



SYNTHESES

LES TRANSPORTS EN 2002

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

SYNTHESES

SYNTHESES est édité
par l'Insee

**Institut national
de la statistique
et des études économiques**

Direction générale
18, boulevard Adolphe Pinard
75675 Paris cedex 14
Téléphone 01 41 17 50 50

www.insee.fr

Directeur de la publication
Jean-Michel Charpin

**DIFFUSION/ABONNEMENTS
ET VENTES**
Voir en fin de volume

Couverture
CREATONE

Photo couverture
M. Berne

Agence photographique
FOTOGAM - STONE IMAGES

Composition
STE- Insee

Impression
Jouve

© Insee 2003
ISSN 1262-8069
ISBN 2-11-068223 X

LES TRANSPORTS EN 2002

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

SOMMAIRE

Encadré introductif	5
LE RAPPORT	
En synthèse	9
Partie I - Les données macro-économiques	11
I.1 - Le bilan économique de l'année 2002	13
I.2 - La branche transports	24
I.3 - Les ménages et les transports	34
Partie II - Les trafics et les transports	41
II.1 - Les trafics et transports de marchandises et de voyageurs	43
II.2 - Le bilan de la circulation	58
II.3 - Transports en Europe et échanges internationaux	62
Partie III - Les entreprises de transport	71
III.1 - Les entreprises de transport	73
III.2 - Les données sociales	83
Partie IV - Les gestionnaires d'infrastructures	91
Partie V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales	101
V.1 - Les recettes des administrations liées aux transports en 2002	103
V.2 - Les dépenses des administrations consacrées aux transports	106
V.3 - Les transferts financiers des administrations à destination des établissements et des entreprises publics de transport	110
Partie VI - Transport et développement durable	115
VI.1 - L'accidentologie	117
VI.2 - Les nuisances environnementales	123

LE DOSSIER 137

**Les déterminants des évolutions à court terme des trafics
et transports de voyageurs et de marchandises**

LES ANNEXES

Partie I - Les données macro-économiques 159

Partie II - Les trafics et les transports. 180

Partie III - Les entreprises de transport 192

Partie IV - Les gestionnaires d'infrastructures 214

Partie V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales. . 216

Partie VI - Transport et développement durable 222

***Liste des tableaux* 233**

***Bibliographie* 239**

***Sites Internet* 241**

***Sigles et abréviations* 243**

40^{ème} rapport de la Commission des Comptes des Transports de la Nation

La commission des comptes des transports de la nation s'est réunie le 27 juin 2003 sous la présidence de Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 2002.

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

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

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

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

Dans le rapport, les données sont généralement exprimées en milliards d'euros, de tonnes-kilomètres ou de voyageurs-kilomètres. Les évolutions sont exprimées en pourcentage à une décimale près. Compte-tenu des nombreuses incertitudes, cette précision est souvent artificielle. Dans les tableaux en annexe, les données des comptes nationaux sont exprimées en millions d'euros.

Le rapporteur de la commission des comptes des transports est Madame Sylvie Mabille. Ont participé à la rédaction de ce rapport Mesdames Nathalie Augris, Agnès d'Autume, Annie Delort, Nathalie Devillard, Jocelyne Hermilly, Sylvie Mabille et Claudine Laguzet, et Messieurs Alain Gallais, Bernard Korman, Yves Robin, Pascal Squarcioni, Vincent Vicair, du SES, ainsi que Monsieur Edouard Fabre, de l'Insee.

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

LE RAPPORT

Un environnement économique peu porteur

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Croissance modérée de la circulation des voitures particulières

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

Evolutions contrastées dans les transports collectifs de voyageurs

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

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

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

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

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

Un transport de marchandises peu dynamique

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

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

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

Progression de l'emploi ralentie dans le secteur des transports

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

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

Augmentation des investissements en infrastructures non routières

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

Augmentation des dépenses et des recettes des administrations consacrées aux transports

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

Diminution des accidents de la route

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

Poursuite de la baisse des émissions polluantes par les transports

La baisse tendancielle des émissions polluantes par les véhicules automobiles, due à la mise sur le marché de nouveaux types de carburants et à l'augmentation progressive de la part du parc équipé de pots catalytiques, s'est poursuivie en 2001. La diésélisation du parc automobile s'est poursuivie en 2002, avec plus de 63 % des immatriculations de voitures neuves. Associée à l'amélioration du rendement énergétique des moteurs, cette tendance contribue à modérer les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre.

PARTIE I

LES DONNEES MACRO-ECONOMIQUES

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

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

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

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE INTERNATIONAL EN 2002

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

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

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

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

TABLEAU I.1
Evolution des PIB des principaux
pays de l'OCDE

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

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

Sources : Insee, Note de conjoncture, mars 2003.

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

(2) Insee, Informations rapides, avril 2003

(*) : OCDE à 18 pays

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

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

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

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

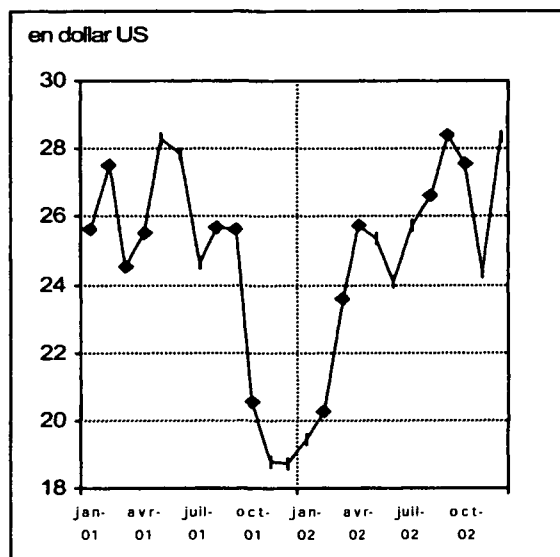
Bien que favorisés par le retournement du dollar vis à vis de l'euro, dès le printemps, mais surtout sur la deuxième partie de l'année, les exportations américaines ont diminué de 1,7 % sur l'ensemble de 2002. L'environnement international a été, en effet, peu porteur pour les Etats Unis, en raison notamment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

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

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

GRAPHIQUE I 1.1

Evolution du Prix du Brent
entre janvier 2001 et décembre 2002



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

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

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

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

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

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

variations annuelles et trimestrielles en %
données cvs-cjs

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

Source : Insee, Note de conjoncture, mars 2003.

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

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

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

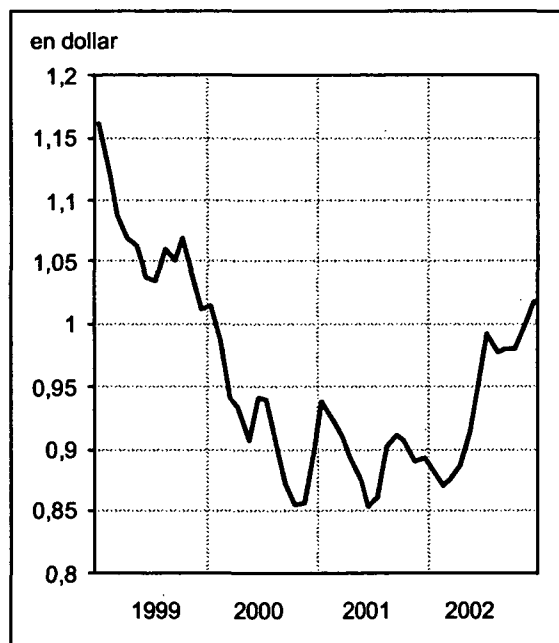
(+ 0,2 point). Ainsi, malgré un premier trimestre encourageant, les importations ont fléchi, allant jusqu'à se contracter au dernier trimestre. Sur 2002, elles ont augmenté de + 0,7 %, ralentissant pour la deuxième année consécutive. L'évolution des importations s'explique par le manque de dynamisme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

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

GRAPHIQUE I 1.2

Cours de l'euro en dollar entre 1999 et 2002

moyenne mensuelle



Source : Banque de France, mai 2003

L'ECONOMIE FRANCAISE EN 2002

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

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

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

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

TABLEAU I 1.3

Equilibre emplois ressources en volume*
données cvs-cjo

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

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

* Les comptes annuels et les comptes trimestriels sont évalués à prix courants et en volume. L'évaluation en volume se fait aux prix 95 pour les comptes trimestriels, aux prix de l'année précédente pour les comptes annuels. Les comptes trimestriels sont corrigés de la saisonnalité et des jours ouvrables. La suite de ce rapport, à partir du I. 2, se place dans le cadre des comptes annuels, avec un contenu de la branche transports adapté au champ d'investigation de la CCTN (non prise en compte en particulier des agences de voyages)

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

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

TABLEAU I 1.4

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

en %, moyennes trimestrielles et annuelles
données cvs

	2001	2002	2002			
			T 1	T 2	T 3	T 4
- Salaires bruts	5,4	3,5	0,8	0,8	0,7	0,7
- EBE des EI	4,1	4,1	1,7	0,7	1,0	1,1
- Rev de la propriété	4,1	-4,5	-2,1	-1,4	-0,8	-0,1
Prestations sociales	3,9	5,1	1,7	1,0	1,5	0,8
Revenus bruts	4,7	3,4	1,0	0,6	0,9	0,8
Prélèvements sociaux et fiscaux	4,0	1,3	1,9	1,6	2,0	-8,5
Revenu disponible brut	4,7	3,8	0,7	0,4	0,8	3,1
Prix de la consommation	1,4	1,8	0,8	0,3	0,4	0,4
Pouvoir d'achat	3,3	2,0	-0,1	0,1	0,2	2,7

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

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

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

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

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

LES ACTIVITES SECTORIELLES FRANCAISES

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

En 2002, et pour la troisième année consécutive, la production de l'ensemble des branches de l'économie française a ralenti : + 1,4 % en 2002, après + 2,0 % en 2001 et + 5,9 % en 2000. L'écart entre l'évolution des productions de biens, d'une part, et de services d'autre part, a continué à se creuser, en défaveur de la production de biens. Alors que la croissance de la production de services s'est élevée à + 2,1 %, celle des branches industrielles a été seulement de + 0,3 % (cf graphique 1.2), portant ainsi le différentiel de croissance à 1,8 point contre 0,7 en 2001, toujours au profit des services. Cette dichotomie trouve son origine dans les fortes disparités des demandes qui génèrent ces productions. Les branches fortement dépendantes de l'activité des entreprises, comme

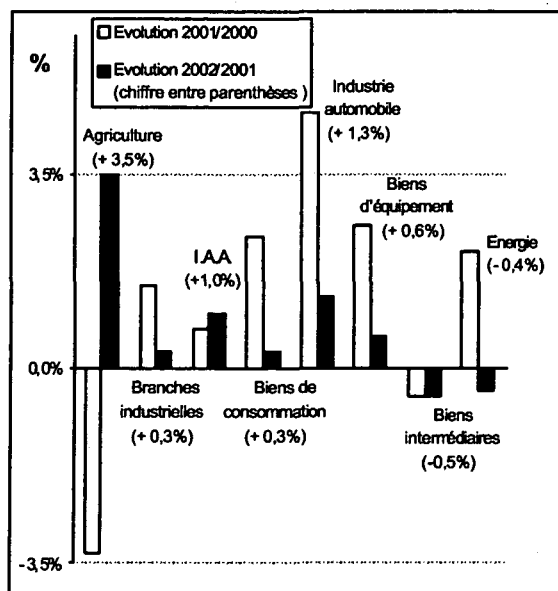
celles des biens d'équipement, ou des biens intermédiaires, ont été plus fortement touchées, en lien avec le recul de l'investissement en France. En revanche, le dynamisme de la demande des ménages a permis de soutenir davantage la production de services. Ainsi, fin 2002, alors que l'économie française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

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

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

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

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



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

TABLEAU I 1.5

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

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

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

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

Enfin, la construction, grande génératrice de transport, s'est contractée de 1,6 %, après avoir connu plusieurs années de hausse (+ 1,9 % en 2001). Ce repli s'explique, entre autres, par la fin des conséquences des événements exceptionnels passés (réparations des dégâts des tempêtes de décembre 1999, impact de l'entrée en vigueur de la baisse du taux de TVA sur les travaux d'entretien et d'amélioration du logement).

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

LES ECHANGES EXTERIEURS

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

TABEAU I 1.6
Évolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur
(en % et niveaux en millions de tonnes)

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

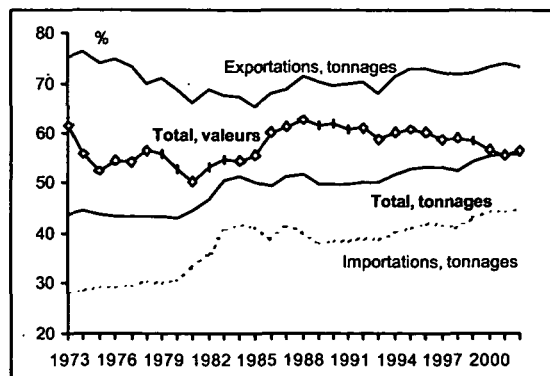
Source : DGDDI

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

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

GRAPHIQUE I 1.4

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



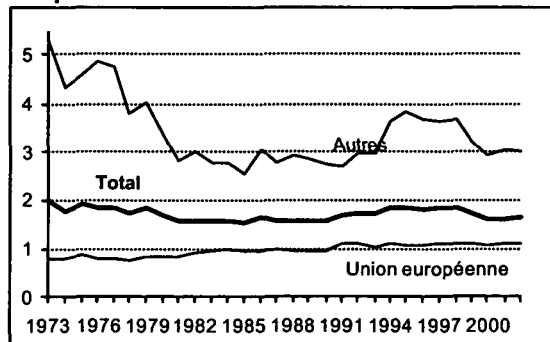
Source : DGDDI

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

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

GRAPHIQUE I 1.5

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



Source : DGDDI

L'évolution sur longue période du rapport entre la valeur par tonne à l'exportation et la valeur par tonne à l'importation fait apparaître une lente croissance de 1973 à 1997 pour nos échanges avec l'Union européenne. Parti de 0,77 en 1973, ce rapport, qui avait dépassé le seuil de 1 en 1991, est resté à peu près stable autour de 1,09 depuis 1997. Il augmente très légèrement en 2002 (de 1,08 à 1,09) du fait d'une baisse de la valeur à la tonne plus forte à l'importation (- 2,1 %) qu'à l'exportation (- 0,9 %).

Pour les échanges avec les pays extérieurs à l'Union européenne, ce rapport a subi une forte baisse de 1973 à 1981 (de 5,3 à 2,8); d'une part, les importations ne se limitaient plus exclusivement aux matières premières, d'autre part le poids de nos échanges avec les pays de l'OCDE, hors Union européenne, augmentait. Il est ensuite resté à peu près stable jusqu'en 1993; les variations observées les années suivantes reflètent surtout les mouvements de prix des matières premières. En 2002, il s'établit à 2,99 après 3,03 en 2001, le prix de la tonne exportée vers ces pays baissant davantage que le prix de la tonne importée (- 6,6 %, contre - 5,5 %).

TABEAU I 1.7
Évolution annuelle des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens
(en %, niveaux en millions de tonnes)

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

Source : DGDDI

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

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

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

Forte chute des importations de minerais et de charbons

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

TABEAU I 1.8
Évolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit
(en %)

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

Source : DGDDI

LE CHAMP DE LA BRANCHE TRANSPORTS

Le chapitre sur la branche transports traite uniquement du transport réalisé par les entreprises résidentes sur le territoire français pour *compte d'autrui (transport marchand)*.

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

- l'utilisation des véhicules par les ménages n'apparaît pas, dans les comptes nationaux, comme une activité économique. Les dépenses afférentes sont retracées, produit par produit (carburant, achat et entretien des véhicules, péages, etc.), dans la consommation finale des ménages. L'utilisation des véhicules par les ménages est traitée dans la sous-partie suivante du rapport «Les ménages et les transports».

- le transport de marchandises et de voyageurs pour compte propre n'est pas isolé des activités auxquelles il contribue (agricoles, industrielles, commerciales, etc.) ; les opérations de transport pour *compte propre* sont considérées par la comptabilité nationale comme indissociables de l'activité à laquelle elles se rapportent (elles sont qualifiées d' "auxiliaires").

Dans la partie II «Les trafics et les transports», l'analyse porte sur l'ensemble du transport, qu'il soit effectué pour compte propre ou pour compte d'autrui , y compris les transporteurs étrangers qui circulent sur le territoire français .

I . 2 - LA BRANCHE TRANSPORTS

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

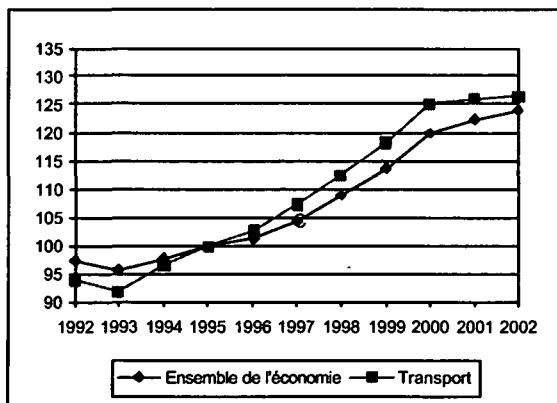
L'OFFRE ET LA DEMANDE DE TRANSPORT

La production de services de transport

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

GRAPHIQUE I 2.1

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



Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

(1) Les marges de transport (voir annexe) représentent ici la demande intérieure des branches de l'économie en services de transport de marchandises (hors sous-traitance). Elles ne concernent pas les services de déménagement, de transport spatial, de manutention, d'entrepotage 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.

TABLEAU I 2.1

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

	2001		évolution		2002	
	niveau	volume	prix	valeur	niveau	structure
Transport ferroviaire de voyageurs (**)	5 997	2,9%	5,4%	8,5%	6 505	5,1%
Transport ferroviaire de marchandises	2 207	-0,8%	0,5%	-0,4%	2 199	1,7%
Transport urbain de voyageurs	7 588	1,7%	2,6%	4,4%	7 919	8,2%
Transport routier de voyageurs	3 575	4,1%	0,8%	5,0%	3 752	3,0%
Autres transports terrestres de voyageurs (***)	2 543	2,3%	2,4%	4,8%	2 664	2,1%
Transport routier de marchandises	32 426	-2,3%	0,7%	-1,7%	31 887	25,2%
Autres transports terrestres de marchandises (****)	1 538	1,1%	2,4%	3,6%	1 593	1,3%
Transport fluvial	420	3,1%	-0,5%	2,6%	431	0,3%
Transport maritime	5 503	3,0%	2,5%	5,5%	5 806	4,6%
Transport aérien de voyageurs	13 197	0,4%	2,2%	2,6%	13 544	10,7%
Transport aérien de marchandises	1 632	2,1%	2,8%	4,9%	1 712	1,4%
Manutention	1 690	0,6%	2,5%	3,1%	1 742	1,4%
Entrepotage	5 495	-0,8%	3,9%	3,0%	5 662	4,5%
Gestion d'infrastructure	18 185	3,1%	1,3%	4,4%	18 992	15,0%
Messagerie, fret express	8 193	-8,6%	3,6%	-3,3%	7 928	6,3%
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	13 930	2,5%	0,8%	3,3%	14 386	11,4%
Ensemble transports, dont:	124 117	0,3%	1,5%	1,8%	126 720	100,0%
Transport de voyageurs	33 362	1,7%	2,8%	4,6%	34 885	27,5%
Transport de marchandises	43 264	-1,3%	0,9%	-0,3%	43 127	34,0%
Autres	47 492	0,7%	2,1%	2,8%	48 708	38,4%

Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

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

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

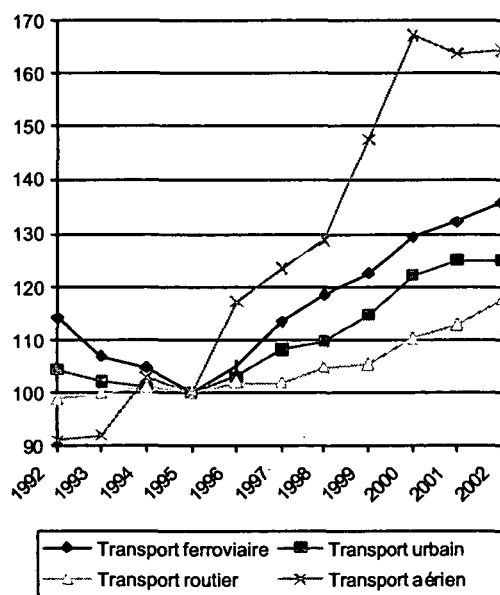
(****) : Les autres transports terrestres de marchandises représentent le déménagement et le transport par conduites.

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

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

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

GRAPHIQUE I 2.2
Evolution de la production des principaux modes de transports de voyageurs
(Volume prix 1995 - Base 100 en 1995)



Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

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

TABLEAU I 2.2
Evolution de l'activité par mode (%)
(Production aux prix de base en volume, aux prix n-1 en %)

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

Source : Insee - DAEI/SES

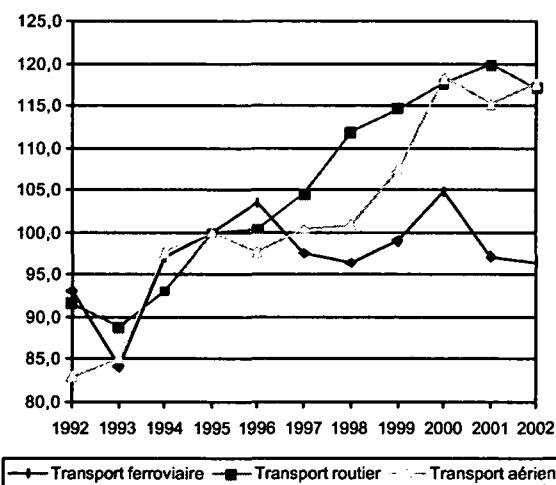
Les difficultés sont de même nature que pour l'année précédente. L'activité intérieure a été marquée par les difficultés structurelles du groupe Air Lib, qui se sont accentuées au cours de l'année et ont entraîné une baisse de l'offre. En outre, la concurrence accrue du TGV, avec la mise en service depuis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

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

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

GRAPHIQUE I 2.3

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



Source : Insee - CCTNIDAEI/SES

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

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

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

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

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

TABLEAU I 2.3

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

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

Source : Insee - CCTNIDAEI/SES

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

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

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

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

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

Source : Insee - DAE/SES

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

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

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

LA DEMANDE DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Source : Insee - CCTN/DAE/SES

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

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

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

- les transports des produits énergétiques utilisent plus souvent les modes maritime, fluvial et par conduites et relativement moins le transport routier et les auxiliaires ;

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

les produits agro-alimentaires sont plus transportés par la route.

LA VALEUR AJOUTÉE DU TRANSPORT

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

TABLEAU I 2.6

Evolution de la valeur ajoutée du transport par mode

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

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

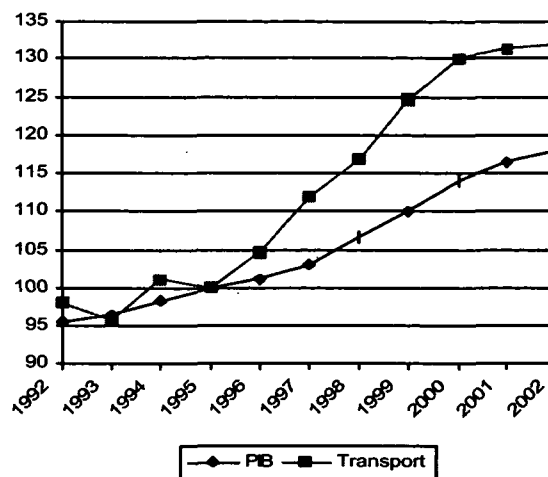
* estimations pour 2002

Source : Insee - DAE/SES

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

GRAPHIQUE I 2.4

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



Source : Insee - DAE/SES

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

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

LES PRIX DES TRANSPORTS

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

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

TABLEAU I 2.7

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

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

Source : Insee - CCTN/DAE/SES

TABLEAU I 2.8

Effectifs salariés par branche*

(équivalent temps plein, en milliers et pourcentage)

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

Source : Insee - DAE/SES

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

LES EFFECTIFS DE LA BRANCHE

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

L'INVESTISSEMENT DANS LES TRANSPORTS EN 2001

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

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

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

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

TABLEAU I 2.9

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

	(valeur en millions d'euro)			
	SNFEI (2)	APU (3)	Total Transport	Ensemble de l'économie
Matériel de transport dont :	6 287	14	6 281	28 911
Biens automobiles	3 317	14	3 331	23 399
Construction navale	197	0	197	772
Matériel ferroviaire roulant	1 107	0	1 107	1 696
Construction aéronautique et spatiale	1 646	0	1 646	2 931
Autres				113
Autres biens d'équipement dont :	3 876	206	4 082	70 801
Équipement mécanique	2 833	0	2 833	46 626
Machines de bureau et matériel informatique	267	205	472	7 983
Autres équipements électriques et électroniques	776	1	777	16 192
Construction hors logement	2 367	25	2 392	72 910
Services dont :	2 038	0	2 038	35 251
Promotion immobilière	341	0	341	3 985
Frais d'ingénierie	1 141	0	1 141	16 825
Logiciels	556	0	556	11 335
Autres				3 106
Autres	3	0	3	6 098
Total	14 551	245	14 796	213 971

Source : Insee - DAE//SES

(1) Branche transports : hors agences de voyages

(2) SNFEI : sociétés non financières entreprises individuelles

(3) APU : administrations publiques

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

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

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

Des explications internes au transport...

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

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

...et d'autres liées à la conjoncture

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

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

L'équation de régression simple aboutit au résultat suivant :

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

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

Cette relation peut s'écrire approximativement :

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

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

Qu'en conclure ?

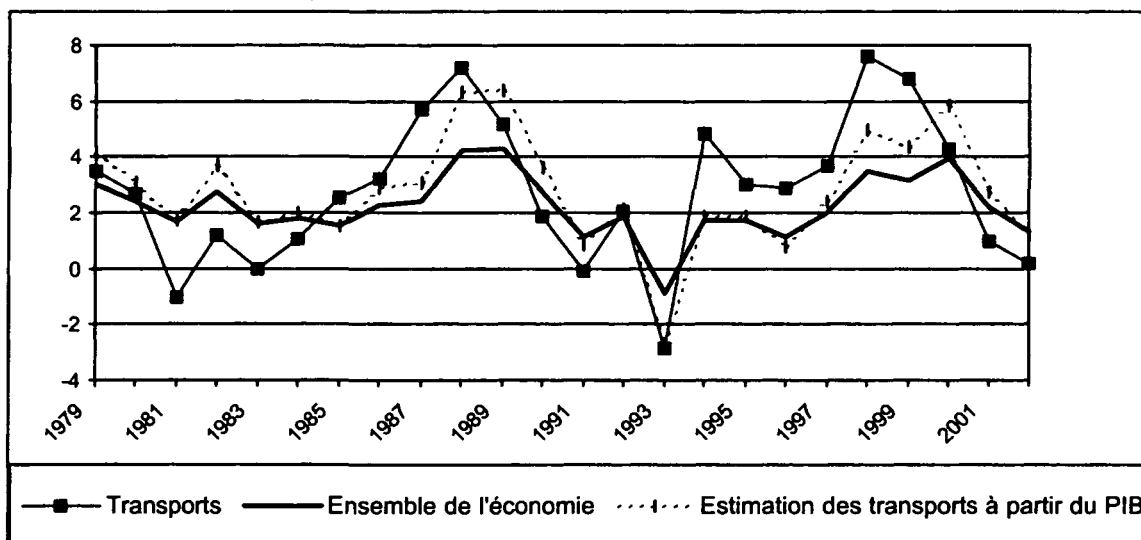
La valeur ajoutée des transports varie dans des proportions importantes et est sujette à des aléas nombreux : mouvements de grèves, périodes d'insé-

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

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

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

Évolutions de la valeur ajoutée entre 1979 et 2002



Source : Insee - DAE/SES

I. 3 - LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

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

LA CONSOMMATION DES MÉNAGES

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

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

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

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

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

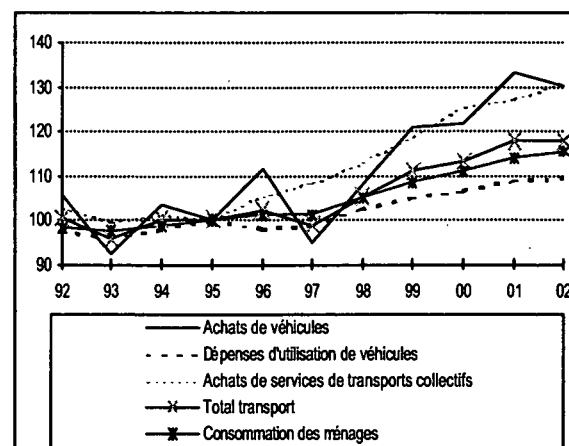
Source : Insee

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

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

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

GRAPHIQUE I 3. 1
Évolution des principales composantes de la fonction transport, en volume (base 100 en 1995)

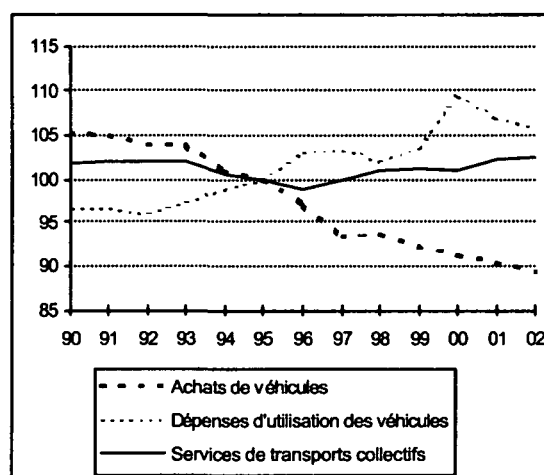


Source : Insee

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

GRAPHIQUE I 3.2

Evolution des prix relatifs * par rapport à l'ensemble de la consommation (base 100 en 1995)



Source : Insee

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

Le marché de l'automobile en 2002

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

TABLEAU I 3.2

Immatriculations de voitures particulières neuves
(en milliers)

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

Source : Fichier central des automobiles

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

Les dépenses d'utilisation des véhicules

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

TABLEAU I 3.3

Évolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume

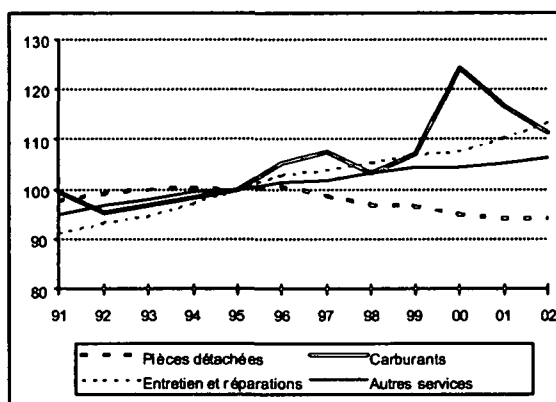
	1999	2000	2001	2002	2002 Millions d'euros
	%	%	%	%	
Pièces détachées, accessoires	2,6	3,8	5,3	2,9	21 635
Carburants	1,6	-1,7	0,7	-0,7	26 781
Entretiens, réparations	3,9	3,0	-0,2	-0,4	16 461
Autres (péages, auto-écoles...)	5,5	1,3	0,5	1,0	7 020
Ensemble	2,8	1,3	2,2	0,6	71 897

Source : Insee

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

GRAPHIQUE I 3.3

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



Source : Insee

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

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

Les dépenses de transports collectifs

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

TABLEAU I.3.4

Évolution de la consommation de transport collectif en volume

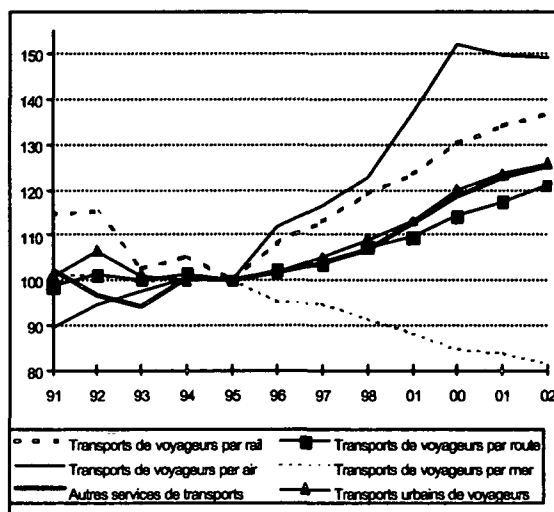
	1998	1999	2000	2001	2002	2002 Millions d'euros
	%	%	%	%	%	
Tr. ferroviaire	5,5	3,6	5,6	2,8	2,2	3 491
Tr. routier	3,7	2,1	4,2	2,9	3,0	5 057
Tr. aérien	5,7	11,6	11,0	-1,8	-0,2	5 403
Tr. mer, voies d'eau	-3,5	-3,5	-4,0	-1,1	-2,6	292
Tr. urbains	3,7	3,8	6,1	2,9	1,9	4 714
Autres	2,5	5,9	5,2	3,3	2,0	628
Ensemble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

Source : Insee

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

GRAPHIQUE I 3.4

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



Source : Insee

Note : Volumes aux prix de 1995

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

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

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

Les coefficients budgétaires

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

TABLEAU I 3.5

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

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

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

Source : Insee, comptes nationaux

Dépenses réelles des ménages et consommation effective

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

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

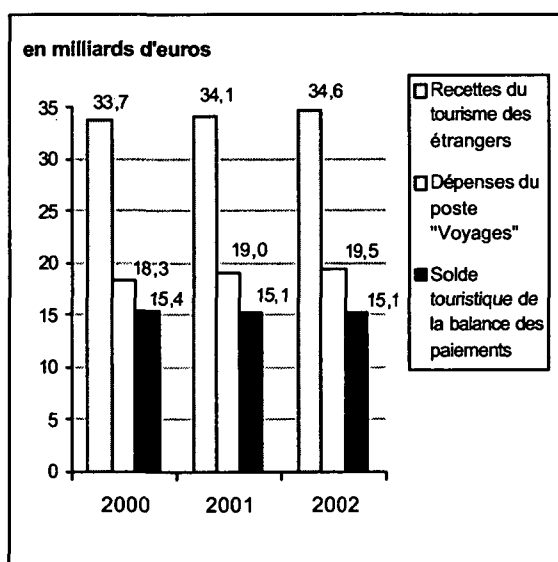
L'ACTIVITE TOURISTIQUE EN 2002

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

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

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

GRAPHIQUE I 3.5
Balance des paiements et tourisme



Source : Banque de France

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

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

TABLEAU I 3.6

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

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

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

En matière de tourisme, un voyage est défini comme la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile, comprenant au moins une nuit passée hors du domicile. Les voyages à longue distance sont définis, par l'office statistique des communautés européennes, comme étant les déplacements aller-retour d'une personne, de plus de 100 kilomètres à vol d'oiseau de son domicile. La durée des voyages (et des séjours qu'ils comportent) est déterminée par le nombre de nuitées passées hors du domicile. Un séjour est défini comme le temps passé en un lieu fixe ou au cours d'un circuit comprenant au moins une nuit. Un séjour est dit « court » s'il est inférieur à quatre nuitées ; il est qualifié de « long » dans le cas contraire.

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

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

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

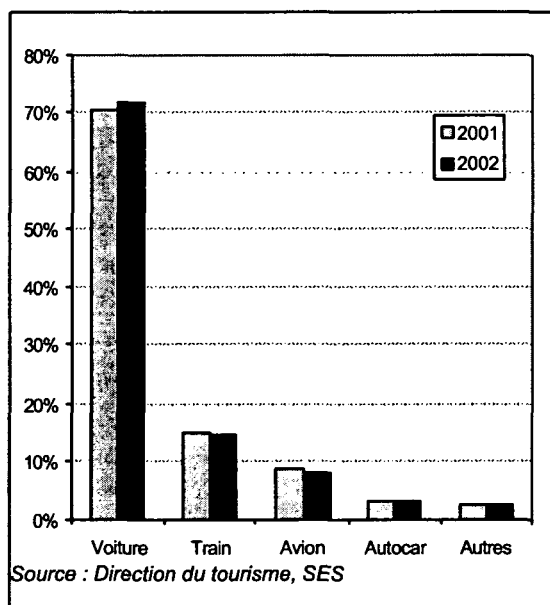
(- 20,1 % pour le nombre de voyages professionnels, contre - 1,0 % pour ceux à motifs personnels, et respectivement - 13,5 % et - 3,5 % pour le kilométrage). Le recul de l'avion s'explique, surtout sur le premier semestre, par les événements du 11 septembre 2001, qui, bien que leurs effets se soient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

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

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

GRAPHIQUE I 3.6

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



*voyages à longue distance

PARTIE II

LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

II . 1 - LES TRAFICS ET LES TRANSPORTS

DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

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

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

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

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

EVOLUTION GLOBALE

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

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

TABEAU II 1.1

Évolution globale des transports intérieurs

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

(*) au prix de 1995.

(**) Indice de la production industrielle

(hors énergie et industries agro-alimentaires).

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

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

Terminologie des transports : quelques définitions.

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

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

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

Dans la plus grande partie de ce chapitre, les transports sont mesurés uniquement sur le territoire français. Il s'agit alors du **transport intérieur**.

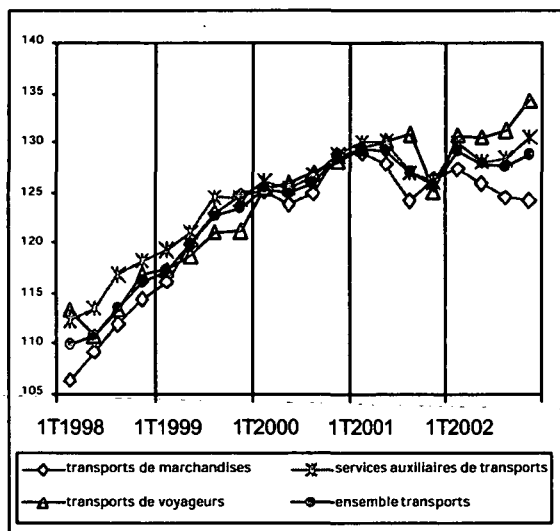
Le **transport national** est la partie du transport intérieur constituée par les flux d'origine et de destination françaises.

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

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

GRAPHIQUE II 1.1

L'indice de production de services de transport (IPST) et ses principales composantes
base 100 = moyenne 1995



source : DAEI/SES

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

TABLEAU II 1.2

Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises nationaux et internationaux
(en milliards de tonnes-kilomètres)

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

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

Notes :

- On a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC sont, dans leur intégralité, des transports nationaux.
- Pour les transports internationaux (entrées, sorties et transit), seule est prise en compte la partie de ces transports réalisée sur le territoire national.

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

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE MARCHANDISES

Globalement, le transport terrestre de marchandises (compte d'autrui et compte propre), mesuré en tonnes-kilomètres sur le territoire français, stagne en 2002 comme en 2001 (+ 0,8 % en 2002, + 0,3 % en 2001). Les évolutions sont cependant moins contrastées selon les modes qu'au cours de l'année précédente : tassement du transport routier, moindre baisse du transport ferroviaire, et très net redressement du transport fluvial. En effet, en 2002, le transport routier a augmenté de 1,3 % (contre + 2,7 %

TABLEAU II 1.3

Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises par mode et pavillon
(en milliards de tonnes-kilomètres)

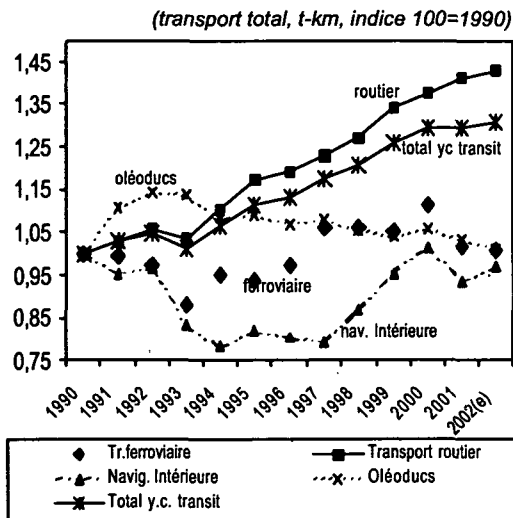
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2002
	%	%	%	%	%	%	niveau
Tr. ferroviaire	8,9	0,1	-1,0	6,2	-9,0	-0,7	50,0
dont transit	17,7	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	-4,3	7,9
Transport routier	3,1	3,5	5,6	2,4	2,7	1,3	277,2
- pavillon français	1,9	3,4	5,9	1,0	-2,7	0,1	208,7
c. d'autrui (PTAC > 3,5t)	4,0	7,2	7,7	2,7	2,0	-1,3	155,6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

Sources : SNCF, VNF, DIREM, DAEI/SES

Notes :

- Les transports intérieurs sont définis comme les transports effectués sur le territoire français. Le transit rhénan n'est pas pris en compte dans la navigation intérieure.
- Le cabotage national réalisé par l'armement français est estimé par la DTMPL à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres pour 1997. Ce chiffre n'a pas pu être actualisé.
- Le chiffre 2002 pavillon étranger est provisoire.

Graphique II 1.2
Évolution des transports intérieurs de
marchandises



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

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

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

Stabilisation du transport routier

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

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

Alors que, de façon traditionnelle, les transports pour

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

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

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

Ces différences d'évolution sont sans doute à rapprocher, comme en 2001, du ralentissement général de l'économie : la croissance du transport pour compte d'autrui est liée à une plus grande division des tâches et à une spécialisation progressive au sein de l'économie, processus enrayé lorsque l'économie est atone.

Les transports sous pavillon étranger représentent un peu plus du quart du total des transports routiers sur le territoire français ; ils auraient augmenté d'environ 5 % en 2002 (estimation provisoire), contre 2,7 % en 2001 (ce qui ferait un rythme proche de l'augmentation annuelle moyenne de ces dix der-

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

Le fret ferroviaire se stabilise également

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

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

Sur les dix dernières années, le fer transporte ainsi davantage de produits manufacturés, matériels de transport ou produits sidérurgiques, et moins de produits agro-alimentaires.

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

TABLEAU II 1.4

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

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

Source : SNCF

de croissance du transport « conventionnel » (avec, sur certaines années, en particulier de 1992 à 1995, des écarts entre les croissances très importants). Si bien que, sur longue période de dix sept ans, le transport combiné a presque doublé (indice base 100 en 1985, indice 184,5 en 2002), alors que le transport conventionnel a baissé de plus de 20%. Au cours de cette période en effet, à partir de 1992-1993, c'est pour l'essentiel le transport combiné en transit qui a tiré la croissance (liée au marché unique, au tunnel trans-Manche). Pourtant, depuis 1998, on observe un mouvement inverse. En 2002, l'écart d'évolution n'est cependant pas significatif (une légère baisse pour les deux types de transport, inférieure à 1%),

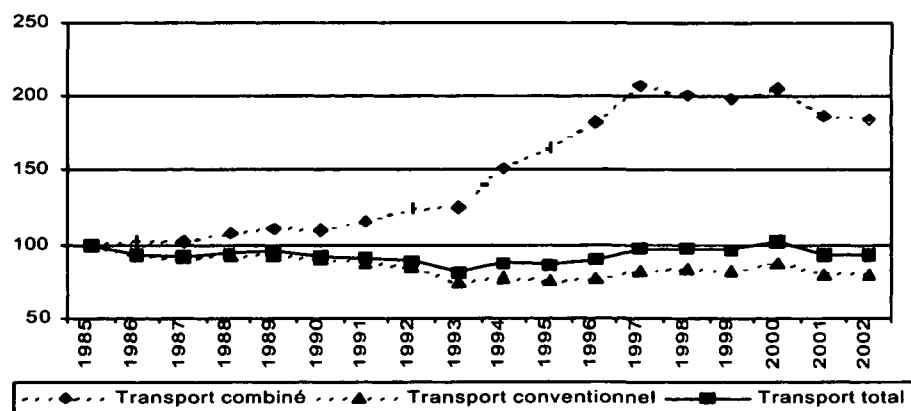
Embellie dans le transport fluvial

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

GRAPHIQUE II 1.3

Évolution des différents transports ferroviaires de marchandises

(base 100 en 1985)



Source : SNCF

Pour apprécier les évolutions par groupe de produits, il faut prendre en compte deux éléments :

- les matériaux de construction et les produits agro-alimentaires représentent ensemble plus de 60 % du fret fluvial. Le transport des matériaux de construction progresse légèrement plus que l'ensemble des produits en 2002, mais la part qu'il occupent dans l'ensemble du transport fluvial sur dix ans décroît (de 40% en 1992 à 35% en 2002). Pour le transport de produits agricoles, c'est l'inverse : progression de leur part sur dix ans (de 21 % à 27 %), mais recul sur 2002.
- après la baisse des approvisionnements en combustibles des centrales thermiques (charbon et pétrole) en 2001, l'année 2002 se solde par une augmentation, avec 43 % de croissance sur les combustibles minéraux solides, retrouvant un niveau peu inférieur à celui de l'année 2000, alors que le transport de produits pétroliers baisse encore légèrement. Le transport de ces produits est directement lié au problème de fonctionnement des centrales nucléaires.

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

TABLEAU II 1.5

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

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

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

Source : DTMPL

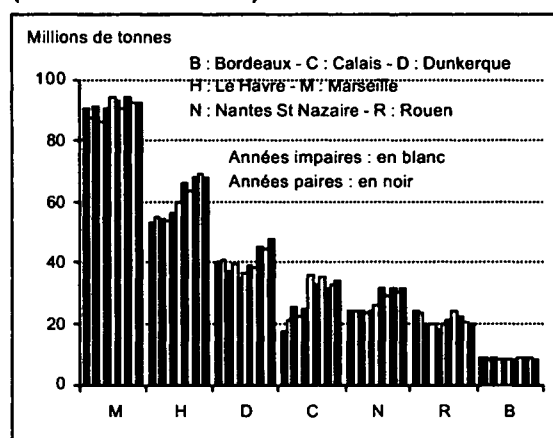
LES PORTS ET LE TRANSPORT MARITIME

Reprise de la hausse du tonnage global traité par les ports

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

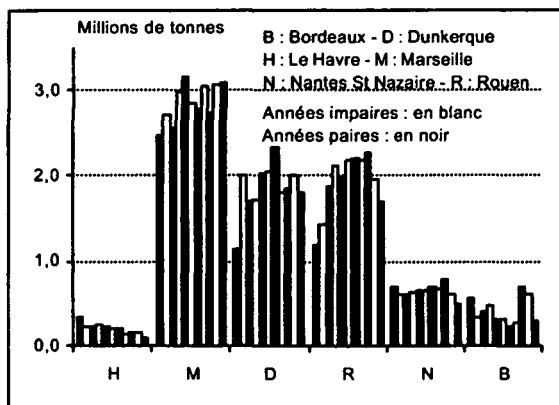
GRAPHIQUE II 1.4

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



Source : DTMPL

GRAPHIQUE II 1.5
Évolution de l'activité des ports de 1992 à 2002
(marchandises diverses conventionnelles).



Source : DT MPL

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

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

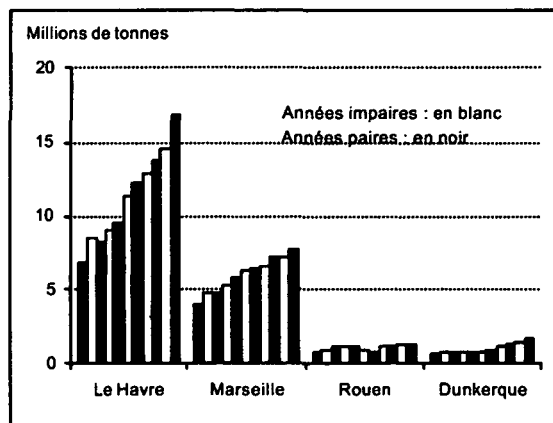
Au contraire, les vrac solides (79,4 millions de tonnes), dont les tonnages traités étaient en retrait de 9,2 % en 2001, progressent en 2002 en entrées (+ 5,3 %) comme en sorties (+ 1,6 %), grâce à la reprise des entrées de charbon alimentant les centrales thermiques et au redressement en fin d'année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

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

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

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

GRAPHIQUE II 1.6
Évolution de l'activité des ports de 1992 à 2002
(marchandises conteneurisées)



Source : DT MPL

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU II 1.6

Le fret trans-Manche passant par la France

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	02/01
Fret rail tunnel (en milliers de tonnes)*	-	-	-	187	1350	2361	2923	3133	2865	2947	2447	1456	-40,5%
"roll on roll off" ou "oro" (9 ports)	31 029	34 245	37 883	42 057	37 790	36 637	45 540	42 313	43 593	41 112	46 757	48 305	3,3%
- dont contenu des véhicules**	9 802	10 286	11 541	13 570	11 909	12 687	17 838	16 347	17 329	17 303	18 892	20 046	6,1%
Contenu des véhicules (navettes fret)**	-	-	-	573	3513	5057	2585	6520	8171	11 047	11 681	12 002	2,8%
Total (en milliers de tonnes)	31 029	34 245	37 883	42 817	42 653	44 065	51 048	51 966	54 628	55 106	60 885	61 763	1,4%
Milliers de véhicules (ferries)	1106	1207	1335	1533	1315	1294	1765	1691	1777	1775	1938	2056	6,1%
dont part française (%)	32,4%	22,5%	21,8%	26,5%	29,0%	26,2%	34,3%	40,2%	36,5%	35,3%	33,4%	38,6%	5,3 pts
Milliers des véhicules (navettes fret)	-	-	-	65	388	517	256	674	838	1133	1198	1231	2,8%
Total véhicules	1106	1207	1335	1598	1704	1811	2021	2366	2615	2908	3136	3287	4,8%

Source : DTML, Eurotunnel, SNCF

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

** Estimation DAEI/SES

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

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

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

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

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

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

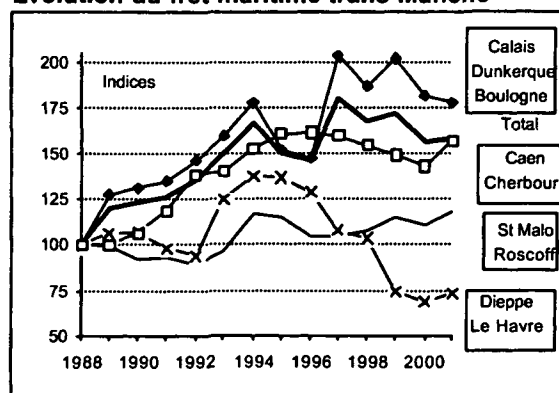
Mais le fret ferroviaire hors navettes fret s'est effondré en 2002, avec une baisse de 40 %, après déjà - 17 % en 2001. Avec 1,5 million de tonnes, les tonnages sont redevenus à peine supérieurs à ce qu'ils étaient en 1995, première année de plein exercice après la mise en service du tunnel en 1994.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

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

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

GRAPHIQUE II 1.7

Évolution du fret maritime trans-Manche



Source : DTML

LES TRANSPORTS DE VOYAGEURS

LES TRANSPORTS INTÉRIEURS DE VOYAGEURS

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

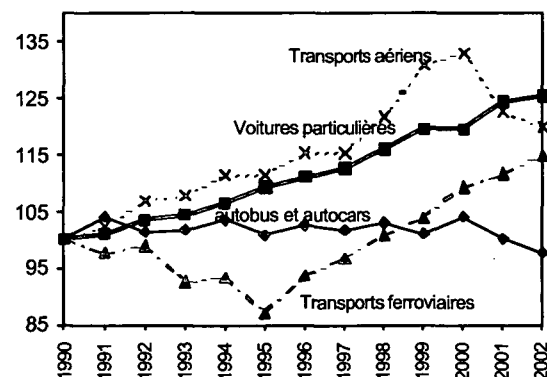
Sur les dix dernières années, l'augmentation atteint 19 %, soit un rythme annuel de 1,7 % en moyenne.

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

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

GRAPHIQUE II 1.8

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



Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

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

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

TABLEAU II 1.7

Évolution des transports intérieurs de voyageurs

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

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES

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

Le transport ferroviaire : succès continu du TGV

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

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

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

TABEAU II 1.8
Régularité de la circulation des trains de voyageurs

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

Source : SNCF

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

Les indicateurs de régularité de la circulation publiés par la SNCF traduisent une amélioration en 2002, après la dégradation de 2001. Les proportions de trains arrivés avec retard au terminus sont proches de celles de l'an 2000, et parfois plus faibles (cas du TGV Atlantique).

Sur le réseau grandes lignes, le pourcentage des trains arrivés au terminus avec un retard supérieur ou égal à 15 minutes est ainsi passé de 7,9 % à 6,3 %. Tous les réseaux de transports de voyageurs voient leur situation s'améliorer ; les TGV du réseau Nord avaient souffert en 2001 des intempéries et des fontis : en 2002, la proportion de trains avec retard supérieur à 15 minutes s'établit à 4,8 % (8,3 % en 2001).

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

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

Les transports collectifs urbains

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

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

Ainsi, sur le réseau ferré de la RATP (métro + RER), la croissance du nombre de voyageurs-kilomètres est légèrement supérieure à celle de l'année précédente : + 1,3 % en 2002 (+ 1,1 % en 2001) dont + 1,1 % pour le RER (+ 0,4 % en 2001) et + 1,4 % pour le métro (+ 1,5 % en 2001). Quant au réseau d'autobus, il connaît également une croissance plus importante qu'en 2001 : + 1,5 % (0,8 % en 2001) dont + 1,5 % pour les bus de banlieue (+ 2,0 % en 2001), et + 1,4 % pour les bus de Paris intra-muros (- 1,6 % en 2001). Sur les lignes de mode T (tramways et TVM), la progression est particulièrement sensible (+ 9,2 % en 2002, après 4,4 % en 2001), mais sans retrouver les rythmes très élevés de la période de montée en régime de T2 puis TVM, de 1997 à 2000.

A la SNCF, le transport de voyageurs en Ile-de-France bénéficie des mêmes effets que la RATP, ce qui se traduit par une poursuite de la croissance (+ 2,5 % en 2002) supérieure à celle de 2001 (+ 1,8 %).

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

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

LE TRANSPORT AÉRIEN

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

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

TABLEAU II 1.9

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

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

Source : DGAC

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

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

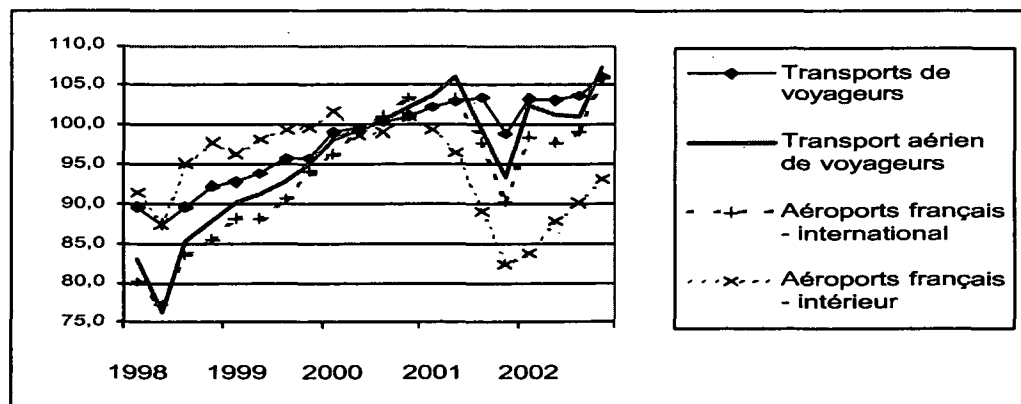
Baisse de l'activité des compagnies françaises

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

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

GRAPHIQUE II 1.9

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



TABEAU II 1.10
Évolution de l'activité des principales compagnies françaises

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

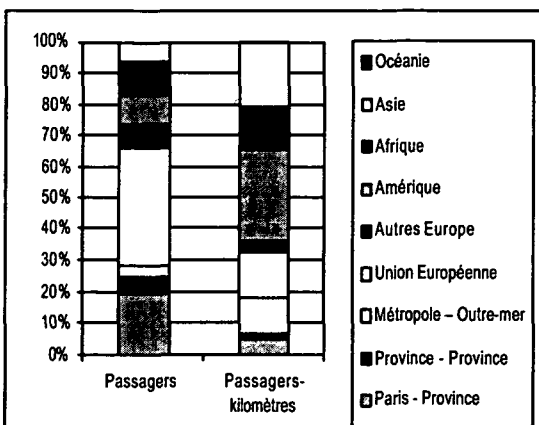
Source : DGAC

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

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

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

GRAPHIQUE II 1.10
Structure du transport aérien de passagers avec la métropole



Compte tenu de distances moyennes très différentes selon la relation, le nombre de passagers et les distances parcourues par les passagers présentent des structures différentes, comme l'illustre le graphique ci-dessus pour l'année 2002.

TABEAU II 1.11
Évolution de l'activité internationale

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

Source : DGAC

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

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

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

TABEAU II 1.12
Résultats des aéroports en 2002

	Passagers		Mouvements
	02/01	Niv 2002	02/01
Paris	0,6%	71 402	-2,9%
dont international	2,6%	49 828	-0,9%
intérieur	-3,6%	21 573	-7,2%
Nice	2,3%	9 183	-8,8%
Lyon	-5,5%	5 725	-9,5%
Marseille	-8,2%	5 361	-6,7%
Toulouse	2,0%	5 289	-4,5%
Bâle-Mulhouse	-14,8%	2 985	-11,9%
Bordeaux	-4,4%	2 905	-4,9%
Strasbourg	-4,6%	1 994	-7,5%
Nantes	-6,0%	1 804	-8,4%
Montpellier	1,1%	1 560	-0,3%
Ajaccio	-3,3%	1 063	0,0%
Clermont-Ferrand	27,9%	1 061	27,5%
Sous-total (hors Paris)	-2,9%	38 928	-6,2%
Autres Province	6,9%	10 250	1,3%
Total Province	-1,0%	49 178	-4,4%
Total Métropole	-0,0%	120 579	-3,8%
Outre-mer	-3,9%	8 927	-5,9%
Total	-0,3%	129 506	-4,1%

Source : DGAC

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

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

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

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

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

TABLEAU II 1.13

Les principales radiales métropolitaines
(milliers de passagers)

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

Source : DGAC

TABLEAU II 1.14

Évolution de la demande sur les transversales intérieures à la métropole

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

Source : DGAC

Ponctualité et retards dans le transport aérien

Avec la baisse du nombre de mouvements sur les aéroports métropolitains en 2001 et 2002, la part des vols commerciaux ayant subi un retard supérieur ou égal à 15 minutes au départ (voir encadré), sur l'ensemble des quatorze principaux aéroports métropolitains, a continué de diminuer : 26,3 % des vols en 2002 contre 31,5 % en 2001, 35,2 % en 2000 et 39,3 % en 1999).

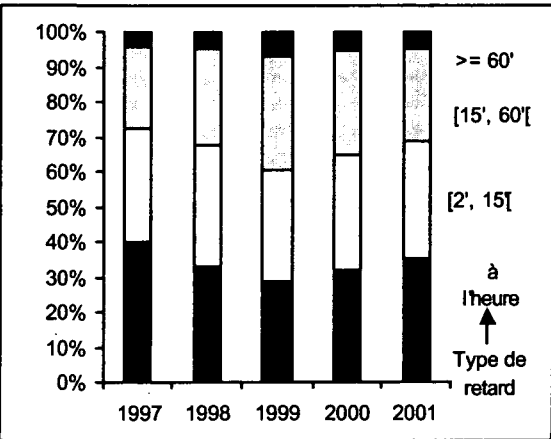
Les causes de retard sont principalement l'enchaînement des rotations (un retard induit par un autre retard antérieur), soit 32,6 % (35 % en 2001) ; suivent les causes imputables aux compagnies (27 % contre 25 % en 2001). La part des retards dus aux services de la navigation aérienne est tombée à 11,6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

TABLEAU II 1.15
Retards moyens sur les aéroports français
(en nombre de minutes par vol)

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

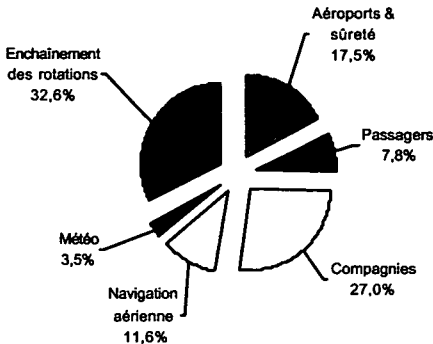
Source : COMUTA

GRAPHIQUE II 1.12
Evolution de la ponctualité au départ



Source : DGAC Comuta

GRAPHIQUE II 1.13
Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon la cause, en 2002



Source : DGAC Comuta

Les retards dans le transport aérien

Créé en 1995 sous l'égide du Ministère des transports, le Comité des usagers du transport aérien (COMUTA) étudie la qualité des services offerts aux passagers. Il comprend des représentants des passagers et des professionnels du transport aérien. Il a mis en place un Observatoire des retards du transport aérien en France qui publie deux bilans semestriels (en mars et septembre de chaque année). Il analyse la ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée sur quatorze aéroports ayant plus d'un million de passagers ou plus de 30 000 mouvements commerciaux par an. Ces quatorze aéroports représentaient 92 % du total du trafic des passagers métropolitains en 2002 et 87 % du total des vols commerciaux (hors vols de fret, vols postaux et vols privés).

Le retard au départ (ou à l'arrivée) est la différence entre l'heure de départ (d'arrivée) affichée commercialement sur le billet et l'heure à laquelle l'avion quitte (arrive à) son poste de stationnement. Les retards sont appréciés à partir de la quinzième minute incluse, critère adopté au niveau international (Europe et États-Unis).

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

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

L'ACTIVITÉ PASSAGERS DES PORTS MARITIMES

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

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

L'augmentation du nombre de passagers touche à la

TABLEAU II 1.16

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

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

Source : DT MPL

*plus de 200 000 passagers par an

TABLEAU II 1.17

Les passagers trans-Manche passant par la France

	1990	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	02/01
Passagers Eurostar	-	-	-	152	2 920	4 841	5 969	6 308	6 593	7 130	6 947	6 600	-5,0%
Passagers aériens Paris*- Londres	3 555	3 637	3 666	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2 698	2 895	7,3%
Passagers ferries (9 ports)	20 769	23 514	25 341	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	19 961	21 010	5,3%
dont Calais	10 682	13 863	16 032	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	14 989	4,3%
Part française (9 ports)	27,1%	23,2%	25,5%	25,2%	21,1%	16,4%	23,4%	25,8%	26,2%	24,3%	26,2%	29,1%	+2,9 pts
Passagers navettes tourisme **	-	-	-	40	4 394	8 045	8 858	12 238	11 469	10 163	9 346	8 719	-6,7%
Passagers véhicules navettes fret	-	-	-	74	444	594	290	797	942	1 280	1 356	1 393	2,7%
Total	24 324	27 151	29 007	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	42 136	40 309	40 617	0,8%
Total précédent moins Paris Londres	-	-	-	-	-	-	-	43 904	42 126	39 221	37 611	37 722	0,3%
Navettes tourisme, véhicules	-	-	-	14	1 216	2 077	2 319	3 351	3 260	2 784	2 530	2 336	-7,7%
Navettes tourisme, cars	-	-	-	-	23	58	65	96	82	79	75	72	-4,5%
Maritime, voitures particulières	3 324	3 916	4 499	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	3 704	3 906	5,5%
Maritime, autocars	144	169	168	184	184	175	178	166	168	158	145	156	7,8%

Source : DT MPL

* Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

** Estimation DAEI/SES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II . 2 - LE BILAN DE LA CIRCULATION

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

Croissance un peu moins soutenue du parc de véhicules

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

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

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

Baisse du parcours moyen

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

proche de celui de 2000.

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

Croissance modérée de la circulation

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

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

TABLEAU II 2.1

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

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

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

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

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

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

TABLEAU II 2.2

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

2002	Parc moyen 1 000 véh.	Parcours moyen km/véh.	Circulation / territoire Md véh.-km	Conso unitaire l/100km	Conso totale 1 000 m3	Livraisons de carburants 1 000 m3
Voitures particulières	28 930	13 875	401,4	7,23	29 026	
essence	17 575	10 887	191,3	7,95	15 210	
Diesel	11 356	18 500	210,1	6,58	13 816	
Véhicules utilitaires légers	5 305	16 181	85,8	9,60	8 244	
essence	1 178	8 372	9,9	9,41	929	
Diesel	4 127	18 410	76,0	9,63	7 316	
Véhicules lourds	636	46 189	29,4	36,64	10 756	
poids lourds	555	48 658	27,0	37,05	9 996	
bus et cars	81	29 288	2,4	32,01	759	
TOTAL VEHICULES	34 871	14 815	516,6	9,30	48 026	
Véhicules étrangers			28,4	15,24	4 328	
Véhicules divers					2 152	
TOTAL GENERAL			552,7	9,86	54 506	
Essence			226,0	Essence	18 274	17 255
Gazole			326,0	Gazole*	36 232	34 791
TOTAL GENERAL			552,7	Total CPDP	54 506	52 046
Achats aux frontières et ajustement statistique						-2 461

TABEAU II 2.3
Circulation par catégorie de réseau
 (milliards de véh-km)

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

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

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

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

Poursuite de la baisse des consommations unitaires

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

Bilan de la circulation routière

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

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

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

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

Pour les véhicules immatriculés en France :

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

Pour l'ensemble des véhicules roulant en France :

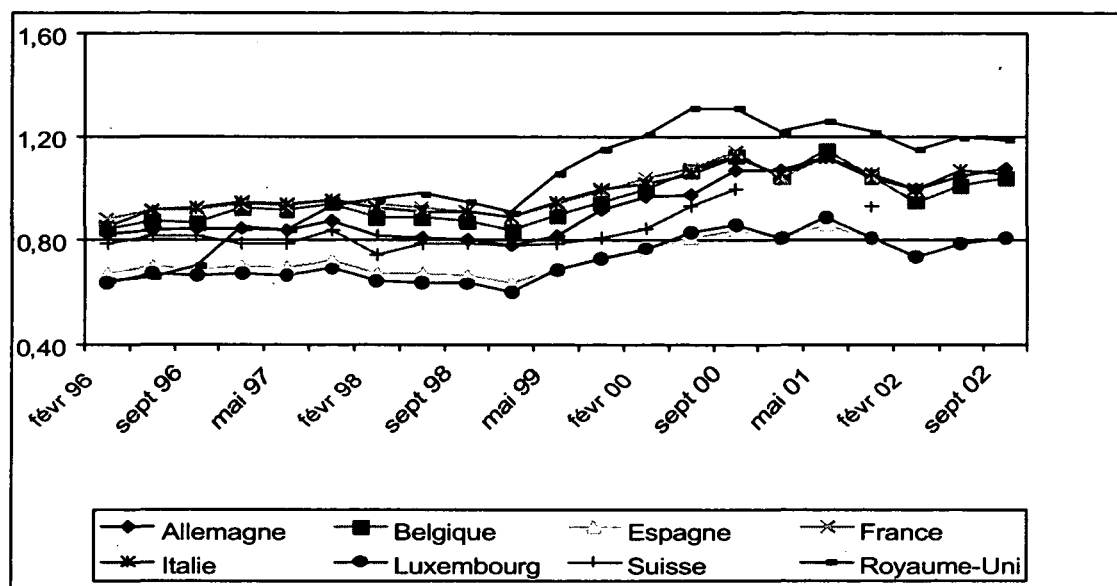
$$\text{Circulation (F+ véh. étrangers)} \times \text{Consommation unitaire} = \text{Livraisons de carburant (en France) + achats aux frontières et ajustement statistique}$$

Ralentissement des livraisons de carburants

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

GRAPHIQUE II 2.1

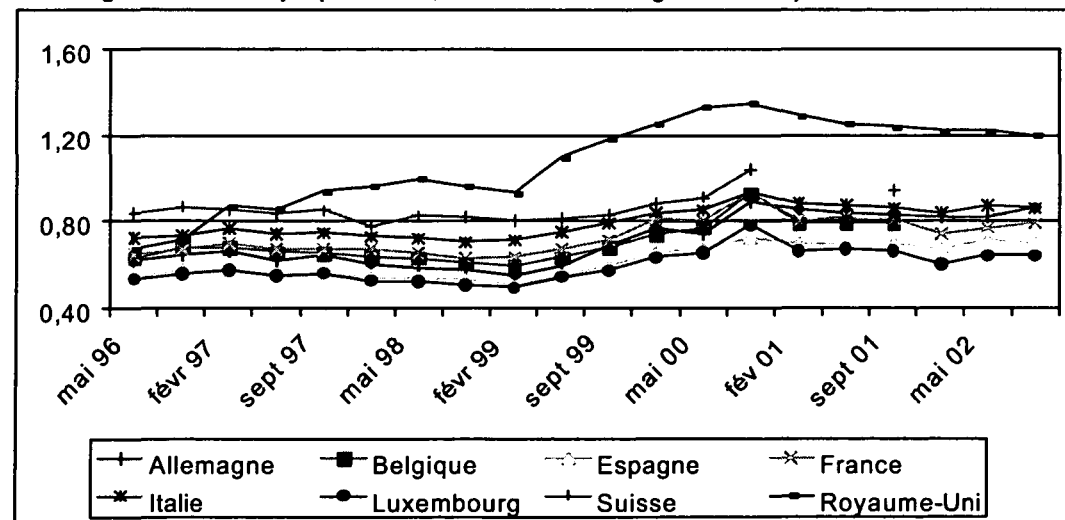
Prix de l'eurosuper sans plomb en Europe (en Euros, aux taux de change courants)



Source : CPDP

GRAPHIQUE II 2.2

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



Source : CPDP

II . 3 - TRANSPORTS EN EUROPE ET ÉCHANGES INTERNATIONAUX

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

Le transport routier international de marchandises en Europe, y compris le cabotage, représentait 27% de l'activité des pavillons de l'Union européenne (en tonnes-kilomètres) en 2001, et 18 % pour le pavillon français. La compétitivité des transporteurs routiers français continue de se dégrader, en particulier avec l'Allemagne et l'Espagne, même si elle s'améliore avec le Royaume-Uni.

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

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

LES TRANSPORTS EN EUROPE

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

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

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

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

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

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

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

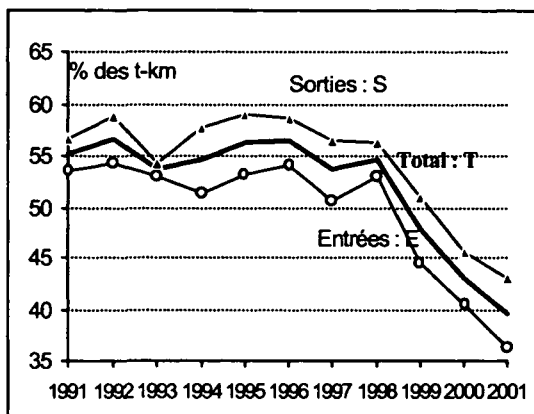
Toutefois, le Royaume-Uni étant un marché bien moindre que l'Allemagne et l'Espagne (du moins dans les conventions statistiques du règlement européen sur les transports routiers de marchandises, c'est-à-dire de bout en bout avec le même véhicule à moteur), la part de marché du pavillon français continue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

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

GRAPHIQUES II 3.1 à II 3.6

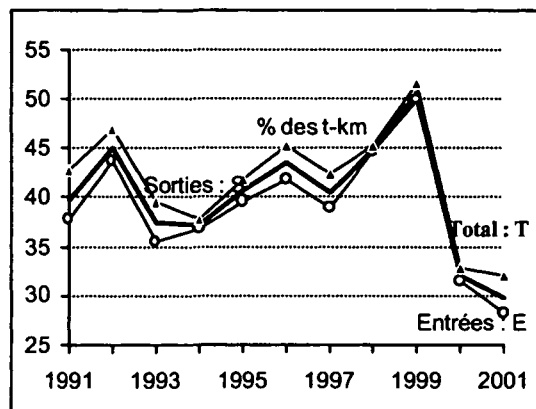
Évolution de la part de pavillon des transporteurs routiers français dans les échanges avec nos principaux partenaires
(transports mesurés en tonnes-kilomètres, compte d'autrui)

Echanges avec l'Allemagne



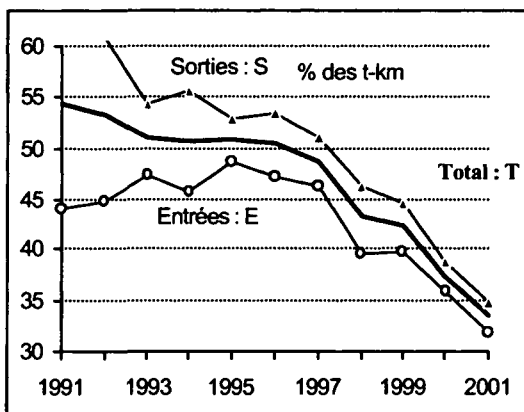
évolution 1998-1999 non significative (nouvelle série)

Echanges avec la Belgique

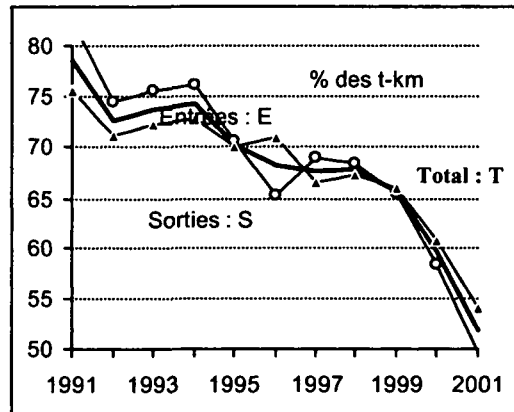


évolution 1999-2000 non significative (nouvelle série)

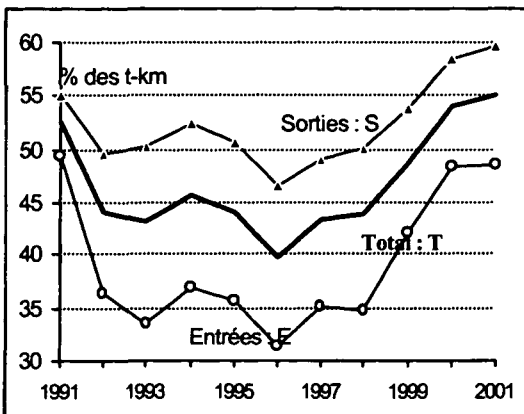
Echanges avec l'Espagne



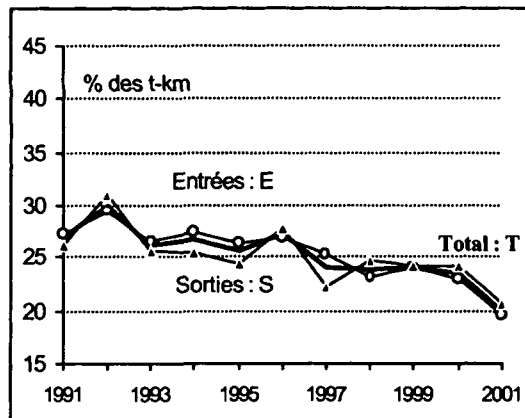
Echanges avec l'Italie



Echanges avec le Royaume-Uni



Echanges avec les Pays-Bas



L'activité des ports européens

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

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

TABLEAU II 3.1

Evolution des tonnages totaux des grands ports européens (1)

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

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

Source : DT MPL, Journal de la Marine Marchande

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

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

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

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

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

TABLEAU II 3.2

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

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

	1995	1997	1998	1999	2000	2001	2002	niv. 02
Rotterdam	97	101	102	96	104	103	104	239,4
Marseille	95	103	102	97	101	98	98	77,7
Anvers	98	95	102	95	106	106	100	58,3
Amsterdam (1)	152	172	172	173	200	215	222	63,9
Le Havre	95	106	119	113	119	120	113	47,6
Tees Harthepool	103	102	119	116	121	120	119	45,7
Wilhelmshaven (2)	215	nd	nd	248	nd	nd	nd	38,3
Trieste	105	nd	nd	nd	123	127	121	39,1
Dunkerque	110	114	123	121	189	125	131	38,1
Londres	99	105	103	91	81	86	85	37,7

Source : DT MPL, Journal de la Marine Marchande

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

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

TABLEAU II 3.3

Evolution des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens

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

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

Source : DT MPL, Journal de la Marine Marchande

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

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

TABLEAU II 3.4

Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens

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

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

Source : DTMP, Journal de la Marine Marchande

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

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

L'activité des aéroports européens

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

TABLEAU II 3.5

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

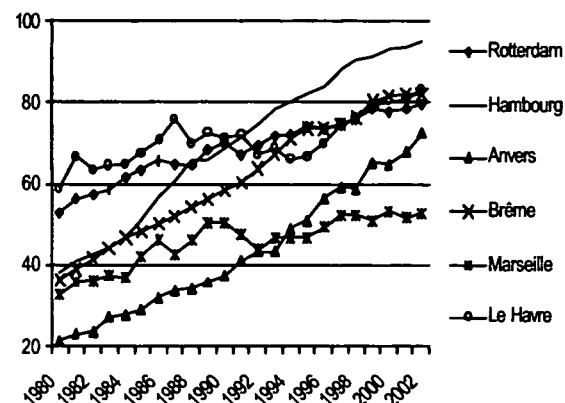
(indices et millions de passagers)

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

Source : AdP

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

GRAPHIQUE II 3.7

Evolution de la part conteneurisée dans les marchandises diverses, pour les grands ports européens (en %)

source : DTMP

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

TABLEAU II 3.6

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

(indices et millions de tonnes)

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

Source : AdP

Entre parenthèses, le nombre d'aéroports pris en compte

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

TABEAU II 3.7
Évolution de l'activité passagers des principales compagnies aériennes européennes

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

Source : AEA

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

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

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

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

L'activité des compagnies aériennes européennes

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

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

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

TABEAU II 3.8
Évolution de l'activité passagers des sept principales compagnies aériennes européennes
(passagers-kilomètres et indices)

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

Source : AEA

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

LE PARTAGE MODAL DANS LES ÉCHANGES EXTÉRIEURS DE LA FRANCE

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

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

Source : DGDDI

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

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

Source : DGDDI, retraitements DAEI/SES.

(*) Compte tenu de la rupture dans les séries intervenue en 1993, il convient de n'examiner les évolutions qu'entre 1973 et 1992 ou entre 1993 et 2001 et en aucun cas entre 1992 et 1993. La rupture modale est particulièrement sensible en 1993 sur les échanges extracommunautaires

(**) Pour l'intracommunautaire, tous les flux routiers avec les îles britanniques ont systématiquement été reclassés dans le mode maritime pour toutes les années pour le tableau II 3.7 ; cela n'est pas conforme à la réalité depuis l'ouverture du tunnel. La part maritime sur l'Union s'en trouve ici très légèrement accrue depuis cette ouverture, et la part routière réduite d'autant. Voir les flux trans-Manche (partie II 1).

LES ÉCHANGES DE SERVICES DE TRANSPORT

Evolution pour l'ensemble des modes

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

TABLEAU II 3.11

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

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

Source : Insee

Le transport routier

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

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

TABLEAU II 3.12

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

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

source : Banque de France, Insee

Le transport maritime

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

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

TABLEAU II 3.13

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

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

Sources : Banque de France, Insee

Le transport ferroviaire

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

TABLEAU II 3.14

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

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

Sources : Banque de France, Insee

Le transport aérien

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

TABLEAU II 3.15

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

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

Sources : Banque de France, Insee

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

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

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

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

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

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

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

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

L'écart de 0,2 milliard d'euros sur le poste « autres corrections » correspond principalement aux anticipations des révisions douanières effectuées par les comptes nationaux : les statistiques mensuelles du commerce extérieur sont, en effet, révisées par l'administration des douanes au cours des deux années qui suivent leur première publication, au fur et à mesure de l'enregistrement des déclarations. L'Insee a modélisé ces révisions et, dès la version provisoire du compte des relations avec le reste du monde, retient une estimation de ce que devrait être la valeur définitive des statistiques douanières.

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

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

source : Insee

PARTIE III

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

III . 1 - LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU III 1.1
Démographie des entreprises de transport

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

Source : Insee, Bodacc

(*) Nombre en fin d'année.

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

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

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

Au niveau sectoriel, la répartition des créations

Méthodologie

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

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

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

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

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

TABLEAU III 1.2

Démographie des entreprises du transport routier de marchandises (*)

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

Source : Insee, Bodacc

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

(**) Nombre en fin d'année.

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

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

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

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

TABLEAU III 1.3

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

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

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

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

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

TABLEAU III 1.4

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

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

Source : Newcronos - Eurostat

LES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

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

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

TABLEAU III 1.5

Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises

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

Sources : Insee SIE pour les années 1999 et 2000

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

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

TABLEAU III 1.6

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

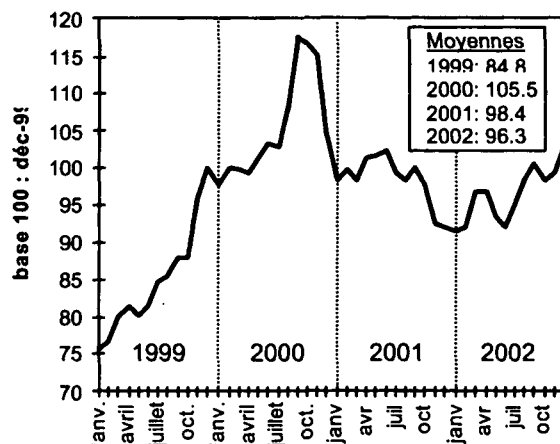
	1999	2000	2001	2002
Prix à la tonne-kilomètre				
National longue distance	1,4%	5,6%	4,7%	-0,3%
International longue distance	-2,4%	6,3%	3,4%	1,2%
National courte distance	1,1%	6,5%	5,4%	-2,2%
Ensemble	0,5%	6,0%	4,6%	-0,4%
Prix au véhicule-kilomètre				
National longue distance	1,0%	5,3%	4,0%	0,1%
International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

Source : SES - enquête TRM

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

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

GRAPHIQUE III 1.1

Prix du gazole à la citerne de 1999 à 2002


Source : CNR

France métropolitaine hors récupération partielle de la TIPP

Méthodologie

Les comptes du secteur du transport routier de marchandises présentés ici concernent uniquement les entreprises des transports routiers de marchandises de proximité (NAF 602L), des transports de marchandises interurbains (602M), du déménagement (602N) et de la location de camions avec conducteurs (602P). Pour l'année 2000, ces comptes sont extraits du système intermédiaire d'entreprises (SIE) de l'INSEE. La définition de certains postes comptables peut parfois différer de celle retenue dans le plan comptable des entreprises et dans l'EAE. Le compte de l'année 2001 a été élaboré en appliquant à celui de l'année 2000, les évolutions données par l'EAE. Pour l'année 2002, des estimations provisoires ont été faites à partir de sources diverses (SES, CNR, Unedic...).

TABLEAU III 1.7

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

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

Source : CNR

Note:

De nouveaux indices ont été élaborés en 2001 et recalculés pour 2000. Les éléments avec étoiles sont nouveaux et plus synthétiques :

* entretien-réparation avant 2000 ; ** : péages avant 2000 ; *** : renouvellement tracteur avant 2000 ;

**** : frais généraux avant 2000.

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

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

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

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

LES TRANSPORTS EN COMMUN URBAINS DE PROVINCE

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

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

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

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

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

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

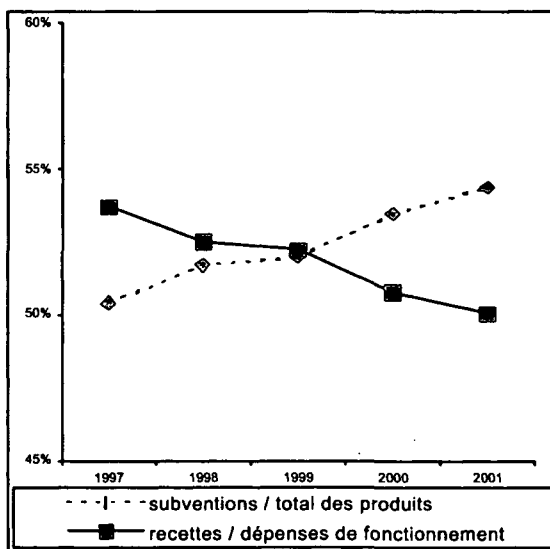
De 1998 à 2001, les « autres charges » se sont accrues plus vite que les charges d'exploitation (près de 10 % en 2001), traduisant en cela un effort important d'investissement (en particulier, pour le développement des transports collectifs en site propre).

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

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

Source : CERTU - SES*

GRAPHIQUE III 1.2
Evolution des ratios du transport urbain de province



Source : CERTU - SES*

* Méthodologie :

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

LES COMPTES DE LA SNCF

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

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

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

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

TABLEAU III 1.9
Les recettes du trafic de la SNCF

	niveau 2002 Produits du trafic*	évolution 02/01	dont trafic	évolution 02/01	produit moyen	évolution 02/01
	en milliards d'euros	en %	en milliards de: v.k.voyageur L.k.marchandise	en %	en centimes d'euro par vk ou tk	en %
Voy. Grandes lignes	4,318	5,0%	54,26	2,7%	7,96	2,2%
Voy. TER	0,600	8,1%	9,17	4,0%	6,54	3,9%
Voy. Ile de France	1,527	3,5%	10,10	2,4%	15,13	1,0%
Fret	1,827	-0,7%	50,04	-0,7%	3,65	0,0%

Source : Comptabilité de la SNCF.

* Ces valeurs sont calculées sur la base des produits propres à l'exercice, c'est dire retraitées des régularisations des exercices antérieurs et des contrats autos trains. Les produits du trafic Ile-de-France comportent les versements du STIF.

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

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

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

TABLEAU III 1.10
Comptes de la SNCF (HTVA)

	2000*	2001	2002	01/00	02/01
	en milliards d'€			en %	
Production	14,900	14,830	15,333	-0,5%	3,4%
Produits du trafic (1)	7,930	8,000	8,291	0,9%	3,6%
Produits annexes au trafic	0,289	0,283	0,258	-2,0%	-8,8%
Produits hors trafic	0,706	0,639	0,635	-9,5%	-0,6%
Compensations tarifaires	1,637	1,674	1,962	2,3%	16,6%
Rémun. du gestion. d'infra.	2,617	2,652	2,669	1,3%	0,6%
Travaux pour RFF	0,935	0,724	0,754	-22,5%	4,1%
Autres travaux pour tiers	0,235	0,255	0,223	8,6%	-12,5%
Production immobilisée	0,552	0,603	0,551	9,2%	-8,6%
CI	6,032	6,165	6,403	2,2%	3,9%
achats de matières	1,435	1,369	1,376	-4,6%	0,5%
achats de prestations	0,405	0,373	0,391	-7,9%	4,8%
achats de travaux	0,279	0,314	0,200	12,4%	-36,3%
charges externes	2,343	2,418	2,482	3,2%	2,6%
redevance infrastructure	1,562	1,691	1,954	8,2%	15,6%
Valeur ajoutée	8,869	8,665	8,930	-2,3%	3,1%
subventions	0,233	0,133	0,065	-43,0%	-51,1%
impôts	0,645	0,641	0,629	-0,6%	-1,9%
rémunérations	7,364	7,493	7,653	1,8%	2,1%
EBE	1,094	0,664	0,713	-39,3%	7,4%
Résultat d'exploitation	0,255	-0,071	-0,017		
Résultat financier	-0,155	-0,105	-0,166		
Résultat courant	0,101	-0,176	-0,183		
Résultat exceptionnel	-0,079	0,014	0,168		
Produits de l'intégration fiscale	0,045	0,028	0,034		
Résultat net	0,068	-0,134	0,019		

Source : Comptabilité de la SNCF.

* Chiffres comprenant l'activité de Sernam jusqu'à sa filialisation en février 2000. A périmètre constant, c'est-à-dire après extraction des produits de Sernam sur l'exercice 2000, les produits du trafic en 2000 auraient été de 7,89 milliards d'euros et la variation annuelle 2000/2001 de 1,4 %.

(1) dont versements du STIF : 0,73 Milliard d'euros en 2000, 0,75 Milliard d'euros en 2001 et 0,76 Milliard d'euros en 2002.

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

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

LES COMPTES DE LA RATP

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

TABLEAU III 1.11
Recettes en 2002 de la RATP par titre

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

Source : Comptes de la RATP

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

(1) La contractualisation avec le STIF prévoit une compensation tarifaire, par catégorie de titre, représentant l'écart entre le prix public perçu des voyageurs et le prix de référence contractualisé. Les recettes totales de trafic sont comparées à l'objectif du contrat RATP/STIF, à l'intérieur d'une fourchette (dite bande passante) de +/- 2 % de l'objectif. Les gains ou les pertes sont partagés selon la clé suivante : 60 % STIF et 40 % RATP. Au-delà de cette bande passante les gains ou pertes sont partagés selon la clé suivante : 90 % STIF et 10 % RATP. Cette somme ("bande passante") s'élève à 121 millions d'euros en 2002 (118,9 millions d'euros en 2001).

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

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

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

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

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

TABLEAU III 1.12
Comptes de la RATP

(milliards d'euros, HTVA)

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

Source : Comptes de la RATP

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

(2) Prestations à la SNCF,...

(3) Contribution forfaitaire

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

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

LE SECTEUR AÉRIEN

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

TABLEAU III 1.13
Comptes du secteur aérien

(milliards d'euros, HTVA)

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

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

LE SECTEUR MARITIME

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

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

TABEAU III 1.14

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

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

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

TABEAU III 1.15

Prix du transport maritime

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

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

* L'indice d'affrètement à temps mesure un volume d'engagement à temps et non des prix, la base 100 est l'année 1971.

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

LE SECTEUR FLUVIAL

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

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

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

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

TABEAU III 1.16

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

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

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

LA MESSAGERIE FRET EXPRESS

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

TABLEAU III 1.17

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

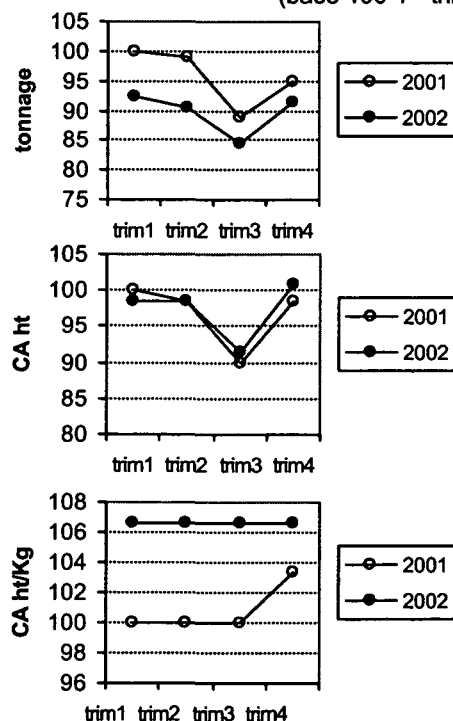
(milliards d'euros, HTVA)

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

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

GRAPHIQUE III 1.3

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



Source : SES, Enquête Messagerie.

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

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

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

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

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

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

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

TABLEAU III 1.18

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

(milliards d'euros, HTVA)

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

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

TABEAU III 1.18 Quelques données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe, en 2000¹

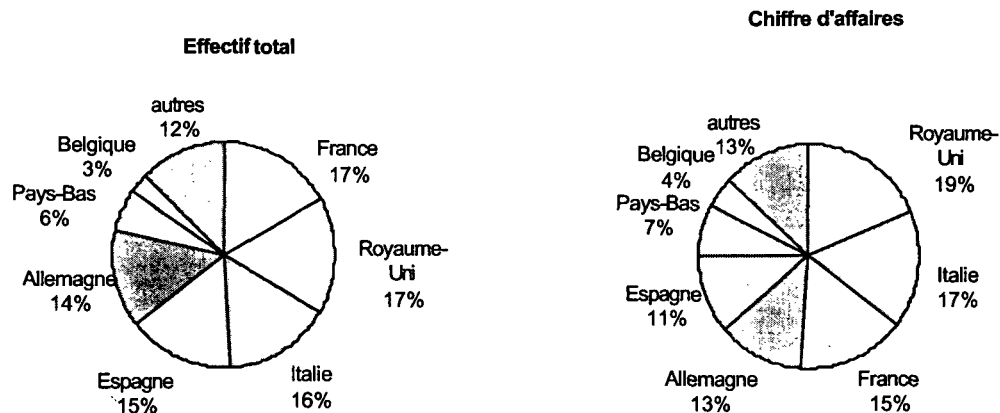
	Nombre d'entreprises	Effectif non salarié	Effectif salarié	Chiffre d'affaires	en millions d'euros		
					Valeur ajoutée brute aux coûts des facteurs	Frais de personnel	Investissements corporels
Belgique	7 298	8 060	53 966	8 095	2 783	1 851	794
Danemark	7 994	7 075	36 913	4 433	1 974	1 282	408
Allemagne	32 885	40 318	230 463	23 457	11 615	6 616	2 219
Espagne	130 141	119 115	182 503	21 366	8 100	3 590	1 911
France	41 465	28 298	300 818	28 849	10 507	8 612	1 394
Italie	112 173	143 604	165 033	31 837	9 896	4 691	1 693
Luxembourg ²	478	251	5 266	670	237	166	34
Pays-Bas	10 290	12 357	109 726	13 934	5 658	3 999	791
Autriche	5 019	4 267	43 383	5 355	2 136	1 344	580
Portugal	5 906	1 748	43 987	2 685	1 014	642	560
Finlande	11 843	7 586	30 441	3 726	1 643	911	467
Suède	15 447	6 719	56 768	7 351	2 936	1 957	974
Royaume-Uni	36 819	35 698	293 261	34 577	14 640	8 767	2 253
UE (13 pays)	417 758	415 096	1 552 528	186 334	73 140	44 429	14 077

Source: Eurostat - DAEI/SES

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

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

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



Source: Eurostat - DAEI/SES

Source: Eurostat - DAEI/SES

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

² Investissements corporels du Luxembourg : chiffre de 1997.

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