

LES TRANSPORTS EN 2003 : PREMIER CHIFFRAGE

Valérie COMTE TROTET*

Dans un environnement de reprise mondiale, la croissance de la zone euro reste faible en 2003. Celle de l'économie française ralentit pour la troisième année consécutive, avec + 0,2 % de croissance du PIB** en volume (+ 1,2 % en 2002). L'atonie des investissements et du commerce extérieur et notamment le recul des exportations dans un contexte de dépréciation sensible du dollar face à l'euro continuent à peser sur les activités françaises de transport.

La croissance de la production de la branche transports est faible avec + 0,4 % en 2003 (après + 0,7 % en 2001 et + 0,3 % en 2002). La production de services de transports de marchandises se redresse quelque peu (+ 0,9 %, après - 1,3 % en 2002), particulièrement en fin d'année. Celle des services de transport de voyageurs est stable (+ 0,1 %).

Mesurés en tonnes-kilomètres, les transports intérieurs terrestres de marchandises reculent de 0,6 % par rapport à 2002. Seul le transport routier de marchandises augmente légèrement (+ 0,8 %) grâce à un regain de dynamisme sur la fin de l'année. Le fret ferroviaire, pénalisé par les mouvements sociaux de mai et juin, régresse de 6,4 %. Le transport fluvial est affecté par la sécheresse de l'été mais baisse peu en 2003 (- 0,7 %).

Les transports de voyageurs, qui croissent de 0,4 % en voyageurs-kilomètres, sont portés par les déplacements routiers. Les transports ferroviaires baissent sur la plupart des réseaux. L'activité des aéroports français est de nouveau contrastée en 2003 : en augmentation à l'international, principalement grâce aux faisceaux avec l'Europe, et en retrait sur les lignes intérieures.

Dans ce contexte, l'emploi salarié dans le secteur des transports ne progresse pas en 2003.

Malgré une légère hausse de la circulation routière (+ 0,7 %), le nombre de tués sur la route diminue de plus de 20 %, confirmant un changement de comportement des usagers.

Une économie mondiale tirée en 2003 par celle des Etats-Unis et de ses principaux partenaires

Avec une croissance de 3 %, l'économie américaine a été l'une des plus dynamiques des grands pays industrialisés en 2003. Ce dynamisme a essentiellement reposé sur la consommation des ménages, soutenue par des conditions de financement favorables et la poursuite des politiques de dépenses publiques. La reprise des Etats-Unis a contribué à celle de certains de leurs partenaires économiques. De plus, comme en 2002, celles des pays asiatiques, et tout particulièrement de la Chine, ont constitué un soutien essentiel au développement des échanges mondiaux.

* Article écrit en collaboration avec N. Augris, A. d'Autume, J. Hermilly, P. Jourdy, B. Korman et S. Mabile.

** Cet article présente les résultats synthétiques du rapport intérimaire 2003 de la Commission des Comptes des Transports de la Nation (CCTN). La rédaction de l'article a été achevée le 21 avril 2004. Depuis lors, l'estimation du PIB en volume pour 2003 a été révisée à + 0,5 %.

CONJONCTURE

Dans la zone euro, la croissance a cependant été très modérée, négative même dans le cas de l'Allemagne. La consommation des ménages s'est accrue de 1 %, en raison de la progression modérée du pouvoir d'achat dans la plupart des Etats membres. Cependant, l'activité a redémarré à partir de l'été. Les importations et exportations, en recul au premier semestre, se sont redressées au second. Toutefois, la reprise des exportations a été limitée par l'appréciation de l'euro. Au total, la contribution du commerce extérieur a pesé sur la croissance de la zone euro en 2003. Il en va de même pour celle de l'investissement, en contraction durant les trois premiers trimestres. Le redémarrage de l'investissement et l'inversion des comportements de déstockage en fin d'année ont contribué positivement à la croissance du quatrième trimestre.

Faible croissance pour la France mais amélioration en fin d'année

Dans un climat d'incertitudes géopolitiques, la situation économique de la France a été plutôt médiocre sur la première partie de l'année 2003 (Tableau 1). L'activité a ensuite redémarré au troisième trimestre et s'est légèrement raffermie au quatrième, en lien avec le redémarrage de l'activité au niveau mondial. Toutefois, sur l'ensemble de l'année, la croissance française s'est ralentie pour la troisième année consécutive. La progression du PIB (+ 0,2 %) a été inférieure à celle de l'ensemble de la zone euro (+ 0,4 %).

Si les importations ont légèrement progressé (+ 0,9 %), les exportations ont reculé de plus de 2 %. Les échanges extérieurs ont ainsi contribué négativement à la croissance du PIB.

Tableau 1 : Equilibre Ressources-Emplois pour la France
aux prix de 1995 en variations annuelles et trimestrielles

	2001	2002	2003	2003			
				T1	T2	T3	T4
PIB	2,1	1,2	0,2	0,0	-0,4	0,4	0,5
Importations	1,5	0,9	0,9	0,0	0,5	0,0	2,1
Demande intérieure totale	2,0	1,1	1,0	0,5	0,1	0,2	0,8
Dépenses de conso des ménages	2,7	1,4	1,6	0,7	0,0	0,5	0,3
Dépenses de conso des APU	2,9	4,1	2,4	0,5	0,3	0,7	1,0
FBCF Totale	2,1	-1,4	-0,8	0,1	0,3	0,1	0,7
FBCF des SNF et des EI	3,5	-2,8	-2,2	-0,1	0,0	0,0	0,6
FBCF des ménages (hors EI)	0,8	0,8	0,8	0,3	0,4	-0,2	0,5
FBCF des APU	-0,2	-1,0	1,0	0,7	0,8	0,4	1,4
Exportations	1,8	1,2	-2,1	-1,6	-1,1	0,9	1,0
Contribution							
Demande intérieure hors stocks	2,6	1,4	1,3	0,5	0,1	0,4	0,5
Variations de stocks	-0,7	-0,3	-0,3	0,0	-0,1	-0,3	0,2
Commerce extérieur	0,1	0,1	-0,9	-0,5	-0,4	0,2	-0,3

Source : INSEE, Informations Rapides, Comptes trimestriels, février 2004

A la date de publication de cet article, l'estimation de la croissance du PIB en volume pour 2003 a été révisée à + 0,5 %.

Jusqu'à l'automne, la situation économique internationale a influencé négativement les investissements des entreprises (- 2,2 % sur l'année). Mais, au quatrième trimestre, les anticipations des chefs d'entreprises paraissent mieux orientées, l'investissement a progressé, la production industrielle a rebondi et les comportements de déstockage se sont inversés.

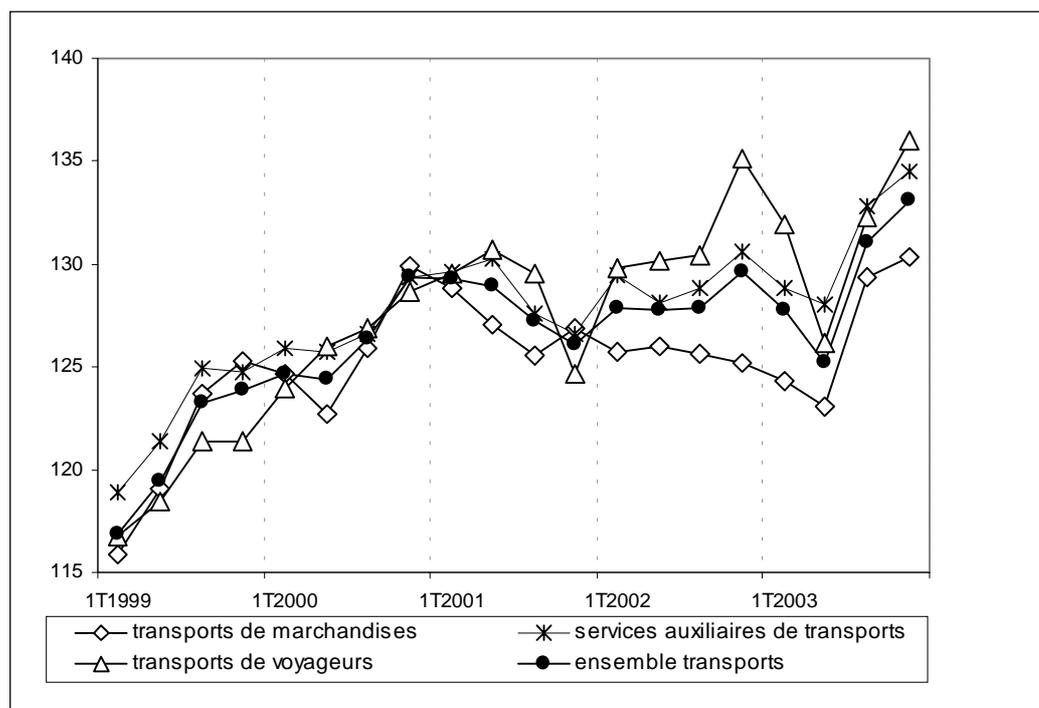
Comme les trois années précédentes, la principale contribution à la croissance française est donc, en 2003, venue de la consommation des ménages. Cependant, dans le contexte d'un nouveau ralentissement du pouvoir d'achat (+ 1,2 % en 2003 après + 2,1 % en 2002), cette consommation a progressé modérément.

CONJONCTURE

**Légère
progression
des transports,
à l'instar
de l'ensemble
des branches
de l'économie**

En 2003, la croissance de la production de la branche transports (pour compte d'autrui, donc) a de nouveau été très limitée (+ 0,4 % en volume après + 0,3 % en 2002). Elle a été proche de celle de l'ensemble de l'économie (+ 0,3 % pour la production globale) et a suivi son évolution infra-annuelle : contraction au premier semestre puis amorce de reprise à la fin de l'été (Graphique 1).

Graphique 1 : Indice de la Production des Services de Transport (IPST) et ses principales composantes base 100=moyenne 1995



Source : SES

En 2003, comme en 2001 mais dans des proportions moins importantes, l'activité de production des services de transports a été soutenue par le transport de marchandises (+ 0,9 % en 2003 contre + 1,9 % en 2001 mais - 1,3 % en 2002).

Le transport routier est la seule composante des transports de marchandises à avoir progressé sur l'année (+ 1,0 % après - 2,3 % en 2002). En effet, le fret ferroviaire a fortement baissé (- 6,4 % en volume) et le transport fluvial, touché par la sécheresse de l'été, a été en retrait de 0,7 %.

La branche des transports de voyageurs a quasiment stagné en 2003 (Tableau 2), en raison de plusieurs événements conjoncturels qui ont perturbé les comportements des usagers et l'offre de transport. Après une progression ininterrompue depuis 1996, la composante ferroviaire, la plus touchée, a baissé de 1,9 % en 2003, année marquée par des mouvements sociaux au printemps. La production ferroviaire de voyageurs s'est redressée sur la deuxième partie de l'année. La production de transport aérien de voyageurs a enregistré une légère baisse en volume sur l'année. L'international a bien résisté malgré un contexte défavorable (guerre en Irak, épidémie de SRAS). Le transport intérieur aérien, en revanche, semble connaître une crise structurelle profonde.

La production des auxiliaires des transports s'est accrue, grâce aux gestionnaires d'infrastructures et aux activités de manutention et d'entreposage, mais faiblement. La production de services de messagerie s'est de nouveau repliée, moins fortement toutefois que les deux années précédentes.

CONJONCTURE

Tableau 2 : Partage volume-prix de la production des branches de transport en 2003

en millions d'euros

	Valeur 2002	Évolution 2002-2003 (en %)			Valeur 2003	Structure 2003 (en %)
		Volume	Prix	Valeur		
Transport ferroviaire de marchandises	2 199	-6,4	1,4	-5,1	2 087	1,6
Transport ferroviaire de voyageurs	6 316	-1,9	2,0	0,1	6 320	4,9
Transport routier de marchandises	33 480	1,0	0,1	1,1	33 860	26,3
Transport routier interurbain de voyageurs	14 233	1,7	2,5	4,2	14 834	11,5
Transport fluvial	465	-0,7	4,0	3,2	480	0,4
Transport maritime	5 563	2,4	1,9	4,3	5 805	4,5
Transport aérien	15 121	-0,1	5,3	5,2	15 904	12,4
Autres	48 297	0,2	2,1	2,3	49 394	38,4
- Manutention, entreposage	7 365	1,5	1,7	3,3	7 605	5,9
- Gestion d'infrastructure	18 176	1,3	2,6	3,9	18 882	14,7
- Messagerie, fret express	7 927	-0,7	2,3	1,6	8 057	6,3
- Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	14 829	-1,3	1,4	0,2	14 852	11,5
Ensemble transports	125 674	0,4	1,9	2,3	128 684	100,0
<i>Dont : Transports de marchandises</i>	<i>42 878</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>	<i>1,4</i>	<i>43 476</i>	33,8
<i>Transports de voyageurs</i>	<i>34 499</i>	<i>0,1</i>	<i>3,6</i>	<i>3,7</i>	<i>35 779</i>	27,8
<i>Autres</i>	<i>48 297</i>	<i>0,2</i>	<i>2,1</i>	<i>2,3</i>	<i>49 394</i>	38,4

Sources : INSEE, SES

Regain de dynamisme des transports de marchandises sous pavillon français au second semestre

Après une année 2002 de quasi-stagnation, et malgré une évolution chahutée au fil de l'année 2003, le transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français (compte d'autrui et compte propre) a progressé de 0,8 %, en tonnes-kilomètres (Tableau 3). Le premier semestre a en effet été plutôt morose. Mais, après un mois d'août particulièrement faible, le transport routier s'est nettement redressé sur le second semestre 2003.

Tableau 3 : Evolution des transports intérieurs terrestres de marchandises par mode

en milliards de tonnes-km

	Evolution annuelle en %				2003 niveau
	2000	2001	2002	2003	
Transports routiers	1,0	2,7	0,1	0,8	210
- national (1)	2,5	3,5	1,0	1,2	192
- international hors transit	-9,0	-3,8	-8,7	-1,8	18
- transit	ns	ns	ns	ns	0
Transports ferroviaires	6,2	-9,0	-0,7	-6,4	47
- national	5,5	-8,5	0,1	-5,0	24
- international hors transit	9,8	-8,1	-0,1	-7,1	16
- transit	1,6	-12,0	-4,3	-9,2	7
Voies navigables	6,3	-7,5	3,3	-0,7	7
- national	0,9	-13,2	8,5	3,1	4
- international hors transit	14,6	0,1	-2,7	-5,6	3
Ensemble	2,2	0,0	0,0	-0,6	264
- national	2,9	1,6	1,0	0,5	220
- international hors transit	0,0	-5,4	-4,6	-4,5	36
- transit	-2,3	-11,7	-4,1	-10,5	7

Sources : SNCF, VNF, DAEI-SES

Champ : Pavillon français pour le transport routier, hors transports par conduites
Les chiffres pour l'année 2003 sont provisoires

(1) Y compris transport routier des véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC

CONJONCTURE

La partie réalisée sur le territoire métropolitain du transport international routier sous pavillon français a reculé pour la quatrième année consécutive (- 1,8 %) mais de façon ralentie. En revanche, le transport national a poursuivi sa tendance à la hausse (+ 1,2 %), à un rythme modeste, voisin de celui de 2002.

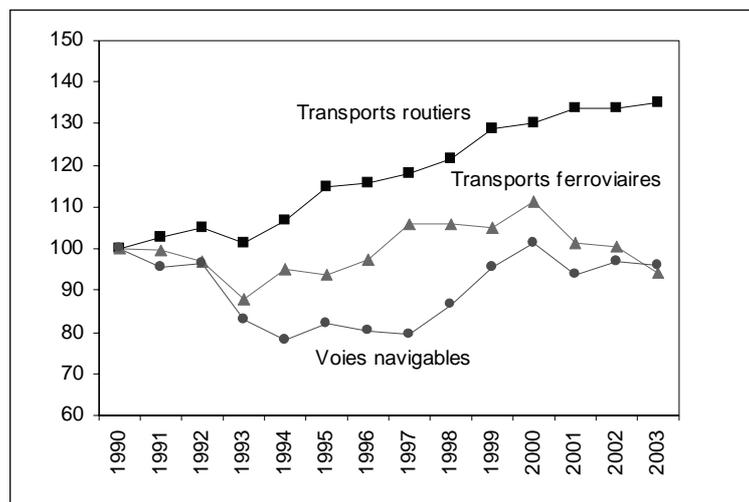
Les transports de produits agricoles et d'animaux vivants ont progressé en 2003. Il en est de même pour les minéraux (bruts ou manufacturés) et matériaux de construction. En revanche, le premier poste du transport routier (les machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales) est resté stable par rapport à 2002.

Net recul du fret ferroviaire

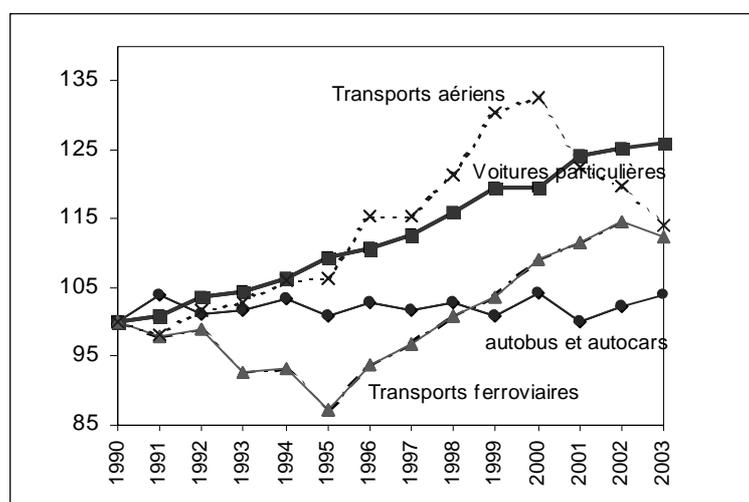
Après une forte baisse en 2001, année marquée par des grèves en mars et avril, le fret ferroviaire s'était maintenu en 2002 (Graphique 2-a). En 2003, de nouveaux mouvements sociaux l'ont pénalisé en mai et juin. Le recul sur l'année (- 6,4 % en tonnes-kilomètres) a été plus sensible sur les parcours à l'international (- 7,1 % hors transit et - 9,2 % en transit) que sur les parcours nationaux (- 5,0 %). Le transport combiné a ainsi été plus touché que le conventionnel (respectivement - 8,0 % et - 5,9 %).

Graphiques 2

a - Transports intérieurs de marchandises



b - Transports intérieurs de voyageurs



Sources : DAEI-SES, SNCF, VNF, DGAC

Unité : en tonnes-km et voyageurs-km, base 100 en 1990

Champ : uniquement le pavillon français pour le transport routier

CONJONCTURE

En 2003, le transport par fer a cependant progressé pour les céréales, grâce à une bonne campagne 2002-2003, et pour les boissons, suite aux fortes chaleurs de l'été.

Le transport fluvial marqué par la sécheresse

Après une année de reprise en 2002, le transport par voies navigables a légèrement reculé en 2003 (- 0,7 % en tonnes-kilomètres). La sécheresse a en effet stoppé net en août la tendance croissante sur laquelle se situait le transport fluvial depuis le début de l'année. Le transport national a repris dès le mois de septembre et fini l'année sur une hausse globale de 3,1 %. En revanche, le transport international a affiché un recul de 5,6 % sur l'année.

Outre les problèmes d'hydraulicité sur le réseau d'Alsace-Lorraine, ce recul de l'international est aussi à mettre en relation avec la baisse d'activité du BTP en Allemagne. En revanche, le transport de céréales a globalement augmenté, de même que le transport de conteneurs, notamment sur le Rhône et la Seine.

Haut niveau d'activité des ports maritimes de commerce

Les tonnages traités par les vingt principaux ports métropolitains (plus de 98 % du tonnage total traité par les ports français, quasiment 100 % des vrac liquides) ont augmenté de 3,5 % en 2003. Les entrées comme les sorties ont progressé (respectivement + 2,2 % et + 6,8 %).

Les vrac liquides, essentiellement composés de produits pétroliers, ont été en hausse de 3,1 %. Les sorties ont nettement augmenté (+ 9,1 %), favorisées par le bon niveau des marges de raffinage en fin d'année à Marseille. Les vrac solides ont progressé pour la deuxième année consécutive (+ 3,1 % en 2003) grâce aux sorties, notamment celles de céréales sur la première partie de l'année. Le tonnage de marchandises diverses a continué de croître en 2003 (+ 4,6 %), le traitement de conteneurs (+ 8,0 %) continuant à se développer, notamment au Havre et à Marseille.

Le tonnage traité par les six ports autonomes métropolitains¹ a atteint en 2003 un niveau record grâce à une croissance de 4,0 % par rapport à 2002. Cette hausse globale a recouvert des évolutions diverses selon les ports. Les activités ont baissé à Nantes (- 2,7 % sur l'année à 31 millions de tonnes) et à Bordeaux (- 2,6 % à 8 millions de tonnes). Pour les autres ports, les progressions annuelles se sont échelonnées de + 3,6 % (à Marseille, 96 millions de tonnes) à + 11,5 % (à Rouen, 22 millions de tonnes), avec + 5,4 % pour le Havre (71 millions de tonnes), dont + 13 % pour les marchandises en conteneurs.

Recul généralisé des transports ferrés de voyageurs

En 2003, les transports ferrés de voyageurs ont reculé de 1,9 % alors qu'ils n'avaient cessé de progresser depuis 1996 (Graphique 2-b). Le transport de voyageurs par la SNCF (87 % de l'ensemble des transports ferrés de voyageurs) a été en retrait de 1,8 % (Tableau 4). Les mouvements sociaux du printemps ont marqué le profil infra-annuel, avec un creux net pour les mois de mai, juin et même juillet. Cependant, par la suite, le transport de voyageurs s'est redressé sur le réseau principal et son niveau était, fin 2003, supérieur à celui qu'il avait fin 2002.

¹ Nantes, Bordeaux, Marseille, Dunkerque, Le Havre et Rouen.

CONJONCTURE

Pour la première fois depuis 1993, le réseau TGV a reculé en moyenne sur l'année 2003 (- 0,5 %). Cette orientation a été commune à tous les TGV. Eurostar, en forte baisse les années antérieures, n'est en retrait que de 1,6 % sur l'année, grâce à une nette progression au quatrième trimestre. Cette progression est à rapprocher de l'ouverture, en septembre 2003, d'un tronçon grande vitesse sur la partie britannique du parcours.

Tableau 4 : Transports intérieurs de voyageurs

en milliards de voyageurs-kilomètres

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

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI-SES

Depuis la régionalisation, l'offre des trains express régionaux a augmenté mais les transports effectivement réalisés ont stagné en 2003 (- 0,3 %). En Ile-de-France, les transports de voyageurs ont baissé de 1,2 % pour la SNCF, de 2,6 % pour le réseau ferré de la RATP et 0,9 % pour son réseau bus (y compris les tramways). En province, en revanche, les transports publics ont progressé en 2003, ce qui a permis d'afficher une progression des transports par bus et cars sur l'ensemble du territoire métropolitain.

Bonne tenue de l'activité des aéroports français à l'international

Après la crise de 2001, le nombre de passagers dans les aéroports français avait légèrement augmenté en 2002. En 2003, il a de nouveau reculé (- 0,5 %).

Globalement, les liaisons internationales ont résisté à une conjoncture particulièrement défavorable. En effet, les faisceaux vers l'Europe (+ 3 % en 2003) ont profité de l'extension des compagnies à bas prix. En revanche, même si le marché a continué de se développer vers la fédération de Russie (+ 10,8 % après + 22,8 % en 2002), les destinations extra-européennes ont été affectées par la conjoncture internationale (conflit en Irak, épidémie de SRAS) (Graphique 3-a). Ainsi les flux avec les Etats-Unis ont baissé de 6,9 % en moyenne sur l'année, ceux avec le Japon et la Chine de 11,5 % et 17,4 % respectivement.

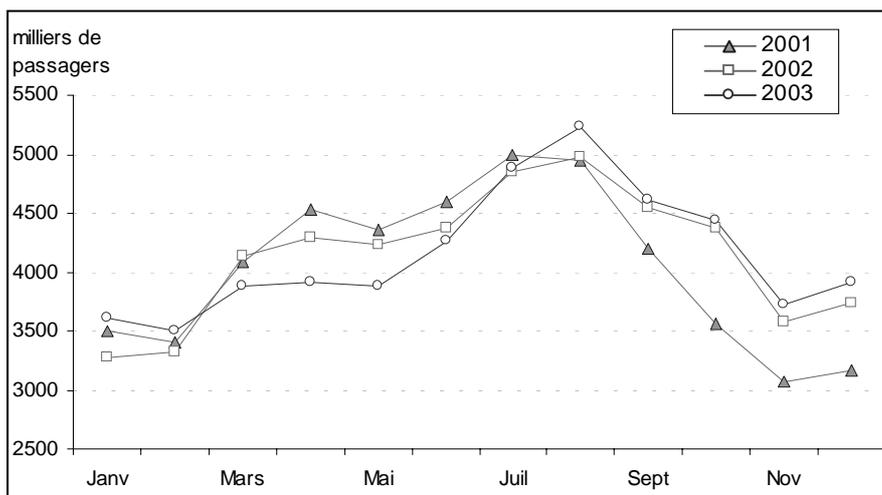
Les liaisons intérieures connaissent une crise plus structurelle. Le nombre de passagers a reculé de 5,0 % en 2003 (après - 2,9 % en 2002), aussi bien sur les liaisons radiales que transversales. Ce recul a eu trois raisons principales : la concurrence du TGV Sud-Est, la hausse des tarifs et la diminution de l'offre (disparition d'Air Lib en février puis d'Aeris en novembre).

L'activité des compagnies aériennes françaises, exprimée en passagers-kilomètres transportés, s'est réduite de 0,6 % en 2003, en raison principalement de la disparition d'Air Lib en février (6 % de l'activité des transporteurs français en 2002). La plupart des autres compagnies ont progressé (+ 0,6 % pour Air France par exemple).

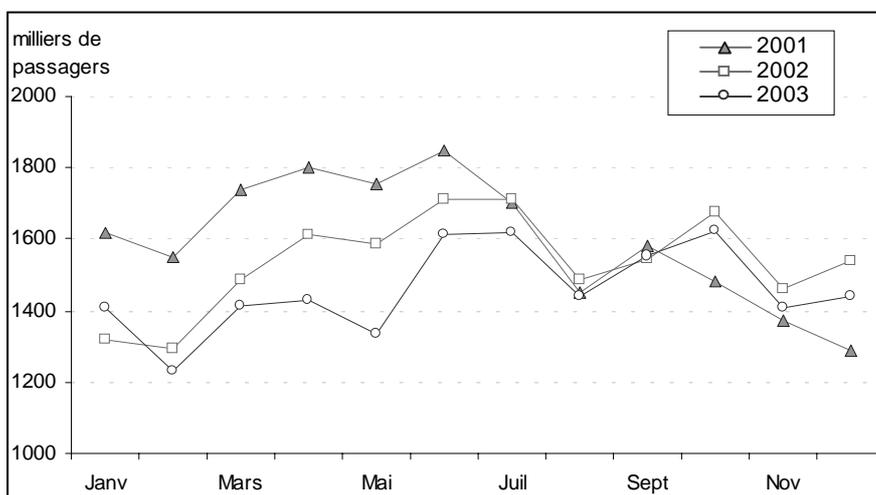
CONJONCTURE

Graphiques 3

a - Passagers internationaux des aéroports de Paris



b - Passagers intérieurs des aéroports de Paris



Source : DGAC

Faible augmentation de la circulation routière totale

La croissance de la circulation routière a été particulièrement modérée en 2003 (+ 0,7 %) (Tableau 5). En effet, si le parc a augmenté de 1,5 %, le kilométrage moyen a baissé, notamment pour les poids lourds.

La part des véhicules Diesel dans le parc automobile a continué d'augmenter. Les véhicules Diesel ont représenté les deux tiers des immatriculations de voitures neuves en 2003 mais ces immatriculations ont cessé de progresser (- 0,1 %), tandis que celles des véhicules à essence poursuivaient leur déclin (- 17 %). Contrairement à l'année précédente, cette baisse des immatriculations a un peu moins touché les voitures de marques étrangères (- 3,9 %) que celles de marques françaises (- 7,9 %). Par ailleurs, la progression des immatriculations de voitures puissantes (plus de 10 chevaux fiscaux) s'est accentuée au détriment des voitures de milieu de gamme.

CONJONCTURE

Tableau 5 : Bilan provisoire de la circulation

évolutions annuelles en %

TAUX D'ÉVOLUTION 2003/2002	Parc		Parcours moyen		Circulation		Consom. unitaire	Consom. totale
	03/02	02/01	03/02	02/01	03/02	02/01	03/02	03/02
Voitures particulières	1,5	1,9	-0,8	-1,1	0,7	0,8	-1,6	-0,9
essence	-2,7	-2,1	-1,6	-1,2	-4,3	-3,2	-1,7	-5,9
Diesel	8,0	8,8	-2,6	-3,7	5,2	4,8	-0,6	4,6
Véhicules utilitaires légers	1,8	2,2	0,5	1,1	2,4	3,3	-0,2	2,2
essence	-2,7	-5,0	-0,6	0,0	-3,3	-5,0	-1,7	-4,9
Diesel	3,1	4,5	0,0	0,0	3,1	4,5	0,0	3,1
Poids lourds + Cars	0,2	0,3	-2,0	0,3	-1,8	0,6	-1,0	-2,8
Poids lourds	0,0	0,2	-2,0	0,4	-2,0	0,6	-0,9	-2,9
Bus et cars	1,2	1,3	-0,6	-0,2	0,6	1,0	-1,4	-0,8
TOTAL VEHICULES	1,5	1,9	-0,7	-0,7	0,8	1,2	-1,6	-0,8
Véh. étrangers et divers *					-0,6	3,3	0,9	-3,2
TOTAL GENERAL *					0,7	1,3	-1,4	-1,1

Source : SES

* consommation unitaire : hors divers et ventes sous douanes ; consommation totale : y compris divers et ventes sous douanes

La circulation continue à s'intensifier sur tous les réseaux, mais à un rythme plus modéré. La croissance est passée de + 3,7 % en 2002 à + 1,9 % en 2003 pour les autoroutes, et de + 1,7 % à + 1,2 % pour les routes nationales.

Dans ce contexte, le nombre d'accidents de la route a très sensiblement baissé en 2003 (- 17,5 %) et le nombre de tués davantage encore (- 20,9 %), confirmant ainsi le changement de comportement des usagers.

Arrêt en 2003 de la progression de l'emploi dans les transports

Le nombre de créations d'entreprises de transport a augmenté de 9 % en 2003, suite notamment à des mesures d'accompagnement des créateurs d'entreprises. Il a néanmoins continué de baisser dans le secteur particulier du transport routier de marchandises interurbain. Le transport routier de marchandises a eu des difficultés à répercuter la hausse de ses coûts de production sur ses prix, les chefs d'entreprises ressentant assez durement la concurrence des autres pays.

Dans ce contexte, l'emploi salarié du secteur des transports n'a pas progressé en 2003. La croissance des effectifs avait ralenti à partir de l'année 2000. La stabilité de l'emploi en moyenne sur l'année 2003 a donc prolongé cette tendance. Fin 2003, le secteur des transports employait un peu plus d'un million de salariés, dont 27 % dans des entreprises nationales (SNCF, RATP, Air France). Au sein de ces entreprises nationales, les effectifs de la SNCF ont sensiblement diminué.

Nouvelle augmentation globale des investissements en infrastructures de transports

Les investissements en infrastructures de transports sont de l'ordre de 13 milliards d'euros en 2003, soit une augmentation de 11 % par rapport à 2002 (Tableau 6). Cette augmentation a été principalement imputable aux dépenses en infrastructures de Réseau Ferré de France et plus particulièrement à la construction de la ligne grande vitesse est-européenne. Cette ligne avait déjà tiré vers le haut les investissements ferroviaires en 2002. En 2003, les investissements ferroviaires ont représenté 15 % du total (après 10 % en 2002).

Les investissements dans le réseau routier (autoroutes, routes nationales et locales) ont totalisé, en 2003, 64 % de l'ensemble des investissements en infrastructures de transports. Ils ont globalement augmenté de 6 % mais de façon hétérogène selon les réseaux : nette progression sur le réseau national non concédé et baisse pour les autoroutes concédées.

CONJONCTURE

Tableau 6 : Les investissements en infrastructures de transports

en milliards d'euros courants

	2001	2002	2003	taux de croissance 2003/2002 (%)	structure 2003 (%)
1 - Réseau routier	8,4	8,0	8,5	6,0	63,9
1.1 - réseau non concédé	6,7	6,5	7,1	8,2	53,1
<i>dont réseau départ. et local (1)</i>	<i>5,1</i>	<i>5,1</i>	<i>5,5</i>	<i>6,3</i>	<i>41,0</i>
<i>dont réseau national</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>1,6</i>	<i>14,9</i>	<i>12,1</i>
1.2 - réseau concédé	1,7	1,5	1,4	-3,6	10,8
2 - Réseau ferré principal	1,1	1,4	2,0	41,1	14,8
2.1 - Réseau grande vitesse	0,3	0,4	0,9	108,8	6,6
2.2 - Réseau principal hors LGV	0,8	1,0	1,0	1,9	7,5
3 - TCU	1,0	1,1	1,2	11,4	9,1
3.1 - TCU de province (1)	0,5	0,5	0,5	5,0	3,9
3.2 - RATP	0,4	0,4	0,5	17,8	3,4
3.3 - SNCF Banlieue	0,2	0,2	0,2	14,6	1,8
4 - Autres infrastructures	1,3	1,5	1,6	10,2	12,2
4.1 - Ports maritimes	0,3	0,3	0,5	63,2	3,9
4.2 - Aéroports et nav.aérienne	0,8	1,0	0,9	-8,2	6,8
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,2	0,2	17,6	1,5
5 - Ensemble	11,8	12,0	13,3	11,1	100,0

Sources : DR, DTT, DGAC, DTMPL, VNF

(1) Faute d'informations spécifiques, l'évolution des investissements sur les routes départementales et locales est supposée égale à l'évolution, en 2003, de l'investissement total des administrations publiques locales. De même, l'évolution de l'investissement en infrastructures de transports collectifs urbains de province est supposée égale à l'évolution de l'investissement total des villes de plus de 100 000 habitants, hors Paris.

Les infrastructures ont également continué à se développer dans les transports collectifs urbains. En Ile-de-France, la SNCF comme la RATP ont augmenté leurs dépenses. La RATP a en effet commencé les travaux de prolongement de la ligne 13 du métro et de doublement de la ligne T2 du tramway.

Après avoir progressé de 18 % en 2002, les investissements aéroportuaires ont reculé de 8 % en 2003. En revanche, ceux dans des infrastructures fluviales et surtout maritimes ont fortement augmenté.

