



SYNTHESES

LES TRANSPORTS EN 2003

41^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

Couverture
CREATONE

Photo couverture
M. Berne

Agence photographique
FOTOGAM - STONE IMAGES

Composition
STE- Insee

Impression
Jouve

© Insee 2004
ISSN 1262-8069
ISBN 2-11-068302-3

LES TRANSPORTS EN 2003

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

SOMMAIRE

Encadré introductif	5
LE RAPPORT	
Résumé	9
Partie I - Les données macro-économiques	13
I.1 - Le bilan économique de l'année	15
I.2 - La branche transports	27
I.3 - Les ménages et les transports	33
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	59
II.3 - Transports en Europe et échanges internationaux	63
Partie III - Les entreprises de transport	75
III.1 - Les entreprises de transport	77
III.2 - Les données sociales	89
Partie IV - Les gestionnaires d'infrastructures	97
Partie V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales	109
V.1 - Les recettes des administrations liées aux transports	111
V.2 - Les dépenses des administrations consacrées aux transports	115
V.3 - Les transferts financiers des administrations à destination des établissements et des entreprises publics de transport	119
Partie VI - Transport et développement durable	125
VI.1 - L'accidentologie	127
VI.2 - Les nuisances environnementales	135
VI.3 - Vers des indicateurs de développement durable dans le domaine des transports	155
LES ANNEXES AU RAPPORT	
Partie I - Les données macro-économiques	163
Partie II - Les trafics et les transports	182
Partie III - Les entreprises de transport	195
Partie IV - Les gestionnaires d'infrastructures	210
Partie V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales ..	212
Partie VI - Transport et développement durable	218

LES DOSSIERS	227
Éléments de méthode	229
Dossier 1 - Transports collectifs régionaux de voyageurs	233
Dossier 2 - Orientation écologique du choix de véhicules et de carburants	247
Dossier 3 - Politique de sécurité routière	271
<i>Liste des tableaux du rapport</i>	<i>295</i>
<i>Bibliographie</i>	<i>301</i>
<i>Sites Internet</i>	<i>303</i>
<i>Sigles et abréviations</i>	<i>305</i>
<i>Liste des participants et remarques des membres de la Commission</i>	<i>307</i>

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

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

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

Les thèmes abordés sont :

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

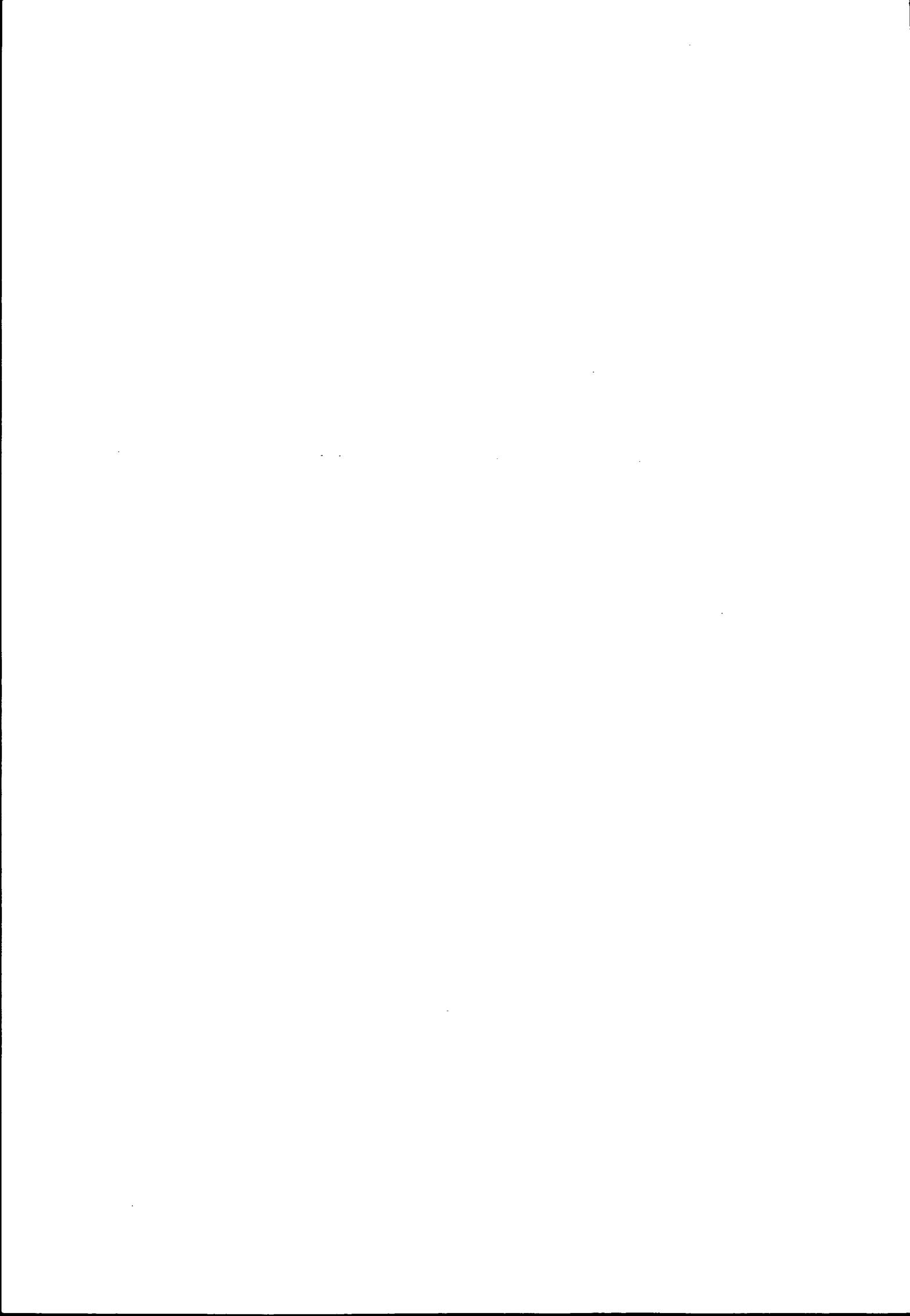
*Dossiers : Éléments de méthode
Transports collectifs régionaux de voyageurs
Orientations écologiques du choix des véhicules et des carburants
Politique de sécurité routière*

Les différentes parties du rapport présentent les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 2003) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Pour les estimations 2003, on ne disposait pas encore de résultats issus de l'enquête annuelle d'entreprises. D'autres estimations reposent sur une partie du champ des transports (telles les statistiques qui ne concernent que les établissements de dix salariés et plus). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple, des nombreuses créations d'entreprises).

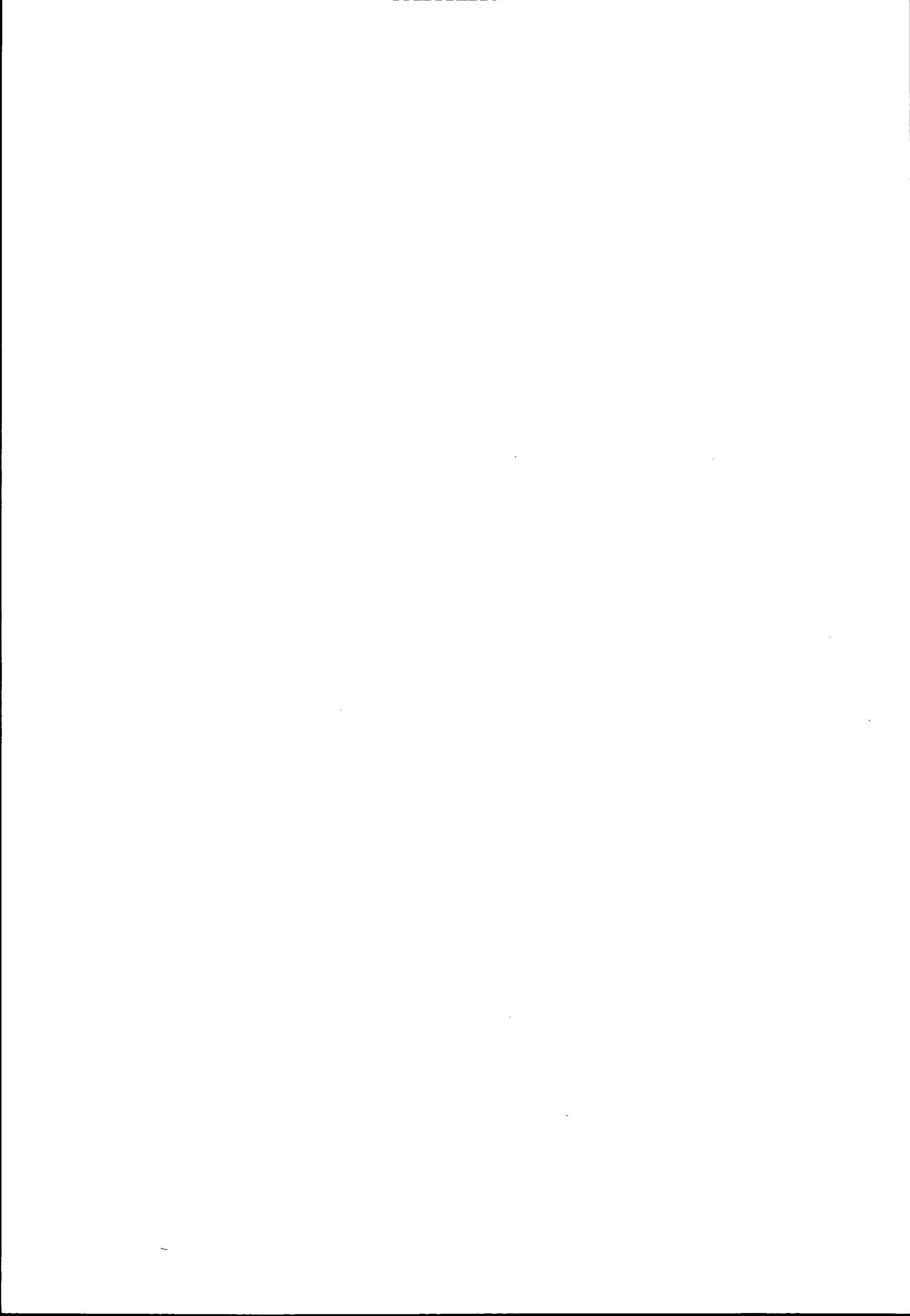
Le rapporteur de la commission des comptes des transports de la Nation est Madame Sylvie Mabile, le secrétaire est Madame Valérie Comte Trotet.

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

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



Le rapport



RÉSUMÉ

Les transports en 2003

Un environnement économique peu porteur dans la zone euro

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

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

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

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

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

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

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

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

Faible croissance de la circulation des voitures particulières

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

Évolutions contrastées dans les transports collectifs de voyageurs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Stabilité de l'emploi dans le secteur des transports

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

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

Augmentation des investissements en infrastructures

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

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

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

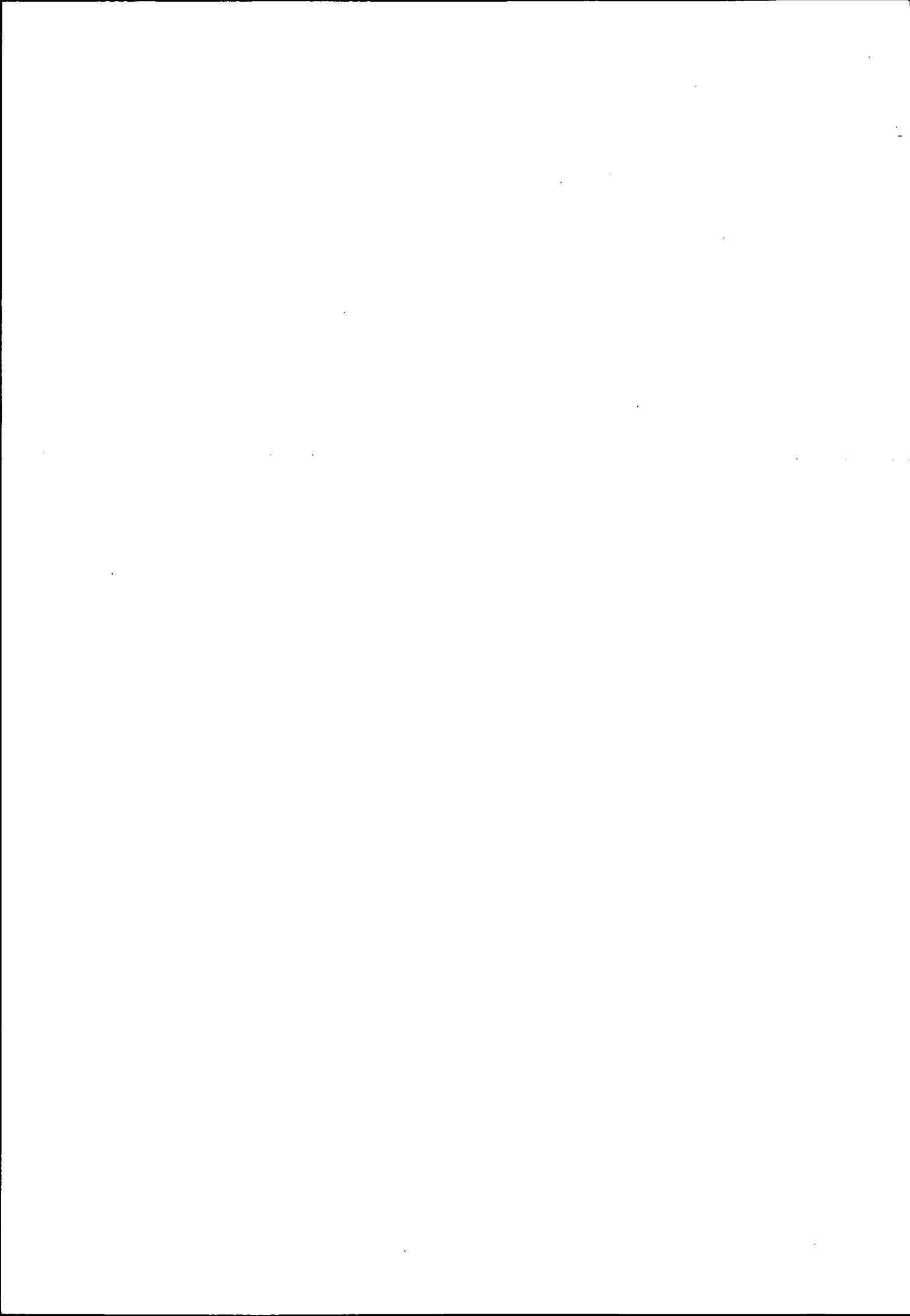
En 2002, les collectivités locales avaient dépensé 26 milliards d'euros pour les transports (fonctionnement et investissement), en augmentation suite à la régionalisation du transport ferroviaire. Les dépenses de fonctionnement (+ 8,5 %) étaient consacrées principalement aux transports collectifs urbains,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

Forte diminution du nombre de tués sur la route

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

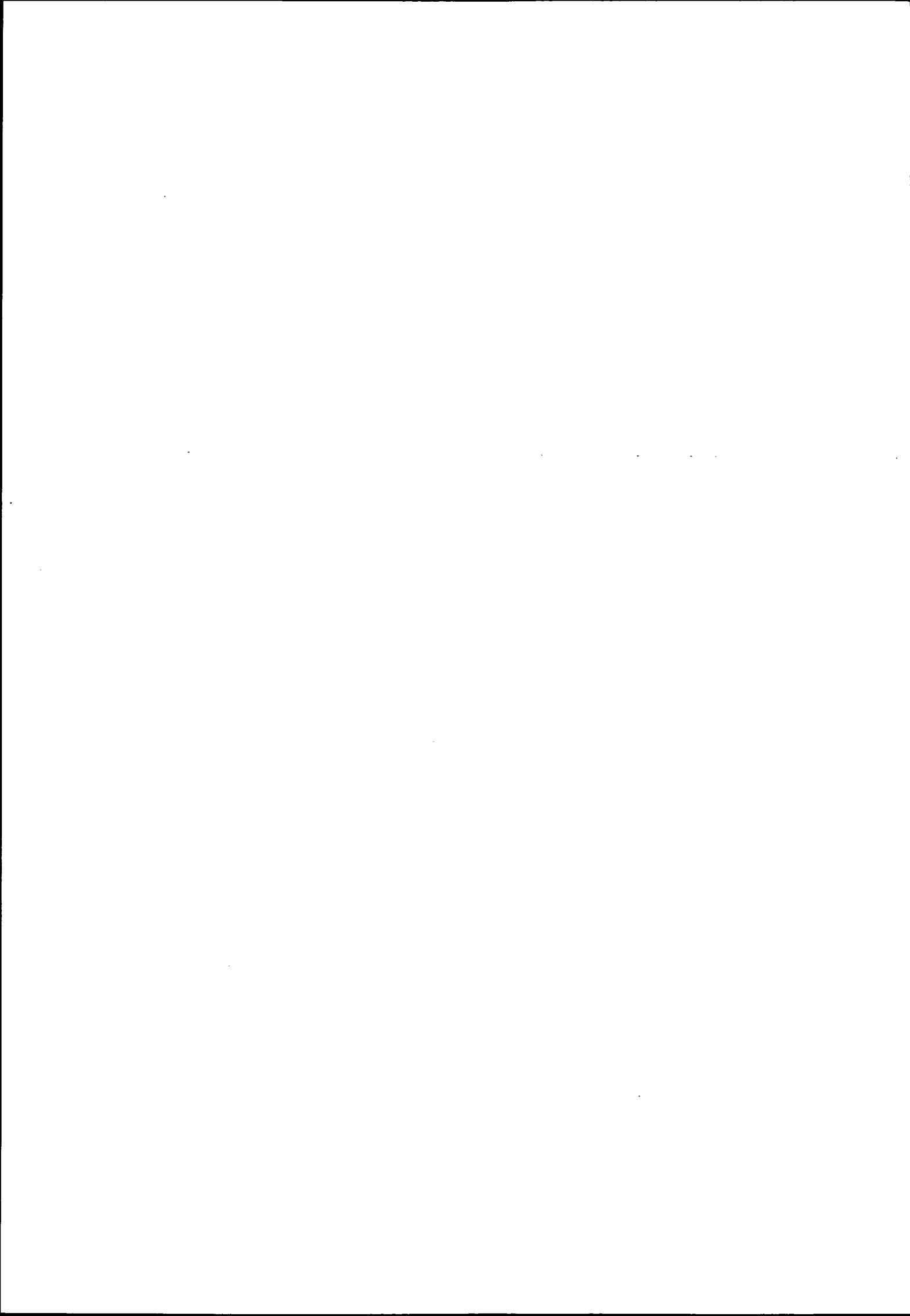
Poursuite de la baisse des émissions polluantes par les transports

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



Partie I

Les données macro-économiques



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

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

L'environnement économique international

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

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

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

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

variations trimestrielles et annuelles moyennes, en %

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

Sources :

Direction de la Prévision et de l'Analyse Economique,

Note de conjoncture internationale, mars 2004

Insee, Note de conjoncture, mars 2004

⁽¹⁾ Eurostat, avril 2004

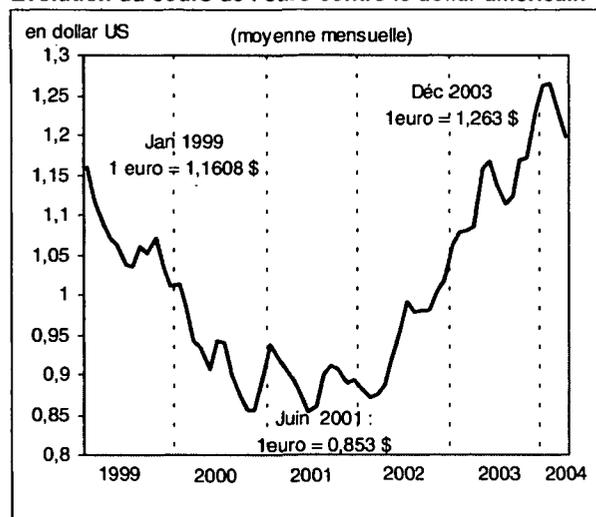
⁽²⁾ Insee, Informations rapides, mai 2004

(*) : OCDE à 18 pays

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

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

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



Source : Banque de France, mars 2004

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

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

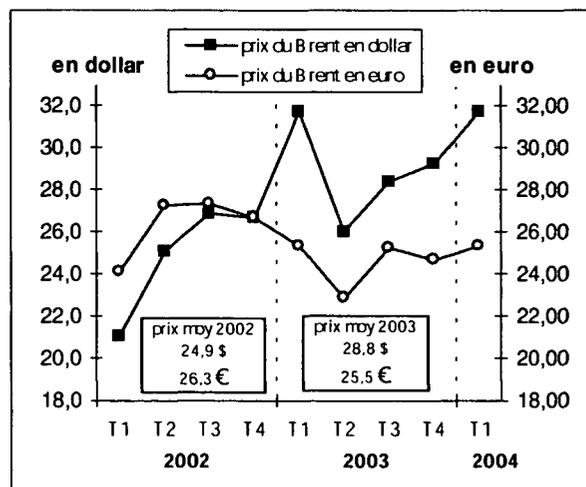
Tableau I 1.2
Croissance du PIB en volume des principaux pays émergents

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

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

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

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



Source : Minéfi

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

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

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

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

Source : Insee, Note de conjoncture, mars 2004

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

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

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

L'économie française en 2003

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

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

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

Au cours du premier semestre, les exportations

Tableau I 1.4
Equilibre Ressources-Emplois des biens et services

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

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

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

⁽²⁾ Insee, Comptes annuels, mai 2004

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

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

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

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

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

Par ailleurs, même si les variations de stocks ont contribué négativement à la croissance sur l'ensemble de l'année (- 0,2 point de PIB), via notamment l'utilisation massive des réserves en produits agricoles, les comportements de déstockage semblaient, à la fin 2003, s'inverser significativement.

Si le profil infra annuel est marqué par le rôle positif des exportations au second semestre, en moyenne annuelle, la principale contribution à la croissance française est venue, comme les trois années précédentes, de la consommation finale des administrations et des ménages. Les dépenses de consommation publiques, bien qu'en ralentissement, ont augmenté de 2,5 %. Celles des ménages ont gardé le même rythme de croissance qu'en 2002 (+ 1,7 % en moyenne annuelle après 1,8 % en 2002). La consommation des ménages en biens a augmenté de + 0,7 % en raison, notamment, de l'accroissement de leurs dépenses de produits manufacturés (+ 0,9 %) et d'une forte augmentation des dépenses d'énergie (+ 2,5 %).

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

variations annuelles moyennes en %, données cvs-cjo

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

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

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

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

Les activités sectorielles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

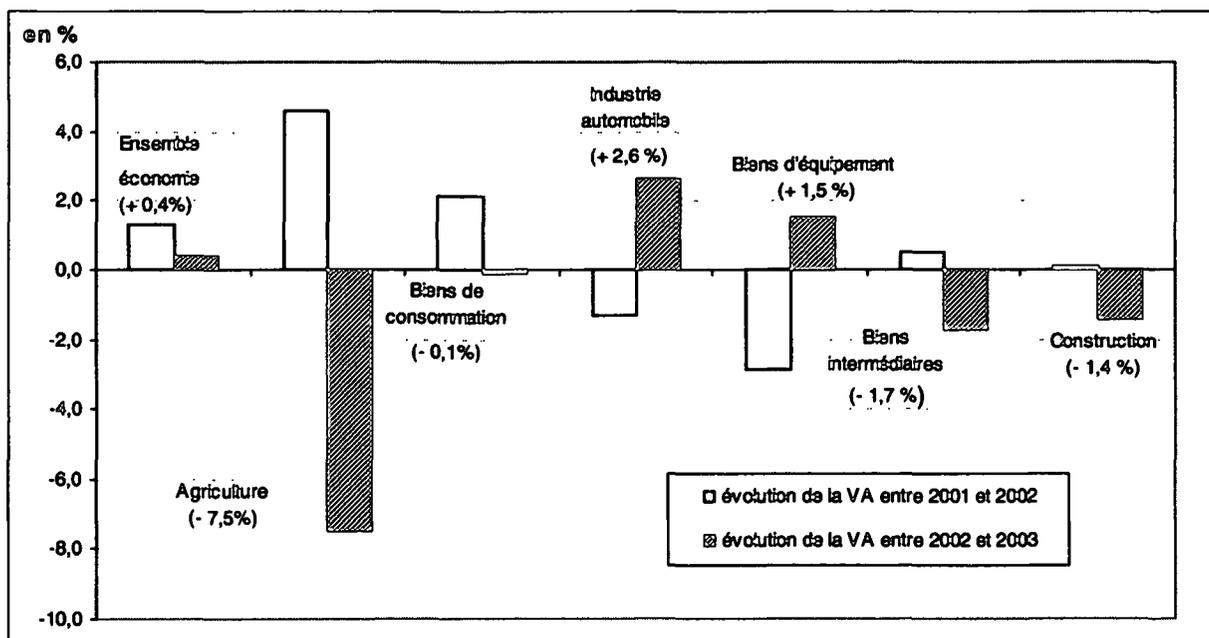
La production d'énergie a augmenté de 3,1 %, après une baisse de 2,0 % en 2002.

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

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

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

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



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

Les échanges extérieurs

Légère reprise du volume des échanges de marchandises

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

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

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

Tableau I 1.7
Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur

en %, niveaux en millions de tonnes

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

Source : DGDDI; calcul DAEI/SES

Baisse des valeurs unitaires des produits échangés en 2003

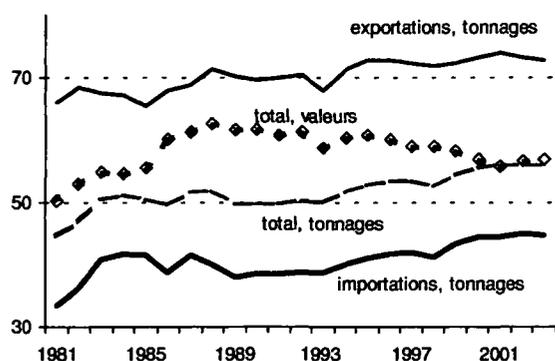
Cependant, malgré l'augmentation des tonnages, la valeur des échanges se contracte globalement, aussi bien avec les pays de l'Union Européenne qu'avec les autres pays. Cette réduction atteint 2,6 % en euros courants, la baisse étant globalement un peu plus forte à l'importation (- 2,8 %) qu'à l'exportation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

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

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

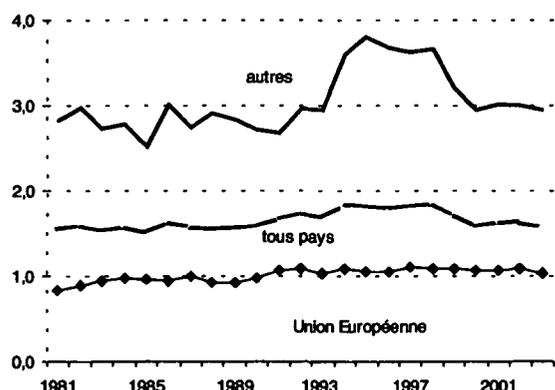
Pour les échanges avec les pays extérieurs à l'Union européenne, ce rapport oscille depuis 2000 entre 2,9 et 3,0, s'établissant à 2,95 en 2003. Il avait subi une forte baisse de 1973 à 1981 : d'une part, les importations ne se limitaient plus exclusivement aux matières premières, d'autre part, le poids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

Graphique I 1.4
Evolution de la part de l'Union européenne (EU15) dans le commerce extérieur français



Source : DGDDI ; calcul DAEI/SES

Graphique I 1.5
Evolution de la valeur unitaire de la tonne exportée, relativement à la tonne importée



Source : DGDDI ; calcul DAEI/SES

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

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

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

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

Tableau I 1.8
Evolution des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens
en %, niveaux en millions de tonnes

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

Source : DGDDI ; calcul DAEI/SES

Hausse contenue des importations de produits pétroliers

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

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

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

en %

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

Source : DGDDI; calcul DAEI/SES

LE CHAMP DE LA BRANCHE TRANSPORTS

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

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

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

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

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

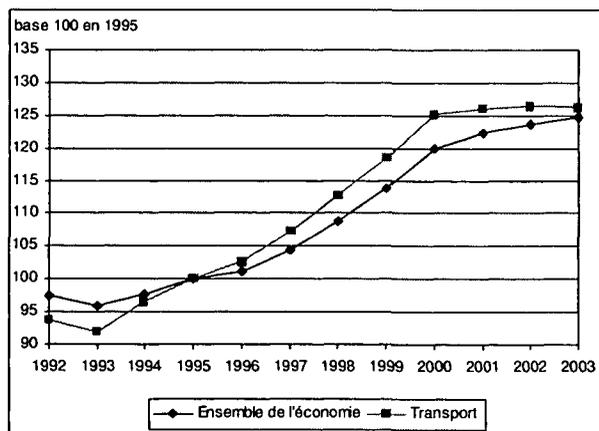
I. 2 – LA BRANCHE TRANSPORTS

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

La production de services de transport

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

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

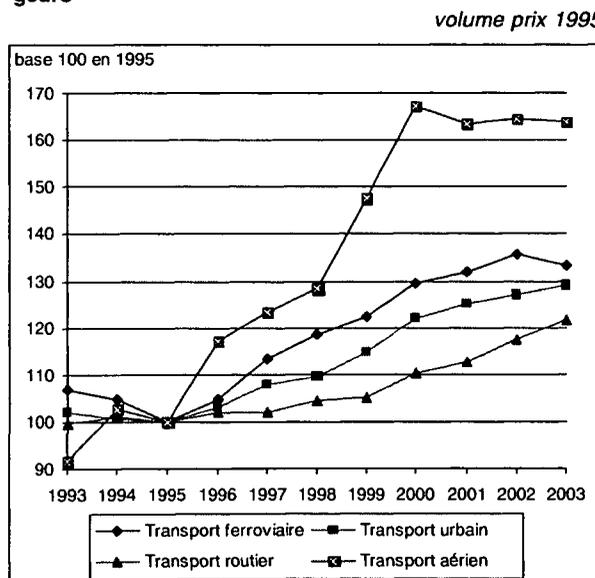


Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

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

Graphique I 2.2
Evolution des principaux modes de transport de voyageurs
volume prix 1995



Source : Insee - CCTN

Tableau I 2.1

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

en millions d'euros

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

Source : Insee - CCTN/DAEI/SES

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

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

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

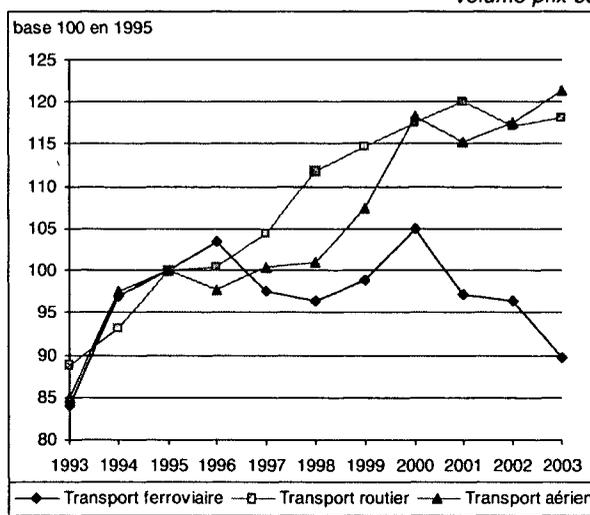
La production de services de transport de voyageurs, qui avait soutenu la croissance de la branche en 2002, se tasse en 2003 : elle augmente de 0,2 %, après + 1,4 %. Cette inflexion est due au ferroviaire et à l'aérien, qui baissent respectivement de 1,7 % et 0,4 %. L'activité du transport aérien n'a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

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

Graphique I.2.3

Evolution des principaux modes de transport de marchandises

volume prix 95



Source : Insee - CCTN

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

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

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

Tableau I 2.2
Evolution de l'activité par mode
Production aux prix de base en volume aux prix n-1

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

Source INSEE - DAEI/SES

Tableau I 2.3
Equilibre ressources-emplois des services de transport
Evolutions en volume à prix n-1

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

Source : INSEE - CCTN

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

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

- L'équilibre comptable se calcule selon la formule suivante :

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

La demande en transport

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

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

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

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

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

Tableau I 2.4
Les taux de marge par produit

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

Source : Insee - CCTN

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

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

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

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

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

Tableau I 2.5
La structure des marges par mode en 2003

en valeur, en %

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

Source : Insee - CCTN

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

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

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

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

Les prix

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

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

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

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

Les effectifs de la branche

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

Tableau I 2.6
Effectifs salariés par branche

en milliers d'équivalents temps plein

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

Source : Insee - CCTN (séries révisées depuis 2000)

(e) estimations provisoires

(*) hors agences de voyages

I. 3 – LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

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

La consommation des ménages

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

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

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

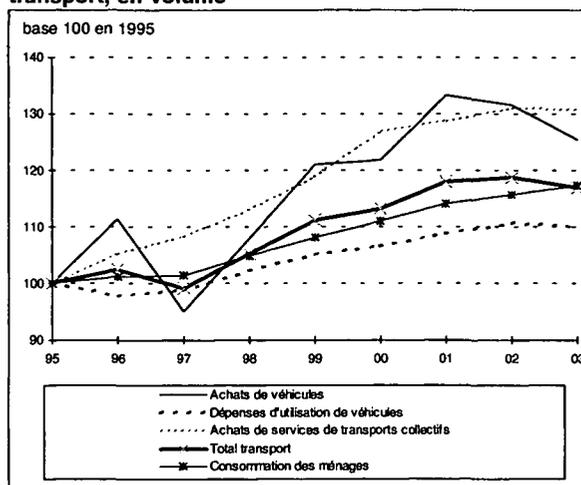
Source : Insee

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

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

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

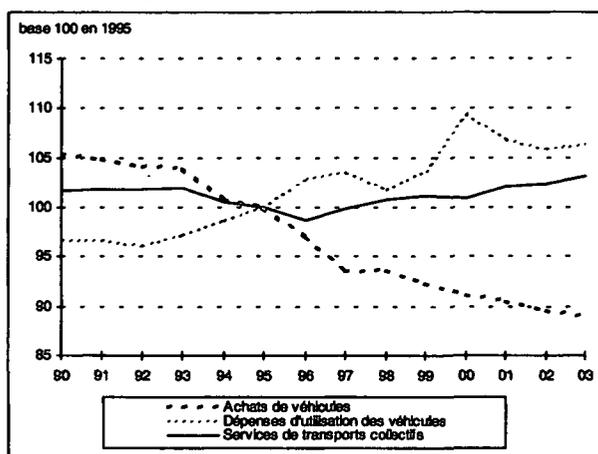
Graphique I 3.1
Evolution des principales composantes de la fonction transport, en volume



Source : Insee

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

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



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

Le marché de l'automobile en 2003

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

Tableau I 3.2
Immatriculations de voitures particulières neuves
en milliers

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

Source : Fichier central des automobiles

Les dépenses d'utilisation des véhicules

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

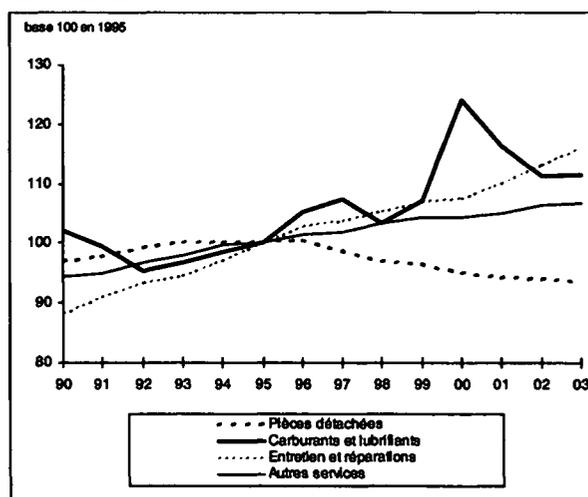
Tableau I 3.3
Evolution des dépenses d'utilisation des véhicules, en volume

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

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

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

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



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

Les dépenses de transports collectifs

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

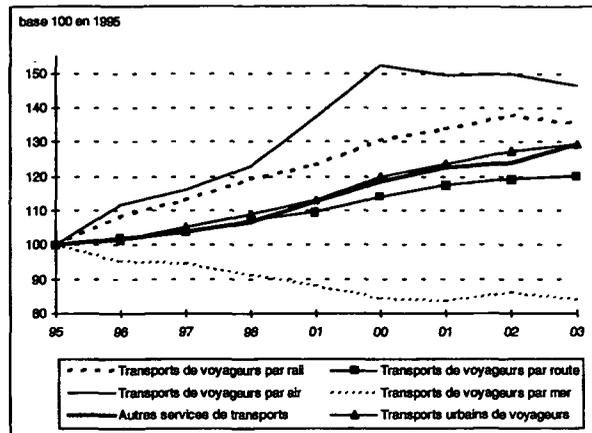
Tableau I 3.4
Evolution de la consommation de transports collectifs en volume

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

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

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

Graphique I 3.4
Evolution de la consommation de transports collectifs en volume



Source : Insee
Note : Volumes aux prix de 1995

Les coefficients budgétaires

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

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

Tableau I 3.5

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

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

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

Source : Insee, Comptes Nationaux

Dépenses réelles des ménages et consommation effective

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

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

L'activité touristique en 2003

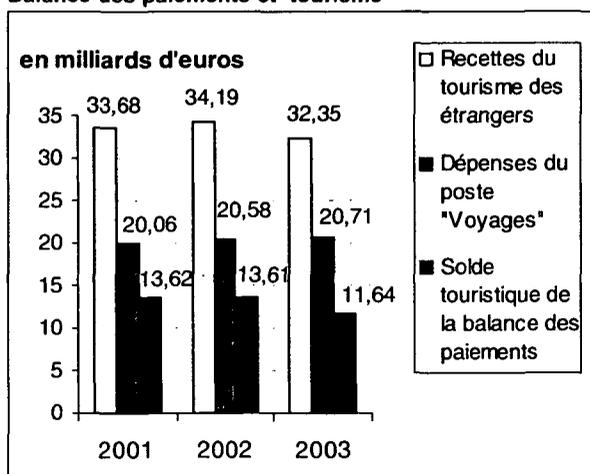
L'activité touristique est particulièrement sensible aux contextes économique et politique, tant sur le plan national qu'international. Depuis 2001, le tourisme français a été confronté à la dégradation de la situation économique mondiale et à la montée d'un climat d'insécurité, consécutif aux attentats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

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

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

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

Graphique I 3.5
Balance des paiements et tourisme



Source : Banque de France

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

Tableau I 3.6
Evolution du nombre d'arrivées de touristes étrangers et du nombre de nuitées passées en France entre 2002 et 2003*

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

* données provisoires

Source : Direction du tourisme

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

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

Tableau I 3.7
Evolutions modales du nombre de voyages à longue distance, avec nuitée, et des kilomètres parcourus par les Français, tous motifs confondus (en %)

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

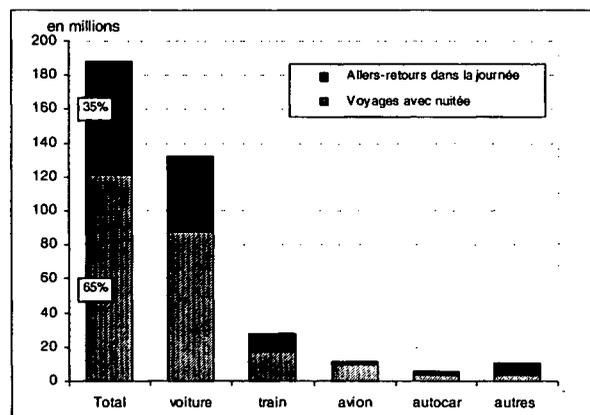
Sources : Calculs de la direction du Tourisme / SDT / DAEI/SES, mai 2004

Un voyage est défini comme la période comprise entre un départ du domicile et un retour au domicile. Les voyages à longue distance sont définis, par l'office statistique des communautés européennes, comme étant les déplacements aller-retour d'une personne, de plus de 100 kilomètres à vol d'oiseau de son domicile. La durée des voyages (et des séjours qu'ils comportent) est déterminée par le nombre de nuitées passées hors du domicile. Un séjour est défini comme le temps passé en un lieu fixe ou au cours d'un circuit comprenant au moins une nuit. Un séjour est dit « court » s'il est inférieur à quatre nuitées ; il est qualifié de « long » dans le cas contraire. Outre les voyages comprenant au moins une nuit passée hors du domicile, qui sont ceux pris en compte en matière de tourisme, les voyages à longue distance peuvent également être des allers-retours dans la journée. Depuis avril 2002, ces derniers sont aussi retracés dans l'enquête « Suivi de la Demande Touristique des Français ».

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

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

Graphique I 3.6
Nombre de voyages à longue distance réalisés par les Français en 2003, suivant le mode de transport

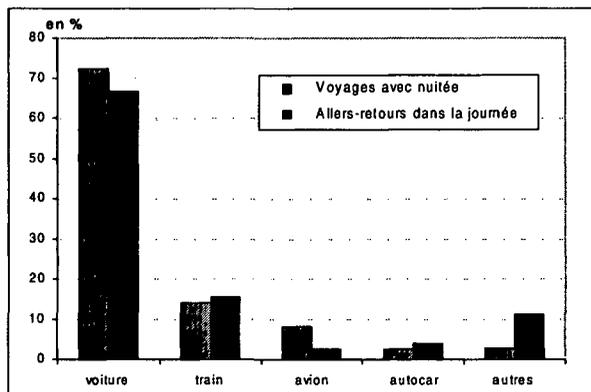


Sources : Calculs de la direction du Tourisme / SDT / DAEI/SES, mai 2004

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

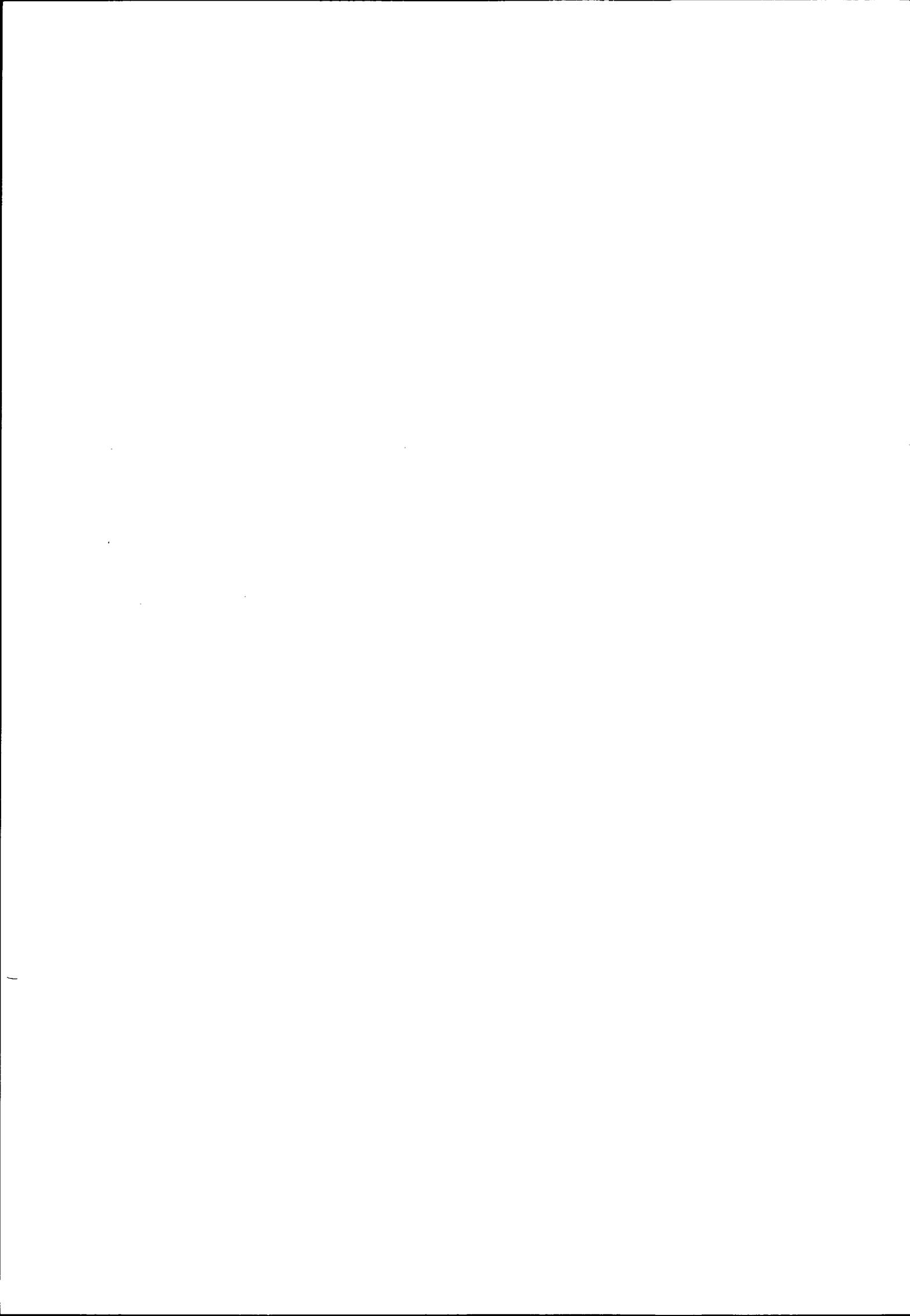
La voiture est le mode privilégié pour l'ensemble des voyages à longue distance, que le voyage comporte une nuitée ou qu'il s'effectue dans la journée. Sur plus de 187 millions de voyages réalisés en 2003 par les Français (voyages aller-retours dans la journée et voyages avec au moins une nuitée), plus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

Graphique I 3.7
Répartitions modales comparées des voyages à longue distance avec nuitée et avec aller-retour dans la journée, en 2003, tous motifs confondus



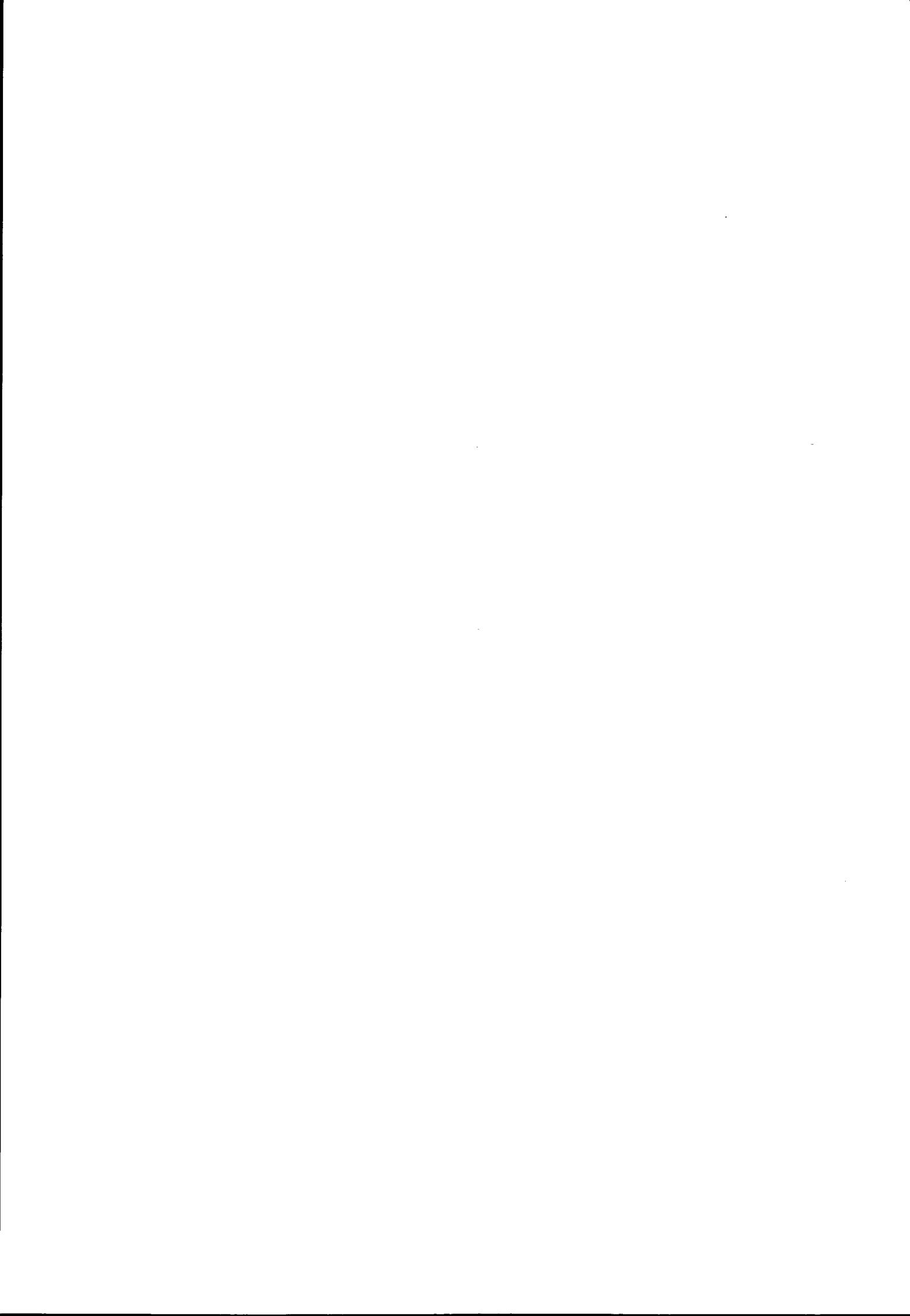
Sources : SDT 2003 / DAEI/SES, mai 2003

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



Partie II

Les trafics et les transports



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

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

Évolution globale

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

Tableau II 1.1
Evolution globale des transports intérieurs
en évolution annuelle en %

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

* au prix de 1995

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

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

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

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

Terminologie des transports : quelques définitions

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

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

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

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

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

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

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

Les transports de marchandises

Les transports intérieurs de marchandises

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

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

Tableau II 1.2

Les transports terrestres intérieurs de marchandises nationaux et internationaux

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

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

Notes :

- on a supposé que les transports routiers générés par les véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC sont, dans leur intégralité, des transports nationaux

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

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

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

Le transport routier français plus dynamique au second semestre

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

Tableau II 1.3

Les transports terrestres intérieurs de marchandises par mode et pavillon

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

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

Note :

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

- le cabotage national réalisé par l'armement français est estimé par la DTMPL à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres pour 1997.

- le chiffre 2003 du pavillon étranger est provisoire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Net recul du fret ferroviaire

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

Tableau II 1.4
Les transports ferroviaires de marchandises selon les produits

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

Source : SNCF

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

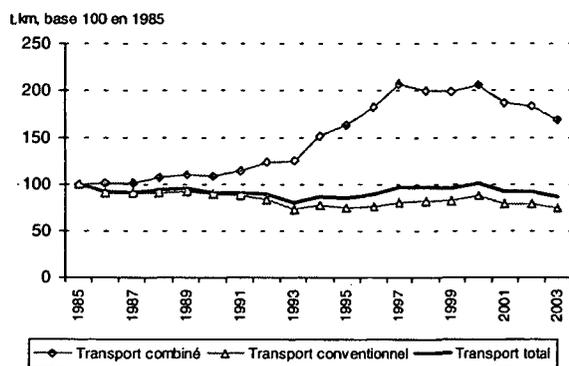
Le fret ferroviaire perd en 2003 des parts de marché sur certains produits par rapport aux transports par route et par voie navigable. C'est le cas pour les

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

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

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

Graphique II 1.1
Evolution des différents transports ferroviaires de marchandises



Source : SNCF

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

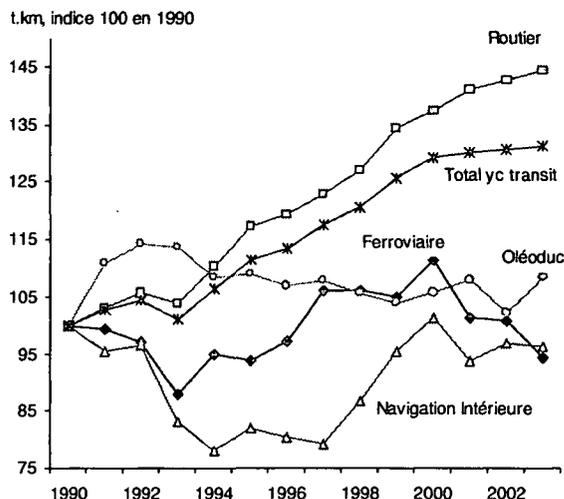
Jusqu'en 1997, le transport combiné prenait de l'importance (Graphique II 1.1). Il était essentiellement tiré par le transport combiné en transit, avec l'instauration du marché unique et l'ouverture du tunnel sous la Manche. En 1997, le transport combiné représentait plus du quart des transports ferroviaires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

Quasi-stabilité du transport fluvial, malgré la sécheresse estivale

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

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

Graphique II 1.2
Evolution des transports intérieurs de marchandises



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

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

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

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

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

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

L'activité marchandises des ports maritimes

Haut niveau d'activité des ports de commerce

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

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

Tableau II 1.5

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

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

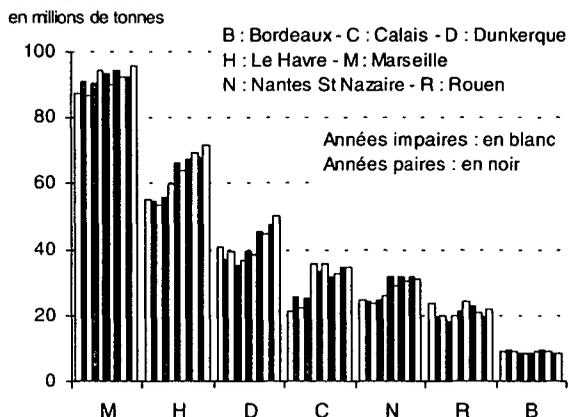
Source : DTMPPL

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

Les **vracs liquides** représentent près de la moitié des marchandises transitant dans ces ports. Ils sont en hausse de 3,1 % en 2003. Cette hausse est essentiellement imputable aux produits pétroliers (+ 3,4 %) qui en représentent près de 94 %. Les autres vracs liquides sont en recul de 0,6 %. Les **sorties** de vracs liquides et en particulier de produits pétroliers sont en augmentation très marquée (+ 9,1 % dont + 12,1 % pour les produits pétroliers), principalement grâce aux ports du Havre et de Rouen. Leurs **entrées** progressent également (+ 2,1 %) suite en partie à la reconstitution, à Marseille, au deuxième trimestre 2003, de stocks de pétrole brut partiellement consommés en début d'année lors de la hausse des prix du pétrole. Globalement, la quantité de **vracs solides** traités dans les ports progresse pour la deuxième année consécutive (+ 3,1 % après + 4,3 % en 2002). Les **entrées** se maintiennent (- 0,5 %) : la baisse des importations de charbon destiné à des centrales thermiques est compensée par la progression des réceptions de matières premières pour la sidérurgie. Les **sorties**, en revanche, sont en forte augmentation (+ 12,6 %) grâce au redressement, dans la première partie de l'année, des exportations de céréales, une bonne campagne 2002-2003 ayant succédé à une campagne 2001-2002 décevante.

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

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



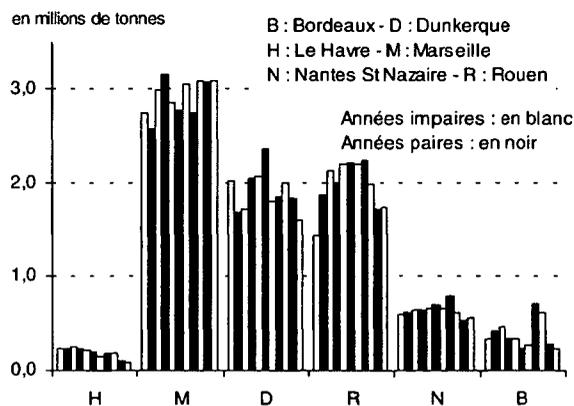
Source : DTMPL

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

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

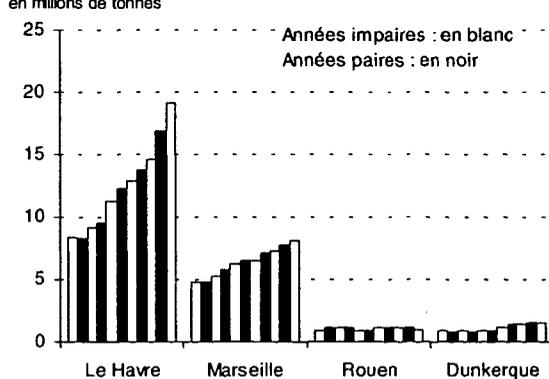
L'activité au port de **Bordeaux** (- 2,6 %) est pénalisée au quatrième trimestre par le faible niveau de la récolte céréalière 2003-2004. Les exportations de céréales diminuent ainsi de 17,5 % sur l'année. A l'opposé, les réceptions d'engrais progressent en 2003 (+ 22,9 %) sans pouvoir toutefois compenser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

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



Source : DTMPL

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



Source : DTMPL

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

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

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

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

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

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

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

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

Fret transmanche : trafic en progression continue

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

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

Tableau II 1.6
Le fret transmanche passant par la France

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

Sources : SNCF, DTMPL, Eurotunnel

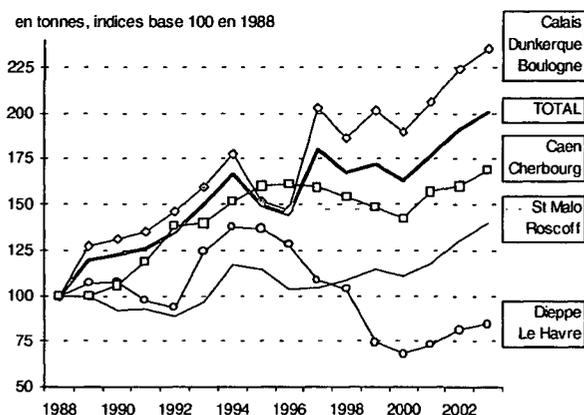
* les tonnages SNCF sont les tonnages taxés et comprennent la tare des conteneurs, même vides

** estimation DAEI/SES

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

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

Graphique II 1.6
Evolution du fret maritime roulier transmanche *



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

Transport maritime de marchandises : une embellie en 2003

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

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

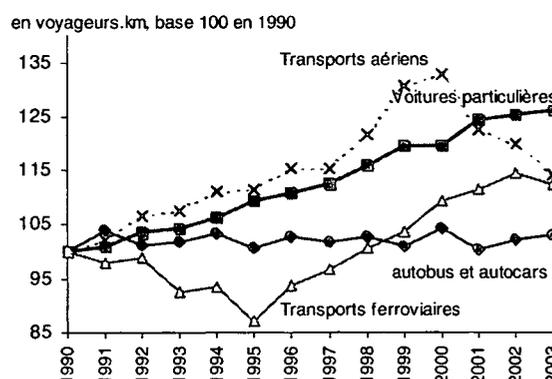
Les transports de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs

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

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

Graphique II 1.7
Evolution des transports intérieurs de voyageurs



Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC

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

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

Mauvaise année pour les voyages par rail

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

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

Tableau II 1.7
Les transports intérieurs de voyageurs

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

Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC

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

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

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

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

Tableau II 1.8
Régularité de la circulation des trains de voyageurs

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

Source : SNCF

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

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

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

Bonne tenue des transports collectifs de province

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

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

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

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

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

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

Le transport aérien

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

Tableau II 1.9
Evolution de la demande de transport aérien

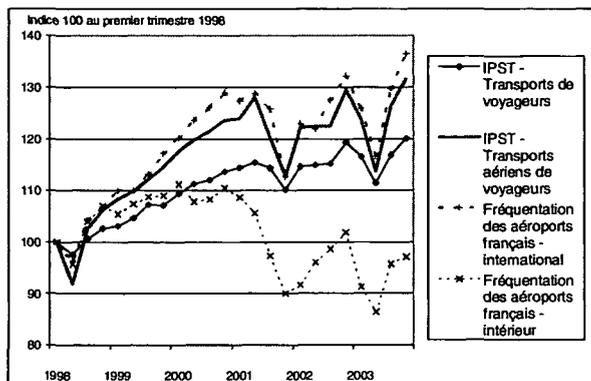
	Passagers				Mouvements d'avions		
	niveau en milliers	Evol. en %		niveau en milliers	Evol. en %		
	2003	2003	2002	2003	2003	2002	
Métropole - International	69 392,3	+1,0	+2,3	872,9	-0,3	-2,9	
Paris - International	49 835,4	+0,3	+2,6	501,5	+3,2	-0,9	
Province - International	19 556,8	+2,9	+1,5	371,5	-4,7	-5,3	
Métropole - Métropole	23 032,7	-5,0	-2,9	382,1	-7,6	-4,9	
Paris - Régions	17 512,8	-5,0	-3,9	199,6	-6,9	-7,5	
Régions - Régions	5 519,9	-5,2	+0,3	182,5	-8,5	-2,0	
Total hors Outre mer	82 425,0	-0,6	+0,9	1 255,0	-2,7	-3,6	
Métropole - Outre mer	3 193,2	-5,1	-2,9	7,7	-16,5	-1,1	
Outre mer - Intérieur	2 045,3	+7,2	-4,6	91,0	+9,7	-9,3	
Outre mer - International	1 793,6	+2,8	-4,1	58,3	+2,4	+0,7	
Total Outre mer	7 032,1	+0,2	-3,7	157,0	+5,3	-5,2	
TOTAL FRANCE	89 457,0	-0,5	+0,5	1 412,0	-1,8	-3,7	

Source : DGAC

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

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

Graphique II 1.8
Indices de production de services de transports de voyageurs et fréquentation des principaux aéroports français

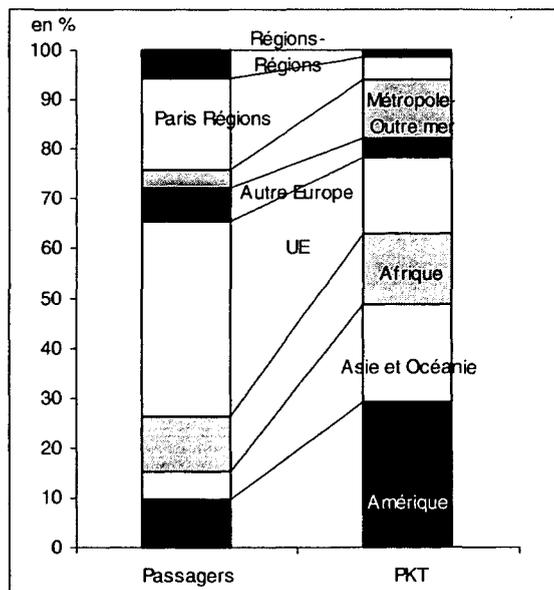


Source : DGAC, SES

Passagers, passagers-kilomètres transportés

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

Graphique II 1.9
Structure du transport aérien de passagers avec la métropole en 2003



Source : DGAC

Baisse de l'offre des compagnies françaises

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

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

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

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

Tableau II 1.10
Activité des principales compagnies françaises en 2003 (*)

Compagnies	Passagers		Passagers-kilomètres	
	Niveau en milliers	Evrol en % 03/02	Niveau en m/cons	Evrol en % 03/02
Air France + Cies franchisées	44 435,1	-0,1	102 510	+0,6
dont Air France	38 999,9	-0,2	99 279	+0,6
Corsair	2 071,9	-0,1	12 177	+8,0
Brit'Air	1 978,2	+4,8	1 118	+4,7
Regional +Flandre Air + Proteus	1 975,1	-8,5	1 009	-8,2
Air Littoral	1 335,3	+3,2	805	+13,5
CCM Airlines	1 223,7	+36,9	619	+82,5
Star Airlines	826,6	-0,9	2 634	+38,7
Aéris	826,2	+21,7	2 176	+27,1
Air Tahiti	732,1	+1,4	256	+5,0
Euralair Horizons	662,7	-6,8	1 572	-0,6
Air Austral	502,8	+26,2	1 251	+325,5
Air Caraïbes	482,7	-0,2	173	+56,9
Air Méditerranée	452,9	+110,4	810	+134,0
Aigle Azur	442,8	+181,5	710	+218,1
Air Liberté + AOM + Air Lib	352,9	-91,7	731	-91,4
Air Tahiti Nui	338,9	+52,9	3 047	+64,3
Air Calédonie International	283,0	+49,0	1 116	+121,5
Air Calédonie	277,8	+0,3	45	+0,4
Air Moorea	200,6	-4,1	4	-4,9
TOTAL COMPAGNIES FRANÇAISES	54 656,2	-4,2	130 576	-0,6

Source : DGAC

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

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

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

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

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

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

Tableau II 1.11
Evolution de l'activité internationale

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

Source : DGAC

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

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

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

Tableau II 1.12
Résultats des aéroports en 2003

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

Source : DGAC

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

Tableau II 1.13
Les principales radiales métropolitaines

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

Source : DGAC

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

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

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

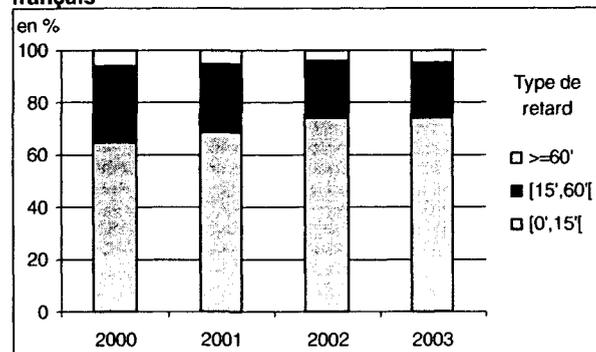
Source DGAC

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

Ponctualité et retards dans le transport aérien

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

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



Source : CNCA

Tableau II 1.15
Retard moyen sur les aéroports français

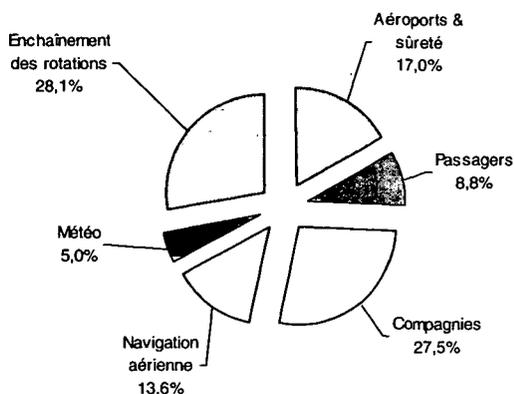
en nombre de minutes par vol

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

Source : CNCA

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

Graphique II 1.11
Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon la cause, en 2003



Source : CNCA

Les retards dans le transport aérien

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

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

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

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

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

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

L'activité passagers des ports maritimes**Voyageurs dans les ports maritimes : baisse au nord et hausse au sud**

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

Tableau II 1.16
Activité passagers des principaux ports* (croisières et lignes régulières)

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

Source : DTMPL

* Plus de 100 000 passagers par an

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

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

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

Recul quasi généralisé du trafic transmanche

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

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

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

	Niveau en milliers											Evol. 2003 en %
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
Nombre de passagers												
Passagers Eurostar	-	152	2 920	4 841	5 969	6 308	6 593	7 130	6 947	6 600	6 314	-4,3
Passagers aériens Paris*- Londres	3 666	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2 698	2 895	2 798	-3,4
Passagers ferries (9 ports) ***	25 341	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	19 961	21 010	19 562	-6,9
<i>dont Calais ***</i>	16 032	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	14 989	13 728	-8,4
<i>Part française (9 ports)</i>	25,5	25,2	21,1	16,4	23,4	25,8	26,2	24,3	26,2	29,1	30,3	1,2 pt
Passagers navettes tourisme **	-	40	4 394	8 045	8 858	12 238	11 469	10 163	9 346	8 719	8 564	-1,8
Passagers véhicules navettes fret	-	74	444	594	290	797	942	1 280	1 356	1 393	1 455	4,4
Total	29 007	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	42 136	40 309	40 617	38 692	-4,7
<i>Total précédent moins l'aérien</i>	<i>25 341</i>	<i>28 064</i>	<i>33 565</i>	<i>39 507</i>	<i>41 942</i>	<i>43 904</i>	<i>42 126</i>	<i>39 221</i>	<i>37 611</i>	<i>37 722</i>	<i>35 894</i>	<i>-4,8</i>
Nombre de véhicules												
Navettes tourisme, véhicules	-	14	1 216	2 077	2 319	3 351	3 260	2 784	2 530	2 336	2 279	-2,4
Navettes tourisme, cars	-	-	23	58	65	96	82	79	75	72	72	0,0
Maritime, voitures particulières	4 499	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	3 704	3 906	3 856	-1,3
Maritime, autocars	168	184	184	175	178	166	168	158	145	156	133	-14,6

Source : SNCF, ADP, DTMPL, Eurotunnel

* Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

** Estimation DAEI/SES

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

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

Transport maritime de passagers : renouvellement de la flotte française

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

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

II . 2 – LE BILAN DE LA CIRCULATION

Dans un contexte de ralentissement économique, le rythme de croissance de la circulation routière reste limité en 2003 (+ 0,8 %, après 1,9 % en 2001 et plus de 2 % en moyenne au cours des dix années précédentes). Pourtant, l'évolution des prix est plutôt favorable : pour les ménages par exemple, les coûts d'achat ou d'entretien des véhicules, y compris ceux des carburants, ont reculé en 2003. La baisse du taux de croissance de la circulation concerne davantage les véhicules lourds (pour lesquels la circulation est même en recul) et se manifeste sur toutes les catégories de réseau, tout particulièrement sur les autoroutes (+ 1,9 %, contre + 3,7 % en 2002). En Ile de France cependant, la circulation augmente davantage sur les routes nationales (+ 0,7 %) que sur les autoroutes (+ 0,3 %), la différence venant de la circulation sur les voies hors zone agglomérée. Le parc de véhicules continue de progresser en 2003 (+ 1,5 %), mais à un rythme ralenti, les nouvelles immatriculations ayant été moins nombreuses qu'en 2002. La baisse des consommations unitaires s'est néanmoins intensifiée en 2003 pour les voitures particulières. Les livraisons de carburants ont globalement reculé de 0,3 %, avec une baisse prononcée pour les livraisons d'essence (- 5,7 %).

Croissance ralentie du parc de véhicules

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

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

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

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

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

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

Baisse du parcours moyen

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

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

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

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

Faible augmentation de la circulation

La conjonction d'une croissance modérée du parc et d'une diminution du parcours moyen aboutit à un taux de croissance limité de la circulation routière : + 0,8 % en 2003 pour les véhicules immatriculés en France, comme pour l'ensemble des véhicules sur le territoire. Cette évolution est encore en repli par

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

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

Tableau II 2.1

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

évolutions en %

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

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

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

Tableau II 2.2

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

2003	Parc moyen 1 000 véh.	Parcours moyen km/véh.	Circulation / territoire Md véh.-km	Conso unitaire l/100km	Conso totale 1 000 m3	Livraisons de carburants 1 000 m3
Voitures particulières	29 360	13 768	404,2	7,12	28 762	
essence	17 085	10 713	183,0	7,81	14 302	
Diesel	12 276	18 019	221,2	6,54	14 460	
Véhicules utilitaires légers	5 390	16 319	88,0	9,54	8 389	
essence	1 117	8 322	9,3	9,25	860	
Diesel	4 273	18 410	78,7	9,57	7 529	
Véhicules lourds	636	45 246	28,8	36,31	10 449	
poids lourds	555	47 563	26,4	36,72	9 683	
bus et cars	82	29 487	2,4	31,88	766	
TOTAL VEHICULES USUELS	35 386	14 722	521,0	9,14	47 601	
Véhicules étrangers			28,0	15,23	4 265	
Véhicules divers (+ventes ss douane)					2 189	
TOTAL GENERAL (1)			556,9	9,37	54 055	
Essence			217,0	Essence	17 248	16 276
Gazole			339,9	Gazole*	36 807	35 635
TOTAL GENERAL			556,9	TOTAL CPDP*	54 055	51 911
	Achats aux frontières et ajustement statistique					-2 144

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

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

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

Croissance particulièrement ralentie sur les autoroutes

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

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

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

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

Tableau II 2.3
Circulation par catégorie de réseau

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

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SES

Baisse accentuée des consommations unitaires

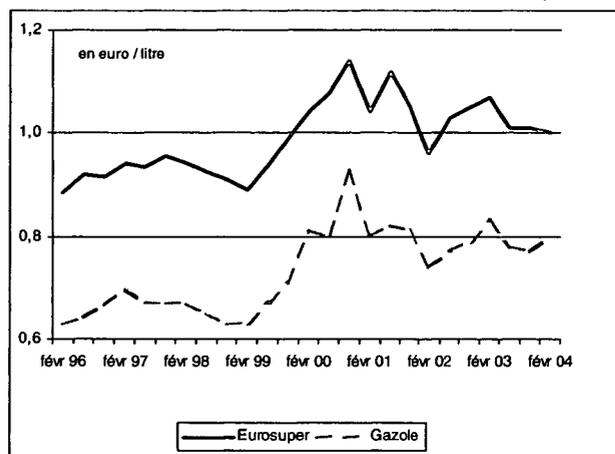
La consommation unitaire de l'ensemble des véhicules a diminué de 1,7 % en 2003. Cette évolution s'inscrit dans la tendance à la baisse constatée depuis 1990, avec toutefois une accentuation qui est probablement en partie liée aux modifications de comportement des conducteurs en 2003, avec la réduction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

Baisse des livraisons de carburants

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

¹Source : panel Secodip 2003

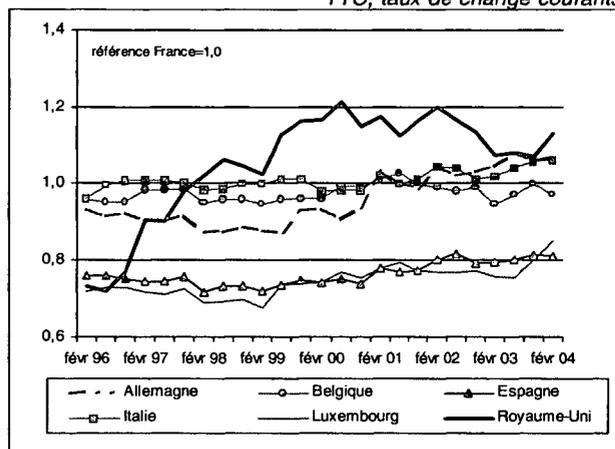
Graphique II 2.1
Prix à la pompe de l'Eurosuper sans plomb et du gazole en France
en euros par litre



Source : CPDP, calculs DAEI/SES

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

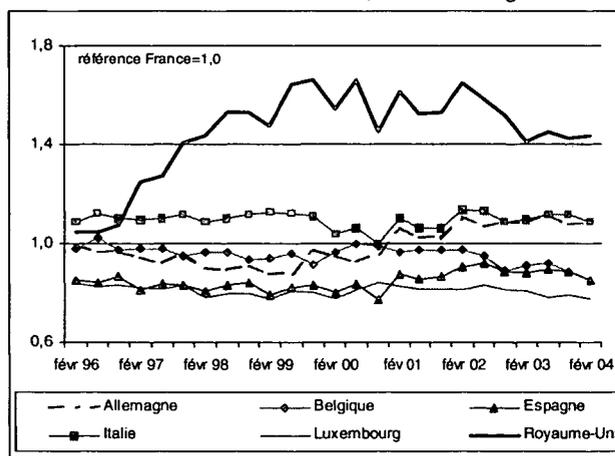
TTC, taux de change courants



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SES

Graphique II 2.3
Prix à la pompe du gazole en Europe, relativement à la France

TTC, taux de change courants



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SES

II . 3 – TRANSPORTS EN EUROPE ET ÉCHANGES INTERNATIONAUX

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

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

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

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

Les transports en Europe

Le transport routier de marchandises en 2002

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

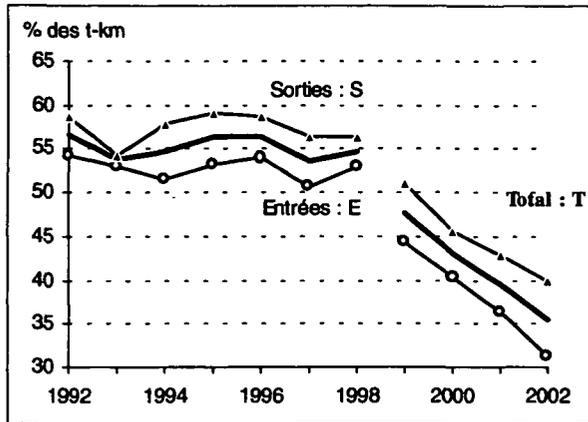
²République Tchèque, Estonie, Croatie, Hongrie, Roumanie, Slovaquie, Slovénie

Graphiques II 3.1 à II 3.6

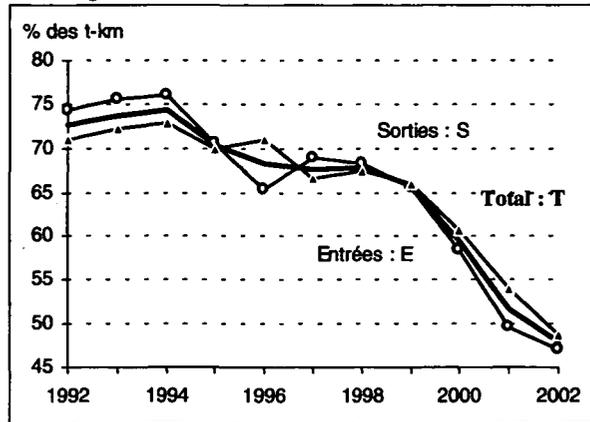
Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges bilatéraux

en % des tonnes-kilomètres compte d'autrui

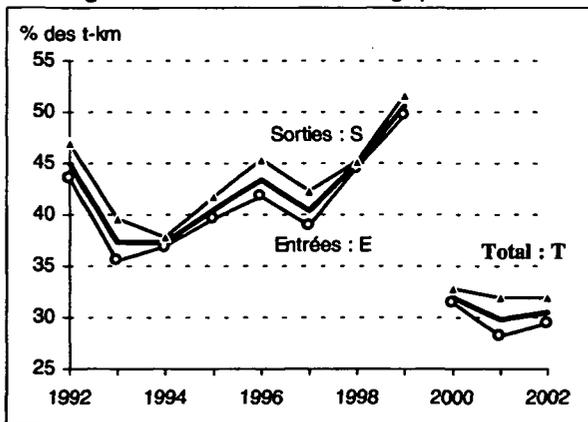
Echanges bilatéraux avec l'Allemagne



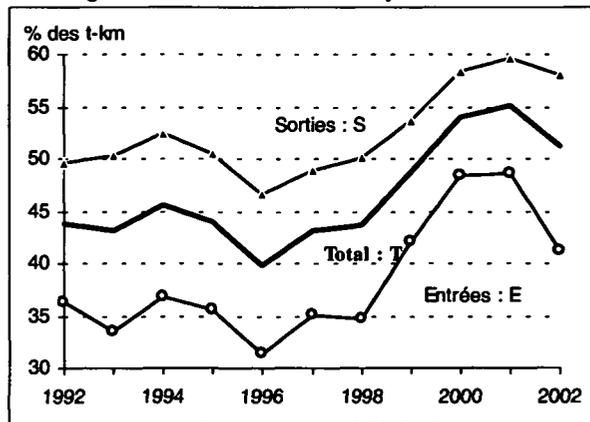
Echanges bilatéraux avec l'Italie



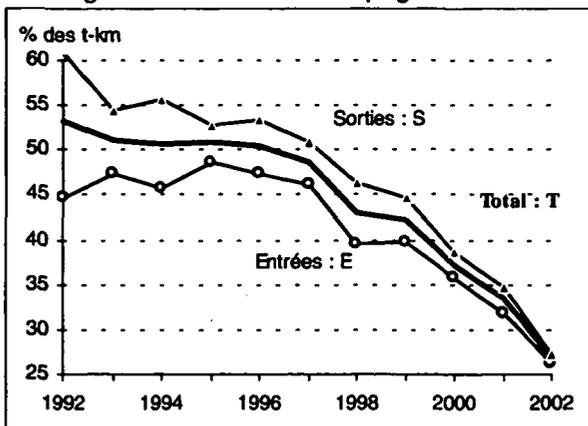
Echanges bilatéraux avec la Belgique



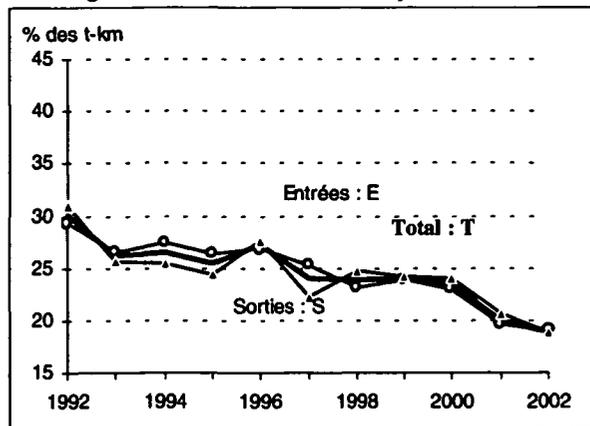
Echanges bilatéraux avec le Royaume-Uni



Echanges bilatéraux avec l'Espagne



Echanges bilatéraux avec les Pays-Bas



Source : Eurostat, calculs DAEI-SES

L'activité des ports européens

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

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

en millions de tonnes

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

Sources : DTMPL, Journal de la Marine Marchande
(1) Il manque dans ce tableau deux ports du Royaume-Uni pour lesquels on ne dispose pas de chiffres comparables sur longue période : Grimsby & Immingham (55,7 millions de tonnes en 2002 selon Eurostat) et Tees & Hartlepool (50,4 millions de tonnes). Les tonnages diffusés par Eurostat sont bruts, hors tare des unités de transport intermodal (UTI), contrairement aux tonnages du tableau ci-dessus qui sont bruts-bruts, c'est à dire y compris la tare des UTI.
(2) Le niveau est celui de la dernière année connue.

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

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

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

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

en millions de tonnes

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

Sources : DTMPL, Journal de la Marine Marchande
(1) Le niveau est celui de la dernière année connue

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

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

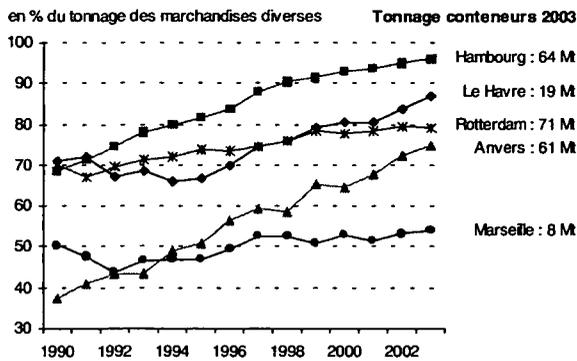
en millions de tonnes

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

Sources : DTMPL, Journal de la Marine Marchande, Eurostat, Site internet du port de Zeebrugge
(1) Le niveau est celui de la dernière année connue. Les années 2000 à 2002 s'entendent hors tare des UTI.
(2) Pour le port du Pirée, base 100 en 1996

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

Graphique II 3.7
La part des conteneurs dans les marchandises diverses
des cinq principaux ports européens



Source : DTMPL

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

Tableau II 3.4
Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées
des grands ports européens

en millions de tonnes

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

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

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

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

L'activité des aéroports européens

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

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

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

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

Tableau II 3.5
Evolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes

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

Source : AdP

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

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

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

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

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

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

L'activité des compagnies aériennes européennes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le partage modal des échanges de biens

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

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

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

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

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

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

en % du total

	Tonnages				Valeur			
	1973	1992	1993*	2003	1973	1992	1993*	2003
Importo U.E.15**								
route	31,2	54,8	55,9	59,1	57,7	72,8	74,8	71,4
mer	20,7	28,1	30,4	22,8	12,0	16,3	16,6	16,3
rail	26,2	7,7	6,3	6,1	22,0	5,0	4,4	5,4
fluvial	12,3	4,6	3,2	2,5	3,6	0,7	0,5	0,4
air	0,1	0,0	0,0	0,0	4,1	3,1	2,8	3,8
autres	9,5	4,7	4,2	9,4	0,7	2,0	0,9	2,8
Exporto U.E.15**								
route	26,8	48,1	48,9	51,1	53,4	65,1	65,5	66,3
mer	14,8	22,8	25,5	26,1	13,4	15,6	17,1	17,1
rail	34,4	13,9	12,7	8,4	22,8	6,4	5,9	4,7
fluvial	23,3	12,5	10,6	7,1	4,6	1,2	1,1	0,7
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	3,4
autres	0,5	2,6	2,3	7,2	0,2	8,8	7,4	7,8
Importo Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	78,1	60,8	31,8	41,0	38,9
route	1,3	5,0	3,6	6,8	15,9	30,0	20,7	28,2
rail	0,6	2,0	0,4	0,7	5,8	1,7	0,9	0,8
fluvial	2,3	3,7	0,5	1,1	3,2	0,8	0,2	0,1
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	21,2
autres	0,0	9,5	11,1	13,1	0,0	16,0	13,4	13,0
Exporto Autres								
mer	53,3	59,9	76,5	71,8	56,3	30,4	45,5	37,6
route	13,9	20,0	11,1	18,6	12,9	27,2	13,9	18,8
rail	17,0	6,2	3,2	2,4	14,0	2,8	1,4	1,1
fluvial	11,7	3,5	1,7	1,7	2,4	0,8	0,1	0,1
air	0,2	0,4	0,4	0,6	13,7	25,3	26,2	28,8
autres	3,8	10,0	7,0	5,0	0,7	13,4	13,0	13,6

Sources : DGDDI, calculs DAEI/SES
(fichier transport, SITRAM : un seul mode de transport considéré pour ces échanges de biens)

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

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

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

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

Tableau II 3.10
Evolutions moyennes annuelles des tonnages échangés,
pour les principaux modes

en millions de tonnes

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

Source : DGDDI, calcul DAEI/SES
(*) et (**): voir notes tableau II 3.9

Les échanges de services de transport

Evolution pour l'ensemble des modes

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

Tableau II 3.11
Solde des échanges extérieurs de services de transport,
hors services annexes

FAB-FAB millions d'euros

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

Source : Insee
(1) hors transport spatial

Le transport routier

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

En 2003, on peut probablement attribuer une partie de la croissance des exportations de services de transport routier au rebond des exportations de biens, alors que l'augmentation des importations serait surtout le reflet de la poursuite de la baisse de part de marché du pavillon français. En effet, les tonnages échangés entre la France et ses principaux partenaires européens augmentent à l'exportation et sont stables à l'importation (partie I.1) ; par ailleurs, la part du pavillon français est structurellement plus importante à l'exportation qu'à l'importation. Ces évolutions tendraient à confirmer l'affaiblissement continu de la part du pavillon français, tant dans nos importations que dans nos exportations.

Les statistiques établies par la conférence européenne des ministres des transports (CEMT) font, en effet, état d'un ralentissement de la croissance du transport international routier en 2003, pour les sept pays de l'Europe de l'ouest ayant transmis des résultats (+ 2,4 % contre + 4,1 % en 2002). Si le transport international baisse pour la plupart de ces pays (dont la France et l'Espagne), cette baisse est compensée par une hausse de 7,7 % du transport international routier sous pavillon allemand (après un léger recul en 2002). En revanche, pour les pays de l'Europe de l'Est (sept pays parmi les nouveaux États membres de la CEMT), le transport routier international est particulièrement dynamique en 2003, en augmentation de près de 15 % (augmentation du même ordre de grandeur que celle de leur transport national).

Tableau II 3.12
Échanges extérieurs de services de transport routier (marchandises)

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

Sources : Banque de France, Insee

Le transport maritime

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

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

Tableau II 3.13
Échanges extérieurs de services de transport maritime

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

Sources : Banque de France, Insee

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

Le transport ferroviaire

Le solde positif des échanges de services de transport ferroviaire était resté assez stable de 1998 à 2001, aux alentours de 260 millions d'euros. En 2002 et 2003, il diminue de 34 et 39 millions d'euros, essentiellement du fait de la baisse des recettes en transport de voyageurs (tableau II 3.14). L'impact global du transport ferroviaire sur le solde des échanges de services de transport reste toutefois limité (mais les déficits et excédents des autres modes se compensent dans l'ensemble en 2003).

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

Tableau II 3.14
Échanges extérieurs de services de transport ferroviaire

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

Sources : Banque de France, Insee

Le transport aérien

Le solde des services de transport aérien, qui a crû fortement - avec quelques à-coups - a atteint 1,8 milliard d'euros en 2000. L'année 2001 était, à tous égards, atypique, en raison des très fortes conséquences qu'ont eues sur le transport aérien international les attentats du 11 septembre. Ces conséquences se font encore sentir en 2002, mais aussi en 2003, marquée en outre par de nouvelles tensions géopolitiques (guerre en Irak, épidémie de SRAS). Le solde inchangé en 2003 (1,75 milliard d'euros) résulte d'une baisse simultanée des importations et exportations de services aériens, en particulier sur le fret.

Tableau II 3.15
Echanges extérieurs de services de transport aérien

FAB-FAB, milliards d'euros

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

Sources : Banque de France, Insee

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

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

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

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

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

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

Les systèmes d'informations globaux sont tels que les balances des paiements et les comptes nationaux ont donc opté pour un enregistrement symétrique des exportations et des importations, toutes deux comptabilisées pour leur valeur FAB. Pour ce faire, le plus simple peut sembler consister en une estimation de la partie des frais de transport et d'assurance sur les biens importés comptabilisée en base CAF mais pas en base FAB, ce qu'on appelle la « correction CAF-FAB ». Cette différence est, en pratique, impossible à estimer pour chaque catégorie de biens. Les comptes nationaux ont donc opté pour une méthode globale d'estimation de ces coûts, inclus initialement dans les données douanières pour les importations. L'écart entre l'estimation de la correction CAF-FAB de la Balance des paiements et celle des comptes nationaux s'élève à 1,1 milliard d'euros pour l'année 2003. Toutefois, cette différence devrait disparaître en base 2000.

La correction des échanges intracommunautaires tient à la correction pour seuil de déclaration. En effet, les entreprises ne sont pas tenues de déclarer les échanges de biens dont le montant annuel n'excède pas 100 000 euros. Une estimation en est faite dans les comptes nationaux.

Par ailleurs, l'Insee réalise une estimation anticipée des révisions douanières qui seront prises en compte par les comptes nationaux : les statistiques mensuelles du commerce extérieur sont, en effet, révisées par l'administration des douanes au cours des deux années qui suivent leur première publication, au fur et à mesure de l'enregistrement des déclarations. L'Insee a modélisé ces révisions et, dès la version provisoire du compte des relations avec le reste du monde, retient une estimation de ce que devrait être la valeur définitive des statistiques douanières.

Passage entre les notions de la balance des paiements et des comptes nationaux en 2003 (en milliards d'euros)			
Balance des paiements		Comptes nationaux	
Balance commerciale FAB-FAB (douanes)	0,9	Balance commerciale FAB-FAB	0,9
		+ écarts sur corrections CAF-FAB	-1,1
+ corrections (échanges sans paiements)	1,2	+ écart anticipations de révisions et correction des échanges intracommunautaires	1,0
		+ réparation des biens d'équipement	0,2
+ autres corrections (travail à façon, réparation, avitaillement ...)	-0,6	+ autres corrections	1,6
= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Banque de France)	1,5	= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Insee)	2,6

