



## LES TRANSPORTS EN 2003 : REPRISE EN FIN D'ANNÉE

Valérie COMTE TROTET \*

En 2003, la croissance mondiale est repartie à la hausse à partir du printemps, après un début d'année hésitant, en raison notamment des incertitudes géopolitiques. Cette accélération a concerné les pays émergents comme les économies industrialisées. Elle s'est toutefois révélée très timide pour la zone euro (+ 0,4 % en moyenne annuelle). La croissance française (+ 0,5 %) a ainsi enregistré un ralentissement pour la troisième année consécutive.

La production des services de transports de marchandises s'est quelque peu redressée (+ 0,7 %, après - 1,4 % en 2002), particulièrement en fin d'année. Les transports routiers y ont nettement contribué. En revanche, les transports fluviaux et surtout ferroviaires ont reculé, le fret ferroviaire ayant été touché par des mouvements sociaux en mai-juin 2003.

Les services de transport de voyageurs ont été stables (+ 0,2 %). Du fait des grèves du printemps, la production des transports ferroviaires a baissé en 2003. Pour l'aérien, le repli de la production de la branche est lié à divers événements français et mondiaux ayant joué négativement sur la demande. Les baisses du fer et de l'air ont cependant été compensées par une croissance modérée dans les transports routiers.

Dans ce contexte, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport ont sensiblement diminué.

Malgré une circulation routière en constante progression (bien que ralentie en 2003), le nombre de tués dans des accidents de la route a fortement chuté en 2003 (- 21 % à 5 731).

Enfin, l'emploi dans les transports est resté globalement stable.

### **Reprise économique peu vigoureuse dans la zone euro en 2003**

Malgré un début d'année hésitant, la croissance mondiale est repartie en 2003 dans la plupart des pays industrialisés ainsi que dans les pays émergents, notamment la Chine. Dans la zone euro, la reprise a été peu vigoureuse (+ 0,4 % en moyenne annuelle), malgré une amélioration sur le second semestre. Les demandes intérieures des pays de la zone euro ont crû faiblement (+ 1,0 % en moyenne) et les demandes extérieures ont été contrariées par l'appréciation quasi continue de l'euro face au dollar.

En France, l'activité a été mal orientée au premier semestre 2003 (*Tableau 1*), mais elle a été meilleure au second sous l'effet du redémarrage de l'activité mondiale. La croissance française a ainsi été de 0,5 % en 2003, en ralentissement néanmoins pour la troisième année consécutive. La consommation des ménages est restée le principal soutien à cette croissance. Elle a cependant été limitée par une hausse modeste du pouvoir d'achat (+ 0,5 % en 2003 après + 2,5 % en 2002), suite au recul de l'emploi et donc à une moindre progression du revenu disponible des ménages. Les investissements des entreprises se sont encore contractés en moyenne sur l'année, mais les comportements de déstockage ont semblé s'inverser significativement au quatrième trimestre (ce que confirme le 1<sup>er</sup> trimestre 2004). Malgré une nette reprise sur la seconde partie de l'année, le commerce extérieur a également pesé sur la croissance annuelle.

\* Cet article reprend les principaux éléments développés dans le rapport de la Commission des comptes des transports de la nation, également rédigé par N. Augris, A. d'Autume, J. Hermilly, P. Jourdy, B. Korman, S. Mabille (SES) et A. Nolin (Insee).

## COMPTES

Il a en effet été pénalisé au premier semestre par le ralentissement du commerce mondial et l'atonie de la demande interne de nos partenaires européens. Les exportateurs ont souffert d'une compétitivité prix plus défavorable, suite au raffermissement de l'euro de 16,5 % face au dollar en 2003.

La demande intérieure de services de transport s'est ainsi redressée en 2003, alors que la demande extérieure a nettement fléchi du fait de la contraction des échanges extérieurs de biens et de services.

**Tableau 1 : Equilibre Ressources-Emplois des biens et services en France**

Aux prix de 1995, données cvs-cjo

	2002	2003	Evolution en %			
			T1	T2	T3	T4
<b>PIB</b>	<b>1,1</b>	<b>0,5</b>	<b>0,2</b>	<b>-0,3</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
<b>Importations</b>	<b>3,3</b>	<b>0,3</b>	<b>-0,6</b>	<b>-0,1</b>	<b>0,2</b>	<b>2,5</b>
<b>Demande intérieure totale</b>	<b>1,5</b>	<b>1,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,1</b>	<b>0,4</b>	<b>0,9</b>
Dépenses de consommation des ménages	1,8	1,7	0,7	-0,2	0,6	0,5
Dépenses de consommation des APU	4,6	2,5	0,3	0,3	0,7	1,0
FBCF Totale	-1,8	0,2	0,3	0,5	0,0	0,8
<i>dont : FBCF des SNF et des EI</i>	-3,8	-1,5	-0,2	0,4	-0,2	0,8
<i>FBCF des ménages (hors EI)</i>	0,7	0,7	0,2	0,4	-0,2	0,4
<i>FBCF des APU</i>	1,8	5,8	2,2	1,5	0,9	1,1
<b>Exportations</b>	<b>1,7</b>	<b>-2,7</b>	<b>-2,2</b>	<b>-1,4</b>	<b>0,9</b>	<b>1,5</b>
<b>Contributions</b>						
Demande intérieure hors stocks	1,7	1,6	0,5	0,1	0,5	0,6
Variations de stocks	-0,2	-0,2	0,1	0,0	-0,1	0,2
Commerce extérieur	-0,4	-0,8	-0,5	-0,4	0,2	-0,3

Sources : Insee, Comptes trimestriels, mai 2004

### **Les transports de marchandises ont soutenu l'ensemble de la branche transports**

La production de la branche transports a stagné en 2003 connaissant, pour la troisième année consécutive, une évolution moins bonne que celle de l'ensemble de l'économie (*Tableau 2*). Cette stagnation est en particulier imputable au recul du transport spatial, lesancements ayant été trois fois moins nombreux en 2003 qu'en 2002.

**Tableau 2 : Partage volume-prix de la production au prix de base des branches du transport en 2003**

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

Source : Insee - CCTN

## COMPTES

En effet, la production de la branche transport de voyageurs a été pratiquement stable en 2003 après une année 2002 de croissance (+ 0,2 % après + 1,4 %). Le fer et l'air ont pesé sur la production de la branche : le fer a été pénalisé par les mouvements sociaux du printemps tandis que l'offre en transport aérien s'est contractée avec la disparition d'Air Lib, notamment.

Par contre, après avoir baissé de 1,4 % en 2002, la production de la branche transport de marchandises (transport pour compte d'autrui) s'est globalement redressée sur l'année 2003. Cette progression est essentiellement due au transport routier de marchandises, soutenu par la modération des prix. Pour la deuxième année consécutive, le transport aérien a également tiré la production de la branche vers le haut. Le transport ferroviaire a en revanche continué de reculer.

**Bonne performance relative du transport routier de marchandises dans un contexte économique morose**

L'évolution de l'activité de transport de marchandises est directement liée à celle de l'industrie ou de la construction ainsi qu'aux campagnes agricoles. En 2003, la production des branches industrielles a renoué avec la croissance, surtout aux troisième et quatrième trimestres, mais timidement (+ 0,4 % sur l'année). La baisse de la production de la branche construction s'est ralentie (- 0,5 % après - 1 % en 2002), la seconde partie de l'année étant bien orientée. Les transports de marchandises ont par ailleurs profité, sur la première partie de l'année 2003, d'une campagne céréalière 2002-2003 meilleure que la précédente. La campagne 2003-2004 a en revanche été moins bonne et a pesé sur certains modes de transports de marchandises au second semestre 2003.

Mesuré en tonnes-kilomètres sur le territoire national, le transport routier de marchandises sous pavillon français a progressé de 0,5 % en 2003 après une année 2002 de quasi-stagnation. Concernant les seuls poids lourds, le transport routier pour compte d'autrui (+ 0,5 %) a à nouveau évolué plus rapidement que celui pour compte propre (+ 0,2 %) alors que ce dernier avait augmenté en 2001 et 2002 au détriment du compte d'autrui. En 2003, certains produits ont progressé au sein du compte d'autrui et régressé au sein du compte propre. Cela a été le cas pour les matériaux de construction qui représentent pourtant près de 30 % du transport pour compte propre.

Tableau 3 : Transports intérieurs terrestres de marchandises

en milliards de tonnes-kilomètres

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

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

## COMPTES

Sur les parcours nationaux, le pavillon français, en recul sur les premiers mois de l'année, s'est redressé dès le mois de juin, favorisé par les perturbations que connaissait la SNCF au même moment. Il a affiché sur l'année 2003 une progression proche de celle de 2002 (*Tableau 3*). A l'international en revanche, le pavillon français a continué à perdre du terrain. Pour la quatrième année consécutive, mais de façon ralentie, la partie réalisée sur le territoire national des transports internationaux sous pavillon français a reculé.

En 2003, le fret ferroviaire a été en retrait pour la troisième année consécutive, les mouvements sociaux du printemps ayant fortement tiré les résultats vers le bas. Les transports à l'international ont été plus marqués par ce recul que les transports nationaux, certains transits s'étant détournés vers l'Allemagne par exemple lors des perturbations de mai et juin. Le transport combiné (- 8,0 %) a ainsi régressé plus nettement que le conventionnel (- 5,9 %).

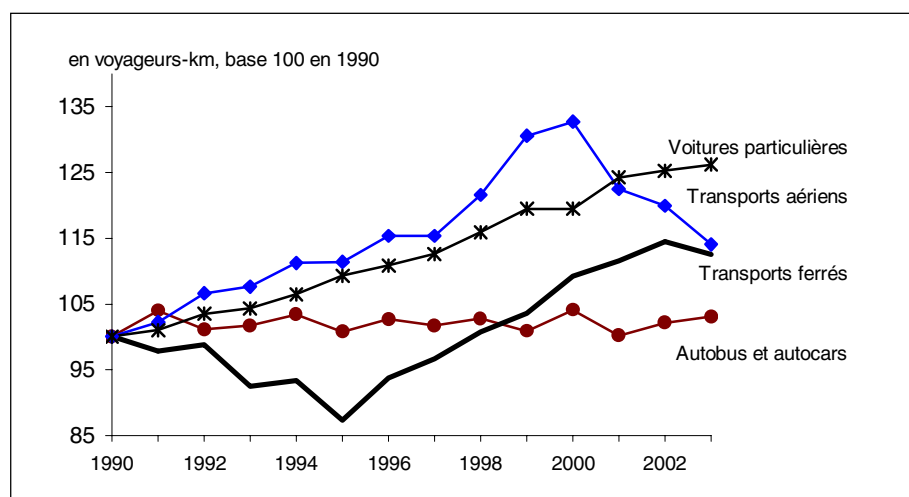
Sur les voies navigables de France, en revanche, le transport de conteneurs ne cesse de se développer. Cependant, à cause de la sécheresse et du manque d'eau qui en a découlé, le transport fluvial de marchandises a globalement été en léger recul en moyenne sur l'année 2003 (- 0,7 %). Cette situation est due au transport international, en baisse franche sur l'année (- 5,6 %), le réseau d'Alsace-Lorraine ayant été particulièrement touché par les effets de la canicule. Le transport national, en revanche, a progressé de 3 %.

Au niveau mondial, le transport maritime de marchandises a connu une embellie en 2003, en phase avec la reprise de l'économie. Cette embellie s'est répercutée sur l'activité des ports maritimes français (+ 3,5 % en tonnes traitées). Tous les conditionnements ont concouru à la hausse globale d'activité de ces ports. L'évolution la plus forte est celle des marchandises conteneurisées (+ 8,4 %), l'activité de transbordement s'étant amplifiée au Havre. Une autre progression majeure a été celle des sorties de céréales, du fait de la bonne campagne 2002-2003.

### **L'air et le fer en perte de vitesse dans les transports de voyageurs en 2003**

Le contexte social de l'année 2003 a pesé sur le transport de voyageurs : ralentissement de la croissance du pouvoir d'achat des ménages, mouvements sociaux dans les transports collectifs au printemps, disparition de compagnies aériennes... Mesurés en voyageurs-kilomètres, les transports intérieurs de voyageurs n'ont ainsi que légèrement progressé (+ 0,4 %). Les déplacements par route (voitures particulières et autobus et autocars) ont augmenté, mais un peu moins qu'en 2002. En revanche, le fer et l'air ont régressé (*Graphique 1*).

Graphique 1 : Transports intérieurs de voyageurs



Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI-SES

## COMPTES

Les transports ferrés de voyageurs (- 1,8 %) ont été pénalisés en 2003 par les mouvements sociaux du deuxième trimestre. Le profil infra annuel, affichant un creux sur cette période, est commun à tous les réseaux. Même les transports par TGV ont reculé en 2003 (- 0,5 %), alors qu'ils n'avaient cessé de progresser depuis 1993 avec les mises en service de nouvelles dessertes. Les transports des autres trains Grandes Lignes ont continué de baisser, en partie au profit des transports express régionaux (TER). Ceux-ci sont néanmoins restés stables en 2003 après une année 2002 dynamique. En fin d'année 2003, les transports sur le réseau principal de la SNCF se sont replacés sur une tendance de croissance, atteignant des niveaux supérieurs à ceux de fin 2002.

En province comme en Ile-de-France, les réseaux urbains ont connu des perturbations au printemps 2003. En province, la croissance du trafic a repris dès le mois de septembre, permettant d'afficher un bilan annuel positif. En Ile-de-France, en revanche, l'année 2003 a globalement été moins bonne que l'année 2002 aussi bien pour la SNCF (- 1,2 % en voyageurs-kilomètres) que pour la RATP (- 2,2 %). Seuls les bus de banlieue de la RATP ont enregistré une très légère hausse en 2003 (+ 0,4 %).

Le transport aérien a été contrarié par divers événements en 2003, tant sur le plan national que sur le plan international. Les compagnies et aéroports français ont ainsi connu des difficultés au premier semestre 2003. L'offre nationale a brusquement chuté avec la disparition d'Air Lib en février, le plus important transporteur français après Air France en 2002 ; le nombre de passagers-kilomètres des compagnies françaises a ainsi baissé de 0,6 % en 2003. En revanche, hors Air Lib, l'activité des compagnies françaises a été en hausse en 2003 (+ 5,5 % en passagers-kilomètres).

Par ailleurs, le tassement de la fréquentation des aéroports à l'international (+ 1,0 % après + 2,3 % en 2002) a résulté d'évolutions contrastées selon les faisceaux : en progression avec l'Union Européenne grâce aux compagnies à bas prix (dont aucune n'est française), en recul avec la Chine, le Japon et les Etats-Unis (épidémie de SRAS et tensions géopolitiques). Sur les liaisons intérieures, le nombre de passagers des aéroports s'est nettement contracté, aussi bien sur les radiales (- 5,0 %) que sur les transversales (- 5,2 %). Outre le retrait d'Air lib, les hausses tarifaires et la concurrence du TGV Sud-Est expliquent pour partie ce repli.

Fin 2003, un peu moins de 1,1 million de personnes exerçaient une activité dans le secteur des transports (*Tableau 4*). La progression de l'emploi dans les transports s'est arrêtée, en même temps que l'activité stagnait. Le nombre de demandeurs d'emploi issus des transports s'est, par ailleurs, accru de 9 % entre décembre 2002 et décembre 2003.

Tableau 4 : Effectifs salariés et non salariés dans le secteur des transports\* au 31 décembre

	1999	2000	2001	2002	2003	03/02
	en milliers					en %
<b>Salariés</b>	<b>941</b>	<b>984</b>	<b>1 009</b>	<b>1 020</b>	<b>1 019</b>	<b>-0,1</b>
- Transport ferroviaire	176	177	178	177	172	-2,5
- Autres transports terrestres de voyageurs	166	171	177	181	185	2,2
- Autres transports terrestres de marchandises	318	332	341	341	341	0,0
- Transport par eau	14	14	15	15	15	-0,2
- Transport aérien	75	80	79	81	79	-2,5
- Auxiliaires de transports*	192	209	220	226	227	0,4
<b>Non salariés</b>	<b>56</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>54</b>	<b>0,0</b>
<b>Total</b>	<b>997</b>	<b>1 038</b>	<b>1 063</b>	<b>1 075</b>	<b>1 073</b>	<b>-0,1</b>

Sources : Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations SES en 2003 pour les non salariés

\* Hors agences de voyage

### Stabilité d'ensemble de l'emploi dans les transports

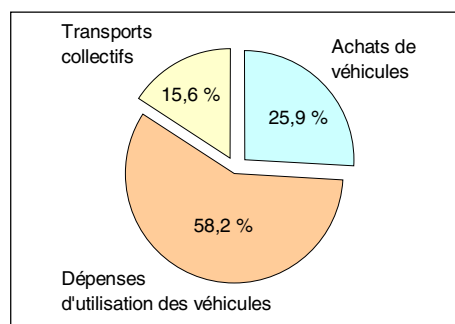
## COMPTES

Au sein des grandes entreprises publiques, l'emploi salarié a reculé, la SNCF ayant intensifié la réduction de ses effectifs (- 2,5 % en 2003 après - 0,8 % en 2002). D'autre part, du fait de la disparition de plusieurs compagnies, l'emploi dans le secteur aérien privé a chuté de 15 % en moyenne en 2003. Enfin, l'emploi a stagné dans le secteur du transport routier de marchandises qui est, comme le secteur des services auxiliaires de transports, plus sensible à la conjoncture que le secteur du transport routier de voyageurs par exemple.

### **Recul généralisé des dépenses des ménages pour les transports**

En 2003, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport ont sensiblement diminué (- 1,5 % à prix constants) après avoir déjà bien ralenti en 2002. Cette diminution de 2003 est principalement due aux achats de véhicules (- 4,6 %) qui ont baissé pour la deuxième année consécutive, tout comme le nombre d'immatriculations d'automobiles neuves. Ces dernières ont été stables pour le diesel mais ont encore accusé un recul prononcé pour l'essence. Par ailleurs, les autres dépenses des ménages en transports ont légèrement reculé. Les dépenses d'utilisation des véhicules ont ainsi diminué de 0,4 % en volume, en liaison avec le ralentissement de la croissance de la circulation. Les dépenses en transports collectifs ont été en retrait de 0,2 %, du fait du contexte géopolitique, du ralentissement économique et des mouvements sociaux du printemps. La croissance des prix relatifs des dépenses d'utilisation des véhicules et des dépenses en transports collectifs a sans doute joué sur l'évolution des volumes de ces dépenses.

Graphique 2 : Dépenses des ménages pour les transports en 2003



Source : Insee

Ainsi, la part du budget des ménages allouée aux transports a continué de baisser en 2003 (14,9 % après 15,3 % en 2002). 84 % de ce budget a par ailleurs été consacré aux véhicules (achat et utilisation) (*Graphique 2*).

### **Circulation routière : légère augmentation**

Pour la deuxième année consécutive et dans un contexte de ralentissement économique, les déplacements en voitures particulières ont progressé faiblement, alors que le rythme moyen de croissance des dix années précédentes avoisinait 2 % (*Tableau 5*).

Le développement de la multimotorisation des ménages est un élément essentiel expliquant l'augmentation du parc automobile. Les voitures Diesel ont continué à y prendre de l'importance, en lien avec la structure des immatriculations neuves : la part du diesel dans le parc automobile français a atteint 42 % en moyenne en 2003.

Du fait de la baisse du kilométrage annuel moyen par véhicule, la circulation a moins progressé que le nombre de véhicules. Elle a été quasiment stable sur les routes départementales et le réseau local (+ 0,2 %). Elle s'est plus nettement développée sur les autoroutes concédées (+ 2,5 %), bien que plus lentement que les années passées. Sa progression a été intermédiaire sur les autoroutes non concédées (+ 0,8 %) ainsi que sur le reste du réseau national (+ 1,2 %). Les ouvertures de nouveaux tronçons sur le réseau national ont concerné 156 km, comme en 2002, dont 118 km d'autoroutes.

## COMPTES

**Tableau 5 : Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en 2003**

	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Conso. unitaire		Conso. totale	
	Evol. en milliers en %	de Véh.	Evol. en %	en km / véh	Evol. en %	en Mds de Véh.km	Evol. en %	en l / 100 km	Evol. en %	en milliers de m³
<b>Voitures particulières</b>	<b>1,5</b>	<b>29 360</b>	<b>-0,8</b>	<b>13 768</b>	<b>0,7</b>	<b>404,2</b>	<b>-1,6</b>	<b>7,12</b>	<b>-0,9</b>	<b>28 762</b>
essence	-2,8	17 085	-1,6	10 713	-4,3	183,0	-1,7	7,81	-6,0	14 302
Diesel	8,1	12 276	-2,6	18 019	5,3	221,2	-0,6	6,54	4,7	14 460
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>1,6</b>	<b>5 390</b>	<b>0,9</b>	<b>16 319</b>	<b>2,5</b>	<b>88,0</b>	<b>-0,7</b>	<b>9,54</b>	<b>1,8</b>	<b>8 389</b>
essence	-5,2	1 117	-0,6	8 322	-5,7	9,3	-1,7	9,25	-7,3	860
Diesel	3,5	4 273	0,0	18 410	3,5	78,7	-0,6	9,57	2,9	7 529
<b>Véhicules lourds</b>	<b>0,1</b>	<b>636</b>	<b>-2,0</b>	<b>45 246</b>	<b>-2,0</b>	<b>28,8</b>	<b>-0,9</b>	<b>36,31</b>	<b>-2,8</b>	<b>10 449</b>
poids lourds	0,0	555	-2,2	47 563	-2,2	26,4	-0,9	36,72	-3,1	9 683
bus et cars	0,6	82	0,7	29 487	1,3	2,4	-0,4	31,88	0,9	766
<b>TOTAL VEHICULES USUELS</b>	<b>1,5</b>	<b>35 386</b>	<b>-0,6</b>	<b>14 722</b>	<b>0,8</b>	<b>521,0</b>	<b>-1,7</b>	<b>9,14</b>	<b>-0,9</b>	<b>47 601</b>
Véhicules étrangers					-1,4	28,0	-0,1	15,23	-1,5	4 265
Véhicules divers (+ ventes sous douane)									1,7	2 189
<b>TOTAL GENERAL</b>					<b>0,8</b>	<b>556,9</b>	<b>-5,0</b>	<b>9,37</b>	<b>-0,8</b>	<b>54 055</b>

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

### **Très forte baisse des accidents de la route en 2003**

Sur la route, le nombre d'accidents corporels a diminué de 14,5 % en 2003, alors que la circulation routière a légèrement progressé. Ceci confirme l'accélération de la baisse du nombre des accidents amorcée en 2002. Le nombre de tués lors de ces accidents a chuté encore davantage (- 20,9 % à 5 731 tués). Le taux de gravité s'est ainsi établi à 6,35 morts pour 100 accidents. Ce recul de la mortalité sur la route a été commun à tous les réseaux, bien que plus prononcé en rase campagne qu'en milieu urbain, contrairement à l'année précédente.

Les juniors et les seniors ont le moins bénéficié du recul de la mortalité routière en 2003. Les deux roues motorisées sont restées le moyen de transport le plus dangereux, avec un taux de 745 tués par million de véhicules pour les motocyclettes et 274 pour les cyclomoteurs, contre 119 pour les voitures particulières.

### **Emissions polluantes des transports : toujours en baisse**

Grâce à la modernisation du parc automobile et aux modifications apportées à la composition des carburants, la quantité de polluants émis dans l'air par les transports n'a cessé de diminuer, malgré une circulation plus intense. En 2002, dernière année où les statistiques sont disponibles, le niveau de monoxyde de carbone (CO) relâché par les transports était ainsi de 64 % inférieur à son niveau dix ans plus tôt, soit 36 % du total des émissions de ce type en France (contre 58 % en 1992). Les transports sont restés les principaux émetteurs d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), avec 54 % du total en 2002 (contre 62 % en 1992), en dépit de la baisse du niveau des émissions de 39 % en dix ans.

Enfin, les transports occupent une part croissante dans les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>) : 24 % en 1992 et 28 % en 2002. Le défi important à relever reste la réduction de ces émissions qui ont continué à progresser au cours des dix dernières années (+ 12 %). La baisse des consommations totales de carburants en 2003 marque peut-être l'amorce d'une nouvelle tendance.

### **Infrastructures : nette hausse des investissements avec la ligne grande vitesse est-européenne**

Le chiffre d'affaires des gestionnaires d'infrastructures a généralement reflété l'évolution des transports utilisant ces infrastructures : hausse pour les sociétés d'autoroute et les ports maritimes, en particulier.

Pour les investissements en infrastructures, la hausse la plus importante a concerné RFF et son réseau grande vitesse avec les travaux sur la ligne est-européenne (Tableau 6). Elle explique à elle seule une grande partie de la croissance totale des investissements en infrastructures en 2003. Les investissements sur le réseau routier non concédé (plus de la moitié de l'ensemble des investissements en infrastructures) ont bien rebondi après une année 2002 en retrait. A noter également l'évolution des investissements des ports maritimes, dans un contexte de croissance du transport maritime au niveau français comme mondial.

## COMPTES

**Tableau 6 : Investissements en infrastructures de transport**

*en milliards d'euros HTVA déductible*

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	2003
<b>Réseau routier</b>	<b>-1,7</b>	<b>-4,1</b>	<b>6,4</b>	<b>8,5</b>
Réseau non concédé	3,5	-2,0	8,2	7,1
<i>dont réseau départ. et local</i>	<i>3,6</i>	<i>-0,1</i>	<i>6,3</i>	<i>5,5</i>
<i>dont réseau national</i>	<i>3,0</i>	<i>-8,4</i>	<i>14,9</i>	<i>1,6</i>
Réseau concédé	-17,8	-12,1	-1,5	1,5
<b>Réseau ferré principal</b>	<b>-10,8</b>	<b>23,6</b>	<b>41,1</b>	<b>2,0</b>
Réseau grande vitesse	-49,5	43,0	108,8	0,9
Réseau principal hors LGV	22,3	16,7	1,9	1,0
<b>Transports collectifs urbains</b>	<b>-5,4</b>	<b>10,3</b>	<b>11,4</b>	<b>1,2</b>
Transport collectif urbain de province	3,5	7,9	5,0	0,5
RATP	-6,1	10,1	17,8	0,5
Réseau ferré Ile de France	-21,7	16,8	14,6	0,2
<b>Autres infrastructures</b>	<b>13,1</b>	<b>15,4</b>	<b>0,0</b>	<b>1,5</b>
Ports maritimes	53,2	8,3	51,8	0,5
Aéroports et navigation aérienne	7,1	17,7	-18,9	0,8
Voies navigables et ports fluviaux	-6,9	16,7	12,7	0,2
<b>Ensemble</b>	<b>0,8</b>	<b>1,9</b>	<b>10,1</b>	<b>13,2</b>

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

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

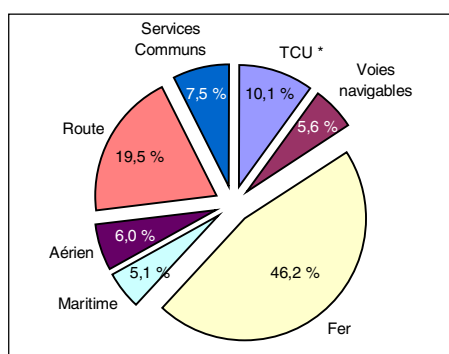
### **Administrations publiques et transports : recettes en hausse**

Les recettes liées aux transports des administrations publiques françaises ont de nouveau augmenté en 2003 (+ 2 %, à plus de 34 milliards d'euros, y compris versement transport). Celles liées à la route ont progressé notamment du fait de la très forte hausse du produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation, conséquences du renforcement des contrôles routiers dans le cadre de la politique de la sécurité routière. La TIPP reste la première ressource fiscale de l'Etat liée à l'utilisation de la route (24,5 milliards d'euros, soit plus de 83 % des 29,4 milliards du total pour la route).

Par ailleurs, les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports ont été moins élevées en 2003 qu'en 2002 (moins de 14 milliards d'euros, soit - 9 %). Ce recul est uniquement imputable aux dépenses en capital, en raison du non-versement de la dotation de RFF (pas de versement au titre de 2003, pas de rattrapage des versements non faits de 2002). Les dépenses de fonctionnement, en revanche, ont augmenté de plus de 2 %.

#### **Graphique 3 : Dépenses des administrations centrales en 2003**

(hors contributions aux charges de retraites et régimes spécifiques)



Sources : DGCP, DAEI-SES

\* TCU = transports collectifs urbains

Ainsi RFF a reçu 2,2 milliards d'euros en 2003 de la part de l'Etat et des collectivités locales (contre plus de 3 milliards en 2002). En revanche, les transferts vers la SNCF ont progressé à 7 milliards d'euros, prolongeant la très forte hausse de 2002 qui accompagnait la généralisation de la régionalisation et le renouvellement du matériel roulant. La RATP a également reçu davantage en 2003 qu'en 2002 (plus de 1,9 milliard d'euros) notamment pour continuer l'extension de son réseau et acquérir de nouveaux matériels roulants pour le RER. Pour sa part, VNF a, une nouvelle fois, moins reçu en 2003 que l'année précédente (76 millions d'euros contre 91 en 2002).