environnement, il faut disposer d'observations fiables et régulières sur les atteintes et dommages causés. Or, ces dernières sont extrêmement variables dans le temps et dans l'espace. Elles dépendent en particulier du nombre et de l'emplacement des stations de mesure, de la pertinence des méthodes utilisées, des conditions météorologiques, de la complexité des interactions chimiques entre les molécules, etc.

En France, un nombre croissant de villes sont équipées, depuis parfois de nombreuses années, de réseaux de capteurs qui, à défaut de produire des évaluations complètes des dommages, permettent néanmoins de constituer des batteries d'indicateurs sur la concentration des produits et, partant, sur leur degré de diffusion dans l'air.

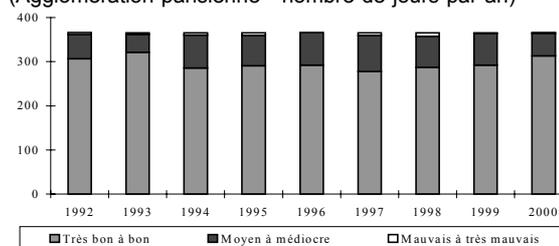
Dans l'agglomération parisienne, le nombre de jours pendant lesquels la qualité de l'air a été bonne⁽²⁾ ou très bonne, a progressé régulièrement depuis 1997 (278 jours) pour atteindre 313 jours en 2000. Les résultats présentés de manière synthétique par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) pour trente agglomérations de plus de 100 000 habitants permettent de constater une évolution de même sens à l'échelle nationale. Le nombre de jours où les valeurs de l'indice ATMO ont été bonnes ou très bonnes, passe, en effet, de 258 en 1998, à 260 en 1999 et 306 en 2000. Il est cependant difficile de faire la part dans cette évolution, qui contraste avec celle enregistrée les années précédente, de ce qui revient à une éventuelle baisse des émissions de polluants et à la météorologie.

L'examen de la saisonnalité de ces indices montre par ailleurs qu'ils sont soumis à de fortes variations. La moyenne mensuelle calculée sur les huit dernières années pour l'agglomération parisienne met clairement en évidence la saisonnalité du phénomène de pollution atmosphérique. Au printemps et à l'été, où

(2) Au sens de l'indice ATMO. Élaboré sous l'égide du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, cet indice de qualité de l'air utilisé par les réseaux de surveillance a pris en compte jusqu'en 1997 seulement trois polluants : le dioxyde de soufre (SO₂), le dioxyde d'azote (NO₂) et l'ozone (O₃) ; depuis 1998, les particules sont intégrées.

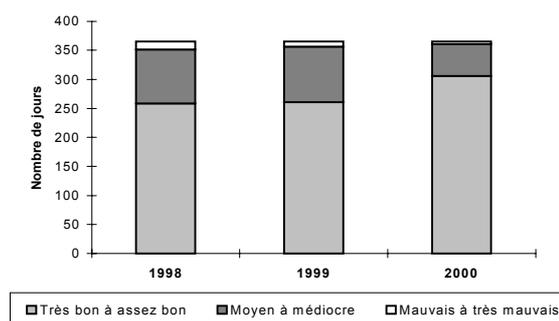
la montée de l'air chaud diffuse les polluants, la proportion moyenne de journées "mauvais à très mauvais" peut atteindre près de 4 %, tandis qu'en hiver ce chiffre est quasi-nul. A l'inverse, on observe en août seulement 61,7 % de journées où l'air est qualifié de "très bon à bon", contre 95,6 % en décembre.

GRAPHIQUE 11.12
Évolution des indices Atmo de qualité de l'air
(Agglomération parisienne - nombre de jours par an)



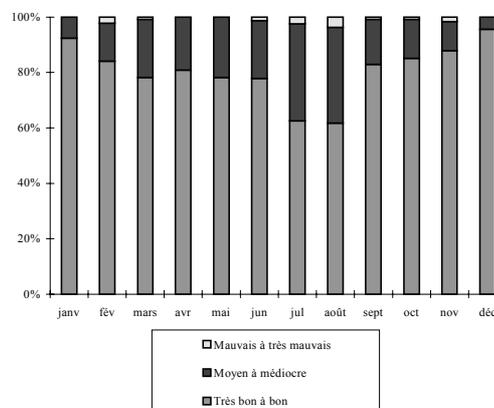
Source : AIRPARIF

GRAPHIQUE 11.13
Évolution des indices Atmo de qualité de l'air
(30 agglomérations - nombre de jours par an)



Source : ADEME

GRAPHIQUE 11.14
Fréquence des indices Atmo sur huit années
(Agglomération parisienne - % de jours par mois)



Source : AIRPARIF

LE BRUIT

La perception du bruit

Le bruit apparaît comme la première nuisance environnementale perçue par les Français dans leur vie quotidienne. 15% des ménages interrogés par l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie, le citent comme le problème qui les préoccupe le plus (contre 14 % pour le manque de sécurité). Il est perçu comme un gêne par 39 % d'entre eux, dont 21 % en milieu rural et 58 % à Paris (tableau 11.1). Dans tous les milieux, plus de la moitié des ménages déclarant être gênés par le bruit mentionnent les bruits dus au transport parmi nuisances sonores qu'ils subissent, cette proportion étant spécialement forte pour les villes moyennes.

TABLEAU 11.1
Perception des nuisances du cadre de vie

	Milliers de ménages concernés	1998	1999	2000
Rural	5 887	22	25	21
- dont bruit dû aux transports		12	13	12
Petites villes	3 881	39	36	34
- dont bruit dû aux transports		23	20	17
Villes moyennes	3 163	44	40	43
- dont bruit dû aux transports		24	22	26
Grandes villes	7 028	47	45	47
- dont bruit dû aux transports		27	25	25
Agglomération parisienne	3 066	53	51	50
- dont bruit dû aux transports		30	27	28
Paris	1 125	59	52	58
- dont bruit dû aux transports		32	24	27
Ensemble	24 150	41	39	39
- dont bruit dû aux transports		23	21	21

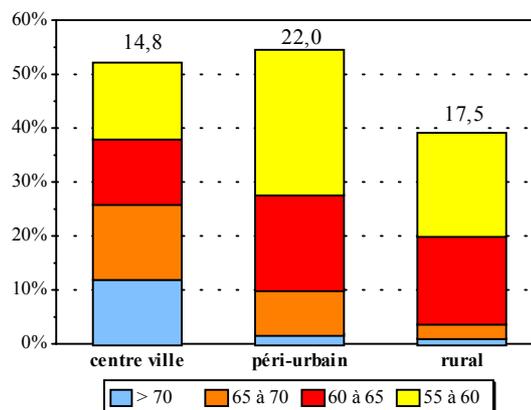
Source : Insee - Enquête permanente sur les conditions de vie des ménages, janvier 2000

L'exposition au bruit

Les études les plus significatives portent sur la mesure de l'exposition des populations au bruit des transports terrestres. Selon les estimations réalisées à partir de l'enquête de l'INRETS de 1986, 12,3 % de la population française est exposée dans la journée à un niveau de bruit égal ou supérieur à 65 dB(A), qui est considéré comme le seuil de gêne ou de fatigue (cf. encadré sur les unités de mesure du bruit). On observe que plus d'un quart de la population des centres-villes se trouve au dessus de ce seuil, alors que la part correspondante en zone rurale tombe à 3,5 %.

GRAPHIQUE 11.15

Exposition aux bruits des transports terrestres par classe de dB (en % de la population de chaque zone et population concernée en millions)



Unités : Leq (8h.- 20h.)

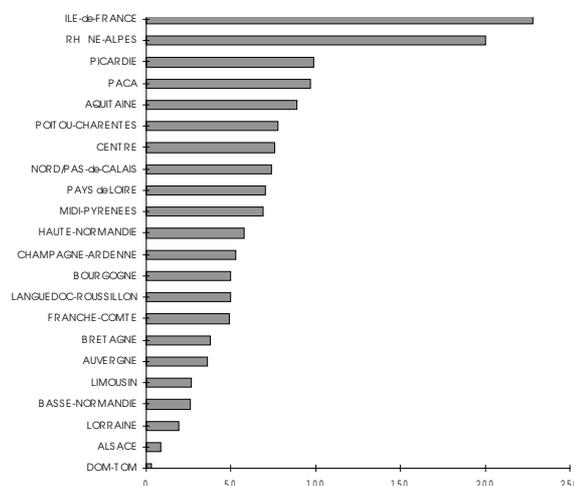
Source : INRETS - année 1986

Les " points noirs "

Dans le cadre des mesures de lutte contre le bruit (programme de 1984), des efforts ont été réalisés afin de limiter le nombre de "points noirs", dans la perspective de leur élimination progressive. Les points noirs correspondent à des sites proches du réseau routier national et du réseau ferroviaire, où les logements sont exposés à plus de 70 dB(A) en façade entre 8 heures et 20 heures. D'après le rapport Lamure (novembre 1998), ceux-ci sont inégalement répartis sur le territoire et principalement concentrés en Ile-de-France et en région Rhône-Alpes (graphique 11.16). En outre, le nombre de points noirs d'origine ferroviaire serait d'environ 300, ce qui porterait à environ 83 % les points noirs générés par la circulation routière.

GRAPHIQUE 11.16

Nombre de "points noirs" routiers



Source : Rapport Lamure - novembre 1998

DÉFINITIONS 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).

Le Leq, niveau de bruit équivalent : niveau d'un bruit constant en dB(A) qui correspondrait à la même énergie acoustique, sur une période donnée, que celle du bruit fluctuant mesuré.

Niveaux de bruit : quelques repères

30 dB(A) : "silence" nocturne à la campagne,
 40 dB(A) : rue calme la nuit,
 45 dB(A) : rue calme le jour,
 65 dB(A) : conversation entre deux personnes, entendue à un mètre de distance,
 74 dB(A) : voiture légère en accélération à 7,5 mètres,
 80 dB(A) : poids lourd en accélération à 7,5 mètres,
 110 dB(A) : biréacteur au décollage à 300 mètres.

La gêne due au bruit n'est pas ressentie de la même manière par tous les individus. Aux facteurs physiques caractérisant le bruit perçu (niveau, fréquence, répétitivité, répartition dans la journée, etc.) s'ajoutent des facteurs subjectifs (état de santé, sensibilité, refus de l'activité produisant le bruit) et même des éléments peu mesurables, liés à la propagation dans l'espace en fonction de la météorologie, de la topographie et de circonstances particulières généralement instables. L'unité la plus répandue pour mesurer le niveau d'égale sensation perçue par l'oreille est le décibel. Le seuil d'audibilité est le son minimum que l'oreille humaine est capable de percevoir ; le seuil supérieur, ou seuil de douleur, est celui où la gêne due au bruit devient insupportable. Pour exprimer par des nombres l'ensemble des phénomènes compris entre ces deux seuils, on utilise une échelle logarithmique avec une unité de mesure, le décibel (dB) : chaque fois que le bruit double, sa mesure augmente de trois décibels. Le seuil d'audibilité est de 0 dB, celui de la douleur est de 120 dB. L'oreille humaine n'est pas également sensible dans les graves, les médiums et les aigus, contrairement aux appareils de mesure. Pour obtenir des chiffres qui reflètent fidèlement la sensation, on a recours à une courbe de pondération "A" (moyenne - average en anglais) et l'on obtient alors des décibels pondérés "A", notés dBA. Le dBA intègre donc une pondération sur la fréquence du son. La spécificité du bruit des avions, en particulier des avions à réaction aux fréquences élevées, conduit à utiliser une autre unité, le Perceived Noise Decibel : PNdB.

Population française exposée au bruit des transports terrestres (selon le Rapport Serrou de 1995)

Personnes exposées à plus de 65 dB(A)	7 000 000
Logements soumis sur le réseau national (*) à plus de 70 dB(A) hors centre des agglomérations	250 000
Logements soumis sur l'ensemble des réseaux (y compris centres aggro.) à plus de 70 dB(A)	981 000
Nombre de groupements scolaires touchés	500 - 600

(*) y compris réseau ferré SNCF

LA DEPENSE DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

La Commission des comptes et de l'économie de l'environnement (CCEE), mise en place en décembre 1998, établit un rapport annuel qui a pour objet de présenter deux types de travaux : d'une part, les comptes eux-mêmes qui s'inscrivent dans le cadre de la comptabilité nationale et qui aboutissent notamment au calcul de la dépense de protection de l'environnement (DPE) ; d'autre part, des éclairages complémentaires tels que les performances en matière d'économies d'énergie.

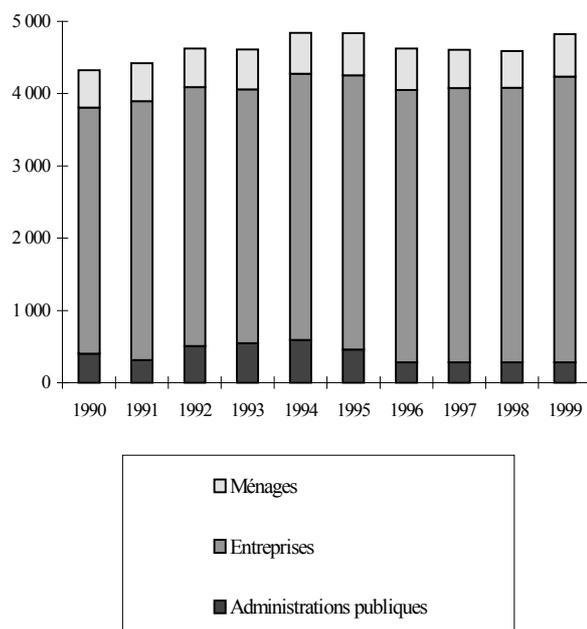
La DPE est élaborée selon la méthodologie européenne SERIEE et donne une estimation du montant des dépenses engagées par les différents agents de la collectivité nationale pour lutter contre les différents types de pollutions et nuisances. En 1999, la DPE s'est élevée à 156,5 milliards de francs, soit 3,4% de plus qu'en 1998. Les dépenses de protection de l'air et de réduction du bruit ont représenté 10,5% de la DPE, soit une part du même ordre qu'en 1998 (10,6%).

Après deux années de forte hausse induite par la loi sur l'air du 31 décembre 1996 (graphique 11.17), les dépenses de protection de l'air ont progressé en 1999, comme en 1998, à un taux modeste (+1,3 % contre +16,1 % en 1997 et +11,0 % en 1998), pour atteindre 11,6 milliards de francs. Comme en 1998, elles ont été effectuées essentiellement par les entreprises (87 % en 1999). Les dépenses des ménages quant à elles sont essentiellement liées aux transports (achat d'essence sans plomb, remplacement des pots catalytiques et partie antipollu-

tion des contrôles techniques automobiles). Après un ralentissement en 1998 (+3,9 % contre +16,9 % en 1997), elles ont fortement augmenté en 1999 (+10,6 %), essentiellement du fait d'un accroissement de l'écart entre les prix de l'essence ordinaire et sans plomb et de l'augmentation des dépenses de remplacement de pots catalytiques.

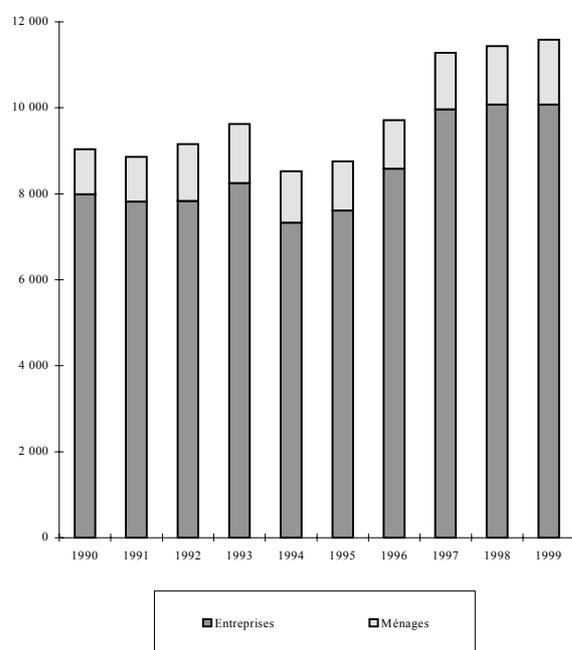
Les dépenses de protection contre le bruit, qui avaient stagné en 1998 (-0,3%) ont augmenté de 5,1% en 1999 pour atteindre 4,8 milliards de francs. Les dépenses liées aux transports sont essentiellement réalisées par les administrations publiques et consistent en dépenses relatives à la construction aux normes acoustiques en vigueur de nouvelles infrastructures routières (routes et autoroutes non concédées) ou aux travaux réalisés sur les voies anciennes dans le cadre du programme de rattrapage des points noirs routiers et du programme de réhabilitation des voies rapides urbaines. Elles régressent de 12 % en 1999, passant de 453 à 397 millions de francs.

GRAPHIQUE 11.18
Dépense de protection contre le bruit
(en millions de francs courants)



Source : rapport à la CCEE - janvier 2000

GRAPHIQUE 11.17
Dépense de protection de l'air
(en millions de francs courants)



Source : rapport à la CCEE - janvier 2000

Dossier 1

LA MESSAGERIE

En 1998, le marché national de la messagerie était de l'ordre de 49,3 milliards de francs, dont 6,4 milliards de francs réalisés par l'établissement public La Poste⁽¹⁾. Les prestations courantes (messagerie traditionnelle, rapide et monocolis) représenteraient 58% de ce montant, l'express comptant environ pour 19%, la messagerie internationale pour 13% et la messagerie sous température dirigée pour 9%.

Depuis le début des années 1990, sous l'effet de la diminution de la taille des envois et de l'augmentation des fréquences de livraison, l'activité du secteur connaît une croissance plus rapide que celle du volume des biens à distribuer. L'importance de la taille critique pour intervenir dans les segments les plus dynamiques du marché (colis unique, international, express) a conduit certains acteurs du secteur à se retirer au profit de groupes publics ou étrangers.

La messagerie est une modalité du transport de marchandises qui traite, par groupage et dégroupage, les envois de moins de trois tonnes. Les opérations faisant intervenir le transport - enlèvement, acheminement sur longue distance et distribution - utilisent en général le mode routier⁽²⁾.

Son système d'exploitation repose sur des plateformes régionales de groupage-dégroupage rayonnant en étoile et sur des lignes qui les relient entre elles, permettant une couverture du territoire national dans un délai compris entre 24 heures et 48 heures.

L'éventail des acteurs de la messagerie est très large : nombre de messagers ne sont actifs que sur un département, ou n'organisent que la collecte et la distribution, ou sont spécialisés. Certains messagers ne desservent qu'une ligne, avec un ou quelques camions ou véhicules utilitaires légers.

Avec le temps, le marché de la messagerie s'est diversifié pour répondre à la demande des chargeurs et parfois la susciter. Les entreprises clientes arbitrent entre qualité et prix suivant quatre critères principaux :

- le temps, le délai de livraison ;
- le poids ou les dimensions ;
- la nature de l'envoi ;
- les services annexes.

Les prestations offertes par les entreprises peuvent se répartir entre les catégories suivantes :

- la messagerie express, qui consiste en un enlèvement de l'envoi (un ou plusieurs colis) avant 18 heures pour livraison le lendemain avant 10 heures ou 12 heures, avec délais garantis, remontée d'informations et suivi des livraisons. Au premier trimestre 2001, le poids moyen était de 30 kilogrammes et le prix moyen de l'ordre de 6 francs par kilogramme ;
- la messagerie rapide, où l'enlèvement d'un envoi (un ou plusieurs colis) avant 18 heures conduit à une livraison le lendemain avant 18 heures (ce type de messagerie peut être, selon les cas, intégré à la messagerie express ou traditionnelle) ;
- la messagerie traditionnelle, dont les délais de livraison dépassent 24 heures. Au premier trimestre 2001, le poids moyen était de 100 kilogrammes et le prix moyen par kilogramme de 2 francs ;
- la messagerie monocolis, qui s'applique à un colis unique, d'un poids limité à une trentaine de kilogrammes et de dimensions calibrées, dans les délais de la messagerie traditionnelle ou rapide, avec suivi des livraisons. Le poids moyen varie entre 2,8 et 6,8 kilogrammes selon les réseaux et le prix moyen par colis de 20 francs ou 25 francs ;

(1) Hors filiales messagerie (Chronopost et autres)

(2) Une autre modalité importante du transport de marchandises est le transport lot (cf «Le transport de lot, une activité en pleine mutation»-Les Etudes du SES

- la messagerie sous température dirigée spécialisée dans la distribution de produits frais ou surgelés.

Les principales sources statistiques sur la messagerie sont :

- l'enquête annuelle d'entreprise transport réalisée par le Service économique et statistique du Ministère (SES),
- l'enquête sur les liaisons financières de l'Insee qui permet d'identifier les entreprises faisant partie d'un groupe dont au moins une des entreprises satisfait à certains critères de taille⁽²⁾ et le registre des entreprises contrôlées majoritairement par l'Etat
- l'enquête trimestrielle sur la messagerie réalisée par le SES et la fédération des entreprises de transport et de logistique de France (TLF).

Un marché d'environ 49 milliards de francs

En 1998, le marché national de la messagerie était de l'ordre de 49,3 milliards de francs, le chiffre d'affaires hors sous-traitance confiée à des confrères⁽³⁾ s'élevant à 42,9 milliards de francs et celui de l'établissement public La Poste⁽⁴⁾ à 6,4 milliards de francs. Selon les indications issues de l'enquête messagerie ou de déclarations des entreprises reprises par la presse, les prestations courantes (messagerie traditionnelle, rapide et monocolis) représenteraient 58% ce montant, l'express comptant environ pour 19%, la messagerie internationale pour 13% et la messagerie sous température dirigée, pour 9%.

TABLEAU D 1.2

Principales caractéristiques des entreprises et des groupes actifs dans la messagerie (*) en 1998

	Nombre d'intervenants						Chiffre d'affaires messagerie			
	Groupes		Entreprises		Total		Hors sous-traitance messagerie		Hors sous-traitance totale	
	Groupes	(%)	Entreprises	(%)	Total	(%)	Mds. F	(%)	Mds. F	(%)
Chiffre d'affaires hors sous traitance (**)										
Plus de 1 milliard F	7	9	0	0	7	1	18,3	43	10,4	39
de 500 à 999,9 millions F	6	8	0	0	6	1	4,8	11	3,7	14
de 250 à 499,9 millions F.	14	18	1	0,2	15	3	7,9	18	4,6	17
de 100 à 249,9 millions F.	10	13	12	3	22	4	3,9	9	2,7	10
de 50 à 99,9 millions F.	8	11	25	6	33	6	1,9	4	1,3	5
de 25 à 49,9 millions F.	9	12	60	14	69	13	2,3	5	1,6	6
de 0 à 24,9 millions F.	22	29	338	78	360	70	3,7	9	2,3	9
TOTAL	76	100	436	100	512	100	42,9	100	26,6	100
- dont activité principale messagerie	52	70	304	70	356	70	36,7	86	23,2	87

(*) : hors établissement public, La Poste

(**) : chiffre d'affaires hors sous-traitance réalisé sur l'ensemble des activités des entreprises. Pour les groupes, cette grandeur est calculée uniquement sur les entreprises dont l'activité principale appartient au champ de l'EAE transport.

Source : SES, Insee

(2) Chiffre d'affaires supérieurs à 200 millions de francs ou effectifs supérieurs à 500 ou portefeuille de titres participatifs de plus de 8 millions de francs.

(3) Deux formes de sous-traitance sont utilisées à titre principal par les messagers :

- la sous-traitance de messagerie dans laquelle la prestation sous-traitée comprend la plupart ou la totalité des opérations liées au traitement d'un envoi de messagerie (collecte, acheminement, tri, distribution) ;
- la sous-traitance de transport dans laquelle seule l'activité de transport est sous-traitée.

(4) Hors filiales messagerie (Chronopost et autres).

(5) Compte tenu des caractéristiques de l'activité, les entreprises de moins de 6 salariés occupent une place négligeable dans le secteur.

TABLEAU D 1.1

Ventes de messagerie en France par les entreprises résidentes et La Poste en 1998

	Chiffre d'affaires hors sous-traitance messagerie
Total (Milliards de francs)	49,3
Prestations courantes (%)	58
Express (%)	19
International (%)	13
Température dirigée (%)	9

Source : SES (EAE, Enquête messagerie), La Poste

Une activité où les unités de grande taille, fréquemment contrôlées par un actionariat public ou étranger, jouent un rôle important

En dehors de l'établissement public La Poste, interrogé par l'Insee au titre de l'enquête annuelle «services», l'enquête annuelle d'entreprises «transports» recensait en 1998 655 entreprises de plus de cinq salariés ayant une activité messagerie⁽⁵⁾, dont, selon l'enquête sur les liaisons financières, 219 faisaient partie d'un groupe. Pour 539 de ces entreprises, dont 183 faisaient partie d'un groupe, représentant 86% des ventes, la messagerie était l'activité principale. 28 intervenants (27 groupes et une entreprise indépendante) réalisant un chiffre d'affaires hors sous-traitance de plus de 250 millions de francs, effectuent 72% des ventes de la branche (hors La Poste).

La taille est fréquemment associée à la densité du réseau. Le nombre moyen d'établissements est compris entre 37,4 pour les intervenants de plus de 500 millions de francs de chiffre d'affaires hors sous-traitance et 1,5 pour ceux de moins de 25 millions de francs de chiffre d'affaires hors sous-traitance.

TABLEAU D 1.3

Nombre d'établissements par groupe ou entreprise (*) en 1998

Chiffre d'affaires total hors sous traitance	Nombre moyen d'établissements par intervenant	Effectifs / établissement
Plus de 500 millions F	37,4	51,4
de 250 à 499,9 millions F.	26,8	44,3
de 100 à 249,9 millions F.	10,3	36,0
de 50 à 99,9 millions F.	6,1	29,0
de 25 à 49,9 millions F.	2,7	34,3
de 0 à 24,9 millions F.	1,5	17,6
Ensemble	3,9	36,5

(*) : déclarant des établissements à l'EAE

Source : SES (EAE)

Pour ses transports la messagerie utilise un parc conséquent (16 300 véhicules en 1998 dont 3 480 de moins de 3,5 tonnes de PTAC) et recourt de manière régulière à la sous-traitance auprès d'entreprises du secteur ou du transport routier de marchandises.

Dans de nombreuses entreprises, l'activité de messagerie est associée à d'autres activités de transport ou de logistique. Cependant la plupart des entreprises actives dans la branche sont relativement centrées sur leur activité principale. En 1998, 58% des groupes ou entreprises, représentant 65% du chiffre d'affaires hors sous-traitance de l'activité, avaient un taux de diversification inférieur à 30%.

TABLEAU D 1.4

Diversification des entreprises et groupes actifs dans la messagerie en 1998

Taux de diversification	Nombre d'intervenants		Chiffre d'affaires messagerie hors sous-traitance	
	Groupes	Entreprises	Mds. F	(%)
Plus de 80%	18	100	3,1	12
De 50% à 80%	14	52	3,3	12
De 30% à 50%	8	21	2,9	11
Moins de 30%	36	263	17,3	65
TOTAL	76	436	26,6	100

(*) : Chiffre d'affaires hors sous-traitance réalisé dans d'autres activités que la messagerie / chiffre d'affaires total hors sous-traitance

La place des grandes unités est particulièrement importante dans les activités pour lesquelles la nécessité d'une coordination rigoureuse des opérations et l'importance de la qualité du suivi de l'information demande de disposer de réseaux dédiés, comme la messagerie sous température dirigée, l'express ou la messagerie internationale. Dans la messagerie sous température dirigée, trois groupes,

dont les filiales spécialisées dans le transport effectuent plus de 800 millions de francs de chiffre d'affaires hors sous-traitance, ont réalisé en 1998, 95% des ventes. Dans l'express, sept groupes, dont le chiffre d'affaires des filiales transports dépasse 500 millions de francs, ont réalisé 71% des ventes. Dans la messagerie internationale, les dix-huit groupes ou entreprises représentant un chiffre d'affaires hors sous-traitance de plus de 250 millions de francs réalisent 95% des ventes de l'activité.

L'activité «messagerie courante» constitue un ensemble hétérogène comprenant des prestations nécessitant une organisation industrielle lourde et des réseaux dédiés, comme le traitement des colis uniques («monocolis») ou la messagerie «rapide», et des prestations plus simples, pour lesquelles les contraintes de délais sont moins fortes. Les grandes unités dominent la première sous-activité ; les petites et moyennes entreprises sont particulièrement présentes dans la deuxième. La place des grandes entreprises est donc moins importante que dans les trois sous-activités mentionnées plus haut, les unités de plus de 250 millions de chiffre d'affaires hors sous-traitance représentant seulement 52% des ventes de ce type de messagerie.

TABLEAU D 1.5

Ventilation des ventes selon la taille des intervenants (hors établissement public «La Poste»)

Prestations courantes de messagerie

Chiffre d'affaires hors sous-traitance totale	Intervenants		Chiffre d'affaires hors ss. trait. messagerie	
	Nombre	(%)	Mds. F	(%)
Plus de 500 millions F.	7	2	7,6	34
De 250 à 499,9 millions F.	10	2	3,9	18
De 100 à 249,9 millions F.	20	5	3,6	16
De 50 à 99,9 millions F.	28	6	1,8	8
De 25 à 49,9 millions F.	66	15	2,3	10
De 0 à 24,9 millions F.	313	70	2,9	13
TOTAL	444	100	22,2	100

Express

Chiffre d'affaires hors sous-traitance totale	Intervenants		Chiffre d'affaires hors ss. trait. messagerie	
	Nombre	(%)	M. F	(%)
Plus de 500 millions F.	7	10	6,6	71
De 250 à 499,9 millions F.	8	11	0,6	6
De 50 à 249,9 millions F.	11	15	1,3	13
De 25 à 49,9 millions F.	10	14	0,4	4
De 0 à 24,9 millions F.	35	49	0,6	6
		0		0
TOTAL	71	100	9,4	100

Température dirigée

Chiffre d'affaires hors sous traitance totale	Groupes ou entreprises		Chiffre d'affaires hors ss. trait. messagerie	
	Nombre	(%)	Mds. F	(%)
Plus de 800 millions F.	3	23	4,4	95
De 25 à 799,9 millions F.	3	23	0,2	3
Moins de 25 millions F.	7	54	0,1	2
TOTAL	13	100	5	100

International

Chiffre d'affaires hors sous traitance totale	Groupes ou entreprises		Chiffre d'affaires hors ss. trait. messagerie	
	Nombre	(%)	Mds. F	(%)
Plus de 500 millions F.	7	27	3,1	46
De 250 à 499,9 millions F.	11	42	3,2	49
Moins de 250 millions F.	8	31	0,3	5
TOTAL	26	100	6,6	100

Dans le courant des années 1990, la sophistication et l'internationalisation des prestations ont favorisé le développement ou l'entrée dans le secteur d'entreprises de grande taille s'appuyant sur des groupes publics ou étrangers (quelquefois dépendant d'opé-

rateurs européens de services postaux). En 1998, 18 groupes ou entreprises représentant environ la moitié du chiffre d'affaires hors sous-traitance réalisé dans la branche étaient contrôlés par des actionnaires publics ou des groupes étrangers.

TABLEAU D 1.6

Répartition des groupes ou entreprises actifs dans la messagerie suivant le type d'actionariat

	Nombre d'intervenants		Chiffre d'affaires messagerie			
			Hors sous-traitance messagerie		Hors sous-traitance totale	
	Groupes	Entreprises	Mds. F	(%)	Mds. F	(%)
Actionariat privé résident	58	436	21,3	50	13,6	51
Actionariat public résident	4	0	13,4	31	7,6	28
Actionariat étranger	14	0	8,2	19	5,4	20
TOTAL	76	436	42,9	100	26,6	100

Une expansion assez vive de l'activité depuis 1995, et développement du rôle des acteurs publics et étrangers

En raison de la tendance générale à la diminution du poids des envois et à l'augmentation des fréquences des livraisons, les ventes de messagerie progressent depuis le début des années 1990 nettement plus vite que la production de biens à distribuer.

TABLEAU D 1.7

Principales données sur le secteur de la messagerie et du fret express (milliards de francs)

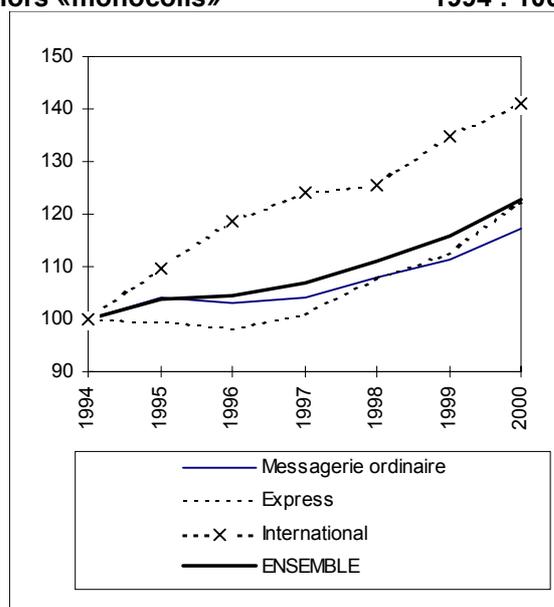
	1995	1998	1999	98/95 (%) rythme annuel	99/98 (%)
Production	49,8	59,2	61,6	5,9	4,0
Consommations intermédiaires	34,8	42,5	44,6	6,9	5,0
- sous-traitance	23,1	30,1	32,5	9,1	8,2
Valeur ajoutée	15,0	16,7	17,0	3,7	1,7
Frais de personnel	12,4	13,4	14,1	2,6	5,0
Impôts et taxes	1,4	1,5	1,5	2,7	-2,2
Subventions	0,0	0,0	0,0	n.s.	n.s.
Excédent brut d'exploitation	1,2	1,8	1,5	14,1	-19,2
Investissements	1,6	1,6	1,0	-0,9	-39,2

n.s. : non significatif
Source : SES

L'enquête annuelle d'entreprises fait apparaître une croissance moyenne de la production de messagerie de +5,4% par an entre 1995 et 1999, alors que la consommation des ménages en produits industriels, qui est un bon indicateur du volume des biens à distribuer, n'augmentait que de 1,6% par an. Celle-ci s'est opérée par un recours accru à la sous-traitance, la production hors sous-traitance totale (y compris sous-traitance transport) n'augmentant que de 2,2% sur la période.

L'enquête mise en place par le SES et la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) auprès de 28 grands groupes de messagerie confirme cette forte croissance : le chiffre d'affaires hors sous traitance confiée à des confrères de l'activité, hors traitement des colis uniques (« monocolis ») et envois sous température dirigée, progresse en effet en moyenne de 3,5% par an entre 1994 et 2000. La croissance a été la plus vive pour l'activité internationale (+5,9% par an) et l'express (+3,4%). Elle a été légèrement moins forte pour la messagerie traditionnelle hors « monocolis » (+2,6%).

GRAPHIQUE D 1.1
Evolution du chiffre d'affaires de la messagerie
hors «monocolis» 1994 : 100



Source : SES, enquête messagerie

Cette croissance relativement rapide n'a pas affecté la structure du secteur qui est restée relativement inchangée entre 1995 et 1999, la répartition du nombre d'intervenants et des effectifs selon la taille des intervenants ne variant que de façon marginale entre ces deux années.

Malgré une croissance relativement rapide, la pression concurrentielle est restée forte, favorisant l'entrée dans le secteur de groupes étrangers ou à actionnariat public.

Entre 1995 et 1999, on observe une fragilisation progressive du secteur, avec une augmentation continue du poids relatif des entreprises affichant un résultat négatif (de 20,2% du chiffre d'affaires hors sous-traitance en 1995 à 30,8% en 1999).

Le recours accru à la sous-traitance, dont les achats progressent de 46% à 53% du chiffre d'affaires total entre 1995 et 1998 peut être également interprété comme un signe de l'accroissement de la pression concurrentielle.

TABLEAU D 1.8
Ventilation du nombre de groupes ou d'entreprises et des effectifs selon la taille des intervenants

Chiffre d'affaires total hors sous traitance (en millions de francs)	Groupes ou entreprises						Effectifs					
	1995		1998		1999		1995		1998		1999	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	1000 p.	%	1000 p.	%	1000 p.	%
Plus de 1000	6	1,7	6	1,7	6	1,6	25,0	39	26,0	37	27,2	37
De 500 à 999	7	2,0	8	2,2	8	2,2	11,0	17	12,5	18	13,5	19
de 250 à 499,9	7	2,0	12	3,4	13	3,5	7,0	11	11,5	17	13,0	18
de 100 à 249,9	15	4,2	12	3,4	11	3,0	6,2	10	5,0	7,2	4,3	6
de 50 à 99,9	18	5,1	22	6,2	29	7,8	3,9	6,0	3,3	4,8	4,9	7
de 25 à 49,9	38	10,8	47	13	42	11,3	3,8	6,0	4,5	6,5	3,6	5
de 0 à 24,9	262	74	250	70	262	70,6	7,2	11	6,6	10	6,5	9
TOTAL	353	100	357	100	371	100	64,1	100	69,5	100	73,0	100

Source : SES

TABLEAU D 1.9
Répartition des entreprises selon la nature du
résultat

	1995	1998	1999
Entreprises ayant un résultat net positif			
- nombre d'entreprises	390	365	369
- % du chiffre d'affaires hors sous-traitance	79,8	75,9	69,2
- résultat net (milliards de francs)	0,6	0,9	0,9
Entreprises ayant un résultat net négatif			
- nombre d'entreprises	110	122	113
- % du chiffre d'affaires hors sous-traitance	20,2	24,1	30,8
- résultat net (milliards de francs)	-1,3	-0,4	-0,7
Ensemble des entreprises			
- nombre d'entreprises	500	487	482
- Chiffre d'affaires hors sous traitance (Mds.F)	26,7	30,0	29,9
- résultat net (milliards de francs)	-0,7	0,5	0,2

Source : SES

Une profonde modification de l'actionnariat des entreprises

Depuis le milieu des années 1990, la physionomie de l'actionnariat a été profondément modifiée. La sophistication croissante de la demande en termes de délais, de fréquence et de taille des envois, de suivi des colis et d'élargissement des zones de desserte suppose que sur les compartiments les plus dynamiques du marché, notamment la vente par correspondance, les intervenants disposent d'un réseau de dimension au moins nationale. Dans ce contexte, les actionnaires de nombreuses entreprises de taille nationale confrontées à la difficulté, du fait de leur statut généralement familial, de réaliser des alliances ou de trouver des financements, ont cherché,

dans la deuxième moitié des années 1990, à sortir du secteur. Ce mouvement a coïncidé avec le fort intérêt développé par les «intégrateurs» anglo-saxons (UPS, DHL, Fedex, etc.) pour le continent européen à la suite de l'unification des marchés (1993). A partir de 1995, de grands opérateurs postaux européens, désireux d'étendre et de diversifier leurs activités afin de faire face à l'entrée de concurrents sur les mar-

chés où ils jouissaient auparavant d'un monopole, ont cherché à prendre position dans le secteur. On recense environ 27 opérations importantes de prise de contrôle menées en France par des acteurs étrangers, notamment des filiales d'opérateurs postaux depuis 1996. Sur cette même période, les opérateurs français, notamment La Poste, ont réalisé un nombre équivalent d'opérations en France et dans les autres pays européens.

TABLEAU D 1.10

Evolution de l'actionnariat des entreprises ayant une activité principale de messagerie

	Nombre d'intervenants		Chiffre d'affaires hors sous traitance Milliards F	
	1995	1998	1995	1998
Actionnariat privé résident	337	341	16,1	19,1
Actionnariat public résident et étranger	16	16	10,6	10,8
Total	353	357	27	30

Source : SES / Insee

TABLEAU D 1.11

Principales prises de contrôle effectuées en France par des groupes étrangers

Acquéreurs	Entreprises acquises
1996 Poste néerlandaise	TNT
1996 Ziegler (BL)	Rochais-Bonnet
1998 Deutsche Post	Ducros
1998 Deutsche Post	Colitel
1998 Poste néerlandaise	Broos-Fouya (sauf participation dans Exapaq)
1998 Poste néerlandaise	Jet Services
1998 Hays (R.U.)	Colirail
1999 Deutsche Post	Danzas
1999 Deutsche Post	Orgadis-Sernadis
1999 Deutsche Post	Arcatime
1999 Deutsche Post	29-Express
1999 Hays (R.U.)	France Partner
1999 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	Dubois
1999 Dachser (RFA)	Graveleau
2000 Deutsche Post	Tiercelin
2000 Post Office (R.U.)	Crié
2000 Post Office (R.U.)	Exland
2000 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	Testud
2000 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	Delagnes
2000 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	Calonne
2001 Deutsche Post	DHL-France
2001 Deutsche Post	Rhône-Pyrénées transports
2001 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	Quil
2001 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	Messageries anemassiennes
2001 SNCB/ABX (Chemins de fer belges)	filiales jurassiennes de Bouquerod
2001 AlbaTeam (investisseurs européens)	CAT
2001 Ziegler (BL)	Grimaud (en partie)

TABLEAU D 1.12

Principales opérations stratégiques effectuées par des groupes français

Acquéreurs	Contenu de l'opération
1998 La Poste	Prise de contrôle de Panic Link (RU)
1998 La Poste	TBC Halbart Express (constitution d'une filiale commune en Belgique)
1999 La Poste	négociation d'une alliance avec Géodis et le Sernam
1999 Gefco	Prise de contrôle de Kuhne&Nagel Elan (RFA)
2000 La Poste	Prise de contrôle des principales entreprises du réseau DPD (Allemagne)
2000 La Poste	Prise de contrôle de Flensburg (Allemagne)
2000 La Poste	Prise de contrôle de Taxicolis
2000 La Poste	Prise de contrôle du Réseau DPD France
2000 La Poste	Prise de contrôle de Mayne&Nickless Europe
2000 La Poste	Prise de contrôle de E-Liko (livraisons liées à l'e-commerce)
2000 Alloin	Prise de contrôle de Widem (BL)
2000 Alloin	Prise de contrôle de Laussuy
2000 Alloin	Prise de contrôle de Cassegrain
2000 Alloin	Prise de contrôle de Grimal
2000 Mory	Prise de contrôle de Seegmuller
2001 Joyau	Prise de contrôle de Bonheure
2001 Joyau	Prise de contrôle de Poeydemange
2001 Joyau	Prise de contrôle de Wille
2001 Joyau	Prise de contrôle de Vibert logistique
2001 Joyau	Prise de contrôle de Masson

Dossier 2

LE FINANCEMENT DES INVESTISSEMENTS DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES ET DE LA SNCF

Ce dossier a été élaboré à partir du rapport du Conseil national des transports publié en mars 2001 dont les auteurs sont D. Schwartz (ENPC) et J-P. Taroux (CGPC). Il traite du financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures : Réseau ferré de France, sociétés d'autoroutes, RATP, aéroports, navigation aérienne et fluviale ainsi que de la SNCF. L'étude compare la capacité de financement dégagée par les recettes (péages ou subventions) à la charge des emprunts liés aux investissements.

Les infrastructures et le matériel de transport sont des investissements de long terme qui nécessitent le plus souvent un recours à l'emprunt.

Deux questions économiques relatives à ces investissements sont abordées dans ce dossier :

- la part de l'autofinancement dans les investissements. Cette part doit rester à un niveau raisonnable, en effet, pour permettre au gestionnaire d'infrastructure de maîtriser l'évolution de sa dette;
- le financement de ces investissements : quelle est la part financée par l'utilisateur, via les péages ou les titres de transports, quelle est la part financée par le contribuable⁽¹⁾ ?

La deuxième question est reliée à la première. En effet, il n'existe que deux sources de financement pour les investissements, si l'on raisonne en termes d'agents économiques. Si le recours à l'emprunt est décrit parfois comme une troisième source de financement, ces emprunts sont gagés sur les excédents d'exploitation futurs. Au delà d'un certain seuil, il se produit un surendettement qui s'analyse, dans le cas des établissements publics ou des concessionnaires de service public, comme un report dans le temps de la part demandée au contribuable. L'emprunt est donc une modalité de financement par l'utilisateur, limitée :

- par la capacité de créer un EBE supplémentaire permettant de faire face à l'accroissement de la dette ;

(1) Le terme "contribuable" est pris ici dans un sens très large, puisqu'on recouvre sous ce mot des entités diverses, comme les ménages et les entreprises, et ces dernières en tant qu'assujetties à des impôts et taxes divers comme l'impôt sur les bénéfices des sociétés, la taxe professionnelle, le versement de transport ou le remboursement de la carte Orange en Ile-de-France.

- par le montant de la dette antérieure ;
- par la qualité de signature de l'emprunteur.

L'analyse du seul gestionnaire d'infrastructures ferroviaires RFF ne peut s'effectuer sans celle de la SNCF. On présentera donc une analyse successive des deux entreprises publiques.

De même pour la RATP, l'analyse du financement ne différenciera pas les infrastructures des matériels roulants car, si les subventions sont individualisées, les autres sources de financement ne le sont pas (autofinancement, cessions d'actifs, emprunts...).

Ce dossier présente donc l'analyse du financement des investissements :

- . du transport ferroviaire (SNCF + RFF)
- . de la RATP ;
- . des sociétés d'économie mixte de construction d'autoroutes (SEMCA) ;
- . des aéroports et de la navigation aérienne ;
- . des ports ;
- . des voies navigables.

Les transports urbains de province n'ont pas été analysés en raison des lacunes et de l'hétérogénéité des données actuellement disponibles.

Les investissements sur le réseau routier non concédé ne sont pas analysés dans ce dossier : les financements sont entièrement publics. La couverture de coût par la fiscalité (en particulier la TIPP sur les carburants) a été abordée dans un dossier du rapport de la CCTN de juin 2000.⁽²⁾

Par ailleurs, il convient de noter que les données recueillies et traitées ici ont été laissées en francs

(2) Voir "Imputation des charges d'infrastructures routières pour l'année 1997" CGPC décembre 1999 présenté dans le dossier n° 2 du rapport de la CCTN.

courants, ce qui permet de mieux les rattacher aux sources d'information utilisées, mais présente l'incontestable inconvénient de proposer des séries temporelles dans lesquelles les évolutions en valeurs recouvrent des " effets-volumes " et des " effets-prix ". On aurait pu chercher avec quel indice de prix déflateur corriger les séries, pour présenter des résultats " à prix constants de 1990 ou 2000 ", mais il aurait sans doute alors fallu utiliser plusieurs déflateurs pour des types d'investissements différents et la sommation des séries corrigées aurait

posé de difficiles problèmes de méthode. A titre indicatif, sur la base des prix de la formation brute de capital fixe des administrations publiques, l'évolution des prix entre 1990 et 1999 serait de l'ordre de 11%.

On se contentera de souligner ici qu'un maintien " en francs courants " recouvre en fait une baisse " à prix constants ", c'est-à-dire en volume. La quasi-stabilité des investissements recouvre ainsi en fait une baisse en volume.

LES CONCEPTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS UTILISES

Valeur ajoutée : elle représente la richesse créée par l'entreprise. Elle est égale à la production diminuée des consommations intermédiaires (y compris la sous-traitance).

Excédent brut d'exploitation (EBE) : il s'agit d'un solde intermédiaire de gestion. Il donne une évaluation du revenu de l'entreprise avant frais financiers, impôts sur les bénéfices et amortissements, et donc indépendamment du poids de la structure financière, de la fiscalité et des pratiques d'amortissement. $EBE = \text{recettes d'exploitation} - \text{dépenses d'exploitation}$. Il est égal à la valeur ajoutée diminuée des dépenses de personnel et des impôts sur la production et augmenté des subventions d'exploitation.

Capacité d'autofinancement (CAF) : il s'agit d'un solde intermédiaire de gestion. Il mesure le revenu de l'entreprise lié à l'ensemble de l'activité de l'entreprise, qu'il s'agisse d'éléments d'exploitation ou hors exploitation. Elle est calculée avant amortissements et provisions, mais **après frais financiers** et impôts sur les bénéfices. Deux modes de calcul sont possibles :

$CAF = EBE + \text{autres produits encaissés (sauf les produits des cessions d'éléments d'actifs)} - \text{autres charges décaissées (dont participation et impôts sur les bénéfices)}$

$CAF = \text{résultat net} + \text{amortissements et provisions nets de reprises} - \text{plus values de cession} - \text{quote part des subventions virée au résultat}$.

Cette capacité de financement est brute. Si on lui soustrait le remboursement des emprunts, on parle alors de **capacité d'autofinancement nette**.

Dette : il s'agit de l'endettement à moyen et long terme de l'entreprise entraîné par les emprunts nécessaires pour le financement des investissements. La dette à court terme ou dette financière est donc exclue du champ de l'analyse.

Ratio investissements / valeur ajoutée : ce ratio, appelé taux d'investissement, mesure l'effort d'investissement consenti par l'entreprise.

Ratio CAF / investissements : il mesure la capacité de l'entreprise à financer les investissements par ses ressources propres.

Ratio dette / CAF : ce ratio appelé capacité de remboursement mesure le risque de l'en-cours d'endettement en nombre d'années de capacités d'autofinancement.

Les sources. Il n'existe pas, pour l'instant, de base de données financières sur les transports permettant de connaître sur une longue période, par entreprise ou par fonction (ensemble du champ urbain ou ensemble aéroportuaire par exemple) les différentes sources de financement des investissements, les agrégats de gestion tels que l'excédent brut d'exploitation, la valeur ajoutée, la capacité d'autofinancement et la dette.

Ces données historiques, ainsi que d'autres agrégats et ratios de gestion d'ailleurs, existent partiellement pour les entreprises ou organismes publics dont les décisions d'investissement relèvent de la procédure du CIES (comité des investissements à caractère économique et social) qui a remplacé l'ancienne procédure du FDES (fonds de développement économique et social). Pour les autres, il a fallu faire appel aux directions d'administration en charge directement ou indirectement (tutelle) des investissements, comme par exemple la navigation aérienne ou les aéroports hors CIES.

LA METHODOLOGIE RETENUE

L'objet de ce dossier est de connaître par quels types de flux financiers les investissements sont financés. On utilise, pour effectuer ce type d'analyse, un tableau des flux financiers appelé également tableau ressources emplois, mais en se fixant quelques règles conventionnelles de comptabilisation. Ainsi, la capacité d'autofinancement est affectée en priorité au remboursement des emprunts. Cette capacité de financement nette (après remboursement) peut être positive ou négative. Les subventions d'équipement, les dotations en capital, les autres ressources nettes (cessions d'actifs, sous-concessions...) sont affectées en totalité au financement des investissements. Les emprunts à moyen et long termes sont affectés au financement des investissements en complément des ressources sans contrepartie décrites précédemment. La reprise de fonds de roulement est également affectée au financement des investissements, car elle complète les ressources nécessaires lorsque les emprunts souscrits sont insuffisants.

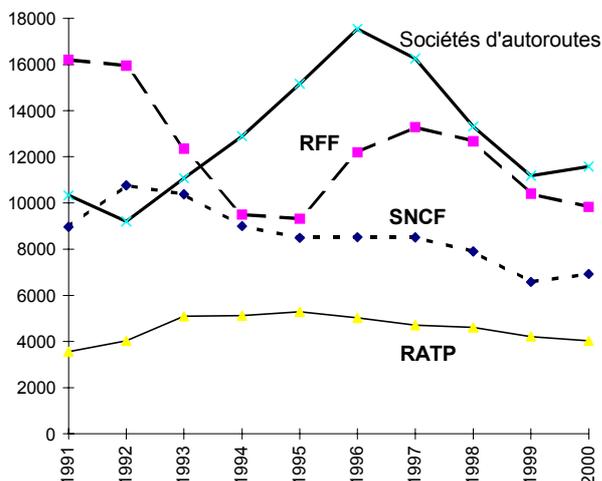
De la même façon, la dette devrait être corrigée de l'érosion monétaire. Son évolution est donc en réalité un peu moins spectaculaire qu'elle n'apparaît.

Le problème de la dérive des prix disparaît dès lors qu'on s'intéresse aux ratios de financement et à leurs évolutions.

LA SNCF (TRANSPORTEUR)

Cette analyse financière se situe dans le contexte de la réforme intervenue en 1997 qui sépare le gestionnaire d'infrastructures du transporteur. Ainsi les données sur les investissements ont pu être rétopolées par l'entreprise ferroviaire dans son périmètre actuel jusqu'en 1991. Les investissements pour 2000 atteignent 6,9 milliards de francs. 80% sont consacrés au réseau principal et 20 % au réseau Ile-de-France. Plus de la moitié est destinée au matériel roulant, l'autre moitié étant consacrée aux infrastructures (gares...), aux équipements, à l'outillage et à l'informatique.

GRAPHIQUE 1
Investissements de la SNCF, de RFF, de la RATP et des sociétés d'autoroutes (MF)



Par rapport aux investissements de la décennie, l'investissement en 2000 se situe nettement en dessous de la moyenne en francs courants, comme le montre le graphique 1, mais en augmentation par rapport à ceux de 1999. Le taux d'investissement (investissement/valeur ajoutée), qui mesure l'effort d'investissement de l'entreprise, est de 14% en 2000; il décroît depuis 1997.

Selon les nouvelles règles financières définies lors de la création du CIES en 1996, ces investissements doivent être d'un montant compatible avec la capacité d'autofinancement de l'entreprise publique, afin d'en maîtriser l'endettement.

La capacité d'autofinancement de la SNCF est calculé à partir d'un EBE comptant comme recettes les compensations tarifaires et autres concours publics à l'exploitation (services régionaux, indemnité banlieue...). Ainsi en 2000, l'estimation de l'EBE est de 7038 millions de francs. Il serait de - 2140 millions de francs hors concours publics.

La capacité d'autofinancement (CAF), compte tenu des frais financiers (1,1 milliard de francs) et des autres éléments comptables à retenir, est de 6,5 milliards de francs en 2000.

Le ratio CAF brute/investissements serait ainsi de l'ordre de 94% sur la période 1997-2000 (période où les données sont disponibles). L'évolution de ce ratio est présentée dans le tableau suivant :

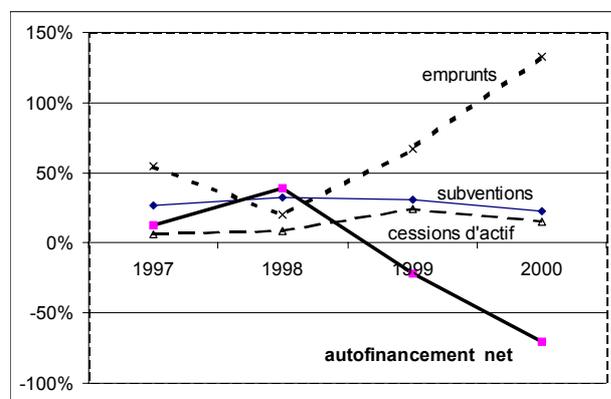
TABLEAU 1
Taux d'autofinancement de la SNCF

1997	1998	1999	2000
65%	97%	104%	100%

On constate une augmentation ces dernières années 2000, mais la moyenne sur la période se situe à un niveau très élevé de 90%.

Selon la méthodologie retenue dans l'encadré, le financement des investissements par type de flux sur la période 1997-2000 est présentée au graphique 2.

GRAPHIQUE 2
Financement des investissements de la SNCF



Les subventions représentent en moyenne 28% de l'investissement, l'autofinancement net - 7%, les autres ressources sans contrepartie (cessions d'actifs) 13% et les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement 66%. En 2000, l'autofinancement net s'est dégradé car les charges financières et les dotations aux provisions sont plus élevées (voir chapitre 5).

En conséquence, le taux d'emprunt et de prélèvement sur le fonds de roulement atteint 133% des investissements.

Si on considère que les emprunts de la SNCF en tant que transporteur seront finalement, à la charge de l'utilisateur, la part de l'utilisateur dans le financement des investissements est de 77 % en 2000 et celle du contribuable de 23%, soit un niveau légèrement inférieur à la moyenne sur la période 1997-2000.

Cela suppose qu'à terme la SNCF puisse stabiliser son endettement. La dette à moyen et long terme de l'entreprise SNCF (hors SAAD)⁽³⁾ semble stabilisée voire en légère diminution en 2000 : 41,8 milliards de francs.

Le remboursement des emprunts par les recettes de l'utilisateur ne sera possible qu'avec la diminution du ratio dette / CAF présenté au tableau suivant.

TABLEAU 2
Ratio dette/CAF de la SNCF

1997	1998	1999	2000
8,2	6,1	6,4	6,4

(3) L'endettement de la SNCF en tant qu'opérateur intégré a été réduit par trois fois :

- en 1991, avec la création du service annexe d'amortissement de la dette (SAAD) en 1991 où 38 milliards de francs d'emprunts avaient été sortis du bilan de la SNCF pour y être affectés ;
 - en 1997, 28,8 milliards de francs ont encore été transférés au SAAD qui est à la charge directe de l'Etat et 129 milliards de francs ont été transférés à RFF (Réseau Ferré de France) ;
 - en 1999, 4 milliards de francs ont été transférés au SAAD
- La dette du SAAD est de 58,3 Mds à la fin de l'année 2000

RESEAU FERRE DE FRANCE

Les investissements d'infrastructures ferroviaires réalisés avant la création de RFF ont pu être simulés à partir des données globales disponibles de l'ancien opérateur intégré et des données estimées pour l'entreprise ferroviaire.

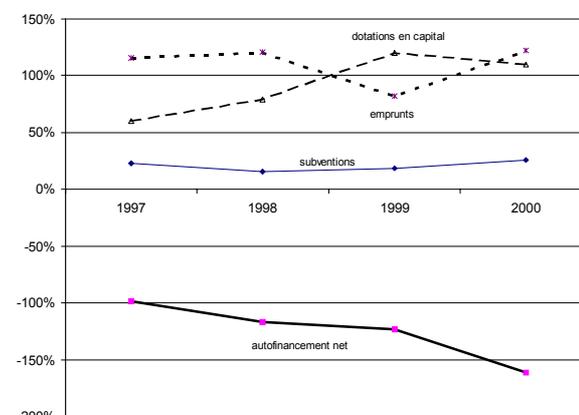
Pour l'année 2000, les investissements s'élèvent à 9 829 millions de francs, dont 86 % sont affectés au réseau principal (dont 45% aux infrastructures TGV) et 14% au réseau de banlieue de l'Île-de-France. Ces investissements sont inférieurs à la moyenne en francs courants de la décennie, comme le montre le graphique 1.

La capacité d'autofinancement (CAF) est négative depuis la création de RFF, en raison du poids de la dette transférée et donc des frais financiers inhérents, du programme d'investissements entrepris financé par emprunts mais aussi et surtout de l'insuffisance de l'EBE dégagée (voir chapitre 6). L'EBE estimé pour 2000 serait de 4 milliards de francs et la CAF est négative à - 6 milliards de francs, compte tenu des charges financières nettes de 9,9 milliards de francs.

Ainsi le graphique 3 montre, sur la période 1997-2000, l'évolution en structure des flux financiers affectés aux investissements.

On constate qu'en moyenne les subventions représentent 21% de l'investissement, dont 11% pour le FITTVN, les dotations en capital 90% et les cessions d'actifs 2%. Le déficit d'autofinancement net atteint 124 % de l'investissement.

GRAPHIQUE 3
Financement des investissements de RFF



Donc, pour 100 d'investissement, on a 224 à financer par : 23 de subventions d'équipement et cessions, 90 de dotations en capital et 111 de nouvel emprunt.

Pour l'année 2000, la part des subventions globales (y compris le FITTVN) augmente, représentant près de 26% du total ; la part des emprunts et des dotations en capital augmente aussi car l'autofinancement net se dégrade.

Compte tenu de la structure de financement des investissements, la part directe du contribuable représente en moyenne plus de 100%. Ainsi, le financement des investissements de RFF est payé par le contribuable, qui contribue également aux charges d'intérêt.

L'endettement de RFF en tant que gestionnaire des infrastructures se situe à 149 milliards de francs en 2000 contre 134,2 milliards de francs en 1996 lors de sa création.

LA RATP

Les investissements en 2000 sont estimés à 4 milliards de francs dont 7% d'extensions de réseaux, 56% d'amélioration de l'exploitation, de modernisation et de gros entretien des réseaux et 37% de matériel roulant. L'évolution sur la période 1990-2000 est retracée sur le graphique 1.

Les investissements se situent sur une pente décroissante depuis 1995. Le taux d'investissement moyen sur la décennie est de 51%, celui de l'an 2000 est en net retrait : 28%.

Comme la SNCF, la RATP reçoit des contributions publiques à l'exploitation : des compensations tarifaires financées par le versement de transport des entreprises et une indemnité compensatrice (IC) financée par l'Etat et les départements de la région d'Ile-de-France et, à partir, de 2000 de la région elle-même. Sous la forme de contrat avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), la RATP reçoit maintenant des compensations tarifaires destinées à couvrir le coût réel du transport et une contribution forfaitaire destinée à couvrir les charges réelles hors transport : coût de la sécurité, de la dette et de l'insuffisance de financement du régime "vieillesse".

Ainsi en 2000, l'excédent brut d'exploitation (EBE), après compensations tarifaires et contribution forfaitaire, s'élève à 4,6 milliards de francs. La capacité d'autofinancement (CAF) atteindrait 3,5 milliards de francs en 2000 et le ratio CAF / investissements 85%. On constate une amélioration quasi continue de ce ratio depuis 1995 (graphique 11).

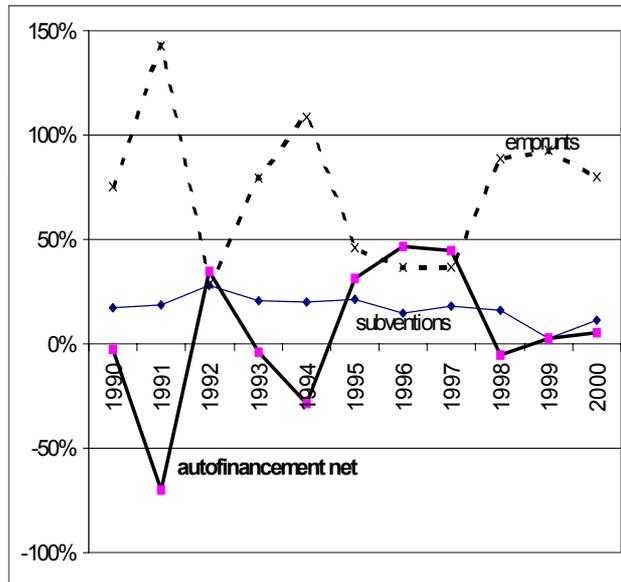
Sur la dernière décennie, les subventions (Etat et collectivités locales) ont couvert 13% des investissements, l'autofinancement net 7%, les cessions d'actifs 3,5%, les reprises sur fonds de roulement 15% et les emprunts 53,8%.

En 2000, les subventions atteignent 12% de l'investissement, l'autofinancement net 9%, les autres ressources propres 3% et les emprunts 76% (il n'y a pas de reprise de fonds de roulement). On constate une augmentation de la part des emprunts depuis 1997, due à la baisse de l'autofinancement net (graphique 4).

Il convient de préciser que les investissements inscrits dans le contrat de plan Etat - Région Ile-de-

GRAPHIQUE 4

Financement des investissements de la RATP



France (dont l'essentiel concerne les extensions de réseaux) sont financés par des subventions (Etat, départements et région Ile-de-France) et des prêts de la Région. Ces investissements représentent 275 millions de francs en 2000 et leur financement est assuré à hauteur de 73% par des subventions (dont 66% provenant de la Région) et 17% par des prêts de la Région. Les autres investissements, dont le matériel roulant représente 34%, sont donc financés par l'autofinancement net, les produits de cessions, les emprunts et le prélèvement sur le fonds de roulement. Des subventions spécifiques (concours de tiers) financent les projets "hors programme".

Le financement direct par les contribuables est en moyenne de 17% sur la décennie 1990-2000. Cependant, si l'on considère le niveau élevé du ratio dette / CAF (qui fluctue entre 8 et 13), l'augmentation croissante des concours publics qui contribuent à la CAF, le remboursement des emprunts est de fait à la charge du contribuable. En effet, les compensa-

tions tarifaires sont financées par le versement transport (VT) et l'indemnité compensatrice financée par l'Etat et les départements de l'Ile-de-France.

Le graphique 12 montre l'évolution du ratio dette/CAF. La dette à moyen et long terme atteint 26,7 milliards de francs en 2000.

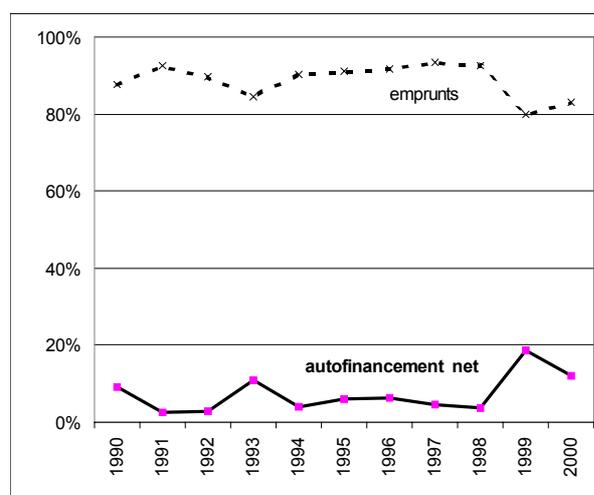
LES SOCIÉTÉS D'ÉCONOMIE MIXTE CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES (SEMCA)

Les investissements des sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes s'élèvent à 10,7 milliards de francs en 2000, dont 66% de sections nouvelles, 24% de voies complémentaires et 10% en immobilisations diverses ⁽⁵⁾.

On constate une baisse du programme d'investissements depuis 1996 (graphique 1), l'année 2000 se situant en dessous de la valeur moyenne (12,6 milliards de francs) sur la période. Le taux d'investissement moyen est de 73 %, celui de l'année 2000 est seulement de 43%.

La capacité d'autofinancement (CAF) devrait atteindre 8,6 milliards de francs en 2000 et le ratio CAF/investissements s'élève à 80%, la moyenne sur la décennie étant de 55% seulement. L'évolution est retracée sur le graphique 11. On constate une forte croissance de ce ratio depuis 1998.

GRAPHIQUE 5
Financement des investissements des SEMCA



(5) Les investissements de COFIROUTE, hors procédure CIES, se sont élevés à 1 milliard de francs en 2000 autofinancé à 94 %. La dette au 31/12/00 est de 11,1 milliards de francs (chapitre 6).

En 2000, la structure de financement des investissements est la suivante : subventions 2%, autofinancement net 14%, autres ressources 2% et emprunt 82%. Le financement du contribuable représente 2% et celui des usagers hors remboursement des emprunts 16%. En principe, le remboursement des emprunts doit être assuré par l'usager, à condition toutefois que l'endettement reste maîtrisable. Pour l'instant, bien que l'endettement augmente, le ratio dette/CAF, structurellement élevé, diminue, ce qui montre la possibilité d'un désendettement à terme lorsque le programme d'investissement sera achevé. Le ratio dette/CAF décroît depuis 1997 (graphique 12) et atteint 16,4 en 2000. La dette à moyen et long terme est de 140,0 milliards de francs

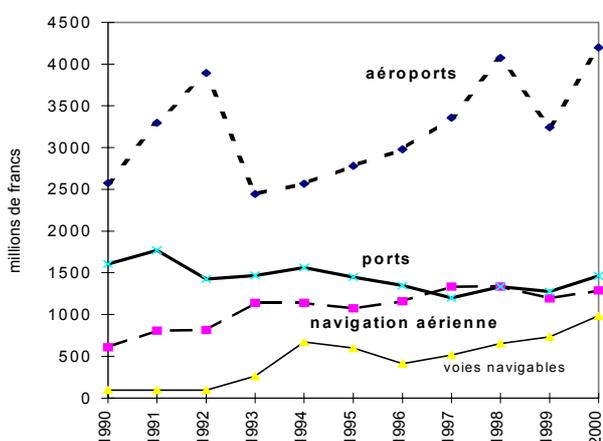
Son niveau élevé résulte d'une CAF insuffisante sur le passé. Il devrait baisser dans le futur, dans la mesure où les recettes ne devraient pas subir de fluctuations importantes et où les investissements devraient ralentir.

LES AÉROPORTS

Cette synthèse concerne les Aéroports de Paris, les neuf aéroports de province relevant du CIES et les 70 autres aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 10 000 passagers. Toutefois, compte tenu de l'absence de données sur l'endettement de cette dernière catégorie d'aéroports, certains ratios sont limités aux aéroports relevant du CIES.

Sur le graphique 6, on constate une augmentation des investissements depuis 1993. En 2000, les investissements seraient de l'ordre de 4,2 milliards

GRAPHIQUE 6
Investissements dans les ports, aéroports et navigation aérienne



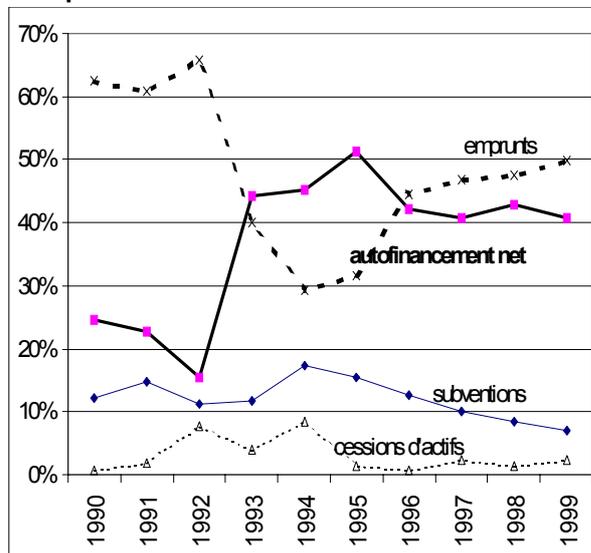
de francs, la progression étant due aux aéroports de Paris (3,5 milliards de francs).

L'évolution sur la période 1990-1999 du ratio CAF/investissements est retracée sur le graphique 11. Le ratio moyen s'établit à 60% mais celui de 1999 s'élève à 81%.

Le graphique 7 décrit le mode de financement de ces investissements entre 1990 et 1999.

En moyenne, les subventions représentent 12% de l'investissement, l'autofinancement 36%, les cessions d'actifs et autres ressources 3%, les emprunts 43% et le prélèvement sur le fonds de roulement 6%.

GRAPHIQUE 7
Financement des investissements aéroportuaires



On constate, sur les années 1993 à 1995, un autofinancement net supérieur aux emprunts sous-crits.

Sur la période 1990-1999, la part du contribuable représente en moyenne 12% et celle de l'utilisateur 88% (l'utilisateur permet de dégager 40% de ressources sans contrepartie).

L'endettement des aéroports s'établit à 12,8 milliards de francs à la fin de l'année 2000. Le ratio dette/CAF, pour les Aéroports de Paris et ceux de province relevant du CIES, est en moyenne de 4,7 sur la décennie passée et de 4,8 en 2000.

LA NAVIGATION AERIEENNE

Les investissements en termes de crédits de paiement, se montent à 1,29 milliard de francs en 2000, contre une moyenne de 1,1 sur la décennie précédente.

Il convient de rappeler que le budget de l'aviation civile est un budget spécifique depuis 1993 dans la mesure où le fonctionnement est financé essentiellement par des recettes provenant de l'utilisateur (redevances pour services rendus de circulation aérienne et d'approche terminale, taxe pour la sûreté et sécurité) et par une subvention de l'Etat qui représente en 2000 moins de 3% des recettes totales. Le financement des investissements (navigation aérienne, formation aéronautique, contrôle et sûreté, services administratifs) est assuré essentiellement par de l'autofinancement et des emprunts.

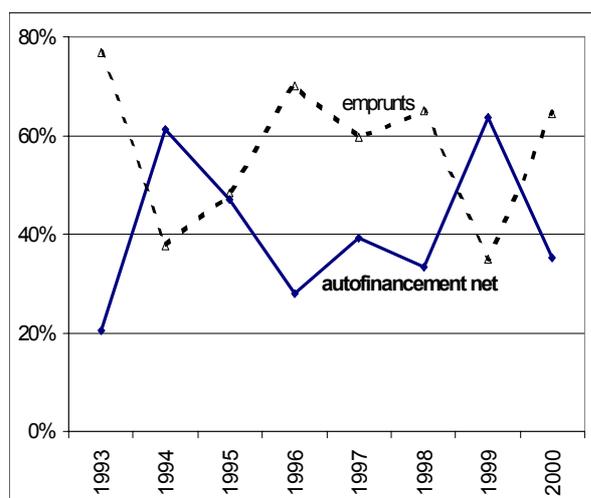
Les données (emplois-ressources) du compte d'investissement sont globales car elles concernent l'ensemble des investissements ; cependant, pour obtenir les données spécifiques du financement des investissements de la navigation aérienne, on a considéré, comme le fait la DGAC, que l'autofinancement net servait d'abord à financer les investissements liés aux fonctions régaliennes de la DGAC (contrôle technique, formation aéronautique) et que les emprunts servaient à la navigation aérienne. Ainsi, les emprunts et la variation de trésorerie (fonds de roulement) sont affectés en totalité à la navigation aérienne. Les autres recettes en capital sont affectées suivant la règle de proportionnalité par rapport au montant des investissements et l'autofinancement net par solde.

Le ratio CAF brute/investissements est de 67 % sur la décennie (101% en 1999 et 77% en 2000, voir graphique 11).

Sur la période 1993-2000, le financement de l'investissement est assuré à 41 % par l'autofinancement et à 57 % par l'emprunt. Les autres ressources (cession de capital, fonds de concours,...) concourent à hauteur de 2%. En 2000, la structure de financement est la suivante : autofinancement 35%, autres ressources 1% et prélèvement sur le fonds de roulement 54%, car l'emprunt prévu n'a pas été nécessaire.

Le principe de la création du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) en 1993 était d'assurer un financement par l'utilisateur de la quasi intégralité des dépenses de fonctionnement et d'investissement de l'aviation civile. Le financement des investissements est entièrement à la charge de l'utilisateur.

GRAPHIQUE 8
Financement de la navigation aérienne



Le ratio dette/CAF est en moyenne de 3,9 années sur la période considérée (graphique 12). Cela constitue une valeur acceptable par rapport aux normes et le situe, en comparaison à celui des aéroports, à un niveau bien inférieur. Ce ratio en fait est en décroissance depuis 1998 et atteint 3,4 en 2000 pour une dette de 3,5 milliards de francs.

LES PORTS MARITIMES

Cette synthèse regroupe les six ports autonomes et les dix-sept ports métropolitains d'intérêt national.

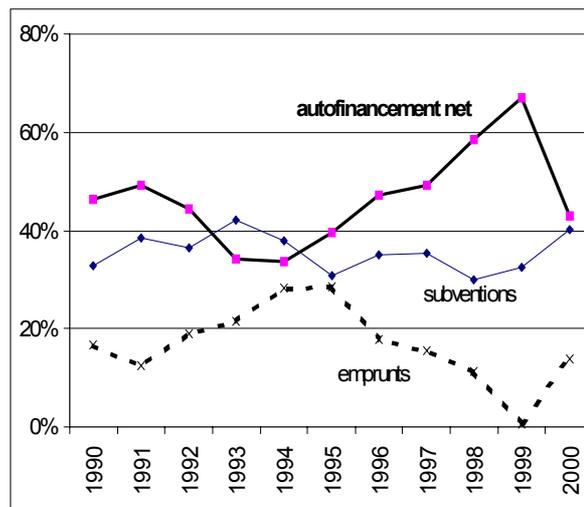
On observe (graphique 6) une légère remontée des investissements depuis 1997, après la baisse quasi continue du début de la décennie. La moyenne de la décennie est de 1,4 milliard de francs.

Le ratio moyen CAF brute/investissements sur la décennie 1990-2000 s'établit à 87%. Ce ratio diminue fortement en 2000 (68%) par rapport à son niveau de 1999 (111%) compte tenu de l'augmentation des investissements et de la baisse de la CAF.

Sur la décennie passée, les subventions totales représentent en moyenne 36%, l'autofinancement net 46%, les autres ressources 1%, les emprunts 12% et le prélèvement sur le fonds de roulement 5% (graphique 9). Pour 2000, la part des subventions est de 40%, celle de l'autofinancement net de 43%, les autres ressources représentent 3% et les emprunts et prélèvement sur le fonds de roulement 14%.

Le contribuable a financé en moyenne sur la décennie 36% des investissements contre 40% en 2000.

GRAPHIQUE 9
Financement des investissements portuaires



En comparaison avec les infrastructures des autres modes, la dette des ports est faible : 1,4 milliard de francs fin 2000 et le ratio dette/CAF brute a diminué au cours de la décennie de 2,7 en 1990 à 1,2 en 2000. On peut donc considérer que c'est l'usager qui remboursera les emprunts.

LES VOIES NAVIGABLES

Le système d'infrastructures de voies navigables comprend plusieurs gestionnaires : l'Etat qui gère encore quelques voies navigables, Voies navigables de France (VNF) qui gère la majorité des voies navigables et la Compagnie nationale du Rhône (CNR) qui gère un domaine spécifique.

Le graphique 6 retrace, depuis 1990 les investissements de l'Etat et de VNF ainsi que les investissements de la CNR financés par l'Etat. On constate une évolution sensible depuis la création de VNF et une accélération permise par le FITTVN, créé en 1995. Ces investissements atteignent 1 milliard de francs en 2000.

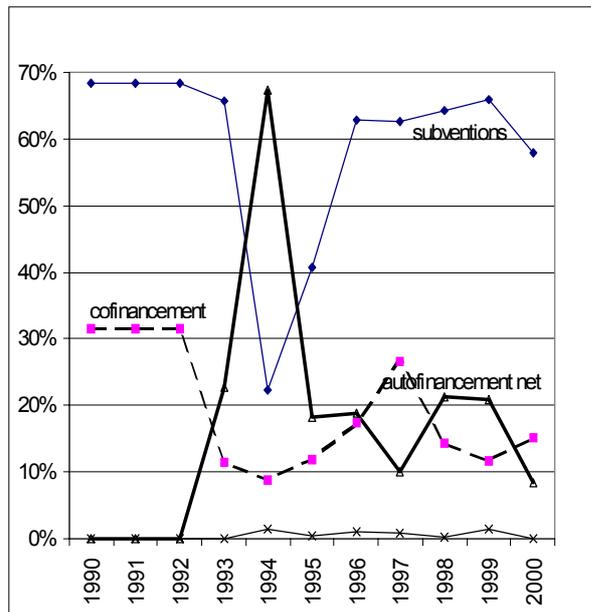
L'évolution sur la période 1993-2000 du ratio CAF brute/investissements est retracée sur le graphique 11 : le ratio moyen s'établit à 57%, mais il est en décroissance régulière depuis la création de VNF. Pour 2000, ce ratio s'établit à 15%.

En moyenne sur la période 1990-2000, les investissements ont été financés à 70 % par des subventions (54% à la charge de l'Etat et 16% à celle des collectivités locales), à 22% par l'autofinancement net, à 1% par les cessions d'actifs et autres ressources et à 5 % sur le fonds de roulement. Il n'y a pas d'emprunt spécifique pour financer ces investissements.

Dans le graphique suivant, il faut noter que l'année 1993 est celle de la mise en œuvre opérationnelle de VNF, ce qui explique la baisse relative des subventions en 1994 au profit de ressources propres à VNF (l'autofinancement augmente fortement en 1994 pour s'établir ensuite à un niveau compris entre 10% et 20%).

Le contribuable a financé en moyenne 70% des investissements sur la décennie 90-2000 (73% en

GRAPHIQUE 10
Financement des voies navigables



2000).

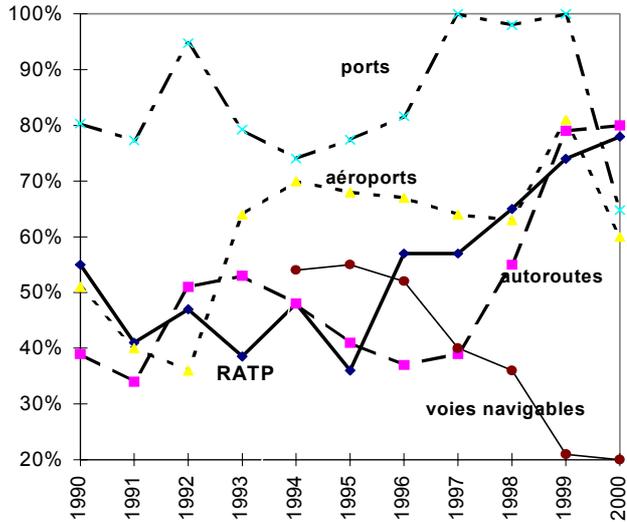
La notion d'usager pour VNF regroupe des acteurs divers dont l'essentiel ne sont pas des utilisateurs transports mais des utilisateurs de l'eau (producteurs d'électricité et agriculteurs) car, en 2000, la taxe hydraulique constitue près de 71% des recettes, les recettes de péage n'en représentent que 13%, le reste étant des recettes domaniales (10%), des recettes des collectivités locales (3%) et des produits financiers et exceptionnels.

L'endettement est très faible (21 millions) car VNF n'emprunte pas pour financer son investissement et de plus l'emprunt initial lors de la création de VNF est remboursé progressivement. Le ratio dette/CAF n'est donc que de 0,1.

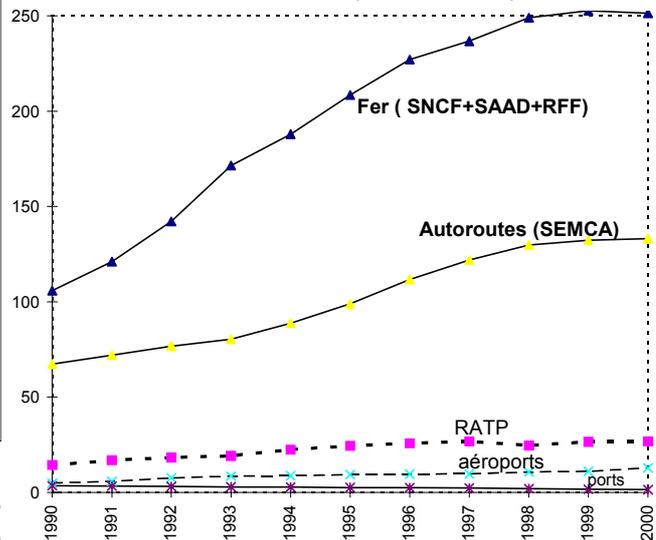
remarque : Les ratios du système ferroviaire ne figurent pas sur ces trois graphiques suivants car la capacité d'autofinancement est négative, à l'exception des années 1990 à 1992 et 1999.

TABLEAUX DE SYNTHÈSE

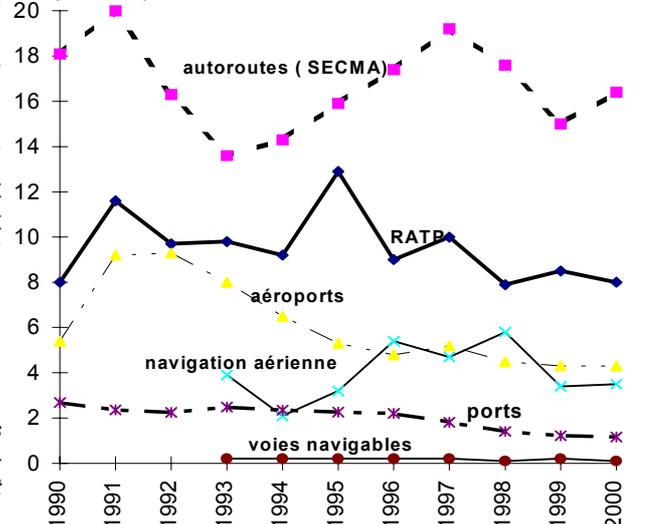
GRAPHIQUE 11
Taux d'autofinancement des investissements



GRAPHIQUE 12 La dette (milliards Frs)



GRAPHIQUE 14
Ratio Dette / Autofinancement
(années)



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

TABLEAU A2.8

Production des branches au prix de base (prix de 1995)

en millions de francs

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Transport ferroviaire	45 499	42 121	43 536	42 701	44 570	46 216	47 520	48 492	51 501
Voyageurs	32 306	30 290	29 643	28 338	29 699	32 135	33 566	34 429	36 563
Marchandises	13 367	12 069	13 942	14 363	14 871	14 013	13 852	13 961	14 830
Transport terrestre de voyageurs	73 073	72 018	72 411	72 051	73 273	75 588	77 291	79 542	81 467
Transport urbain de voyageurs	42 626	41 631	41 144	40 813	42 126	44 068	44 757	46 169	48 207
Transport routier de voyageurs	18 689	18 819	19 112	18 912	19 281	19 268	19 755	20 260	20 461
Autres types de transport terrestre de voya	11 794	11 590	12 158	12 326	11 866	12 272	12 771	13 117	12 914
Transport terrestre de marchandises	153 138	148 526	155 506	166 794	167 557	174 305	186 481	199 660	209 602
Transport routier de marchandises	146 476	141 875	148 742	159 805	160 509	166 962	178 804	191 719	201 305
Autres types de transport terrestre de marc	6 676	6 670	6 776	6 989	7 048	7 343	7 689	7 973	8 333
Transport par eau	26 895	26 399	26 019	26 702	25 846	27 664	28 392	31 750	32 165
Transport maritime	24 145	24 226	24 016	24 451	23 656	25 524	26 061	29 043	29 278
Transport fluvial	2 803	2 160	1 976	2 251	2 190	2 144	2 330	2 698	2 869
Transport aérien	51 984	52 631	59 120	58 049	66 143	69 518	72 068	78 297	83 101
Voyageurs	44 478	44 937	50 282	48 988	57 291	60 423	62 924	69 051	73 328
Marchandises	7 514	7 698	8 842	9 061	8 852	9 099	9 146	9 221	9 745
Autres postes transport	168 930	167 479	177 248	186 911	190 391	232 920	246 029	260 322	272 533
Total Transport	519 030	508 727	533 685	553 208	567 780	626 801	658 439	698 575	730 916

Source : INSEE - CCTN

CAF

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
SNCF transporteur	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	5 522	7 688	6 853	6 509
RFF	nd	nd	nd	nd	nd	nd	nd	-7 937	-8 275	-5 607	-5 971
Total ferroviaire	3 806	2 739	1 722	-2 110	-1 440	-5 957	-4 334	-2 415	-587	1 246	538
RATP	1 784	1 453	1 898	1 964	2 433	1 888	2 857	2 678	2 986	3 126	3 522
SEMCA	3 711	3 559	4 696	5 903	6 193	6 205	6 424	6 353	7 357	8 833	8 969
ADP	973	1 061	1 118	1 237	1 363	1 371	1 429	1 529	1 717	1 941	2 050
autres aéroports	343	263	293	324	436	512	574	625	853	687	815
Ensemble aéroports	1 316	1 324	1 411	1 561	1 799	1 883	2 003	2 154	2 570	2 628	2 865
Navigation aérienne	nd	nd	nd	431	885	766	576	808	778	1 206	994
PAM	781	850	747	591	562	597	626	732	782	739	632
PIN	509	519	605	573	595	526	475	495	543	570	555
Ensemble ports	1 290	1 369	1 352	1 164	1 157	1 123	1 101	1 227	1 325	1 309	1 187
VNF				367	328	303	189	185	205	148	139

millions de francs

Source : rapport Schwartz - Tarroux au CNT