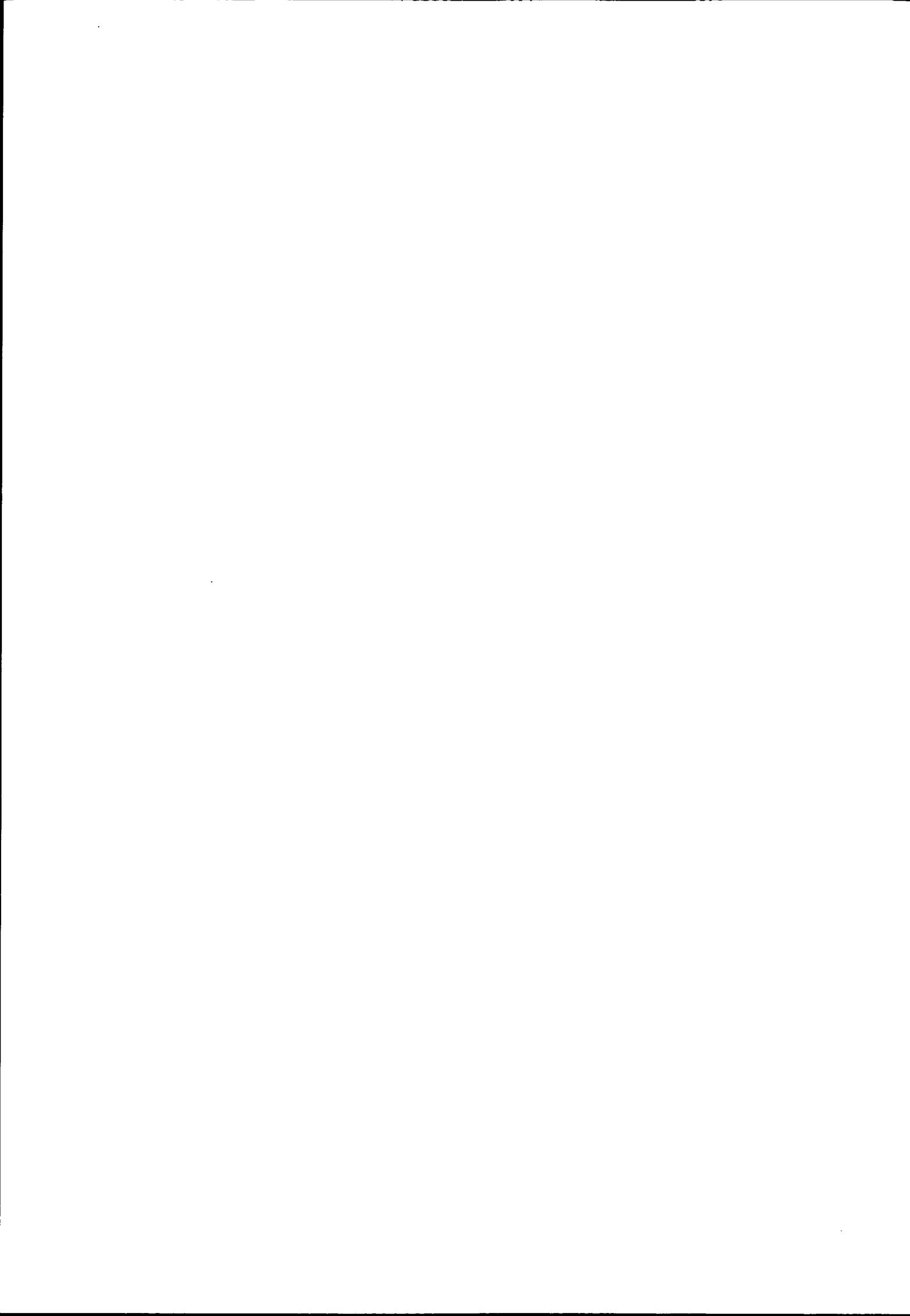


Partie III

Les entreprises de transport



III . 1 – LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Malgré un contexte économique toujours morose, la démographie des entreprises du secteur des transports est marquée en 2003 par une forte hausse du nombre de créations. Le bilan des entreprises de transport routier de marchandises est dans la continuité de celui de l'année 2002, la stagnation des prix des prestations étant toujours un frein à l'amélioration des marges. La SNCF et la RATP ont connu une baisse du nombre des voyageurs, mais améliorent leurs soldes comptables.

La démographie des entreprises

Le nombre d'entreprises du secteur des transports a continué de baisser en 2002 et est passé sous le seuil de 90 000 en cours d'année. Ainsi, entre le premier janvier 2002 et le premier janvier 2003, le recul est de 0,7 % (- 3,4 % depuis 1998). Le transport routier de marchandises a encore été particulièrement affecté.

Tableau III 1.1
Démographie des entreprises de transports

	nombres, évolutions en %					
	1999	2000	2001	2001(*)	2002	2003
Nombre au 31 / 12	91 987	91 350	90 690	90 262	89 616	n.d.
évolution	-0,3	-0,5	-0,7		-0,5	-0,7
Créations	8 900	7 068	6 766	6 677	6 612	7 234
évolution	-7,8	-20,6	-4,3		-1,0	9,4
Défaillances	1 721	1 830	1 748	1 748	1 679	1 802
évolution	-3,9	6,3	-4,5		-3,9	7,3

Source : INSEE, Bodacc

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

Toutefois, en 2003, le nombre de créations d'entreprises augmente nettement (+ 9,4 %), pour la première fois depuis 1997. Le taux de création (8,1 %) est ainsi le plus élevé depuis 1999 (tableau III 1.1). Ce nouvel élan des créations, que l'on retrouve dans d'autres secteurs (immobilier, commerce, construction) est à rapprocher de différentes mesures d'accompagnement des créateurs d'entreprises adoptées en 2003 : montée en régime du plan d'aide au retour à l'emploi, prêts à la création d'entreprises. En effet, le contexte économique, morose, n'est pas intrinsèquement de nature à favoriser la création d'entreprises. Malgré ce regain de dynamisme, le nombre de créations d'entreprises en 2003 est encore loin de ceux observés à la fin de la décennie précédente (de l'ordre de 9 000 à 10 000 créations annuelles).

Le nombre de défaillances d'entreprises est également fortement à la hausse en 2003, rompant avec deux années de baisse modérée.

Au niveau sectoriel, les évolutions démographiques sont très contrastées. Le secteur du transport routier de voyageurs (y compris transports par taxis), tiré par le transport régulier de voyageurs, fait apparaître un grand nombre de créations (+ 15 %, après + 20 % en 2002), mais cette augmentation est en partie artificielle (campagne d'immatriculation systématique des personnes effectuant du transport scolaire, avec subvention du conseil général). A contrario, les créations d'entreprises dans le secteur du transport routier de marchandises augmentent relativement moins que celles de l'ensemble des transports (+ 7 %). La part des créations d'entreprises de ce secteur continue de reculer ; elle ne représente plus que 47 % des créations d'entreprises de l'ensemble des transports, contre 48 % en 2002 et 53 % en 2001. Si les créations dans le transport routier de marchandises de proximité retrouvent la croissance (+ 11 %, après - 15 % en 2002), elles continuent de diminuer dans le transport routier de marchandises interurbain (tableau III 1.2).

Tableau III 1.2
Démographie des entreprises de transport routier de marchandises (*)

	nombres, évolutions en %					
	1999	2000	2001	2001(*)	2002	2003
Nombre au 31 / 12	41 075	40 682	40 544	39 804	38 849	n.d.
évolution	-0,3	-1,8	-1,0		-1,8	-2,4
Créations	5 213	3 546	3 413	3 386	3 002	3 205
évolution	-7,8	-32,0	-3,8		-11,3	9,4
Défaillances	1 193	1 303	1 244	1 244	1 224	1 266
évolution	-3,9	9,2	-4,5		-1,6	3,4

Sources : INSEE, Bodacc – entreprises de transport de marchandises de proximité et interurbains (602L et 602M)

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

Le transport routier de marchandises concentre encore en 2002 plus de 70 % des défaillances du secteur des transports, alors qu'il ne représente que 43 % des entreprises du secteur (graphique III 1.1). Ainsi, les entreprises de transport de marchandises, nombreuses et en général de petite taille, se caractérisent par un taux élevé de renouvellement d'une année sur l'autre.

Les entreprises de transport aérien se sont révélées particulièrement vulnérables en 2003, avec un taux de défaillance proche de 5 %. Le secteur des auxiliaires de transports, enfin, connaît sur l'année des évolutions proches de celles de l'ensemble des transports, tant en terme de créations que de défaillances.

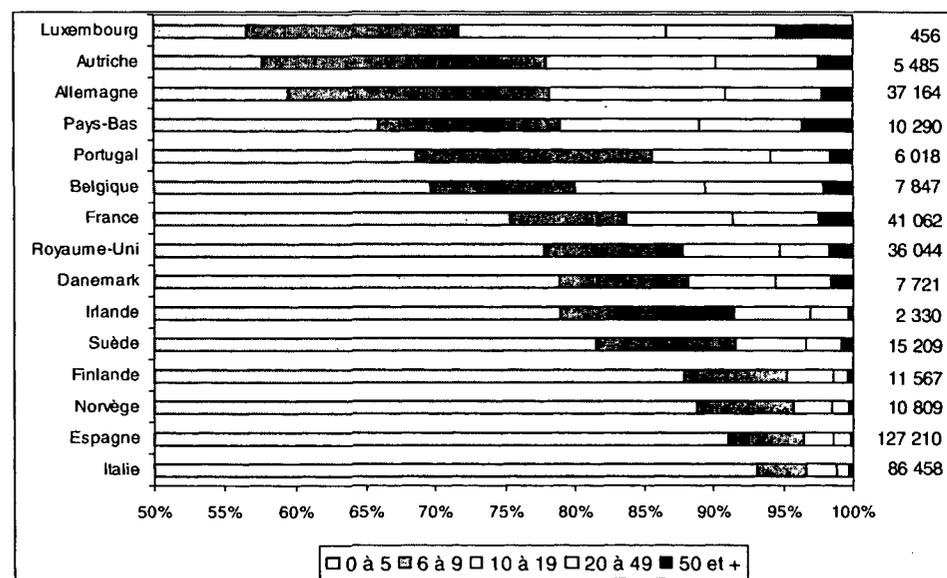
En France, la diminution du nombre d'entreprises du transport routier de marchandises correspond à une concentration du secteur, le nombre d'entreprises de 0 à 9 salariés diminuant, alors que le nombre d'entreprises de 10 salariés ou plus augmente. En terme de structure par taille, mesurée en nombre de salariés, la France reste toutefois plus proche des pays du Sud de l'Europe (Espagne, Italie), où le secteur est très atomisé, que des pays du Nord, où il est plus concentré. Les nouveaux entrants au 1^{er} mai 2004 et les autres pays candidats à l'Union européenne présentent une proportion de petites entreprises encore plus importante, à l'exception des Pays Baltes.

Tableau III 1.3
Ventilation des entreprises du TRM^(*), par taille, des pays européens

Entreprises Pays	année	Nombre de salariés					total
		0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	
Allemagne	2001	22 115	6 952	4 694	2 562	841	37 164
Autriche	2001	3 165	1 112	667	405	136	5 485
Belgique	2001	5 464	813	731	673	166	7 847
Danemark	2001	6 091	717	486	303	124	7 721
Espagne	2001	115 824	6 870	2 751	1 461	304	127 210
Finlande	2001	10 154	867	384	118	44	11 567
France	2001	30 923	3 421	3 184	2 536	998	41 062
Irlande	1997	1 841	290	127	64	8	2 330
Italie	1991	80 479	3 043	1 906	808	222	86 458
Luxembourg	1998	258	69	68	36	25	456
Norvège	2001	9 593	760	289	130	37	10 809
Pays-Bas	2000	6 780	1 350	1 025	755	380	10 290
Portugal	2001	4 130	1 022	512	254	100	6 018
Royaume-Uni	2001	28 054	3 555	2 546	1 276	613	36 044
Suède	2001	12 408	1 517	773	380	131	15 209

Source : Newcronos – Eurostat, DAEI / SES
(* TRM : 602L, 602M, 602N, 602P)

Graphique III 1.1
Ventilation des entreprises du TRM^(*), par taille, des pays européens
Répartition par classes d'effectifs et nombre total d'entreprises



Source : Newcronos – Eurostat – DAEI / SES
(* TRM : 602L, 602M, 602N, 602P)

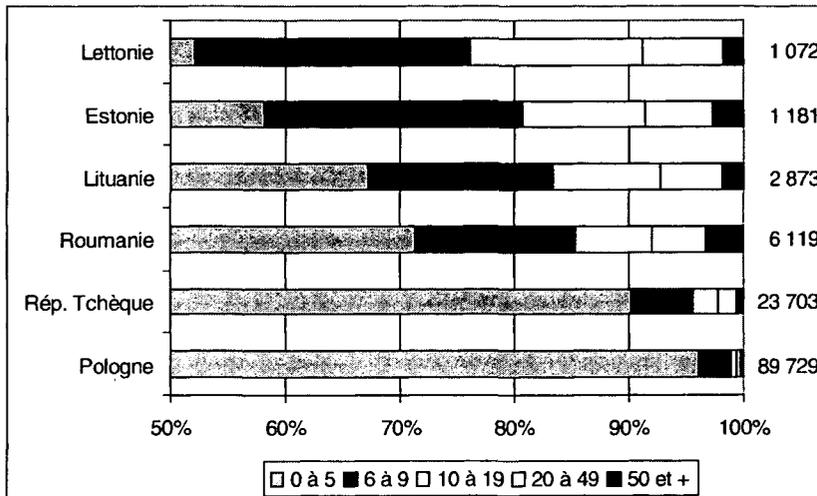
Tableau III 1.4
Ventilation des entreprises du TRM(*), par taille, de quelques pays candidats

Entreprises Pays	année	Nombre de salariés					total
		0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	
Estonie	2001	687	266	127	69	32	1181
Hongrie	2001	n.d.	1153	484	187	89	1913
Lettonie	2001	559	257	162	75	19	1072
Lituanie	2000	1931	463	271	155	53	2873
Pologne	2000	86169	2572	395	379	214	89729
Rép. Tchèque	2000	21392	1258	525	369	159	23703
Roumanie	2000	4368	853	414	282	202	6119

Source : Newcronos – Eurostat

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

Graphique III 1.2
Ventilation des entreprises du TRM(*), par taille, de quelques pays candidats
 Répartition par classes d'effectifs et nombre total d'entreprises



Source : Newcronos – Eurostat

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

Les entreprises du transport routier de marchandises

Le secteur du transport routier de marchandises a connu, après un début d'année 2003 atone, un redressement de son activité en fin d'année, et selon les premières estimations de l'INSEE, la production en valeur devrait augmenter de 0,7 % par rapport à 2002 (tableau III 1.5). Cette évolution serait uniquement due à la croissance de l'activité en volume. Dans le même temps, la réduction de la consommation en carburant des véhicules devrait contribuer à limiter une nouvelle fois le coût des consommations intermédiaires, et la valeur ajoutée devrait progresser au même rythme que la production. Toutefois, malgré des effectifs en quasi-stagnation dans le secteur (+ 0,4 %), l'excédent brut d'exploitation devrait diminuer pour la deuxième année consécutive.

Les premières estimations issues de l'enquête annuelle d'entreprises 2003, à partir d'un échantillon couvrant environ le cinquième du secteur en termes d'effectifs et de chiffre d'affaires, confirment la baisse de l'excédent brut d'exploitation. Les investissements semblent également nettement en retrait par rapport à 2002. Malgré une hausse de la productivité, les ratios de rentabilité seraient moins bons qu'en 2002, et le résultat net connaîtrait une baisse sensible. Enfin, l'échantillon d'entreprises considéré ne fait pas apparaître d'augmentation du recours à la sous-traitance (11,6 % en 2003, contre 11,8 % en 2002). Rappelons que la sous-traitance représentait environ 12 % du chiffre d'affaires transport des entreprises du transport routier de marchandises au cours de la période 1999-2001. Si ce taux est relativement stable dans le temps, il varie par contre fortement suivant la taille des entreprises. Ainsi, il s'élevait en 2001 à 4 % pour les entreprises de 0 à 5 salariés, à 11 % pour celles de 6 à 49 salariés, et à 16 % pour celles de 50 salariés et plus.

Tableau III 1.5
Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises

	Niveau Mds euros 2003 (p)	Evolution annuelle en pourcentage		
		03/02 (p)	02/01	01/00
Production (prix producteur)	31,3	0,7	0,7	7,6
Consommations intermédiaires	18,7	0,7	-0,4	5,7
dont carburant	4,2	1,2	-6,5	1,8
Valeur ajoutée	12,5	0,7	2,4	10,6
Rémunérations	9,7	1,5	4,7	7,6
Impôt, taxes - subv	0,8	-2,0	6,3	7,2
Excédent brut d'exploitation	2,0	-2,1	-8,0	25,9

Source : INSEE SIE pour les années 2000 et 2001, enquête annuelle d'entreprise pour l'année 2002 (provisoire), estimations DAEI / SES pour 2003 (provisoire).

Le début de l'année 2003, marqué par le conflit en Irak, a connu une forte hausse du prix du pétrole, qui s'est répercutée au niveau du prix à la citerne (graphique III 1.3). Sur l'ensemble de l'année, la hausse est de 2,7 %, après deux années de diminution. Selon le Comité national routier (CNR), compte tenu de la baisse du taux de remboursement de la TIPP, la hausse des coûts du gazole professionnel ressentie par les entreprises de transport routier de marchandises (qui représentent 22 % de la structure des coûts) s'élève à 4,4 % pour la longue distance (tableau III 1.7). Le premier

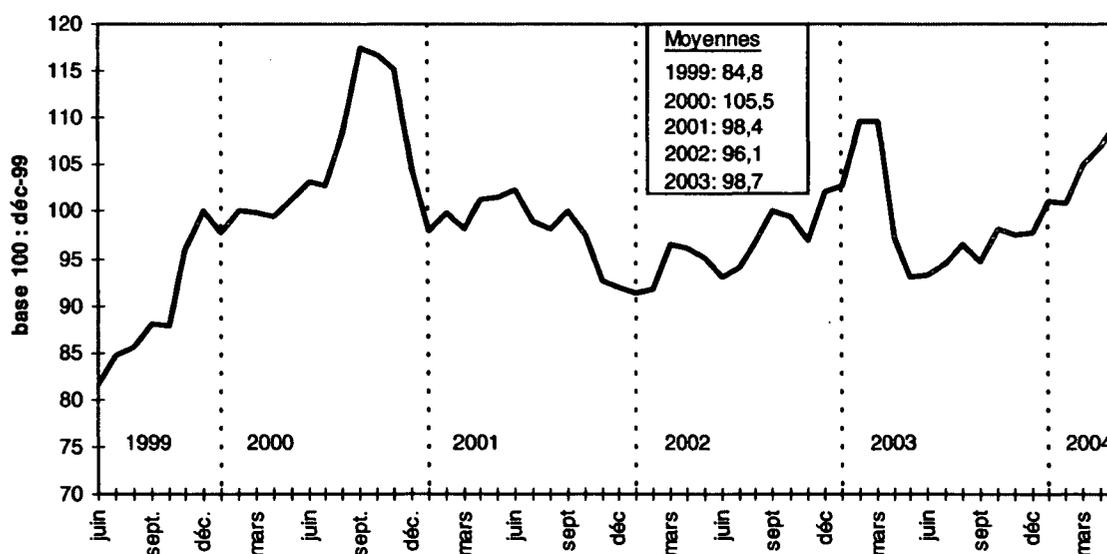
poste par ordre d'importance dans la structure des coûts, devant ceux des carburants, concerne les coûts des personnels de conduite, qui augmentent de 2,5 %, après + 5,4 % en 2002, pour la longue distance, et qui diminuent de 0,2 %, après + 3,2 % en 2002, pour la courte distance. Au total, l'indice des coûts longue distance du CNR augmente de 2,0 %, tandis que l'indice des coûts courte distance augmente de 0,5 %.

Tableau III 1.6
Prix des transports routiers de marchandises
évolutions en moyenne annuelle en %

	2000	2001	2002	2003
Prix au véhicule-kilomètre				
National courte distance	5,7	5,9	0,7	0,9
National longue distance	5,3	4,0	0,1	1,4
International	7,6	4,3	-0,3	1,7
Ensemble	5,9	4,6	0,2	1,3
Prix à la tonne-kilomètre				
National courte distance	6,5	5,4	-2,2	0,4
National longue distance	5,6	4,7	-0,3	-1,6
International	6,3	3,4	1,2	-1,2
Ensemble	6,0	4,6	-0,4	-1,0

Source : DAEI / SES - enquête TRM

Graphique III 1.3
Prix du gazole à la citerne de 1999 à 2003



Source : CNR
France métropolitaine hors récupération partielle de la TIPP

Dans le même temps, l'indice des prix au véhicule-kilomètre du transport routier de marchandises est en hausse de 1,3 % en 2003 en moyenne annuelle, et celui des prix à la tonne-kilomètre se contracte de 1,0 %, alors que les entreprises avaient déjà subi une réduction de leurs marges en 2002. Ce décalage entre croissance des prix des prestations

et croissance des coûts de productions se traduit par une inquiétude croissante des chefs d'entreprises, et, dans l'enquête de conjoncture, les soldes d'opinions concernant la situation de trésorerie et les prix du marché sont très bas tout au long de l'année.

Tableau III 1.7

Coûts des transports routiers de marchandises longue distance

évolutions en moyenne annuelle en %

	01/00	02/01	03/02
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	-5,0	0,2	4,4
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,0	2,7	3,0
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	3,2	3,8
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,2	1,0	-2,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	4,1	5,4	2,5
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,7	1,5	2,4
Charges de structure (personnel administratif)	2,0	2,1	0,9
Ensemble	0,9	2,4	2,0

Source : CNR

Les transports en commun urbains de province

Le total des « produits du trafic » des transports en commun de province atteint 2,6 milliards d'euros en 2002 (tableau III 1.8), ce qui représente une hausse de 2,5 %, en deçà de celles des années précédentes (+ 5,0 % en 2001, + 6,8 % en 2000).

Tableau III 1.8

Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province

	1999	2000	2001	2002	2002
	Evolution annuelle en %				Md euros
Produits hors subventions	3,7	3,5	2,9	0,6	1,1
dont produits du trafic	0,8	2,7	0,4	1,7	0,9
Subventions	4,9	9,8	6,8	3,9	1,5
Total des produits	4,3	6,8	5,0	2,5	2,6
Charges de fonctionnement	4,3	6,4	4,5	5,0	2,3
dont rémunérations	2,3	5,0	3,5	3,4	1,3
Autres charges	4,6	8,6	10,0	2,0	0,2
Total des charges	4,3	6,8	5,0	2,5	2,6

Source : CERTU - SES

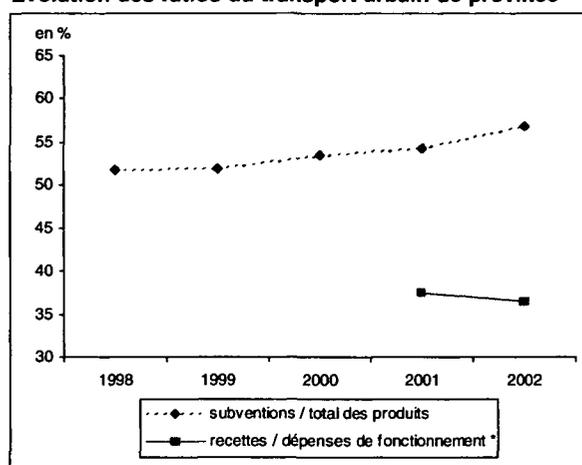
Méthodologie : les données présentées sont issues de l'enquête du CERTU sur les transports collectifs urbains. Pour en extraire des évolutions temporelles significatives, les données des comptes d'exploitation figurant dans la base de l'enquête ont dû être en partie retraitées par le SES.

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

- en compensations tarifaires, et sont alors assimilées à des recettes tarifaires,
- en subventions d'exploitation stricto sensu,
- enfin, en subventions d'équilibre qui du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient classées en « produits exceptionnels »,

ont été ici sommées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Le taux de croissance des subventions, hors compensations tarifaires, est régulièrement supérieur à celui du total des produits. En conséquence, sa part dans le total des produits augmente d'année en année (graphique III 1.4). En 2002, cette part s'élève à 57 %.

Graphique III 1.4
Evolution des ratios du transport urbain de province

Source : CERTU - SES

A compter de l'année 2001, les « recettes » du ratio recettes / dépenses de fonctionnement ne tiennent plus compte que des prestations de services, à l'exclusion de tout autre produit.

Les produits du trafic, qui avaient stagné en 2001 du fait de mouvements sociaux, augmentent relativement plus que l'ensemble des produits hors subventions, cette augmentation étant de nouveau très contrastée d'un réseau à l'autre.

La part des rémunérations et autres charges de personnel dans le total des charges baisse encore en 2002. Elles ne représentent plus que 56 % des charges de fonctionnement et 50 % du total des charges. Cependant, la part de la sous-traitance, qui a tendance à se développer, peut cacher l'évolution réelle des effectifs travaillant dans ce secteur. La croissance des « autres charges », s'élevant à 2 %, redevient proche de celle du total des charges.

Les comptes de la SNCF

Après une année 2002 de croissance soutenue, les produits du trafic de la SNCF reculent légèrement en 2003 (- 0,4 %, contre + 3,6 %). En raison des mouvements sociaux du printemps et d'un contexte économique morose, le nombre de voyageurs-kilomètres est en diminution aussi bien sur les grandes lignes que sur le réseau régional ou celui de l'Île-de-France, et le maintien des produits du trafic au niveau de celui de 2002 est dû à la hausse moyenne des tarifs. La contribution des grandes lignes à la

croissance des recettes est même négative. En particulier, la croissance du réseau TGV, concurrencée par les compagnies aériennes à bas prix, est stoppée en 2003 (- 0,5 %, en voyageurs-kilomètres). Le réseau régional, modernisé, et le réseau francilien ont mieux résisté ; ils génèrent plus de recettes en 2003 qu'en 2002. Quant au fret, victime du ralentissement économique et de l'effet des grèves, il recule encore nettement en volume (- 6,4 %, en tonnes-kilomètres) et en valeur (- 5,1 %). Ce repli s'observe sur tous les types de produits, à l'exception des produits agricoles.

Tableau III 1.9
Les recettes du trafic de la SNCF

	niveau 2003 Produits du trafic*	évolution 03/02	dont trafic	évolution 03/02	produit moyen	évolution 03/02
	en millions d'euros	en %	en milliards de : vk - voyageurs tk - marchandises	en %	en centimes d'euro par vk ou tk	en %
Voy. Grandes lignes	4 289	-0,7	53,08	-2,2	8,08	1,5
Voy. TER	609	1,5	9,14	-0,3	6,66	1,8
Voy. Île de France	1 581	3,5	10,05	-0,6	15,74	4,2
Fret	1 733	-5,1	46,84	-6,4	3,70	1,4

Source : comptabilité de la SNCF

(*) Ces valeurs sont calculées sur la base des produits propres à l'exercice, c'est-à-dire retraités des régularisations des exercices antérieurs et aussi pour les grandes lignes des contrats d'affrètement étrangers. Les produits du trafic Île-de-France intègrent les compensations tarifaires du STIF.

Tableau III 1.10
Comptes de la SNCF (HTVA)

	2001	2002	2003	02/01	03/02
	M€	M€	M€	%	%
Production	14830	15333	15400	3,4	0,4
Produits du trafic	8000	8291	8254	3,6	-0,4
Produits annexes au trafic	283	258	256	-8,8	-0,8
Produits hors trafic	639	635	543	-0,6	-14,5
Compensations tarifaires	1674	1952	2024	16,6	3,7
Rémun. du gestion. d'infra.	2652	2669	2648	0,6	-0,8
Travaux pour RFF	724	754	800	4,1	6,1
Autres travaux pour tiers	255	223	217	-12,5	-2,7
Production immobilisée	603	551	658	-8,6	19,4
CI	6165	6403	6380	3,9	-0,4
achats de matières	1369	1376	1402	0,5	1,9
achats de prestations	373	391	391	4,8	0,0
achats de travaux	314	220	207	-29,9	-5,9
charges externes	2418	2287	2265	-5,4	-1,0
redevance infrastructure	1691	2129	2115	25,9	-0,7
Valeur ajoutée	8665	8930	9020	3,1	1,0
subventions	133	65	34	-51,1	-47,7
impôts	641	629	605	-1,9	-3,8
charges de personnel	7493	7653	7693	2,1	0,5
EBE	664	713	756	7,4	6,0
Résultat d'exploitation	-71	-17	-109		
Résultat financier	-105	-166	-95		
Résultat courant	-176	-183	-204		
Résultat exceptionnel	14	168	223		
Produits de l'intégration fiscale	28	34	31		
Résultat net	-134	19	50		

Source : comptabilité de la SNCF

Outre les produits du trafic, deux postes importants contribuent à la production de la SNCF : les compensations tarifaires et contributions de service (en hausse de 3,7 %, après la très forte hausse de 16,6 % en 2002 liée à la généralisation de la régionalisation des TER) et les versements de RFF au titre de la rémunération de la convention de gestion et de la réalisation de travaux (- 0,8 %, après + 0,6 % en 2002). Au total, la production de la SNCF croît de 0,4 % en 2003, à 15,4 milliards d'euros, après + 3,4 % entre 2001 et 2002.

Concernant les charges, les consommations intermédiaires ont légèrement diminué en 2003 (- 0,4 %). En conséquence, la valeur ajoutée progresse un peu plus vite que la production (+ 1,0 %). Les frais de personnel ayant nettement moins augmenté que les années précédentes, et grâce aux mesures de relance et d'économies du plan « starter », l'excédent brut d'exploitation de la SNCF est en amélioration pour la deuxième année consécutive, malgré les mauvais résultats de l'activité fret. Au total, grâce à des produits exceptionnels importants, le résultat net est positif pour la deuxième année consécutive, et en amélioration par rapport à 2002 (50 millions d'euros, contre 19 millions). L'endettement net est maîtrisé (7 milliards d'euros au 31 décembre 2003 contre 7,1 milliards d'euros au 31 décembre 2002).

Les comptes de la RATP

Avec 2,6 milliards de voyages réalisés en 2003, le trafic de la RATP accuse une baisse annuelle de 2 %, liée à une conjonction d'événements.

Malgré un contexte général assez morose (conflit en Irak), le premier trimestre a enregistré des résultats de fréquentation en légère hausse (+ 0,9 % par rapport à 2002). Le deuxième trimestre

a été très fortement perturbé par les arrêts de travail observés dans les entreprises de transport en commun (- 6,8 % par rapport à 2002). Le troisième trimestre a subi quant à lui une baisse importante de la fréquentation touristique, ainsi que les effets défavorables de la canicule sur les déplacements. Ce n'est qu'au dernier trimestre que la fréquentation a montré des signes de redressement (+ 0,3 % par rapport à 2002) permettant de retrouver dès novembre un niveau comparable à celui de fin 2002.

Tableau III 1.11
Recettes en 2003 de la RATP par titre

2003	Recettes	Compensations	Nombre	évolution 2003/2002
	directes	tarifaires	de titres (*)	du nombre de titres
	en millions d'euros		en milliers	en %
Billets	523,36	106,05	574 720	-0,2
Cartes Oranges	800,11	726,74	27 532	-2,8
Cartes Imagin'R	127,33	250,19	8 026	7,6
Autres titres	110,74	47,24		
Total	1 561,54	1 130,22		

Source : comptes de la RATP

(*) Totalité des ventes réalisées RATP, SNCF, OPTILE et TRA

La contractualisation avec le STIF prévoit une compensation tarifaire par catégorie de titre représentant l'écart entre le prix public perçu des voyageurs et le prix de référence contractualisé. Les recettes totales du trafic sont comparées à l'objectif du contrat RATP / STIF à l'intérieur d'une fourchette dite bande passante de +/- 2 % de l'objectif. Les gains et les pertes sont partagés suivant la clé suivante : 60 % pour le STIF, 40 % pour la RATP. Hors de cette bande, les gains et les pertes sont partagés suivant la clé suivante : 90 % pour le STIF, 10 % pour la RATP. L'application de ce mécanisme a conduit en 2003 à minorer de 73 millions d'euros les compensations.

Le groupe SNCF

Au-delà des résultats de l'établissement public SNCF, des informations complémentaires sont disponibles concernant les différents secteurs d'activité, mais au niveau de l'ensemble du groupe SNCF : la branche Voyageurs-Transports longue distance dégage un résultat d'exploitation de 257 millions d'euros, en progression de 20 millions d'euros par rapport à 2002. Celui de la branche Transport Public de Voyageurs progresse également, passant de 213 millions d'euros à 237 millions d'euros. En revanche, le résultat d'exploitation de la branche Marchandises-transport et Logistique, déjà très négatif en 2002, se dégrade encore, passant de - 361 millions d'euros à - 429 millions d'euros sous l'effet des difficultés de Fret SNCF et du combiné. Enfin, l'activité de la branche Infrastructure, valorisation du patrimoine et du savoir-faire est stable, avec une légère dégradation du résultat d'exploitation à 85 millions d'euros en 2003, contre 94 millions d'euros en 2002.

Le volume de service offert est en légère baisse par rapport à 2002 (- 0,4 %, en nombre de voitures-kilomètres). Cette évolution résulte des améliorations apportées à l'offre d'une part, contrebalancées par des pertes de production consécutives aux perturbations subies en 2003 d'autre part.

L'année 2003 a été marquée par la mise en service du ticket T le premier janvier 2003 (ce titre a été créé par décision du STIF du 23 juillet 2002). Les titres Imagin'R continuent de progresser à un rythme soutenu (+ 7,4 %), alors que les autres titres sont en baisse suite aux perturbations des deuxième et troisième trimestres (tableau III 1.11).

Conformément au contrat avec le STIF, la RATP a perçu un concours public de 1,83 milliard d'euros (+ 5 millions d'euros par rapport à 2002), qui se décompose en :

- une contribution forfaitaire de 662 millions d'euros,
- une contribution tarifaire de 1 067 millions d'euros (après application du mécanisme de la bande passante, cf. note du tableau III 1.11),
- une rémunération de la vente de 93 millions d'euros,
- une bonification sur la qualité de service de 7 millions d'euros.

La production a augmenté de 106 millions d'euros en 2003, soit 3,6 % (tableau III 1.12), essentiellement du fait des recettes totales du trafic (nombre de titres multipliés par leurs prix contractuels) qui progressent de 1,3 % en volume et de 2,3 % en prix. Du fait du mécanisme de partage des risques avec le STIF, ces recettes sont peu affectées par la baisse de la fréquentation.

Tableau III 1.12
Comptes de la RATP

	niveaux en millions d'euros, évolutions en %			
	2001 (*)	2002 (*)	2003	03/02
Production	2 816	2 923	3 029	3,6
Recettes du trafic	2 456	2 532	2 618	3,4
<i>dt Recettes directes du trafic</i>	1 490	1 533	1 562	1,8
<i>Compensations tarifaires</i>	966	1 003	1 067	5,3
Rémunération de la vente	89	92	93	1,9
Autres recettes transport (1)	41	47	45	-3,4
Recettes hors transport (2)	103	106	117	10,1
Consommations intermédiaires	573	611	616	0,7
Valeur ajoutée	2 243	2 312	2 414	4,4
Impôts	185	186	196	4,9
Subventions (3)	680	671	663	-1,2
Salaires et charges sociales	1 705	1 777	1 827	2,8
Déficit régimes sociaux	414	411	430	4,8
EBE	620	609	624	2,3
Amortissements	406	414	439	5,9
Frais financiers	217	199	199	0,3
Autres charges (4)	41	36	51	39,6
Résultat d'exploitation	249	231	209	-9,6
Résultat financier	-217	-199	-199	0,4
Résultat courant	32	33	10	-69,9
Résultat exceptionnel	-1	-9	0	-103,8
Intéressement des salariés	-9	-7	-4	-47,2
Résultat comptable	22	17	7	-60,6
Capacité d'autofinancement	458	465	473	1,6
Ensemble concours publics à l'exploitation	1 744	1 773	1 820	2,7

Source : Comptes de la RATP

(*) Résultats 2001 et 2002 reconstitués *performa* en application du comité d'audit.

(1) Publicité,...

(2) Prestations à la SNCF,...

(3) Contribution forfaitaire

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

Les consommations intermédiaires n'augmentent que légèrement (+ 0,7 %), grâce à des efforts de maîtrise des coûts qui ont ralenti la croissance des charges externes. De ce fait, la valeur ajoutée est en augmentation de 101 millions d'euros, soit 4,4 %.

Toutefois, l'excédent brut d'exploitation n'augmente que de 14 millions d'euros, soit 2,3 %, et s'établit à 624 millions d'euros. Cet écart s'explique par les augmentations des rémunérations (+ 50 millions d'euros), du déficit des régimes sociaux (+ 20 millions d'euros, dont + 15 millions d'euros de transferts de compensation entre régimes de retraites) et des impôts (+ 9 millions d'euros du fait de la taxe professionnelle). L'augmentation des frais de personnel résulte notamment de celle des effectifs (+ 1,2 %), due à l'augmentation de l'offre et à l'achèvement de la mise en place de l'ARTT, et de celle des salaires par agent (+ 1,9 %).

Bien que l'excédent brut d'exploitation augmente de 14 millions d'euros, le résultat comptable après intéressement des salariés diminue de 10 millions d'euros par rapport à 2002 et s'établit à 6,5 millions d'euros en 2003. Ceci est principalement dû à la forte augmentation des amortissements : + 24 millions d'euros, soit + 5,9 %.

La capacité d'autofinancement de la RATP s'en trouve améliorée et atteint 473 millions d'euros, soit 8 millions d'euros de plus qu'en 2002.

Le secteur aérien

En 2002, la production du transport aérien a faiblement progressé, dans un contexte de ralentissement prolongé de l'économie mondiale. La légère baisse des frais de carburants a contribué à limiter les consommations intermédiaires, et la valeur ajoutée a augmenté dans une meilleure proportion que la production. L'excédent brut d'exploitation s'est redressé, et le taux de marge (EBE / VA) s'est amélioré (tableau III 1.13).

En 2003, l'activité des compagnies françaises en passagers-kilomètres est en recul du fait principalement de la disparition d'Air Lib. Malgré la hausse des tarifs, la production devrait pâtir de la faiblesse de l'activité intérieure et des difficultés ressenties sur les faisceaux asiatique et américain. D'autre part, la guerre en Irak a entraîné une augmentation des prix des carburants, principalement en début d'année. Enfin, la montée en puissance des compagnies étrangères à bas prix impose aux entreprises résidentes une concurrence de plus en plus vive.

Tableau III 1.13
Comptes du secteur aérien (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	15,06	15,83	15,99
Consommations intermédiaires	10,56	11,21	11,06
dont sous-traitance	1,78	1,63	1,52
dont carburant	2,06	1,95	1,84
Valeur ajoutée	4,50	4,62	4,93
Rémunération	3,82	4,07	4,27
Impôts, taxes - subventions	0,17	0,18	0,20
Excédent brut d'exploitation	0,50	0,37	0,46

Sources : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

Le secteur maritime

En 2002, dans un contexte de légère reprise au niveau mondial de l'activité de transport maritime de marchandises et de passagers, la production en valeur des entreprises françaises du secteur a progressé. En dépit d'une hausse soutenue des consommations intermédiaires et des frais de personnel, la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation se sont améliorés.

Tableau III 1.14
Comptes du secteur maritime (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	4,95	5,02	5,42
Consommations intermédiaires	4,33	4,38	4,66
Valeur ajoutée	0,62	0,65	0,76
Rémunération	0,53	0,55	0,59
Impôt, taxes	0,07	0,12	0,09
Subv. d'exploitation	0,12	0,08	0,12
Excédent brut d'exploitation	0,14	0,14	0,19

Sources : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

Tableau III 1.15
Prix du transport maritime

	indices, sauf Worldscale					
	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Lignes régulières						
Ensemble (1995=100)	90	86	117	114	95	101
Pétrole brut (navires de 70 000 à 150 000 tonnes)						
Worldscale	96	85	153	140	98	164
Vracs secs						
Affrètement au voyage *	73	77	86	85	88	99
Prix des navires neufs (1991=100)						
Pétroliers (250 000 TPL)	78	69	75	76	70	71
Vraquiers (150 000 TPL)	79	72	81	74	67	86
Porte-conteneurs (2500 EVP)	76	62	62	61	58	56

Sources : ISL (institute of shipping economics and logistics), Lloyd shipping economist

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

Le secteur fluvial

En 2002, la conjonction de la progression en volume du transport fluvial intérieur et d'une légère hausse des prix en fin d'année s'est traduite par une croissance de la production en valeur des entreprises françaises du secteur. En particulier, les plus fortes hausses concernent le transport du charbon et celui des produits finis ou semi-finis à haute valeur ajoutée, dont les conteneurs. Toutefois, la poussée des consommations intermédiaires et des frais de personnel s'est répercutée négativement sur les soldes comptables. La valeur ajoutée recule, ainsi que l'excédent brut d'exploitation.

Tableau III 1.16
Comptes du secteur fluvial (sociétés et quasi-sociétés)

en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	0,35	0,37	0,38
Consommations intermédiaires	0,24	0,26	0,27
<i>dont sous-traitance</i>	0,10	0,10	0,09
Valeur ajoutée	0,11	0,11	0,11
Rémunération	0,07	0,07	0,08
Impôt, taxes	0,01	0,01	0,01
Subv. d'exploitation	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,03	0,03	0,02

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

La messagerie fret express

La production du secteur de la messagerie et du fret express a stagné en 2002. Les consommations intermédiaires sont restées stables par rapport à 2002, et la croissance des frais de personnel a été modérée. La valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation augmentent (tableau III 1.17).

Tableau III 1.17
Comptes du secteur de la messagerie et du fret express (sociétés et quasi-sociétés)

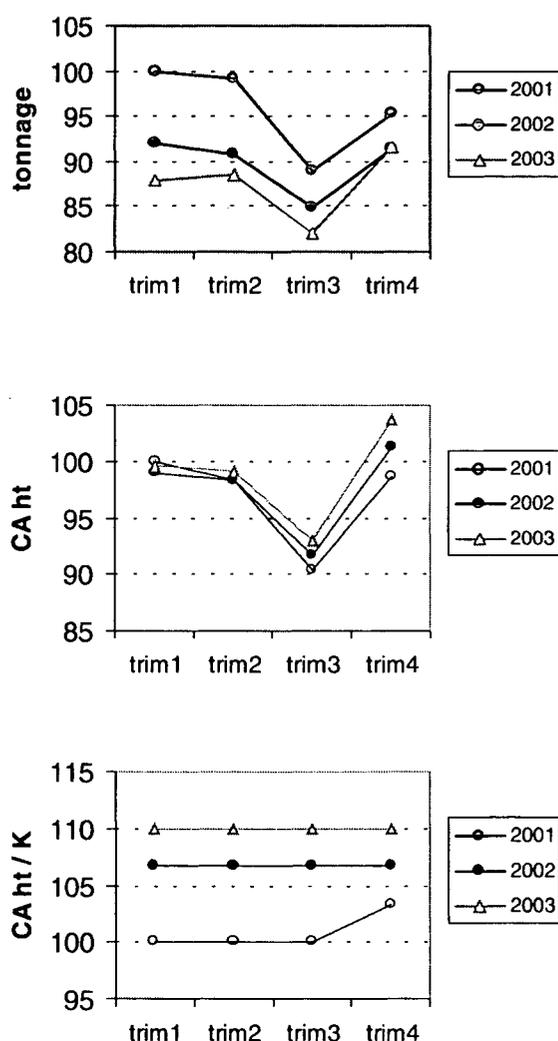
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	10,25	10,66	10,74
Consommations intermédiaires	7,67	7,98	8,00
<i>dont sous-traitance</i>	5,21	5,35	5,37
Valeur ajoutée	2,59	2,68	2,74
Rémunération	2,32	2,39	2,44
Impôt, taxes	0,18	0,18	0,17
Subv. d'exploitation	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,08	0,12	0,14

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

En 2003, selon les résultats de l'enquête messagerie, l'activité du secteur progresse de 1,6 % en valeur. Cette croissance correspond surtout à celle de la messagerie traditionnelle, qui représente plus de 50 % du chiffre d'affaires de la branche messagerie. Comme en 2002, la croissance en valeur a été tirée par une hausse importante des tarifs, alors que le volume des envois, mesuré en tonnes, diminue pour la deuxième année consécutive (graphique III 1.5).

Graphique III 1.5
Indicateurs de la messagerie et du fret express (*)
Base 100 au premier trimestre 2002



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

Le secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux

Après deux années de forte croissance, la production du secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux a progressé modérément en 2002. Malgré une hausse sensible des effectifs, cette croissance, qui s'accompagne d'une stabilité des coûts des consommations intermédiaires, a suffi à améliorer nettement les soldes comptables.

Tableau III 1.18
Comptes de l'affrètement et du transport international de fret (sociétés et quasi-sociétés)

en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002
Production (prix producteur)	14,05	15,27	15,69
Consommations intermédiaires	11,61	12,49	12,44
<i>dont sous-traitance</i>	8,91	8,92	8,80
Valeur ajoutée	2,44	2,78	3,25
Rémunération	1,91	2,14	2,32
Impôt, taxes	0,16	0,16	0,17
Subv. d'exploitation	0,01	0,00	0,01
Excédent brut d'exploitation	0,37	0,47	0,76

Sources : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2002)

Les entreprises du TRM en Europe

Tableau III 1.19
Quelques données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe en 2001⁽¹⁾

	Nombre d'entreprises	Effectif non salarié	Effectif salarié	Chiffre d'affaires	en millions d'euros		
					VA brute aux coûts des facteurs	Frais de personnel	Investissements corporels
Belgique	7 847	8 571	53 967	8 936	3 129	1 971	971
Danemark	7 721	6 262	34 957	4 721	2 044	1 294	355
Allemagne	37 164	40 707	272 245	27 070	13 447	7 782	2 167
Espagne	127 211	118 167	196 015	24 076	9 076	4 143	1 864
France	41 062	29 679	318 591	31 144	12 456	9 415	1 463
Irlande	3 565	3 488	9 712	1 526	507	211	106
Italie	110 044	140 973	172 674	31 295	10 194	4 886	1 836
Luxembourg (2)	501	261	5 865	807	270	187	34
Pays-Bas	10 140	12 738	113 112	14 129	6 039	4 284	762
Autriche	5 485	5 179	46 110	5 864	2 229	1 422	576
Portugal	6 018	1 502	45 130	2 841	1 099	713	446
Finlande	11 567	7 312	30 605	3 971	1 717	979	404
Suède	15 209	6 573	56 477	6 801	2 776	1 840	849
Royaume-Uni	36 044	31 221	288 558	34 774	14 445	8 295	2 160
UE (14 pays)	421 939	400 139	1 632 479	197 728	78 107	47 258	14 032

Source : Eurostat – DAEI / SES

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

(2) Investissements corporels du Luxembourg : chiffres de 1997.

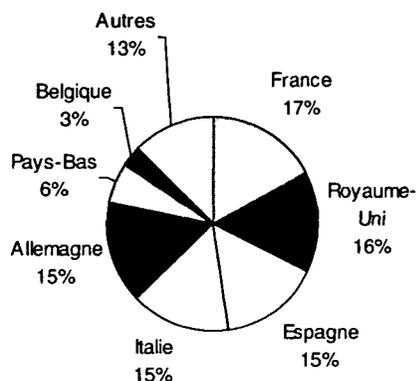
Le règlement européen sur les statistiques structurelles d'entreprises (n° 322/97) permet de compléter utilement les résultats des enquêtes sur les véhicules (n° 1172/98). Le rang des principaux pavillons s'en trouve sensiblement modifié. Du fait en particulier d'un compte propre important, l'Allemagne n'apparaît ici qu'au quatrième ou cinquième rang européen en termes de chiffre d'affaires ou d'effectif total du secteur. La France, le Royaume-Uni, l'Italie et l'Espagne complètent les cinq premières places.

En 2001, le poids de la France a au sein de l'Europe du transport routier de marchandises est plus important en termes d'effectif (16,9 %) qu'en termes de chiffre d'affaires (15,7 %), ce qui la rapproche de l'Espagne (12,2 % du chiffre d'affaires pour 15,3 % des effectifs) et de l'Allemagne (13,7 % du chiffre d'affaires pour 15,2 % des effectifs). Ce n'est par contre pas le cas du Royaume-Uni (17,6 % du chiffre d'affaires pour 15,5 % des effectifs) ni de l'Italie (15,8 % du chiffre d'affaires pour 15,3 % des effectifs).

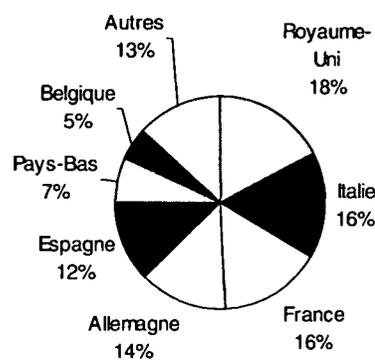
Toutefois, il est difficile de risquer davantage d'interprétations sur ces statistiques incomplètes, car la prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital (location longue durée, crédit-bail) serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables, or ces variables ne sont pas collectées au niveau européen dans l'état actuel du règlement. On peut toutefois noter qu'en termes de valeur ajoutée, le Royaume-Uni, l'Allemagne et la France dépassent les autres états européens. En ce qui concerne les ratios, la France occupe une position plutôt moyenne, avec de nombreux points communs avec les pays du sud, suivant un axe de structuration sud-ouest / nord-est en Europe.

Graphique III 1.6
Part du poids des pays européens dans le TRM

Effectif total (salariés et non salariés)



Chiffre d'affaires



Source : Eurostat, DAEI / SES

Source : Eurostat, DAEI / SES

III . 2 – LES DONNÉES SOCIALES

En 2003, la progression de l'emploi dans les transports s'est arrêtée du fait de la stagnation de l'activité, et le nombre de demandeurs d'emploi issus des transports s'est accru de 9 %.

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

L'emploi et le marché du travail

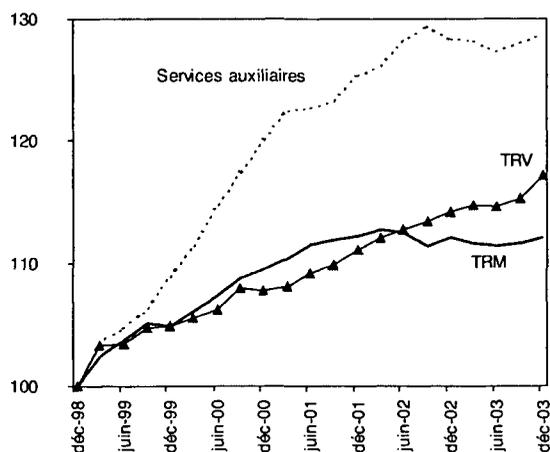
A la fin de l'année 2003, près d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 073 000 personnes, dont 1 019 000 salariés, exerçait une activité dans le secteur des transports¹.

En 2003, la croissance de l'emploi, de plus en plus faible depuis 3 ans, s'est arrêtée : elle est nulle en moyenne annuelle et même négative, - 0,1 % en glissement annuel de décembre 2002 à décembre 2003, contre 1,1 % en 2002, 2,6 % en 2001 et 5 % en 2000.

Graphique III 2.1

L'emploi salarié dans les transports routiers et les services auxiliaires du transport, entre décembre 1998 et décembre 2003

Base 100=décembre 1998, données CVS



Sources : Unedic, DAEI-SES

¹ Ne sont pas comptabilisés dans ces chiffres les salariés des agences de voyage. Les données Unedic concernant les établissements du secteur privé sont provisoires.

Dans le secteur privé, l'emploi salarié progresse faiblement en 2003 : 0,2 % en moyenne annuelle et 0,3 % entre décembre 2002 et décembre 2003.

Si le taux de croissance annuel des effectifs salariés dans le transport routier de voyageurs est stable (+ 2,7 % contre + 2,8 %), il n'en est pas de même dans les secteurs plus sensibles à la conjoncture où la stagnation de l'activité se traduit par une stabilisation des effectifs salariés en 2003 : c'est le cas dans les services auxiliaires des transports (messagerie, manutention, entreposage,...) : + 0,4 % en glissement annuel et dans le transport routier de marchandises : - 0,1 % en moyenne annuelle mais 0,0 % entre décembre 2002 et décembre 2003 (graphique III 2.1). Dans le secteur du transport de marchandises suivi par la CNPE², le nombre de conducteurs serait même en légère diminution (- 0,5 %).

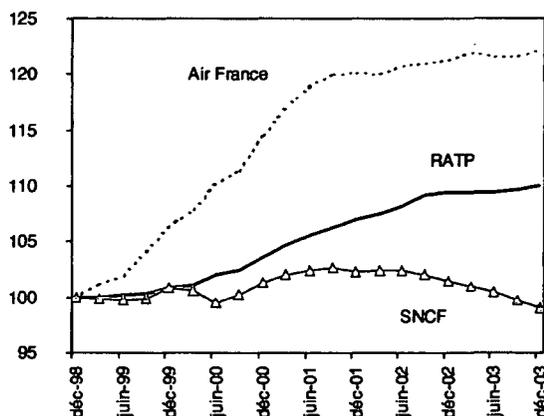
Par ailleurs, l'emploi est en forte baisse dans le transport aérien privé, secteur en crise marqué par des disparitions d'entreprises (- 15,2 % en glissement annuel) et il se stabilise dans le transport fluvial et maritime (- 0,2 % entre décembre 2002 et décembre 2003).

Parmi les grandes entreprises publiques, si Air France et la RATP conservent un rythme de croissance positif, quoiqu'en baisse (respectivement + 0,7 et + 0,6 % en glissement annuel), la SNCF intensifie la réduction de ses effectifs (- 2,5 % en glissement annuel contre - 0,8 % l'an dernier).

² La Commission Nationale Paritaire professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CNPE) s'appuie sur l'enquête emploi de l'AFT-IFTIM faite auprès d'un échantillon d'entreprises du secteur.

Graphique III 2.2
L'emploi salarié dans les grandes entreprises publiques entre décembre 1998 et décembre 2003

Base 100=décembre 1998, données CVS



Source : SNCF, RATP et Air France

Le travail intérimaire n'est pas comptabilisé dans ces statistiques d'emploi sectoriel. Selon la Direction de l'animation de la recherche et des études statistiques (Dares) du ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, les contrats d'intérim conclus par les établissements du secteur des transports représentent environ 40 700 équivalents-emplois à temps plein en fin d'année³, soit près de 4 % des effectifs, légèrement plus que dans l'ensemble de l'économie, et 1,2 % de plus qu'un an auparavant. La grande majorité des travailleurs temporaires du secteur des transports effectuent des missions dans le transport routier de marchandises (30 %) et dans les services auxiliaires des transports (plus de 60 %), notamment dans l'entreposage, la messagerie et l'organisation des transports internationaux.

En 2003, le marché du travail continue à se dégrader : le nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1⁴) ayant déjà travaillé dans le secteur des transports augmente de 9 % entre décembre 2002 et décembre 2003. Fin 2003, on dénombrait plus de 75 000 demandeurs d'emploi issus du secteur des transports.

A cette même date, près de 94 000 chômeurs étaient à la recherche d'un emploi de conducteur, que ce soit ou non dans le secteur des transports, dont 47 000 pour un poste de conducteur livreur et 30 000 pour un poste de conducteur routier, soit 6,9 % de plus qu'un an auparavant pour l'ensemble des conducteurs. Le chômage de longue durée augmente également (tableau III 2.1).

³ Source : exploitation des fichiers Unedic des déclarations mensuelles des agences d'intérim.

⁴ Les demandeurs d'emploi en fin de mois de catégorie 1 sont les personnes inscrites à l'ANPE déclarant être à la recherche d'un emploi à temps plein et à durée indéterminée et n'ayant pas exercé une activité réduite de plus de 78 heures dans le mois. Ils sont comptés exhaustivement à partir des fichiers de l'ANPE.

Dans le même temps, les offres d'emploi de conducteurs ont légèrement progressé (+ 2,7 %).

Tableau III 2.1
Effectif et répartition des demandeurs d'un emploi (catégorie 1) de conducteur d'engin terrestre fin 2003

Demandeurs d'emploi (catégorie 1)	Total (milliers)	% CLD*	% Femmes
Conducteurs transports terrestres dont	94,2	28,3	6,8
Conducteurs Transport de marchandises	30,0	22,4	2,5
Conducteurs-livreurs	46,7	32,1	4,6
France métropolitaine	2514,9	28,4	47,2

Source : Dares - ANPE

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

Le taux de demande d'emploi⁵ est un peu moins élevé pour les conducteurs (12 % en décembre 2003, inchangé par rapport à 2002) que pour les autres professions (13 % à la même date pour l'ensemble des professions). Celui des ouvriers de la manutention est plus élevé (15 à 16 % selon leur qualification).

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

Selon l'enquête emploi⁶ de mars 2002, l'ensemble des conducteurs représentait 2,8 % de la population active occupée salariée. Plus de la moitié d'entre eux (57 %) étaient actifs dans le secteur des transports. Plus précisément, 68 % des conducteurs de poids lourds étaient salariés dans un établissement du secteur des transports contre 32 % des conducteurs-livreurs⁷.

⁵ Le taux de demande d'emploi est le ratio des demandes d'emploi en fin de mois (DEFM) rapportées à la somme de l'emploi et des demandes d'emploi. Il s'agit d'un indicateur du niveau de chômage de la famille professionnelle considérée (source : Dares - ANPE).

⁶ L'enquête emploi de l'Insee réalisée par sondage auprès des ménages (le taux de sondage est d'environ 1 pour 350) fournit des données globales qui peuvent être assez fragiles pour certains sous-ensembles. En outre, ses résultats, qui reflètent une situation à un moment donné (mars de chaque année), ne sont pas comparables à ceux d'autres sources où l'on raisonne, par exemple, en termes de moyenne annuelle (c'est le cas pour la comptabilité nationale, en particulier pour le calcul de la productivité).

⁷ Dans la nomenclature PCS (professions et catégories socio-professionnelles), les conducteurs de poids lourds de plus de 3,5 tonnes de PTAC sont classés dans le code 6411 « conducteurs routiers et grands routiers » et les chauffeurs de véhicules utilitaires légers dans le code 6415 « conducteurs-livreurs, coursiers », qui inclut également les livreurs en automobile ou en deux roues.

Tableau III 2.2
Effectif et répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité en 2002

	Conducteurs routiers	Conducteurs livreurs	Autres conducteurs	Ensemble des conducteurs
Secteur des transports	68%	32%	83%	57%
dont				
TRM	61%	23%	0%	36%
Services auxiliaires	7%	7%	1%	6%
Autres secteurs	32%	68%	17%	43%
dont				
Industrie	7%	16%	2%	9%
Construction	9%	3%	0%	5%
Commerce	7%	30%	1%	14%
Autres Services	10%	20%	14%	14%
Ensemble (milliers)	269	223	99	591

Source : Insee, enquête emploi de mars 2002

Entre 1990 et 2002, le nombre de conducteurs du compte propre^a a diminué de 46 000 (- 15 %) au profit du compte d'autrui, accompagnant un mouvement d'externalisation des services de transports, particulièrement marqué dans l'industrie (- 29 %), le commerce (- 13 %) et la construction. En 2002, cette tendance à l'externalisation ne concernait que les livreurs.

Les transporteurs routiers non salariés (indépendants) seraient environ 30 000 en mars 2002 selon l'enquête emploi.

Les caractéristiques démographiques des salariés

Le secteur des transports est caractérisé par une surreprésentation masculine et ouvrière. Par ailleurs, la proportion de jeunes travailleurs et de travailleurs âgés est plus faible que la moyenne.

La proportion de jeunes est assez faible : les moins de 25 ans ne sont que 6 % dans les transports contre près de 8 % dans l'ensemble des activités économiques.

Il en est de même pour les plus de 50 ans qui sont moins de 20 % dans les transports et près de 24 % dans l'ensemble de l'économie.

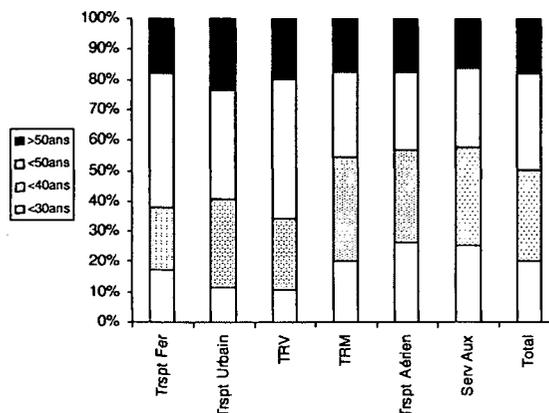
Ces résultats globaux masquent des disparités fortes selon les sous-secteurs d'activité.

Les secteurs dans lesquels la proportion de jeunes est la plus faible sont les transports routier et urbain de voyageurs avec 11 % seulement de salariés âgés de moins de 30 ans, contre 20 % en moyenne dans l'ensemble des transports. D'autre part, dans les transports urbains, plus de 23 % des salariés ont plus de 50 ans (18 % dans les transports en moyenne).

^a Il ne s'agit pas d'un effectif équivalent temps complet

A l'inverse, les secteurs du transport aérien et des services auxiliaires sont ceux où la moyenne d'âge des salariés est la plus basse.

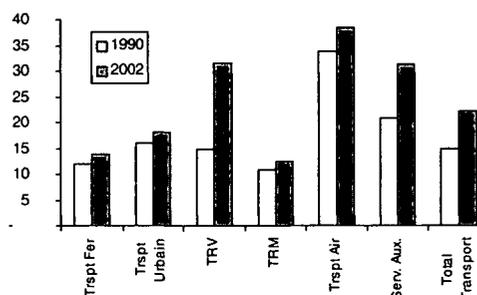
Graphique III 2.3
Structure des effectifs salariés des transports par tranche d'âge en 2002



Source : Insee, enquête emploi de mars 2002

La part des femmes au sein des actifs occupés (salariés et non salariés) était, selon l'enquête emploi de mars 2002, de 22 % dans les transports contre 45 % pour l'ensemble des actifs occupés. Elle a progressé de sept points en douze ans.

Graphique III 2.4
Evolution de la part des femmes au sein des effectifs salariés des transports entre 1990 et 2002



Source : Insee, enquêtes emploi de janvier 1990 et mars 2002

Selon cette même enquête, c'est dans le transport routier de marchandises que le pourcentage des femmes est le plus faible : moins de 13 %, à peine plus qu'en 1990. Les femmes sont également peu présentes dans le transport ferroviaire (14 %) et dans le transport urbain de voyageurs (18 %). La proportion de femmes est plus importante dans le transport routier de voyageurs et dans les services auxiliaires du transport (31 à 32 %), secteurs dans lesquels elle a beaucoup progressé, ainsi que dans le transport aérien (39 %).

Une femme sur deux occupe un poste d'employée et 60 % des employés sont des femmes. Par contre, on ne compte que 5 % de femmes parmi les conducteurs et 26 % parmi les cadres.

La durée du travail

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

Tableau III 2.3
Rythme de travail des actifs du secteur des transports en 2002

en %

	Aucune durée habituelle	Temps Partiel	Temps Complet
Transport urbain	7	5	88
TRV	21	15	64
TRM	24	4	72
Transport ferroviaire	9	4	87
Transport aérien	20	10	70
Services auxiliaires	9	6	85
Total Transport	16	6	78

Source : Enquête Emploi de mars 2002

En évolution, on constate néanmoins que la durée moyenne du travail des salariés du secteur des transports a diminué entre janvier 1990 et mars 2002 de 7,7 % (de 40,5 heures à 37,4 heures). Elle est cependant supérieure de plus de deux heures à celle de l'ensemble des salariés (35,2 heures en mars 2002), du fait, en partie, d'une proportion de travailleurs à temps partiel plus faible que dans le reste de l'économie : 7 % (4 % pour les hommes et 20 % pour les femmes) contre 16 % (5 % pour les hommes et 30 % pour les femmes).

Cette différence s'explique donc notamment par la faible proportion de femmes dans le secteur.

La baisse de la durée du travail entre mars 2001 et mars 2002 a été plus faible que dans la période précédente, les effets de la mise en place de la loi sur l'aménagement et la réduction du temps de travail (ARTT) s'estompant progressivement.

Par ailleurs, 57 % des salariés des transports déclaraient travailler habituellement ou occasionnellement le samedi, 38 % le dimanche et 37 % la nuit, soit nettement plus que dans les autres secteurs (respectivement 46 %, 25 % et 14% dans l'ensemble de l'économie). Ces pourcentages ont toutefois tendance à baisser d'année en année.

La durée moyenne collective hebdomadaire du travail estimée d'après les déclarations des entreprises à l'enquête sur les conditions d'emploi de la main d'oeuvre (enquête ACEMO) du Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale est restée stable en 2003. Elle s'élève à 36,5 heures en

fin 2003. Elle reste cependant supérieure de 0,9 heure à celle observée dans l'ensemble de l'économie (35,6 heures).

La durée de travail des conducteurs routiers

A la suite de l'accord signé le 23 novembre 1994 par les organisations patronales et deux syndicats de salariés sur la réduction du temps de service des personnels "grands routiers" dans le transport routier de marchandises ("contrat de progrès"), la Direction des transports terrestres (DTT) et le SES ont mis en place une enquête trimestrielle spécifique auprès des conducteurs routiers, portant sur un échantillon de 750 conducteurs.

Tableau III 2.4
Evolution de la durée hebdomadaire de service des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 1999 et 2003 (semaines de cinq jours et plus de travail)

en heures

	1998	1999	2000	2001	2002	1er semestre 2003
Ensemble	50,2	50,5	50,3	49,6	49,1	48,8
dont :						
grands routiers	53,5	53,6	53,5	52,8	52,3	52,2
autres conducteurs	46,7	47,3	46,8	46,5	46,3	45,7

Source : Enquête conjoncturelle DTT-SES

Au premier semestre 2003, la durée du travail a été, selon cette enquête, de 48,8 heures en moyenne pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, avec 52,2 heures pour les «grands routiers» (six découchers et plus par mois). Cette durée moyenne de service - temps durant lequel le salarié est à la disposition de l'entreprise - se compose de 33,4 heures de conduite et de 15,4 heures d'autres activités qui peuvent être de la manutention, des opérations commerciales ou du temps d'attente. La durée de ces autres activités dépend peu du type de rythme de travail des conducteurs. Par contre, la durée de conduite croît avec le nombre de découchers mensuels : elle varie de 28,9 heures pour les conducteurs absents de leur domicile moins de six nuits par mois à 38,3 heures pour les «grands routiers» absents six nuits et plus par mois.

La durée hebdomadaire de travail des conducteurs routiers diminue légèrement au 1^{er} semestre 2003, comme les années précédentes.

Formation et diplômes

Le niveau de formation tend à s'élever, dans les transports comme dans l'ensemble de l'économie. La proportion des non-diplômés dans les effectifs se réduit et le nombre des actifs qui ont poursuivi leurs études au-delà du baccalauréat augmente. La proportion de diplômés de l'enseignement supérieur reste cependant nettement moins importante dans le transport que dans les autres secteurs. L'analyse de la structure des salariés des transports par diplôme montre que cette situation est due aux modes terrestres, alors que les diplômés de l'enseignement supérieur sont particulièrement nombreux dans le transport aérien. La tendance est, dans tous les secteurs, à la baisse de la proportion des salariés sans aucun diplôme ou détenteurs du seul BEPC, au profit d'une augmentation de la qualification ouvrière (CAP/BEP) pour le transport terrestre, et surtout en faveur des titulaires d'un diplôme équivalent ou supérieur au baccalauréat.

Selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES, dans le transport routier de marchandises, au premier semestre 2003, 32 % des conducteurs n'avaient aucun diplôme ou simplement le BEPC et 60 % ne possédaient qu'un CAP ou un BEP. Seuls 24 % des diplômés sont en rapport avec le transport. Les jeunes conducteurs sont mieux formés : seuls 3 % des moins de 25 ans et 11 % des moins de 35 ans sont sans diplôme ou avec le seul BEPC.

Selon le Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq), les salariés du secteur des transports et des communications accèdent davantage que les salariés des autres secteurs à la formation professionnelle continue (FPC) : 47,2 % en moyenne en 2001 contre 37,5 % pour l'ensemble des salariés. Le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires rapporté au nombre de salariés) varie de 37,6 % pour les salariés des services auxiliaires à 45,8 % pour les salariés du secteur des transports terrestres et à 85,5 % pour les salariés du transport aérien. L'accès à la FPC varie selon la catégorie socio-professionnelle du salarié (il est inférieur pour les ouvriers non qualifiés) et la taille des entreprises (il est plus difficile dans une petite entreprise).

Tableau III 2.5
Répartition des salariés des transports en 2002 selon le diplôme et le secteur d'activité

	en %				
	Transport Terrestre	Transport Maritime	Transport Aérien	Services Auxiliaires	Secteur Transport
Effectif (milliers)	670	14	85	315	1 083
Diplôme					
Bac ou plus	24	58	68	40	33
CAP-BEP	39	25	15	30	35
Aucun ou BEPC	37	17	17	30	33
Total	100	100	100	100	100
Evolution 1990-2002					
Bac ou plus	+ 10	+ 25	+ 9	+ 19	+ 15
CAP-BEP	+ 1	- 17	- 6	- 3	- 2
Aucun ou BEPC	- 11	- 8	- 3	- 16	- 13

Source : enquête *Emploi de mars 2002*

Le contrat de progrès de 1994 a rendu obligatoire une formation initiale minimale (FIMO) et la formation continue de sécurité (FCOS) des conducteurs routiers. Au premier semestre 2003, selon l'enquête conjoncturelle DTT-SES menée auprès des conducteurs routiers, 36 % d'entre eux avaient suivi au moins une formation professionnelle au cours des douze derniers mois : parmi eux, les deux tiers avaient suivi au moins une FCOS, un tiers au moins une FIMO et 23 % au moins une formation «matières dangereuses».

Rémunérations

D'après les résultats de l'enquête Acemo, le taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté, en 2003, moins rapidement dans les transports (2,1 %) que dans l'ensemble de l'économie (2,7 %). Le taux d'inflation étant de 2,2 %, le pouvoir d'achat du salaire horaire des ouvriers du transport s'est donc réduit de 0,1 %, alors qu'il avait augmenté de 0,8 % en 2002.

Le secteur des transports est caractérisé par des rémunérations salariales plus faibles que la moyenne. Selon le Ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale, le gain moyen des salariés du transport a été en 2001 inférieur à celui de l'ensemble des salariés, et ce quelle que soit la taille des établissements. La Dares estime le gain brut mensuel moyen des salariés à temps complet du secteur des transports en 2001 à 2 080 euros pour les établissements de plus de neuf salariés contre 2 230 euros dans l'ensemble de l'économie (avec une différence de 8,6 % entre hommes et femmes en 2000). Toutefois, la part des salariés du secteur des transports bénéficiaires du SMIC et de la garantie mensuelle de rémunération (GMR)⁹ au

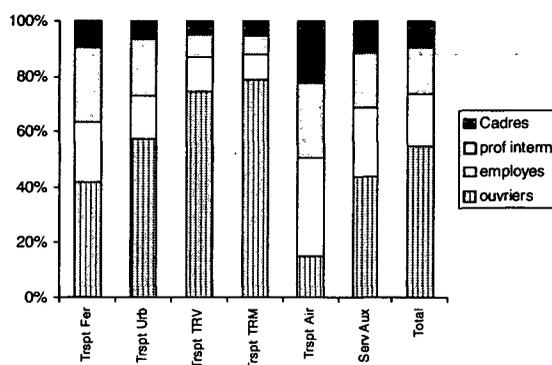
⁹ Dans le cadre de la réduction du temps de travail (RTT), la loi du 19 janvier 2000, dite «Aubry 2», a posé le principe d'une garantie du pouvoir d'achat des salariés au SMIC lors du passage aux 35 heures.

1^{er} juillet 2002 était respectivement de 4,5 % et de 3,7 %. Ces pourcentages sont plus faibles que l'ensemble de l'économie où ils atteignent les taux de 7,1 % et de 6,9 %.

Les rémunérations les plus faibles s'observent dans le transport routier de marchandises, dont la majeure partie des effectifs est composée d'ouvriers.

Elles sont nettement supérieures à la moyenne dans l'aérien, secteur où la proportion des cadres est notablement plus importante (22 %).

Graphique III 2.5
Répartition des effectifs salariés des transports par catégorie socio-professionnelle en 2002



Source : Enquête Emploi de mars 2002

Dans les transports de voyageurs, le salaire moyen dans les transports collectifs urbains est nettement plus élevé que dans les transports interurbains. Cette différence s'explique en partie par la présence dans le transport urbain de plus grandes entreprises et par le poids plus important du travail à temps partiel dans le transport interurbain.

S'ils demeurent sensiblement inférieurs en moyenne à ceux de l'ensemble des secteurs des transports, les salaires du TRM ont connu, suite aux mouvements sociaux de novembre 1997, un certain rattrapage par rapport à ceux du secteur des transports dans son ensemble. Le salaire brut conventionnel minimal des conducteurs de zone courte (indice 128M) est de 1 288,9 euros au dernier trimestre de l'année 2003 et celui des conducteurs de zone longue (indice 150M) atteint 1 718,9 euros à cette même date, en hausse de 3,7 % en un an.

L'enquête conjoncturelle DTT-SES permet de mieux appréhender le revenu mensuel des conducteurs dans ses trois composantes : salaire net, primes et rémunérations assimilées, frais de route. On constate ainsi qu'au premier semestre 2003 ces différents éléments se sont élevés en moyenne, respectivement, à près de 1 482 euros,

31 euros et 298 euros, soit un revenu total net de 1 811 euros. Si la part des primes varie peu avec le rythme de travail, il n'en est pas de même pour les frais de route, qui augmentent évidemment avec le nombre de découchers.

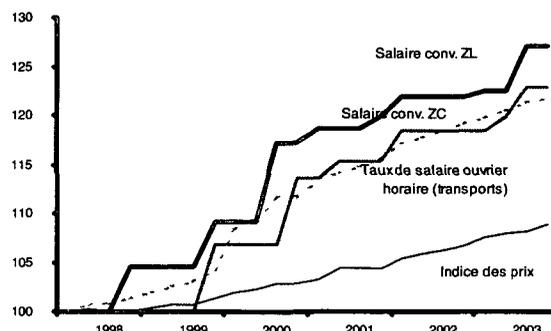
Tableau III 2.6
Salaires annuels nets moyens par secteur des transports et catégorie socio-professionnelle en 2001

en milliers d'euros

	Ferroviaire	Transports urbains	TRV	TRM	Aérien	Services auxiliaires	Total
Cadres	35,2	62,9	40,1	33,4	61,8	41,7	42,9
Prof Inter	23,6	28,6	22,7	21,5	28,3	23,1	24,2
Employés	19,1	23,1	15,5	15,2	22,3	17,4	18,6
Ouvriers	20,7	20,4	16,5	16,2	22,6	16,5	17,6
conducteurs	17,7	19,8	16,5	16,3	22,8	16,1	16,7
Total	22,9	23,7	18,1	17,3	33,2	20,4	21,2

Source : Insee, déclarations annuelles de données sociales (DADS)

Graphique III 2.6
Evolution du taux de salaire horaire des ouvriers (transports), du salaire minimal conventionnel zone courte et zone longue (ref :128M et 150M, 2 ans d'ancienneté) et des prix (base 100 au 1er trimestre 1998)



Source : Dares, enquête Acemo, DTT, Insee

Tableau III 2.7
Revenus mensuels des conducteurs du TRM au premier semestre 2003

en euros

Nbre de nuitées hors du domicile	Salair net	Primes	Frais de route	Total
Ensemble	1 482	31	298	1 811
dont :				
Moins de 6 nuits par mois	1 414	30	153	1 597
6 nuits et plus par mois	1 550	32	443	2 025

Source : enquête conjoncturelle DTT-SES

Les accidents du travail

Malgré le ralentissement de l'activité dans le secteur du transport en 2002, le nombre d'accidents avec arrêt de travail des salariés affiliés au régime général de la Sécurité sociale a augmenté de 4,0 % par rapport à 2001 et s'établit à 65 760, selon l'estimation du SES faite à partir des données de la Caisse nationale de l'assurance maladie des travailleurs salariés.

Les données de la Cnam ne prennent pas en compte les accidents du travail du personnel statutaire de la RATP (2 810 accidents environ), de la SNCF (8 561) et d'Air France (2 975 pour 2002).

Tableau III 2.8
Nombre d'accidents du travail avec arrêt

en milliers, à l'exception des accidents mortels

	1986	1990	1995	2000	2001	2002 p
1 - Accidents du travail						
Transport et manutention	46,8	55,6	52,9	62,4	63,2	65,8
Ensemble des secteurs	691	761	676	743	737	760
2 - Accidents avec incapacité permanente						
Transport et manutention	5,1	5,6	5,1	4,4	3,9	4,4
Ensemble des secteurs	67	67	61	48	43	47
3 - Accidents mortels						
Transport et manutention	152	205	144	129	138	145
Ensemble des secteurs	978	1213	750	730	730	686

Tableau III 2.9
Fréquence des accidents du travail avec arrêt

pour 1000 salariés

	1986	1990	1995	2000	2001	2002 p
1 - Accidents du travail						
Transport et manutention	83,2	85,4	76,0	71,3	69,4	70,2
Ensemble des secteurs	52,4	52,8	46,6	44,1	42,8	43,0
2 - Accidents avec incapacité permanente						
Transport et manutention	9,1	8,6	7,3	5,0	4,3	4,7
Ensemble des secteurs	5,1	4,6	4,2	2,9	2,5	2,7
3 - Accidents mortels						
Transport et manutention	0,27	0,32	0,21	0,15	0,15	0,15
Ensemble des secteurs	0,07	0,08	0,05	0,04	0,04	0,04

Source : CNAMTS

Données provisoires en 2002 et série « Transport et manutention » reconstituée par le SES

Les inflexions conjoncturelles du nombre d'accidents avec arrêt de travail s'accompagnent d'une tendance de fond à la diminution de leur fréquence (nombre d'accidents pour 1 000 salariés) dans les transports comme dans l'ensemble des secteurs.

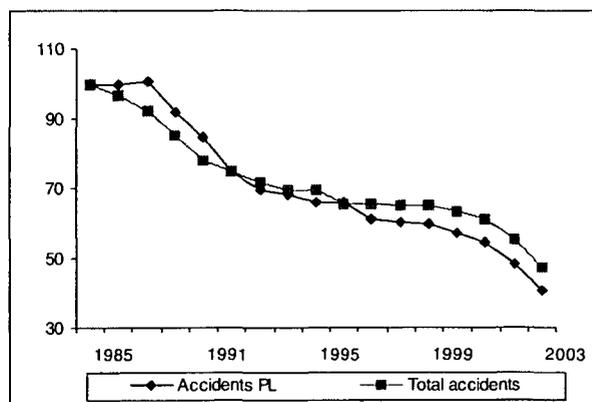
Cette fréquence se situe cependant à un niveau très supérieur dans les transports (63 % de plus pour l'ensemble des accidents, et presque quatre fois plus pour les accidents mortels).

Ce surcroît d'accidents s'explique notamment par l'importance des risques liés aux opérations de manutention (le secteur du déménagement est le plus accidentogène). Par ailleurs, la majorité des décès est due aux accidents de la route.

Il est possible de suivre l'évolution et la gravité des accidents de la route ayant impliqué au moins un poids lourd grâce aux statistiques publiées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR). En 2003, 97 conducteurs de poids lourds (soit près de 24 % de moins qu'en 2002) ont été tués dans un accident de la route et 971 ont été blessés (- 29 %). Au delà des fluctuations annuelles, on observe que le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué depuis 1985 plus fortement que le nombre total d'accidents de la route (- 60 % pour les premiers, - 53 % pour les seconds). Les accidents corporels de la circulation impliquant au moins un poids lourd ne représentent que 5 % de l'ensemble des accidents corporels

Graphique III 2.7
Nombre total d'accidents de la route et d'accidents impliquant au moins un poids lourd de 1985 à 2003

Indice base 100 en 1985



Source : DSCR

Leur taux de gravité (nombre de tués pour 100 victimes d'accidents) est cependant plus élevé (8,34 %) pour les conducteurs de poids lourds que pour l'ensemble des usagers (4,99 %). Il a progressé d'un point en deux ans, peut-être en relation avec l'augmentation de la vitesse moyenne des poids lourds constatée par la DSCR.

Les conflits du travail dans le secteur des transports en 2003

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

Selon les données disponibles, plus de 500 000 journées de travail ont été perdues en 2003¹⁰ (c'est-à-dire non travaillées par les salariés parce qu'ils étaient grévistes), presque quatre fois plus qu'en 2002, malgré une diminution du nombre de conflits. Ceci s'explique par l'ampleur des conflits suscités au printemps 2003 par la réforme des retraites, dans le secteur public essentiellement, la grande majorité des jours de grèves en 2003 étant le fait des salariés de la RATP et de la SNCF. Les jours de grève dans ces deux entreprises ont été multipliés respectivement par 5 et par 10 en 2003, par rapport à 2002.

Le nombre de jours perdus dans les transports urbains de province a également augmenté en 2003.

Par contre, il a fortement diminué dans les transports routiers de marchandises et de voyageurs. Il est aussi en baisse à Air France.

Tableau III 2.10
Les conflits du travail en 2002 et 2003 dans le secteur des transports

	Nombre de grèves (*)		Nombre de jours perdus		Nombre de salariés (en milliers)(**)	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Transports (total)	1 167	1 056	134 991	503 278	1 021	1 019
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	700	655	62 203	469 196	266	263
SNCF	432	371	37 475	395 276	176	172
RATP	187	182	11 112	56 207	44	44
Transports urbains	81	102	13 616	17 713	46	47
Autres entreprises de transport	467	401	72 788	34 082	755	756
Air France	352	313	21 229	15 195	63	63
Aéroport de Paris	4	1	233	15	8	8
Transports routiers	74	52	35 497	9 826	431	434
Autres entreprises	37	35	15 829	9 046	253	251

Sources : IGTT, SNCF, RATP, Air France pour le nombre de grèves et de jours perdus

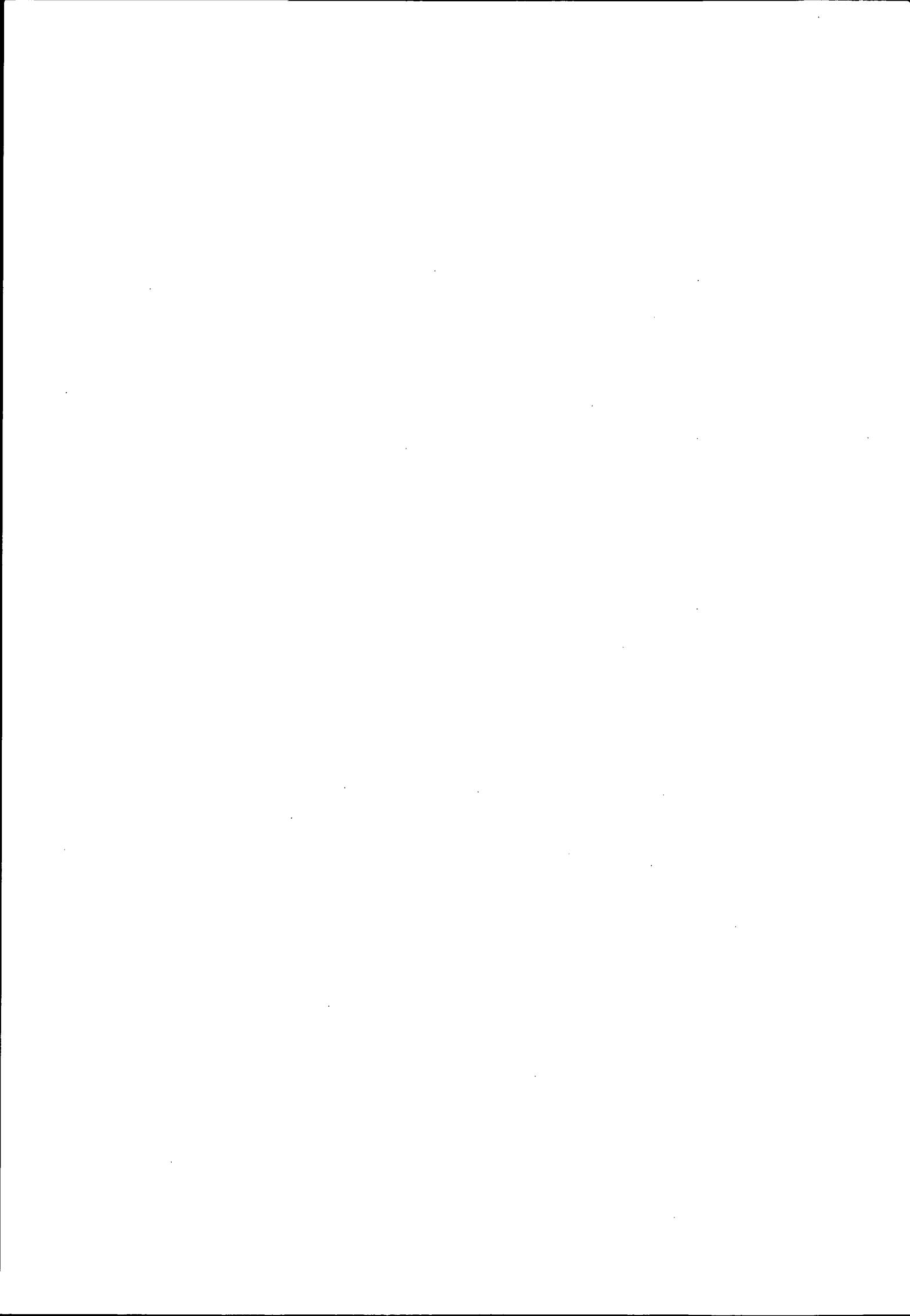
(*) Pour la SNCF et la RATP, il s'agit du nombre de préavis de grève effectifs

(**) effectif salarié en fin de période, hors agences de voyage, sources : UNEDIC, INSEE, RATP, SNCF, Air France, estimation SES pour 2003

¹⁰ Ce nombre rend compte de tous les conflits à la SNCF, à la RATP et à Air France, même s'ils ne sont pas liés à un problème spécifique à l'entreprise (réforme des retraites, par exemple), alors qu'il ne se rapporte qu'aux conflits internes dans les autres entreprises.

Partie IV

Les gestionnaires d'infrastructures



IV - LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Malgré un contexte économique marqué par une croissance faible, l'activité des gestionnaires d'infrastructures a augmenté modérément en 2003.

Les investissements en infrastructures augmentent fortement (+11 % en 2003). Cette hausse concerne toutes les infrastructures, sauf les aéroports et le réseau routier concédé. Les investissements consacrés au réseau ferré principal, avec la première phase de construction de la LGV est-européenne et dans une moindre mesure aux ports maritimes, contribuent fortement à cette croissance.

Le réseau routier

Les sociétés d'autoroutes

Les modifications comptables intervenues en 2001 et le passage au régime de TVA de droit commun à compter du 1^{er} janvier 2001 permettent maintenant une comparaison sur trois ans d'exercices établis selon une base comptable homogène.

Après des années 2000 et 2001 atypiques, l'année 2003 est marquée par une nouvelle augmentation du chiffre d'affaires mais moins forte qu'en 2002 (+ 5,2 % après 7,1 % en 2003 et ce, malgré une croissance très modérée, y compris sur les autoroutes concédées, de la circulation. La valeur ajoutée garde un taux de croissance élevé de 6,5 % après 7,7 % en 2002, les consommations intermédiaires diminuant de 2,8 % pour 2003.

L'excédent brut d'exploitation progresse donc à un rythme encore élevé pour la seconde année consécutive 8,1 % après 10,5 % en 2002.

Les investissements diminuent mais moins fortement qu'en 2002 avec une baisse de 1,5 % (- 12,1 % en 2002).

Les sociétés d'autoroutes dégagent, une nouvelle fois, une capacité d'autofinancement en forte croissance en 2003 (+ 11,8 %).

Tableau IV.1

Les comptes des sociétés d'autoroutes

en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	2003
Chiffre d'affaires	1,4	7,1	5,2	5 766,1
Consommation intermédiaire	7,0	3,6	-2,8	731,1
Valeur ajoutée	0,5	7,7	6,5	5 035,0
Frais de personnel	5,6	11,8	1,1	724,7
Impôts et taxes	4,6	6,7	1,0	683,1
Excédent brut d'exploitation	-4,2	10,5	8,1	3 688,0
dont concours à l'exploitation	-25,0	-4,8	-165,0	-1,3
Frais financiers	-1,1	-3,1	-0,1	1 556,3
Capacité d'autofinancement	-0,5	13,7	11,8	1 972,8
Investissements (1)	2,8	-12,1	-1,5	1 474,6
Dettes MLT au 31-12	6,8	0,1	1,6	25 043,7

Source : Direction des routes (DR)

Les chiffres ci-dessus ne prennent en compte ni ceux de la compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau ni ceux de la société ALIS (autoroute de liaison Seine-Sarthe).

L'endettement à moyen et long terme augmente et atteint 25 milliards d'euros (tableau IV.1).

En 2003, la plupart des ratios financiers des sociétés d'autoroutes sont en hausse par rapport à 2002. Le taux de valeur ajoutée (87,3 %) augmente avec la diminution du poids des consommations intermédiaires. Il en est de même pour le taux de marge (73,2 %). Le taux d'épargne passe à 39,2 % avec l'augmentation de la capacité d'autofinancement. Par contre, le taux d'investissement (29,3 %) baisse de nouveau en 2003 et s'inscrit encore dans la tendance de forte baisse depuis 1996 où il atteignait 92 %. Corrélativement, le taux d'autofinancement continue d'augmenter (133,8 %) (tableau IV.2).

Tableau IV.2

Les ratios financiers des sociétés d'autoroutes (1)

en %

	2000	2001	2002	2003 (p)
	pro forma			
Taux de valeur ajoutée	86,6	85,8	86,3	87,3
Taux de marge	73,8	70,3	72,2	73,2
Taux d'épargne	35,7	35,4	37,3	39,2
Taux d'investissement	37,9	38,8	31,7	29,3
Taux d'autofinancement	94,2	91,3	117,9	133,8

Source : Direction des routes (DR)

(1) Principaux ratios financiers :

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

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

Taux d'épargne = autofinancement/valeur ajoutée

Taux d'investissement = investissement/valeur ajoutée

Taux d'autofinancement = autofinancement/investissement

Les administrations publiques

Les administrations publiques centrales (APUC - essentiellement l'Etat) assurent la gestion du réseau routier national non concédé, les régions et départements, les administrations publiques locales (APUL) participent à leur financement au travers des fonds de concours.

Les données disponibles concernent les moyens de paiement consacrés au réseau routier national hors dépenses en personnel et droits à prestations. Ces dépenses comprennent, d'une part les investissements et, d'autre part l'entretien et la réhabilitation du réseau routier national non concédé.

En 2003, l'ensemble de ces dépenses atteint 2,2 milliards d'euros, soit près de 11 % de plus qu'en 2002. Le montant des investissements s'élève à 1,61 milliard d'euros, ce qui correspond à une augmentation de 15 % par rapport à 2002.

Tableau IV.3
Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier non concédé
en milliards d'euros TTC

	Evolution annuelle en %				niveau 2003
	2000	2001	2002	2003	
Investissement	-3,9	3,1	-8,4	14,9	1,6
dont budget général	-5,5	25,4	-8,4	14,9	1,6
FITTVN (1)	38,2	-	-	-	-
Entretien et réhabilitation	6,6	5,7	-2,9	0,7	0,6
TOTAL	-1,2	3,8	-6,9	10,7	2,2

Source : DR

(1) FITTVN : fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables était de 265,4 millions d'euros en 2000 et a été supprimé le 31/12/2000

Les dépenses consacrées à l'entretien et à la réhabilitation du réseau routier non concédé s'élèvent à 0,6 milliard d'euros pour l'année 2003, soit une augmentation d'un peu moins de 1 % par rapport à 2002. Ces résultats mettent en évidence une certaine reprise de l'investissement de l'Etat au profit de constructions nouvelles et un maintien des dépenses d'entretien et de réhabilitation.

Le fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables (FITTVN) a été supprimé en 2001. En 2000, les investissements financés par le FITTVN représentaient 18 % des investissements du réseau national non concédé. Les taxes et les crédits qui les finançaient ont été budgétisés dans le budget des transports (tableau IV.3).

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

Les informations les plus récentes actuellement disponibles concernant ces dépenses portent sur 2002. Cette année-là, les dépenses «routières» des APUL se sont élevées à 14,2 milliards d'euros, représentant 54 % de l'ensemble de leurs dépenses liées aux transports, les fonctions «transport» représentant, pour leur part, 19 % du montant total des dépenses des collectivités locales (gestion et investissements confondus), comme en 2001.

Sur un plan plus général, on retiendra que l'année 2003 est marquée par une reprise des dépenses d'équipement des collectivités locales (+ 6,3 % après - 2 % en 2002). Les dépenses d'équipement des communes enregistrent une hausse de 7 % dans un contexte post-électoral porteur. Celles des régions et des départements se poursuivent (respectivement + 9 % et + 3,6 %).

Avec la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs depuis le 1^{er} janvier 2002, les dépenses d'investissements des régions en matière de chemin de fer sont en forte augmentation et les investissements en TER représentent près de 30 % des dépenses d'investissements des régions en 2003.

Les dotations du Fonds de compensation pour la TVA ont augmenté de 2,7 % en 2003. On sait que ce fonds représente le principal transfert de l'Etat affecté à l'investissement des collectivités locales : il représente, pour l'année 2003 la somme de 3,7 milliards d'euros.

La réforme du système autoroutier

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

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

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

- suppression du régime dit «des charges différées» les autorisant à différer dans le temps *la prise en compte des charges liées à la construction de nouvelles infrastructures afin de limiter les effets de l'important décalage existant entre les dépenses engagées et le franchissement du seuil de rentabilité de ces équipements,*
- suppression de la garantie de reprise du passif par l'Etat en fin de concession, qui diminue la garantie des créanciers de ces sociétés puisque l'Etat ne sera plus formellement engagé à assurer leurs obligations financières en cas de défaillance.

3) Une troisième série de mesures prises en 2000 résulte d'une décision de la Cour de justice européenne obligeant la France à appliquer le régime de droit commun de la TVA : assujettissement des recettes de péage au régime normal de TVA, récupération de la TVA sur les travaux. Ainsi, à compter du 1^{er} janvier 2001 :

- Les poids lourds voient les péages augmenter de la TVA (19,6 %) qu'ils peuvent ensuite récupérer,
- Les tarifs TTC applicables aux véhicules légers demeurent inchangés. En revanche, les sociétés d'autoroutes ont désormais la possibilité de récupérer la TVA sur les travaux de construction.

Réseau Ferré de France

Pour Réseau Ferré de France (RFF), les résultats de l'exercice 2003 se sont caractérisés par :

- une légère amélioration du résultat net de l'entreprise, toujours négatif,
- une augmentation des investissements,
- une augmentation de la dette.

En 2003, le résultat d'exploitation, en fait un déficit d'exploitation, s'est encore détérioré : il est passé de - 180,4 millions d'euros en 2002 à - 221,8 millions d'euros en 2003. La croissance des charges d'exploitation n'a pas été totalement compensée par l'augmentation des produits d'exploitation.

Les produits d'exploitation bénéficient pourtant d'une croissance plus soutenue qu'en 2002 (14,3 % en 2003 contre 6,8 % en 2002) et s'élèvent à 4,60 milliards d'euros. Les redevances d'infrastructures se sont accrues de 1 % et la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures a diminué de 1,5 %.

Les charges d'exploitation augmentent de + 14,7 % en 2003 après 9,2 % en 2002. Elles s'élèvent à 4,82 milliards d'euros. Cette évolution ne s'explique qu'en partie par la croissance des dotations aux amortissements (+ 4,6 % en 2003, avec une année pleine d'amortissement de la LGV Méditerranée) du réseau ferré, ces dotations ne représentant qu'un cinquième des charges. La rémunération du gestionnaire d'infrastructures délégué diminue légèrement en 2003 (- 0,9 %) et son poids diminue (55 % des charges d'exploitation en 2003 contre 63 % en 2002).

Les autres charges d'exploitation ont augmenté de 95 % en 2003 avec essentiellement la très forte croissance du poste «travaux» pour la deuxième année consécutive (780,9 millions d'euros en 2003, 259,0 millions en 2002 contre 9,8 millions d'euros en 2001) qui recouvre les projets en maîtrise d'ouvrage direct en région (travaux liés à la LGV est-européenne). Ces travaux donnent lieu à une production immobilisée qui s'est accrue de près de 159 % en 2003 (tableau IV.4).

Tableau IV.4
Les comptes de Réseau ferré de France

	Evolution annuelle en %				niveau
	2000	2001	2002	2003	2003
Produits d'exploitation	-4,5	7,8	6,8	14,3	4 598,1
dont					
Redevances d'infrastructure	2,9	8,8	11,9	1,1	1 843,6
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	-0,9	-1,6	-12,5	-1,5	1 385,1
Production immobilisée	ns	43,8	217,9	158,7	862,0
Charges d'exploitation	-3,6	3,9	9,2	14,7	4 819,9
dont					
Rém. versée au gestionnaire d'infra.délégué	-0,2	0,6	0,9	-0,9	2 630,3
Dotation aux amortissements du réseau ferré	4,6	9,8	6,7	4,6	960,7
Travaux	ns	ns	ns	201,5	780,9
Résultat d'exploitation	ns	ns	ns	ns	-221,8
Résultat financier	ns	ns	ns	ns	-1 270,3
Résultat net de l'exercice	ns	ns	ns	ns	-1 421,8
Capacité d'autofinancement	ns	ns	ns	ns	-614,8
Investissements	-5,9	-12,4	23,0	37,3	2 207,0
Dette LT nette au 31-12	-0,4	3,7	-0,3	2,2	24 079,0

Source : RFF

Le résultat financier s'établit à - 1,27 milliard d'euros après - 1,48 milliard d'euros en 2002.

Le résultat net de l'exercice est toujours négatif (soit - 1,42 milliard d'euros après 1,59 milliard d'euros en 2002) grâce à la baisse des charges financières.

Cette diminution sensible depuis 2000 permet de réduire le besoin d'autofinancement qui s'établit à 614,8 millions d'euros (capacité d'autofinancement négative).

En matière d'investissements, l'année 2003 marque une accentuation de la reprise amorcée en

2002 : le montant des investissements s'élève à 2 207 millions d'euros contre 1 607 millions d'euros en 2002, soit une hausse de 37 %. Les dépenses d'extension du réseau LGV ont été multipliées par deux en 2003, avec le chantier principal de construction de la ligne à grande vitesse est-européenne qui absorbe 40 % des investissements de RFF.

En ce qui concerne la dette à long terme, l'année 2003 est marquée par une détérioration avec une augmentation de 2,2 %, alors que la dette avait légèrement diminué en 2002.

Les aéroports et la navigation aérienne

Les aéroports

On considère ici les comptes d'Aéroports de Paris (ADP) et des principaux aéroports de province : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier et Lille. Les résultats 2003 ne sont encore que des estimations provisoires.

Aéroports de Paris (ADP) a un poids important dans les résultats totaux, puisqu'en 2002, il représente 77 % du chiffre d'affaires total, 79 % de la valeur ajoutée, 76 % de l'excédent brut d'exploitation, 77 % des investissements et 80 % de la dette à moyen et long terme.

Après avoir diminué en 2001 (- 1,1 %) avec le recul du trafic, dû à la contraction de l'offre du groupe AOM-Air-Liberté, à la nouvelle concurrence du TGV Sud-Est et aux effets des attentats du 11 septembre, le chiffre d'affaires des aéroports augmente de 5,6 % en 2002 et de 14 % environ en 2003 (tableau IV 5A). Les recettes dues à la taxe d'aéroport, en nette augmentation depuis 2000, expliquent en partie ces évolutions (tableau IV 5B). Basées sur un trafic prévisionnel, elles permettent de financer les opérations de sûreté mises en place depuis sa création en 1999, mais aussi celles

relatives à la lutte contre les incendies et aux contrôles environnementaux (tableau IV 5B). Les consommations intermédiaires ont, ainsi, augmenté de 13 % en 2002 et de 26 % environ en 2003, soit nettement plus qu'en 2001 (+ 6 %) et la valeur ajoutée s'est accrue de 2 % en 2002 et 12 % en 2003, après avoir baissé de 4 % en 2001.

En 2002, les aéroports dégagent un excédent brut d'exploitation (EBE) de 570,3 millions d'euros, en augmentation de 0,7 % après la forte diminution en 2001 (- 12,2 %). Les premiers résultats disponibles pour 2003 font état d'un redressement sensible de ce solde.

Les fortes hausses qu'a connues l'investissement en 2000 (+ 31 %) et en 2001 (+ 9 %) se poursuivent en 2002 avec + 20 % : il atteint, ainsi, 785,5 millions d'euros. Cet accroissement vient d'ADP (+ 23 %) plus que des aéroports de province (+ 11 %), à partir de niveaux plus faibles. Ce dynamisme s'interrompt toutefois en 2003 (- 15 %).

La capacité d'autofinancement diminue de 3,7 % en 2002 et se redresse en 2003. Après une progression de l'endettement de 17 % en 2002 (et + 25 % en 2001), l'année 2003 se caractérise par une stabilisation de la dette à moyen et long terme. En 2002, elle avait progressé de 17 % pour ADP et de 15 % pour les aéroports de province. Les frais financiers, eux, diminuent de 20 % en 2002, alors qu'ils avaient augmenté de 22 % en 2001, mais repartent à la hausse en 2003.

Tableau IV.5 A
Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)

	Evolution annuelle en %			en M€ HTVA
	2001	2002	2003(p)	2003 (p)
Chiffre d'affaires	-1,1	5,6	14	2 096
Consommation intermédiaire	5,6	13,0	26	809
Valeur ajoutée	-4,0	2,0	12	1 340
Frais de personnel	2,8	4,8	4	553
Impôts et taxes	17,6	-4,8	6	105
Excédent brut d'exploitation	-12,2	0,7	20	684
Frais financiers	22,3	-19,8	12	184
Capacité d'autofinancement	-4,3	-3,7	9	439
Investissements	9,1	20,3	-15	670
Dette MLT au 31-12	25,1	16,7	-4	2 401

Source : Direction générale de l'aviation civile

Champ : les comptes d'Aéroports de Paris (ADP) et des principaux aéroports de province : Nice, Marseille, Lyon, Toulouse, Bordeaux, Strasbourg, Nantes, Montpellier et Lille.

(p) estimations provisoires

Tableau IV 5B
Evolution de la taxe d'aéroport depuis sa création en 1999

	1999	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
	en millions d'euros					évolution annuelle en %			
Aéroports de Paris	43,8	89,4	97,0	127,5	283,9	103,9	8,5	31,4	122,7
Aéroports de province (*)	16,8	37,0	51,2	92,7	119,1	120,2	38,5	80,9	28,5
TOTAL	60,6	131,2	153,2	227,7	410,7	116,3	16,8	48,7	80,4

Source : Direction générale de l'aviation civile

champ : voir tableau IV 5A

Compte tenu de ces évolutions, le taux de valeur ajoutée perd 2 points en 2002, pour s'établir à 65 % et le taux de marge, à 48 %, reste stable par rapport à 2001. Le taux d'épargne perd 1 point à 34 %, le taux d'investissement s'établit à 65 % et gagne, ainsi, 10 points par rapport à 2001. Le taux d'auto-financement est de 51 % et perd 13 points.

Tableau IV.6
Les ratios financiers des principaux aéroports (Paris et province)

Ratios financiers	en %		
	2000	2001	2002
Taux de valeur ajoutée	70	67	65
Taux de marge	53	48	48
Taux d'épargne	36	35	34
Taux d'investissement	49	55	65
Taux d'autofinancement	73	64	51

Source : Direction générale de l'aviation civile
Champ : voir tableau IV 5A

La navigation aérienne

Les redevances de la navigation aérienne représentent près de 80 % des recettes d'exploitation du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) : 1,10 milliard d'euros sur un total de 1,38 milliard en 2003.

Le BAAC retrace l'intégralité des interventions de la direction générale de l'aviation civile (DGAC), à l'exception de la gestion des crédits de construction aéronautique civile, qui figurent au budget du ministère des transports, et des interventions dans le domaine de la sûreté et de la sécurité, qui relèvent du Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA). L'essentiel de ses ressources provient des prestations de services rendues aux compagnies aériennes : redevance de route, qui rémunère les services de navigation aérienne en route et représente environ 65,1 % du total des recettes, redevance pour les services terminaux, qui rémunère les services liés à la sécurité de la circulation aérienne à l'arrivée et au départ des aérodromes (15,0 %), taxe de l'aviation civile, acquittée par les passagers, qui finance notamment les missions relatives à la sécurité, comme le contrôle technique, la certification, les interventions de l'Etat dans le domaine des infrastructures aéroportuaires (16,0 %), ainsi que diverses autres ressources d'exploitation. Outre ces recettes, le BAAC était alimenté jusqu'en 2001 par une subvention de l'Etat, qui a depuis disparu.

En ce qui concerne plus spécialement la navigation aérienne, on observe, en 2003, une stabilité des dépenses de fonctionnement (+ 0,22 %) comme des dépenses d'investissement (+ 0,80 %) dans un contexte de lente reprise du transport aérien.

Tableau IV.7
Les dépenses de navigation aérienne

en millions d'euros TTC

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	
Fonctionnement	-1,9	1,8	0,2	85,0
Investissement	-8,9	-1,6	0,8	166,6
Total	-6,7	-0,5	0,6	251,6

Source : DGAC – Direction de la navigation aérienne

Les ports maritimes métropolitains

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

Les ports d'intérêt national sont administrés par l'Etat, leurs installations de superstructure étant généralement concédées aux chambres de commerce et d'industrie¹.

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

Tableau IV.8
Les comptes des ports maritimes

en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2000	2001	2002	2003	
Chiffre d'affaires	0,9	-1,2	3,0	4,6	722,9
Consommation intermédiaire	2,8	0,9	7,3	3,2	136,3
Valeur ajoutée	0,9	-1,6	2,1	4,9	586,7
Frais de personnel	0,8	1,1	3,6	1,4	351,8
Impôts et taxes	-3,7	-3,9	3,6	-1,1	9,9
Excédent brut d'exploitation	0,7	-6,0	-1,1	10,4	228,1
dont concours à l'exploitation (*)	0,8	-4,6	-5,0	-0,8	50,4
Frais financiers	-8,9	2,3	2,6	18,4	22,0
Capacité d'autofinancement	3,4	-15,2	3,5	3,3	173,6
Investissements	13,2	47,3	13,3	48,1	485,9
Dette MLT au 31-12	-21,0	2,5	9,8	39,4	278,9

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

(*) Les concours à l'exploitation sont essentiellement constitués de subventions d'exploitation versés aux ports autonomes pour les opérations de dragage

¹ Ports d'intérêt national métropolitains : Ajaccio, Bastia, Bayonne, Boulogne, Brest, Caen, Calais, Cherbourg, Dieppe, La Rochelle, Lorient, Nice, Port-La Nouvelle, Saint-Malo, Sète, Toulon.

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

Les résultats de l'exploitation de l'ensemble des ports maritimes mettent en évidence, pour 2003, des augmentations du chiffre d'affaires (+ 4,6 %) et de la valeur ajoutée (+ 4,9 %) plus élevés qu'en 2002, et une forte hausse du résultat brut d'exploitation (+10,4 %) qui avait baissé l'année précédente (- 1,1 %).

L'année 2003 est marquée par une progression rapide des investissements (+ 48,1 % contre 11 % en 2002). La capacité d'autofinancement a augmenté de 3,3 % mais la dette à moyen et long terme s'accroît de près de 39,4 %, les frais financiers s'alourdissent de 18,4 % (tableau IV.8).

En 2003, les ports autonomes ont représenté plus des trois quarts du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée et 83 % des investissements de l'ensemble des ports. La part de ces ports dans le total est, pour les autres indicateurs retenus : 70 % pour l'excédent brut d'exploitation, 67 % pour la capacité d'autofinancement, 79 % pour les frais financiers et 79 % pour l'endettement à moyen et long terme.

On constate, au niveau de l'ensemble des ports, une grande stabilité du taux de valeur ajoutée (81 % en 2003 et en 2002), le taux de marge gagne 2 points, en passant à 39 %. Le taux d'investissement augmente (83 % après 59 %), le taux d'autofinancement diminue (36 % en 2003 après 51 % en 2002) et le taux d'épargne reste stable à 31 % (tableau IV.9).

Tableau IV.9
Les ratios financiers des ports maritimes

Ratios financiers	en %			
	2000	2001	2002	2003
Taux de valeur ajoutée	82,1	81,7	80,9	81,2
Taux de marge	39,9	38,1	36,9	38,9
Taux d'épargne	34,7	29,1	30,7	31,0
Taux d'investissement	35,3	52,8	58,6	82,8
Taux d'autofinancement	97,4	56,1	51,2	35,7

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

Voies navigables de France

Voies navigables de France (VNF) assure l'exploitation, l'entretien et l'amélioration de la majeure partie du domaine public fluvial navigable (6 800 kilomètres sur un total de 8 500) en s'appuyant sur les services de l'Etat mis à sa disposition. Les 1 700 kilomètres restants sont soit directement gérés par l'Etat (700 kilomètres), soit transférés aux différentes régions concernées (1 000 kilomètres).

Tableau IV.10
Les comptes de Voies navigables de France
en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2000	2001	2002	2003	2003
Chiffre d'affaires	0,5	1,0	4,1	0,5	110,2
Consommation intermédiaire	6,8	1,3	1,3	17,1	55,4
Valeur ajoutée	-4,0	0,7	6,3	-12,0	54,8
Frais de personnel	10,5	4,6	4,6	2,3	15,3
Impôts et taxes	9,6	-1,6	8,3	7,7	1,4
Excédent brut d'exploitation	-7,8	0,9	7,2	-16,6	41,2
dont concours à l'exploitation	-1,9	26,1	10,0	-10,9	2,9
Frais financiers	ns	ns	ns	ns	0,0
Capacité d'autofinancement	-17,3	11,7	30,2	-10,7	31,1
Investissements	10,9	0,2	0,0	17,8	137,2
Dette MLT au 31-12	-14,8	13,3	0,0	-6,9	3,5

Source : VNF

Le chiffre d'affaires de VNF est constitué, pour l'essentiel, du produit de la taxe hydraulique payée par les titulaires d'ouvrages de prise ou de rejet d'eau (EDF, industriels, agriculteurs), de redevances domaniales et, très secondairement, du produit des péages liés au trafic fluvial, qui ne représente que 10 % environ du produit total.

Les résultats d'exploitation de 2003 mettent en évidence une sensible variation de certains indicateurs. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 110,2 millions d'euros, soit un montant un peu supérieur à celui atteint en 2002 (+ 0,5 %) (tableau IV.10). Du fait notamment des achats liés à l'entretien du réseau, les consommations intermédiaires représentent 50 % du chiffre d'affaires. Ces consommations intermédiaires se sont accrues, en 2003, à un rythme beaucoup plus rapide que celui des années précédentes (17,1 %). La valeur ajoutée a donc diminué (- 12 %) et son montant s'élève à 54,8 millions d'euros. Avec la forte hausse des impôts et taxes (+ 7,7 %), l'excédent brut d'exploitation enregistre une baisse de 16,6 % et s'élève à 41,2 millions d'euros. La capacité d'autofinancement diminue (- 0,7 %).

Les investissements reprennent avec une hausse de 17,8 % après la stabilité enregistrée en 2002. mais, le financement des investissements de VNF étant effectué pour l'essentiel par l'Etat et par divers cofinancements (collectivités locales, Union européenne, pays étrangers voisins), la dette diminue de 6,9 % par rapport à 2002. Rappelons, par ailleurs, qu'un millier d'agents de l'Etat sont mis à disposition de VNF.

Dans ces conditions, le taux de valeur ajoutée perd 7 points et le taux de marge 4. Le taux d'épargne progresse d'un point. Le taux d'investissement est très élevé avec 250 % et le taux d'autofinancement diminue de 7 points (30 % en 2002) (tableau IV.11).

Tableau IV.11
Ratios financiers de Voies navigables de France

en %

Ratios financiers	1999	2000	2001	2002	2003
Taux de valeur ajoutée	58,4	55,8	55,7	56,8	49,7
Taux de marge	81,7	78,5	78,7	79,3	75,2
Taux d'épargne	47,7	41,1	45,6	55,8	56,7
Taux d'investissement	173,1	199,9	198,8	187,0	250,3
Taux d'autofinancement	27,6	20,6	22,9	29,8	22,6

Source : VNF

Les investissements en infrastructures

En 2003, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport a atteint un montant global de plus de 13 milliards d'euros, en hausse de 11,0 % par rapport à 2002.

Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, représentent 64 % des investissements en infrastructures, soit un montant de 8,54 milliards d'euros. Cette part a diminué de trois points entre 2002 et 2003. Les investissements routiers ont augmenté de 6,4 % par rapport à 2002. Cette hausse est le fait du réseau routier non concédé et, en particulier, du réseau national (respectivement 8,2 % et 14,9 %). Par contre, le réseau routier concédé voit ses investissements baisser de 1,5 % par rapport à 2002.

Le montant des investissements de Réseau ferré de France sur le réseau principal a atteint près de 2 milliards d'euros, en augmentation de 41,1 % par rapport à 2002. La construction de la ligne à grande vitesse est-européenne conduit RFF à augmenter ses dépenses sur le réseau ligne à grande vitesse (LGV) de près de 109 % alors que, sur le réseau principal hors LGV, elles n'ont augmenté que de 1,9 %. En 2003, les investissements en infrastructures du réseau ferré principal représentent près de 15 % de l'ensemble des investissements en infrastructures.

Les investissements des réseaux de transports collectifs urbains (RATP, province, réseau ferré Île-de-France) ont augmenté de 11,4 %. Ils représentent toujours 9 % de l'ensemble des investissements en infrastructures.

Les dépenses consacrées aux autres infrastructures de transport représentent 12 % de l'ensemble des investissements en infrastructures et sont en hausse de 7,2 % avec des écarts très importants selon les modes : + 51,8 % pour les ports maritimes et + 12,7 % pour les voies navigables mais - 8,2 % pour les aéroports et la navigation aérienne.

Tableau IV.12
Les investissements en infrastructures de transport

en milliards d'euros HTVA déductible

	Evolution annuelle en %			niveau
	2001	2002	2003	2003
1 - Réseau routier	-1,7	-4,1	6,4	8,5
1.1 - réseau non concédé	3,5	-2,0	8,2	7,1
dont réseau départ. et local	3,6	-0,1	6,3	5,5
dont réseau national	3,0	-8,4	14,9	1,6
1.2 - réseau concédé	-17,8	-12,1	-1,5	1,5
2 - Réseau ferré principal	-10,8	23,6	41,1	2,0
2.1 - Réseau grande vitesse	-49,5	43,0	108,8	0,9
2.2 - Réseau principal hors LGV	22,3	16,7	1,9	1,0
3 - TCU	-5,4	10,3	11,4	1,2
3.1 - TCU de province	3,5	7,9	5,0	0,5
3.2 - RATP	-6,1	10,1	17,8	0,5
3.3 - Réseau ferré Île de France	-21,7	16,8	14,6	0,2
4 - Autres infrastructures	13,1	15,4	0,0	1,5
4.1 - Ports maritimes	53,2	8,3	51,8	0,5
4.2 - Aéroports et nav. aérienne	7,1	17,7	-18,9	0,8
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	-6,9	16,7	12,7	0,2
5 - Ensemble	0,8	1,9	10,1	13,2

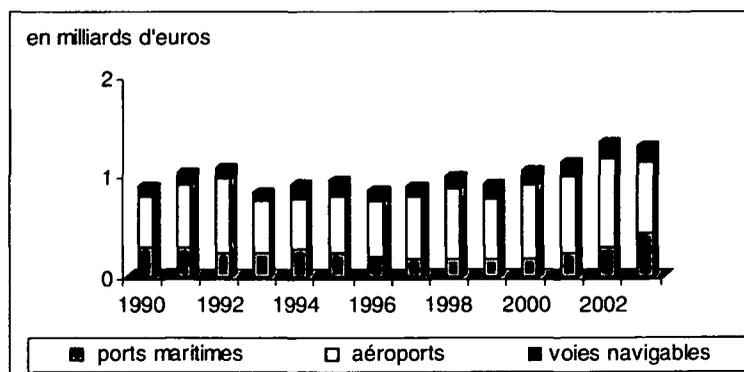
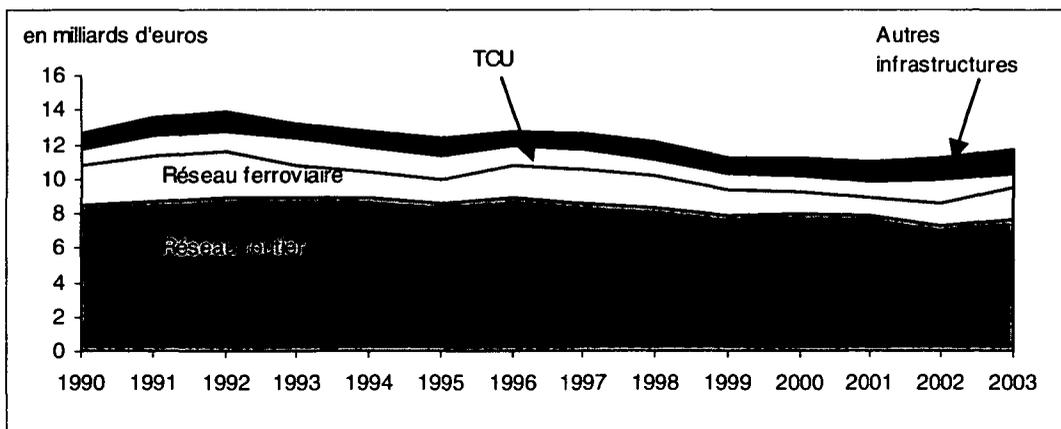
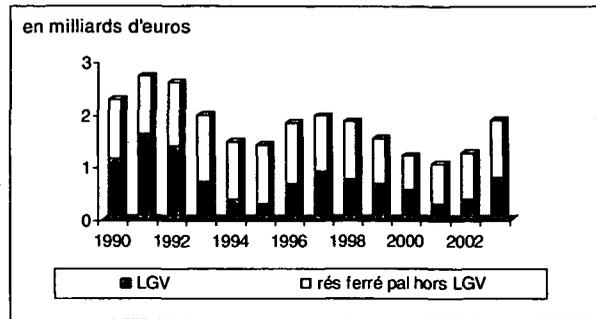
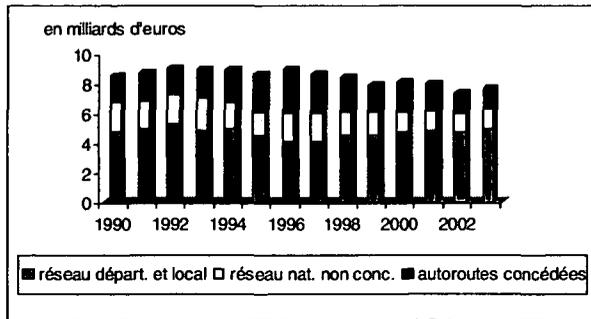
Source : DR, RFF, RATP, DTMPL, DGAC, VNF, SES

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

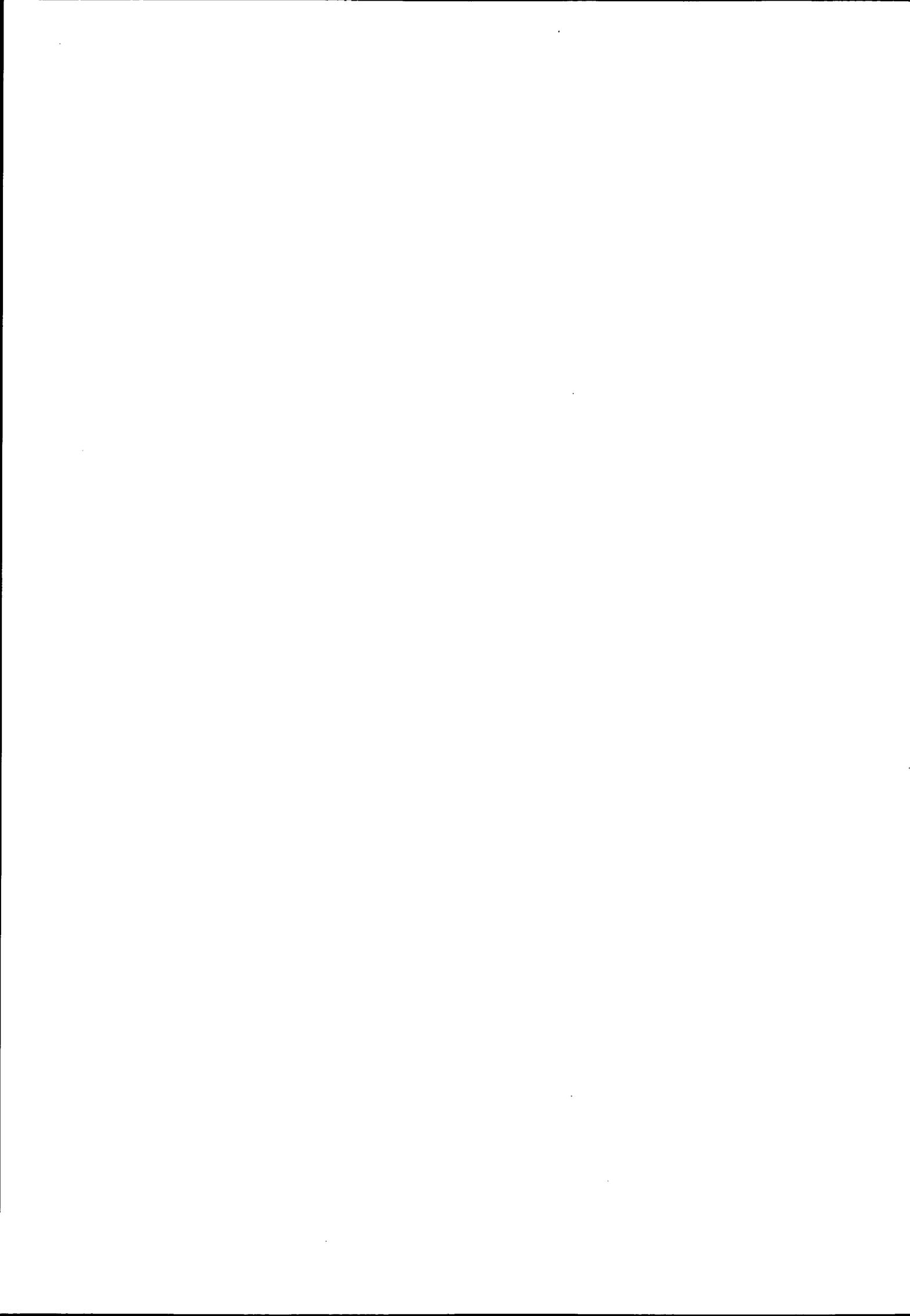
Graphique IV 1

Evolution des investissements en infrastructures de transport

en milliards d'euros déflatés par l'indice des prix de la consommation des ménages



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



Partie V

Les transferts de l'État et des collectivités locales



V. 1 – LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIÉES AUX TRANSPORTS

En 2003, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse (+ 2 %). Leur montant s'est élevé à près de 34 milliards d'euros versement transport compris, mais hors fiscalité générale. Avec 24,5 milliards d'euros, et plus de 80 % des recettes hors versement transport, la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) demeure la principale ressource fiscale de l'Etat liée aux transports.

Evolution des recettes des administrations liées aux transports en 2003

Les activités de transport sont à l'origine d'une part importante des recettes des budgets respectifs des administrations centrales et locales. En 2003, ces recettes ont atteint 29,8 milliards d'euros, hors versement transport (4,4 milliards) et hors fiscalité générale (TVA et impôts sur les sociétés), contre 29,3 milliards d'euros en 2002. Dans un contexte de faible croissance économique, les recettes se sont ainsi accrues de près de 2 % en 2003, en ralentissement par rapport à l'année précédente (+ 3,6 % en 2002). La hausse de 2002 faisait suite à deux années consécutives de baisse (- 3,7 % en 2001, après - 4,9 % en 2000).

Tableau V 1.1
Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport

en millions d'euros courants (HTVAD)

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
- Route (hors TIPP)	5 483,9	5 792,0	4 488,0	4 526,0	4 602,0	4 929,4
- Voienavigable	92,2	99,0	104,0	107,0	113,0	111,0
- Aviation civile	193,5	236,1	274,8	267,0	277,3	286,8
- TIPP (1)	24 069,1	24 735,0	24 470,0	23 354,0	24 282,0	24 492,0
Total (hors Versement Transport)	29 838,8	30 862,1	29 336,8	28 254,0	29 274,3	29 819,2
Versement Transport ⁽²⁾	3 486,7	3 640,3	3 842,5	4 009,9	4 227,4	4 440,5
Ensemble	33 325,4	34 502,4	33 179,3	32 263,9	33 501,7	34 259,7

Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

⁽¹⁾ Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

⁽²⁾ Estimation pour 2003

Les diminutions des recettes liées aux transports, en 2000 et en 2001, qui s'inscrivaient en rupture avec une longue série de hausses, n'avaient pas les mêmes causes. L'année 2000 avait, en effet, été marquée par la suppression de la vignette automobile pour les particuliers, privant ainsi les départements d'une ressource de plus de 1,5 mil-

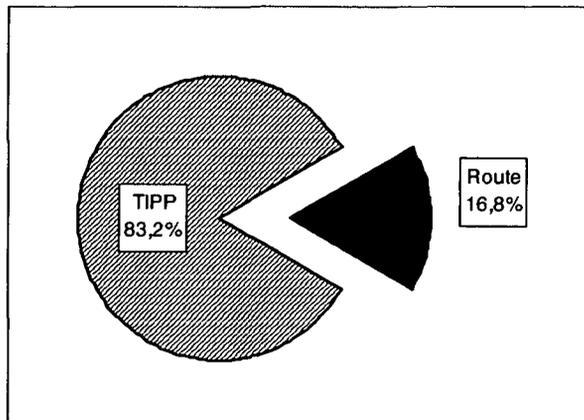
liard d'euros. En 2001, la contraction des recettes était due à la diminution des recettes perçues au titre de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) suite à l'instauration de la TIPP flottante en octobre 2000. L'Etat avait pourtant perçu une nouvelle recette, en 2001, provenant des sociétés d'autoroutes. Soumises à la TVA de droit commun à compter du premier janvier, et ayant obtenu un allongement des durées de concession en contrepartie de la suppression de l'adossement, elles ont, en effet, été amenées à verser des dividendes à leurs actionnaires, établissements du domaine public pour plus de 98 % d'entre eux, du moins en ce qui concerne les sociétés d'économie mixte concessionnaires d'autoroutes¹. En 2002, malgré un contexte de ralentissement économique général, l'ensemble des recettes liées aux transports a recommencé à croître, notamment celles relatives à la TIPP (+ 4,0 %), la TIPP flottante ayant été supprimée en juillet 2002.

En 2003, plus de 86 % des recettes fiscales, soit 29,4 milliards d'euros, proviennent de l'utilisation de transports routiers, à titre personnel ou professionnel, et 13 % du versement transport. Les 1,2 % restant sont des taxes liées à l'utilisation des voies navigables et aux activités aériennes.

Parmi les 29,4 milliards d'euros de recettes fiscales liées à l'utilisation de la route, hors transports collectifs urbains, plus de 83 % proviennent de la TIPP et 16,8 % sont des taxes sur des activités liées directement à l'utilisation de la route. (graphique V 1.1).

¹ Non pris en compte dans les recettes de l'Etat répertoriées dans cette partie, car relevant de la fiscalité générale, les impôts payés au titre de l'impôt sur le résultat par les trois principaux groupes des sociétés d'autoroutes (sociétés ASF/ESCOTA, SAPRR/AREA et SANEF/SAPN) se sont élevés à 260 millions d'euros en 2003, en augmentation de 6,6 % par rapport à 2002.

Graphique V 1.1
Origines des recettes fiscales liées aux transports par la route, en 2003
(hors versement transport)



Sources : Insee, DGDP

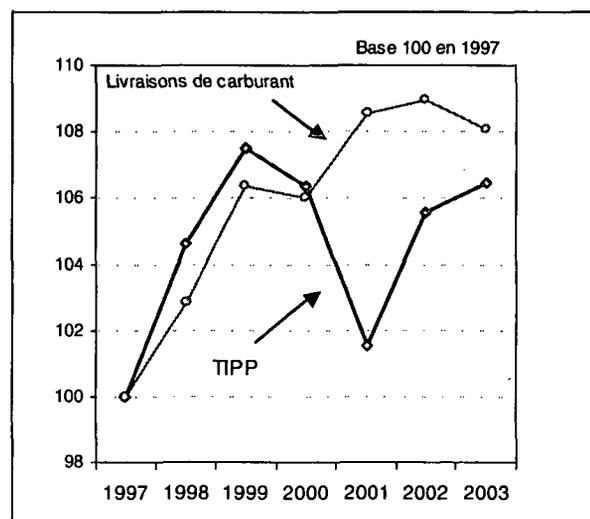
Ces dernières ont augmenté en 2003 : elles sont passées de 4,60 milliards d'euros en 2002 à 4,93 milliards en 2003, soit une progression de plus de 7 %. Cette hausse vient de la très forte progression du produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation (+ 81,8 %) conséquences du renforcement des contrôles routiers dans le cadre de la politique de la sécurité routière. Les taxes sur les contrats d'assurance automobile, ainsi que les taxes sur les véhicules de tourisme des sociétés ont augmenté sensiblement (respectivement + 4,1 % et + 9,5 %). La taxe sur l'aménagement du territoire s'est accrue de 2 %. Les certificats d'immatriculation ont rapporté plus de 1,5 milliards d'euros (en augmentation de 1 %).

En revanche, les redevances domaniales se sont légèrement contractées, de 1,3 %, comme les recettes au titre de la taxe à l'essieu (- 1,8 %). Les dividendes des sociétés d'autoroutes ont également diminué, de près de 20 %.

En France, les carburants sont soumis pour l'essentiel à deux taxes : la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP), spécifique aux produits pétroliers, et la taxe sur la valeur ajoutée, qui s'applique à l'ensemble de la production. La TIPP est fixée en fonction des quantités, et est donc, sauf circonstances exceptionnelles (TIPP flottante d'octobre 2000 à juillet 2002), totalement indépendante des prix. La TVA (19,6 % du prix, TIPP comprise) est proportionnelle au prix. Ainsi, à consommation égale, lorsque le prix des carburants s'accroît, le produit de la TIPP ne varie pas alors que celui de la TVA augmente.

La TIPP sur les carburants constitue pour les administrations publiques, la première ressource fiscale liée aux transports. En 2003, elle a rapporté à l'Etat près de 24,5 milliards d'euros, après 24,3 milliards en 2002. La circulation des véhicules a progressé de 0,8 %. Toutefois, la baisse de la consommation unitaire des véhicules, associée à celle du parcours moyen, a conduit à une diminution des livraisons de carburants de 0,8 % (voir sur la circulation la partie II.2 de ce rapport). Parallèlement, les recettes perçues au titre de la TIPP ont augmenté de 0,9 % (graphique V 1.2).

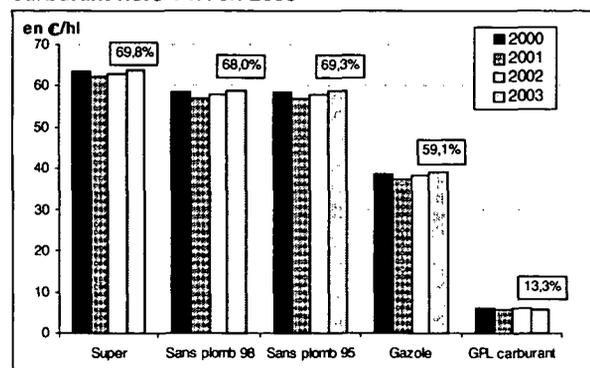
Graphique V 1.2
Evolutions comparées des livraisons de carburant et des recettes de la TIPP



Sources : Insee, DAEI/SES

Ces évolutions inversées s'expliquent par la hausse du montant de la TIPP, par litre, sur tous les carburants entre 2002 et 2003 (graphique V 1.3). Le montant annuel moyen de la taxe s'est ainsi accru de + 3,6 % pour le gazole, de + 2,4 % pour l'essence sans plomb, de 2,3 % pour le supercarburant et il est resté stable pour le GPL carburant.

Graphique V 1.3
Montant annuel moyen de la TIPP en €/hl par type de carburant et part, en %, de la TIPP dans le prix moyen du carburant hors TVA en 2003



Sources : Insee, DGDP

Le montant unitaire de la TIPP, fixé par la loi de finances, l'est normalement pour l'année. Or, la suppression de la TIPP flottante en juillet 2002 a conduit à une augmentation sensible de la TIPP par litre de carburant sur la deuxième partie de l'année. Aussi convient-il de relativiser l'impact des évolutions annuelles moyennes sur les recettes de la TIPP puisque les variations entre le montant du second semestre 2002 et ceux pratiqués en 2003 sont restées relativement faibles (respectivement + 0,5% pour le gazole, + 0,3 % pour l'essence sans plomb et le super, + 0,2 % pour le GPLc).

Les recettes de la TIPP sont nettes des remboursements aux professionnels. En 2003, ils se sont élevés à 239 millions d'euros. Parmi ces professionnels, les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient d'un régime de taxation spécifique au carburant consommé à des fins professionnelles. Ce régime concerne toute entreprise établie en France ou dans un autre État membre de la Communauté et en mesure de démontrer qu'elle a acquis du gazole sur le territoire métropolitain pour la consommation de ses véhicules de 7,5 tonnes et plus. La

différenciation fiscale en faveur de ces entreprises est obtenue grâce au remboursement partiel de la TIPP. Il est semestriel et calculé dans la limite d'un volume de consommation de 20 000 litres par véhicule éligible. En 2003 les remboursements ont été de 1,39 euro par hectolitre pour la consommation du premier semestre 2003, de 1,19 euro par hectolitre pour celle du second semestre 2003. Ainsi, le montant de TIPP spécifique du gazole, après remboursement, s'est élevé à 38 centimes d'euros en moyenne sur l'année, ce qui place les entreprises françaises en troisième position des pays de l'Union européenne en matière de taxe sur le gazole. En 2003, l'Insee estime que les entreprises de transports ont reçu 151 millions d'euros au titre du remboursement partiel de la TIPP.

En matière de fiscalité, la France est l'un des pays de l'union européenne où les taux d'accise sur les carburants sont parmi les plus élevés : cinquième, par ordre décroissant, tant pour les carburants sans plomb que pour le gazole non professionnel (tableau V 1.2).

Tableau V 1.2
Montant de la TIPP et de la TVA par litre de carburant dans les pays de l'Union européenne en 2003

	sans plomb en cCl	gazole en cCl	super carburant en cCl	Taux de TVA en %
Allemagne	65,45	47,04	//	16,0
Autriche	41,45	28,99	//	20,0
Belgique	51,34	30,49	//	21,0
Danemark	54,77	37,01	//	25,0
Espagne	39,57	29,39	42,69	16,0
Finlande	59,73	34,68	//	22,0
France	58,92	39,19	63,86	19,6
Grèce	29,60	24,50	33,70	18,0
Irlande	40,48	33,02	46,36	21,0
Italie	54,32	40,32	54,18	20,0
Luxembourg	37,21	25,29	37,21	12,0
Pays-Bas	63,52	35,72	63,52	19,0
Portugal	50,35	29,04	50,35	19,0
Royaume-Uni	66,92	66,92	71,31	17,5
Suède	51,63	34,84	//	25,0
UE (moyenne arithmétique)	51,02	35,76	51,48	ns

Sources : Minefi, DAEI/SES

La TIPP sur les carburants sans plomb est supérieure de presque 8 centimes d'euro à la moyenne des montants d'accises pratiqués par les pays membres de l'Union pour les carburants ; pour le gazole, elle ne représente que 3,4 centimes

d'euro de plus que la moyenne arithmétique des montants pratiqués par les états membres de l'Union.

Par ailleurs, la France se retrouve au milieu du classement des pays de l'UE par taux de TVA.

L'affectation budgétaire des recettes liées aux transports en 2003

FOREC (Fonds pour la réduction des cotisations sociales), et d'un peu plus de 5 % à celui des régions (graphique V 1.3 ; tableau V 1.3). Le solde se répartit entre les départements, le budget annexe de l'aviation civile, celui de Voies navigables de France. Cette répartition est restée, en 2003, proche de celle de 2002

Les recettes issues des transports, hors versement transport, hors impôts sur les bénéfices des sociétés et TVA (impôts considérés, comme non spécifiques aux transports), ont été affectées à hauteur de 85,2 % au budget général, de 7,8 % à celui de la sécurité sociale, plus précisément au

Tableau V 1.3
Affectation des recettes liées aux transports en 2003

en millions d'euros courants

	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Route (hors TIPP)	5 483,9	5 792,0	4 488,0	4 526,0	4 602,0	4 929,4
affectées à - Etat	1 074,7	1 205,0	1 338,0	1 243,0	1 187,0	1 390,4
- FITTVN ⁽¹⁾	337,0	375,0	425,0	-	-	-
- Régions	1 265,8	1 317,0	1 377,0	1 417,0	1 507,0	1 522,0
- Départements	2 010,3	2 065,0	539,0	249,0	205,0	203,0
- Sécurité sociale (FOREC ⁽²⁾)	796,1	830,0	809,0	1 617,0	1 703,0	1 814,0
Voies navigables affectées à VNF ⁽³⁾	92,2	99,0	104,0	107,0	113,0	111,0
Aviation civile affectées au - BAAC ⁽⁴⁾	193,5	236,1	274,8	267,0	277,3	286,8
- FIATA ⁽⁵⁾	7,5	216,0	220,0	223,0	208,0	220,4
	186,0	20,1	54,8	44,0	69,3	66,4
TIPP (1) affectées à - Etat	24 069,1	24 735,0	24 470,0	23 354,0	24 282,0	24 492,0
- Sécurité sociale (FOREC)	24 069,1	24 581,0	24 074,0	22 844,0	23 641,0	24 012,0
	-	154,0	396,0	510,0	641,0	480,0
Total (hors Versement Transport)	29 838,8	30 862,1	29 336,8	28 254,0	29 274,3	29 819,2
Versement Transport *	3 486,7	3 640,3	3 842,5	4 009,9	4 227,4	4 440,5
Ensemble	33 325,4	34 502,4	33 179,3	32 263,9	33 501,7	34 259,7

Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

⁽¹⁾ FITTVN : Fonds d'investissement des transports terrestres et des voies navigables, compte d'affectation spéciale supprimé le 31/12/2000 dont les recettes ont été réaffectées au budget général

⁽²⁾ FOREC : Fonds pour la réduction des cotisations sociales

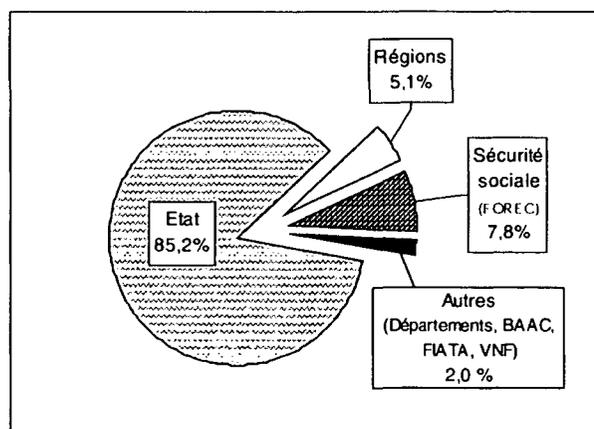
⁽³⁾ VNF : Voies navigables de France

⁽⁴⁾ BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

⁽⁵⁾ FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien

* estimation pour 2003

Graphique V 1.3
Répartition des recettes liées aux transports suivant leur affectation en 2003



Sources : Insee, DGDP, Certu, DGAC, STIF, VNF

V . 2 - LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

Avec 13,7 milliards de dépenses en 2003, les administrations centrales ont consacré globalement moins aux transports qu'en 2002. Les dépenses de fonctionnement (charges de retraite comprises) se sont pourtant accrues de + 2,2 %. En revanche, les dépenses en capital ont diminué, en raison, notamment, du non-versement de la dotation en capital à RFF.

En 2002, les collectivités locales ont versé 26 milliards d'euros pour les transports, soit 6 % de plus qu'en 2001. Si ces dépenses ont été très majoritairement réalisées au profit de la route et des transports collectifs urbains, les finances locales auront toutefois été caractérisées par la montée en charge des dépenses des régions pour le transport express régional, dont le transfert a été généralisé en 2002.

Les dépenses des administrations centrales en 2003

En 2003, les dépenses en transport des administrations publiques centrales² (APUC) se sont élevées à 13,7 milliards d'euros, après près de 15 milliards d'euros en 2002. On assiste en 2003 à une situation assez exceptionnelle, puisque les dépenses globales de l'Etat pour les transports sont en recul de plus de 8 %. Cette situation résulte, en fait, du non-versement de la dotation en capital à RFF au titre de 2003, dépense répertoriée dans

les dépenses en capital. Les dépenses de fonctionnement des APUC ont augmenté de 2,2 %, tandis que les dépenses en capital ont chuté de plus de 34 % en lien avec le non-versement de la dotation de RFF. Si les comparaisons entre 2003 et les années antérieures en matière de dépenses d'exploitation ont un sens, en revanche, il faut être prudent quant à celles relatives aux dépenses en capital et aux dépenses totales.

En 2003, le fer et la route ont bénéficié, à eux seuls, de plus de 70 % du total des dépenses de 2003 : 47,9 % pour le fer (52,4 % en 2002) et 24,6 % pour la route (21,2 % en 2002).

Tableau V 2.1
Les dépenses de transports des administrations centrales en 2003
en millions d'euros courants (HTVAD)

	2000	2001	2002	2003
Fonctionnement	10 325,7	10 600,6	10 469,1	10 701,9
Route	1 752,4	1 582,2	1 569,4	1 682,7
dont CARCEPT + FONGECFA ⁽¹⁾	31,9	43,0	53,0	57,0
Fer	6 072,3	6 167,4	6 117,8	6 162,1
dont charges de retraites	2 131,2	2 223,0	2 282,0	2 316,0
Transports collectifs urbains	820,5	794,1	814,4	843,6
Autres	1 680,5	2 056,9	1 967,5	2 013,5
dont - voies navigables	451,7	452,8	432,5	463,9
- maritime	384,6	403,4	412,9	423,9
- aérien	438,2	517,8	502,9	500,2
Capital	3 633,1	3 449,9	4 517,3	2 965,5
Route	1 292,1	1 635,4	1 609,5	1 673,0
Fer ⁽²⁾	1 829,5	1 107,7	1 734,7	391,4
Transports collectifs urbains	61,7	187,0	111,0	72,1
autres	449,8	519,8	1 062,2	829,0
dont - voies navigables	150,9	151,5	117,5	151,9
- maritime	79,8	86,9	138,6	94,6
- aérien	212,7	199,3	538,6	308,3
Total	13 958,8	14 050,5	14 986,4	13 667,4
Route	3 044,4	3 217,7	3 178,9	3 355,7
Fer ⁽²⁾	7 901,8	7 275,0	7 852,5	6 553,5
Transports collectifs urbains	882,3	981,1	925,4	915,7
Autres	2 130,3	2 576,7	3 029,7	2 842,6
dont - voies navigables	602,6	604,3	550,0	615,9
- maritime	464,4	490,3	551,5	518,5
- aérien	650,8	717,1	1 041,5	808,4

Sources : DGPC, DAEI/SES

⁽¹⁾ CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport FONGECFA : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

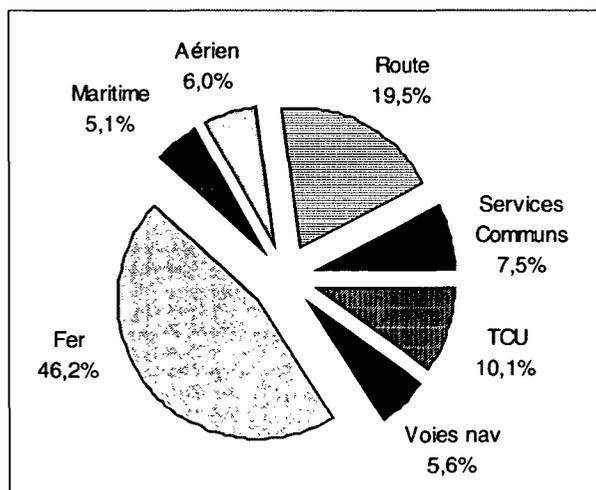
⁽²⁾ Y compris la dotation en capital de RFF

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

Si l'on fait le calcul hors contributions aux charges de retraites de la SNCF (qui ont atteint 2,3 milliards d'euros en 2003) et régimes spécifiques, le fer représentait 37,5 % des dépenses (contre 44,0 % en 2002), alors que celles consacrées à la route représentaient 29,2 % du total versé par les administrations centrales (contre 24,7 % en 2002). La part consacrée à la route est mécaniquement en augmentation du fait des moindres dépenses consacrées au fer. Toutefois, les dépenses des APUC pour la route ont augmenté de 5,6 %, alors qu'elles avaient baissé de 1,2 % en 2002. Le solde de l'ensemble des dépenses, hors charges de retraites SNCF et régimes spécifiques, se répartit entre transports collectifs urbains (TCU) (8,1 % en 2003, contre 7,3 % en 2002), transport aérien, transport maritime (respectivement 7,2 % et 4,6 % après 8,2 % et 4,4 % en 2001), voies navigables (5,5 % en 2003 contre 4,3 % l'année précédente) et services communs non ventilés (8,0 % contre 7,0 %).

En 2003, les dépenses de fonctionnement des APUC, charges de retraites SNCF et régimes spécifiques compris, représentaient 78,3 % l'ensemble des dépenses (contre moins de 70 % en 2002) et 74 %, hors charges de retraites SNCF et régimes spécifiques. En 2003, elles se sont élevées au total à 10,7 milliards d'euros (+ 2,2 %), et à plus de 8,3 milliards d'euros hors charges de retraite, en hausse de 2,4 % par rapport à l'année précédente.

Graphique V 2.1
Répartition des dépenses de fonctionnement des administrations centrales pour les transports en 2003
(hors contributions aux charges de retraites et régimes spécifiques)



Sources : DGCP, DAEI/SES

Si l'on raisonne hors charges de retraites, les dépenses de fonctionnement des administrations centrales destinées au transport ferroviaire, SNCF et chemins de fer privés, représentaient 46,2 % de l'ensemble des dépenses des administrations centrales destinées au fonctionnement, soit plus de 3,8 milliards d'euros. Ce montant est resté stable par rapport à l'année précédente.

Les dépenses de fonctionnement consacrées à la route se sont élevées à 1,6 milliard d'euros. Elles ont sensiblement augmenté par rapport à 2002 (+ 7,2 %). Celles destinées aux transports collectifs urbains ont progressé de + 3,6 % (après + 2,5 % en 2002 et - 3,2 % en 2001).

Les dépenses de fonctionnement destinées au transport maritime ont augmenté de 2,7 %, atteignant 424 millions d'euros. Les APUC ont dépensé davantage pour les transports par voies d'eau (+ 7,3 %). En revanche les dépenses d'exploitation relatives aux transports aériens ont diminué pour la deuxième année consécutive. Enfin, celles se rapportant aux « services communs » non ventilés, ont progressé de 1 %.

Si globalement les dépenses de fonctionnement se sont accrues de plus de 2 %, en revanche, celles destinées à l'investissement ont chuté de plus d'un tiers, après avoir enregistré une hausse tout aussi forte l'année précédente. L'ensemble des montants versés par les administrations centrales pour des dépenses en capital s'est élevé, en 2003, à presque 3 milliards d'euros. L'augmentation intervenue en 2002 était liée à la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires français. L'Etat avait alors accompagné ce transfert de compétence d'une dotation supplémentaire destinée au renouvellement du matériel roulant. En 2003, l'Etat a continué de verser cette dotation pour un montant de 213,5 millions d'euros.

La chute des dépenses de l'Etat en capital est ainsi imputable au non-versement de la dotation en capital à RFF au titre de 2003. Son montant a été fixé à 1,8 milliard d'euros par an. Depuis 2001, l'Etat ne verse pas entièrement la dotation au titre de l'année en cours ce qui entraîne des décalages de paiement sur les années suivantes (voir aussi la partie V.3 sur les transferts des administrations publiques vers RFF). L'année 2003 reste toutefois atypique, dans la mesure où aucune dotation n'a été versée, ni au titre de 2003, ni au titre des retards de paiement de 2002. Dans ce contexte, les dépenses en capital à destination du transport ferroviaire ont été de 391,4 millions, soit 4,5 fois moins élevées qu'en 2002.

Les dépenses en capital des APUC destinées à la route se sont élevées à 1,67 milliard d'euros en 2003, en augmentation de 4 %. Elles ont constitué 56,4 %, contre 36,1 %, l'année précédente, de l'ensemble des dépenses en capital réalisées par l'Etat. Cette prédominance de la route dans les dépenses d'investissements de l'Etat est bien évidemment surévaluée par rapport aux années précédentes, eu égard au non-versement de la dotation en capital de RFF. Par ailleurs, les fonds de concours des collectivités locales se sont élevés à près de 943 millions d'euros en 2003 (après 951 millions en 2002), couvrant ainsi près de 60% des dépenses d'investissement sur le réseau routier national non concédé.

Les opérations en capital des administrations centrales en faveur des transports collectifs urbains, constituées par des aides à l'investissement, se sont élevées à 72,1 millions d'euros en 2003, en diminution sensible, pour la deuxième année consécutive.

Les dépenses des administrations locales en 2002

Le montant des dépenses des administrations publiques locales³ (APUL) relatives aux transports en 2003 sera disponible un an après celles des APUC : seront donc présentées ici les dépenses des APUL pour l'année 2002.

Les collectivités locales ont consacré 26 milliards d'euros aux transports en 2002, soit 6,5 % de dépenses supplémentaires par rapport à 2001. Cette progression a été légèrement moins forte que celle intervenue l'année précédente, année de renouvellement des équipes municipales et d'une partie des équipes départementales, contexte que l'on sait favorable aux dépenses.

En 2002, malgré un contexte post-électoral peu porteur et un climat économique peu dynamique, les dépenses des APUL en matière de transports destinées au fonctionnement se sont accrues de près de 8 %, de moins de 3 % pour celles relatives à l'investissement. Ces évolutions s'expliquent notamment par la poursuite du mouvement de décentralisation.

³ Les administrations publiques locales comprennent les collectivités locales (communes, départements, régions, communautés urbaines, communautés de communes, certaines activités de régions et des syndicats de communes) et les organismes divers d'administration locale (ODAL), dont le STIF (Syndicat des Transports en Ile-de-France).

Tableau V 2.2
Les dépenses de transports des collectivités locales par fonction en 2002

en millions d'euros courants HTVAD

	1998	1999	2000	2001	2002
Fonctionnement	13 461,6	14 058,7	15 173,5	16 707,5	18 077,9
route	6 796,4	7 128,7	7 363,4	7 525,0	7 991,6
fer ⁽¹⁾	379,9	438,3	496,5	1 049,7	1 392,0
TCU ⁽²⁾	6 076,0	6 278,8	7 096,4	7 929,7	8 487,3
autres	209,4	212,8	217,2	203,1	207,0
Capital	7 152,1	7 250,3	7 573,2	7 770,3	8 002,4
route	5 519,3	5 546,2	5 844,3	6 091,6	6 244,3
fer ⁽¹⁾	366,2	419,7	489,2	533,2	586,4
TCU ⁽²⁾	1 225,0	1 238,6	1 192,0	1 096,0	1 121,8
autres	41,6	45,7	47,8	49,6	49,9
Total	20 613,7	21 309,0	22 746,7	24 477,8	26 080,2
route	12 315,6	12 675,0	13 207,6	13 616,6	14 235,9
fer ⁽¹⁾	746,1	858,0	985,7	1 582,9	1 978,4
TCU ⁽²⁾	7 301,0	7 517,4	8 288,4	9 025,7	9 609,1
autres	251,0	258,5	264,9	252,6	256,9

Sources : DGCP, DAEI/SES

⁽¹⁾ hors Ile-de-France

⁽²⁾ y compris Ile-de-France

Les dépenses consacrées aux transports scolaires ne sont pas prises en compte

L'année 2002 aura, en effet, été marquée par la généralisation du transfert de compétences, vers les régions, en matière de transports ferroviaires. L'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs, qui étaient jusqu'alors de la responsabilité de l'Etat, relèvent de la compétence de régions, à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse. La régionalisation a été menée de 1997 à 2001, dans six, puis sept régions expérimentales ; elle s'applique, depuis 2002, sur l'ensemble du territoire. Jusqu'en 1997, les régions ont participé faiblement à l'exploitation des services ferroviaires régionaux de voyageurs, dans le cadre de conventions dites « marginales ». A partir de 1997, les contributions des régions ont augmenté du fait de l'expérimentation de la régionalisation. La majeure partie des dépenses des régions est couverte par les financements de l'Etat versés aux régions. En 2002, l'activité TER de la SNCF a perçu des régions 1,97 milliard d'euros pour l'exploitation de services et pour la compensation des tarifs sociaux, compensation payée jusqu'alors intégralement par l'Etat (graphique V 3.3).

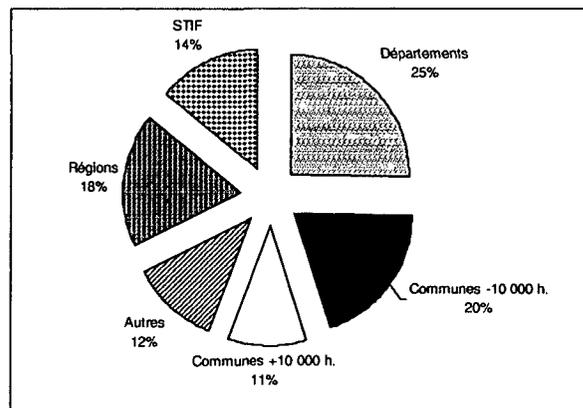
Près de 70 % de l'ensemble des dépenses des APUL en transport ont été consacrés aux dépenses de fonctionnement, soit un peu plus de 18 milliards d'euros. La progression, de près d'un tiers, des dépenses de fonctionnement destinées aux transports ferroviaires a conduit à une croissance sensible des dépenses globales en transport réalisées par les APUL. Pourtant, en dépit de ces

dépenses nouvelles pour le fer, les dépenses en fonctionnement concernent toujours très majoritairement, la route (voirie, réseaux urbains et interurbains) pour environ 44 % et les transports collectifs urbains, pour près de 47 % des dépenses. Les dépenses concernant la route se sont accrues de 6%. Celles relatives aux TCU ont de nouveau enregistré une hausse sensible (+ 7 %), toutefois moins forte que celles des deux années précédentes liées à la réforme des transports publics en Ile-de-France. Cette dernière a, en effet, transformé les circuits de financement entre l'Etat, les collectivités locales et les entreprises de transport. En juillet 2000, le syndicat des transports parisiens (devenu en décembre 2000 le STIF), la RATP et la SNCF se sont engagés dans un système de contrats pluriannuels. Les financements assurés antérieurement directement par l'Etat et les collectivités locales transitent, dès lors, par le STIF qui les reverse à la RATP, à la SNCF et à l'Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France (OPTILE). Née en octobre 2000, de la fusion de l'Association Professionnelle des Transporteurs Routiers (APTR) et de l'Association pour le Développement et l'Amélioration des Transports en Région Ile-de-France (ADATRIF), l'Optile regroupe l'ensemble des entreprises privées exploitant des lignes régulières inscrites au Plan de Transport d'Ile-de-France, soit, à ce jour, 93 entreprises ou centres d'exploitation. Ces entreprises rassemblées au sein d'Optile exercent, pour la plupart, trois types d'activités : du transport public sur lignes régulières, du transport scolaire, du transport de personnel.

En 2002, le STIF a versé plus de 3,4 milliards d'euros, quasiment exclusivement destinés au fonctionnement. La contractualisation prévoit que les versements du STIF, principalement sous forme de contributions de services et de compensations tarifaires, sont conditionnés à la réalisation des objectifs prévus dans le cadre de la contractualisation. Ces derniers concernent, entre autres, la qualité des prestations assurées par ces entreprises. En 2002, la SNCF Ile-de-France a reçu 0,2 million d'euros à ce titre, la RATP, 7,9.

Les dépenses en capital des collectivités locales se sont élevées à 8 milliards d'euros en 2002. Route et transports collectifs urbains apparaissent comme les destinataires principaux de cette somme. Toutefois, la régionalisation des transports ferroviaires a également conduit à une hausse des dépenses en capital pour le fer. Ainsi les régions ont-elles dépensé près de 570 millions d'euros pour le renouvellement du matériel roulant.

Graphique V 2.2
Répartition des dépenses de fonctionnement et d'investissement en transports des administrations locales par type de collectivités en 2002



Sources : DGCP, DAEI/SES

L'ensemble des dépenses d'investissement a progressé de 2,9 % par rapport à l'année précédente.

Cette progression, légère, s'explique par un contexte post électoral peu favorable : les dépenses des communes ont diminué. Cette diminution s'explique, notamment, par la transformation administrative liée au développement croissant de l'intercommunalité qui conduit à des transferts de fiscalité et de charges des communes vers les groupements à fiscalité propre. Les investissements réalisés, permis, comme en 2001, par des capacités d'autofinancement toujours élevées, se sont inscrits dans la poursuite des projets, répondant à des besoins importants en matière de transports en commun, de voiries et d'amélioration du cadre de vie. Les dépenses en capital des régions et des départements se sont accrues.

Les départements ont connu une progression de 3,2 % de leurs investissements en 2002, en ralentissement par rapport à 2001. La forte progression de 2001 était liée à un report de l'année 2000, ce qui avait entraîné une accélération des dépenses. Les régions ont connu une forte augmentation des dépenses d'investissement suite à la régionalisation des transports ferroviaires. Toutefois, la mobilisation des crédits inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région s'est aussi effectuée à un rythme assez soutenu en 2002 pour l'investissement des autres modes de transports.

V . 3 - LES TRANSFERTS FINANCIERS DES ADMINISTRATIONS À DESTINATION DES ÉTABLISSEMENTS ET DES ENTREPRISES PUBLICS DE TRANSPORT

En 2003, les versements publics vers RFF ont chuté de 30 %, à la suite du non-versement, par l'Etat, de la dotation en capital. RFF a donc reçu de l'Etat et des collectivités locales (hors subventions européennes) un peu moins de 2,2 milliards d'euros, la SNCF, près de 7 milliards d'euros (charges de retraite et compensation des régimes spéciaux comprises), la RATP plus de 1,9 milliard d'euros et VNF, 68 millions d'euros (hors subventions européennes). Ces transferts, sont destinés à couvrir des dépenses de fonctionnement ainsi que des dépenses en capital. L'année 2003 a été caractérisée par une montée en charge de dépenses d'investissement prévues dans le cadre des Contrats de Plan Etat-Région.

Les transferts vers RFF

Le montant des versements réellement effectués par les administrations à RFF a enregistré, en 2003, un recul marqué, de 30 %. Leur niveau s'est établi à 2 211 millions d'euros (tableau V 3.1). Après une hausse des transferts en 2002, cette diminution renoue avec celle intervenue en 2001 (- 19,2 %) (tableau V 3.2).

La dotation en capital prévue pour 2001 se montait à 1 829 millions d'euros, mais seuls 1 067 ont été versés sur 2001. La dotation en capital pour 2002, également de 1 829 millions d'euros n'a pas non plus été totalement versée en 2002 : RFF a reçu 600 millions au titre de 2002 ainsi que le solde de 2001, soit au total 1 362 millions d'euros.

En 2003, aucun montant n'a été versé, ni au titre de 2002 (le solde étant de 1 229 millions d'euros) ni au titre de 2003, la dotation en capital prévue étant toujours de 1 829 millions d'euros.

Parallèlement, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures a de nouveau diminué en 2003. Toutefois, cette baisse, de 1,5 %, est faible au regard de celle intervenue l'année précédente (- 12,5 % en 2002)

Tableau V 3.1
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF

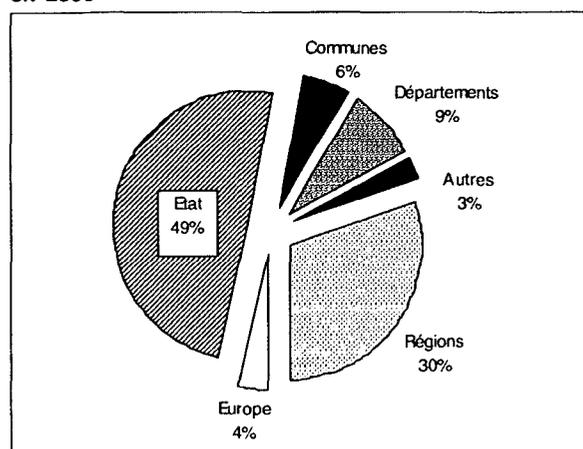
en millions d'euros

	2000	2001	2002	2003
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 631	1 606	1 406	1 385
Dotation en capital	1 829	1 067	1 362	0
Subventions d'investissement	274	347	403	797
dont subventions européennes		48	54	29
Total	3 735	3 020	3 171	2 211

Source : RFF

Si certains transferts perçus par RFF sont en net recul en 2003, en revanche, ceux destinés au financement des investissements ont très fortement augmenté. RFF a ainsi perçu, à ce titre, 797 millions d'euros, en augmentation de presque 98 % par rapport à 2002. L'Etat a versé plus de 391 millions d'euros, soit une augmentation de 146 % par rapport à l'année précédente. En 2003, ce transfert de l'Etat a représenté pratiquement la moitié de l'ensemble des subventions d'investissement reçues par RFF (graphique V 3.1). Le versement des régions s'est également fortement accru (+ 128,6 %), portant ainsi le montant de leur contribution à plus de 237 millions d'euros. Les départements, en participant à hauteur 68 millions d'euros, ont accru leur participation à l'investissement de RFF de 56 % par rapport à 2002. A noter enfin que la diminution du financement européen (- 46 %) n'est qu'apparente car les subventions 2003 ont été reçues début 2004.

Graphique V 3.1
Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2003



Source : RFF

La forte augmentation de ces subventions s'explique surtout par la montée en puissance de la Ligne à Grande Vitesse « Est-européenne ». En effet, les appels de fonds ont été beaucoup plus importants pour les financeurs, Etat et collectivités locales

concernées. Par ailleurs, la mobilisation des crédits inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région s'est effectuée à un rythme soutenu en 2003, aussi bien par l'Etat que par l'ensemble des régions.

Les transferts vers la SNCF

En 2003, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes

activités confondues (Grandes lignes, TER, fret) se sont montées, globalement, à près de 4,2 milliards d'euros, hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (tableau V 3.2).

Tableau V 3.2

Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF

en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002	2003
Compensations tarifaires et contributions de service	1159	1637	1674	1952	2024
- versées par l'Etat				251	264
- versées par les régions				1426	1470
- versées par le STIF				275	290
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	1448	234	133	65	34
Rémunération versée par le STIF	-	777	797	810	843
Service amortissement de la dette (versé par l'Etat)	671	677	677	677	677
Subventions d'investissement	305	242	363	598	605
Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)	3583	3567	3644	4102	4183
- charges de retraites	2104	2131	2223	2282	2316
- surcompensation régimes spéciaux	701	564	501	482	475
Total charges de retraites et compensation régimes spéciaux	2805	2695	2724	2764	2791
Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)	6388	6262	6368	6866	6974

Sources : SNCF, DGCP

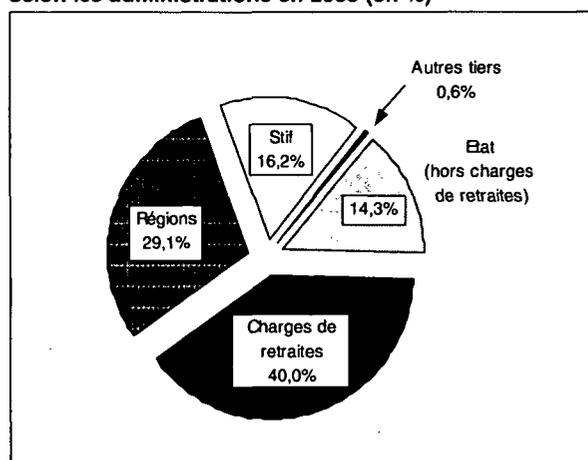
Après avoir sensiblement augmenté en 2002 (+ 12,6 %), les transferts au profit de la SNCF ont retrouvé le même rythme de progression qu'en 2001, à savoir une hausse de l'ordre de 2,0 %. L'augmentation des montants publics perçus par la SNCF en 2002 était liée à la forte progression des subventions d'investissements (+ 64,7 %) suite à la généralisation de la régionalisation. Des efforts importants en matière de renouvellement du matériel roulant avaient alors été réalisés. En 2003, le montant de ces subventions s'est accru de 1,2 %.

Les pouvoirs publics ont ainsi maintenu les aides à l'investissement au niveau élevé de l'année précédente. Les compensations tarifaires et les contributions de services se sont accrues globalement, tous réseaux confondus, de 3,7 % (après + 16,6 % en 2002). Les compensations tarifaires ainsi que les compensations de services, relatives à l'exploitation du réseau TER, sont depuis 2002 intégralement versées par les régions, à l'exception des compensations des tarifs militaires toujours ver-

sées par l'Etat, à hauteur de 14,8 millions d'euros en 2003. Les régions ont ainsi versé 228 millions d'euros au titre des compensations tarifaires et 1 255 millions d'euros au titre des contributions de service.

Graphique V 3.2

Répartition des transferts vers la SNCF en millions d'euros selon les administrations en 2003 (en %)



Sources : SNCF, DGCP

Les subventions de fonctionnement versées par l'Etat ont continué à chuter, de 47,7 % en 2003 (- 51,1 % en 2002, après - 43,3 % en 2001). Cette baisse est imputable à l'arrêt des versements liés au transport combiné et au dispositif « emplois jeunes ».

Enfin, le service d'amortissement de la dette, également assuré par l'Etat, est resté stable à 677 millions d'euros.

Au total, en 2003, l'Etat a financé directement 54 % des versements publics au profit de la SNCF (40 % en charges de retraites), les Régions 29 % et le Stif 16 % (graphique V 3.2).

Depuis le premier janvier 2002, la loi prévoit que l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs, qui étaient jusqu'alors de la responsabilité de l'Etat, relèvent de la compétence des régions, à l'exception de l'île-de-France et de la Corse.

En 2003, la SNCF a reçu pour l'activité TER, plus de 1,9 milliards d'euros dont près de 1,5 milliard pour le fonctionnement et 457 millions destinés au financement du matériel roulant. Les régions versent quasi-intégralement ces subventions, à l'exception des compensations des tarifs militaires, toujours versés par l'Etat (graphique V 3.3).

Graphique V 3.3

Les transferts de l'Etat et des collectivités locales vers l'activité TER de la SNCF en 2003

en millions d'euros courants HTVAD

ÉTAT en millions d'€ HT		
	2003	2002
Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER au titre de :		
- tarifs militaires	14,8	13,7
Sommes versées par l'Etat aux Régions au titre de :	1 471,8	1 438,7
Exploitation	1 268,4	1 240,9
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région	1 095,2	1 070,8
- la dotation compensation tarifs sociaux	174,2	170,3
Investissement	202,4	197,8
- la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant	202,4	197,8

RÉGIONS (hors Ile-de-France et hors Corse) en millions d'€ HT		
	2003	2002
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	1 925,1	1 972,6
Contribution d'exploitation	1 468,0	1 404,7
- exploitation des services	1 258,3	1 204,4
- compensation tarifs sociaux	209,8	200,3
Subventions d'investissement	457,1	567,9
- pour financement du matériel roulant	457,1	567,9

SNCF Activité TER en millions d'€ HT		
	2003	2002
Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER :	14,8	13,7
- tarifs militaires	14,8	13,7
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	1 925,1	1 972,6
Exploitation	1 468,0	1 404,7
- la contribution pour l'exploitation des services transférés la Région	1 258,3	1 204,4
- la dotation compensation tarifs sociaux	209,8	200,3
Subventions d'investissement	457,1	567,9
- pour financement du matériel roulant	457,1	567,9
Total reçu par SNCF Activité TER	1 939,9	1 986,3

Sources : DAEI/SES, SNCF, DTT

* Le montant de la compensation financière allouée aux régions en contrepartie du transfert de compétence en matière de transports collectifs d'intérêt régional, ainsi ceux des trois éléments qui la composent, ont été fixés par arrêté, pour 2002. Par la suite, la dotation globale versée évolue d'une année à l'autre en fonction du taux de croissance de la dotation globale de fonctionnement. En 2003, le montant global 2002 a été actualisé par 1,0229403.

La SNCF Ile-de-France, quant à elle, a perçu plus de 1,1 milliard d'euros par le STIF au titre du fonctionnement (graphique V 3.4). Les aides à l'investisse-

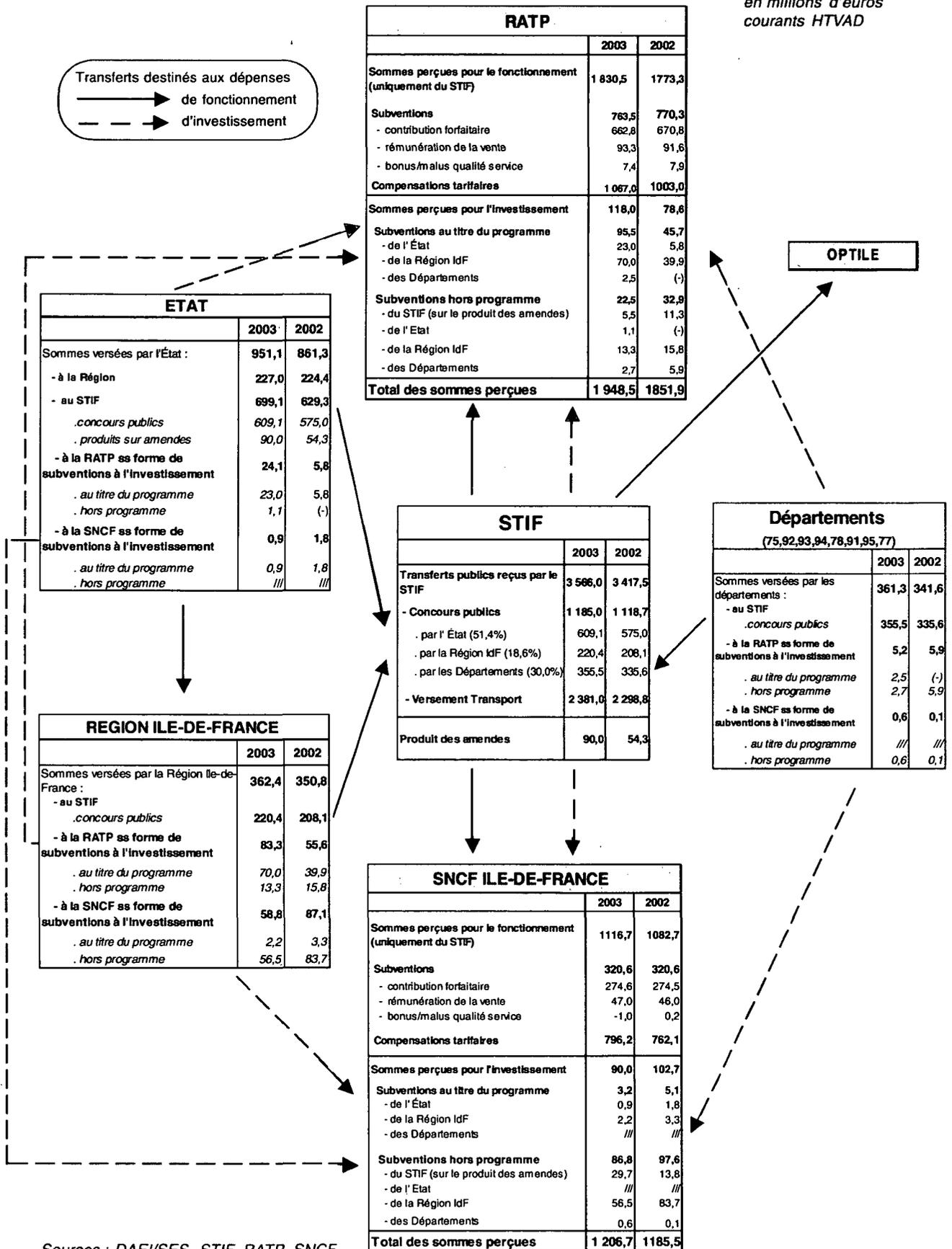
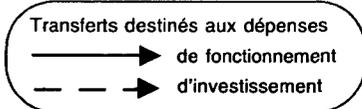
ment se sont élevées à 90 millions d'euros, financées majoritairement par la région Ile-de-France.

Le graphique V.3.4 présente le circuit des transferts de l'Etat et administrations publiques locales vers la RATP et la SNCF Ile-de-France.

Graphique V.3.4

Transferts de l'Etat et des collectivités locales vers la RATP et la SNCF Ile-de-France en 2003

en millions d'euros courants HTVAD



Sources : DAEI/SES, STIF, RATP, SNCF

Les transferts vers la RATP

En 2003, la RATP a reçu des administrations publiques un montant de 1 949 millions, soit 97 millions d'euros de plus que l'année précédente (tableau V 3.3). Cette augmentation globale de plus de 5 % s'explique, en partie, par la progression des aides à l'investissement perçues par la RATP. En 2002, elles avaient déjà augmenté de plus de 36 %, mais cette hausse se produisait après une année de repli important (- 23,7 % entre 2000 et 2001). En 2003, elles ont progressé de pratiquement 50 % et ont atteint le montant de 118 millions d'euros. L'investissement subventionné a été financé à 70 % par la région Ile-de-France à hauteur de 70 millions d'euros au titre du programme et de 13,3 millions

hors programme (graphique V 3.4). L'Etat a versé 20 % des aides à l'investissements de la RATP (contre 7,4 % en 2002). Cette accélération des aides est imputable à deux éléments. D'une part, la montée en charge des opérations d'extension des réseaux, opérations inscrites au Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France. D'autre part, la décision de la Région Ile-de-France de financer, en partie, l'acquisition de matériel roulant « M12N » sur le RER. Cette participation au financement s'est traduite par un versement de 26 millions d'euros en 2003.

Le premier poste de dépenses des administrations publiques pour la RATP en 2003 est resté, toutefois, celui des compensations tarifaires, dont le montant s'est élevé à 1 067 millions d'euros, en hausse de 6,4 % par rapport à 2002.

Tableau V 3.3
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP

en millions d'euros courants HTVAD

	1999	2000	2001	2002	2003
Subventions	942	776	778	770	764
Compensations tarifaires	727	971	967	1003	1067
Aides à l'investissement	31	76	58	79	118
Total	1700	1823	1803	1852	1949

Source : RATP

Les transferts vers VNF

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public à caractère industriel et commercial, classé en ODAC (Organismes divers d'administration centrale). Cet établissement a été créé en 1991 et a succédé à l'Office National de la Navigation. VNF a reçu, en 2003, un montant de 76,4 millions d'euros de subventions, en baisse de 16,2 % par

rapport à 2002, après - 6,4 % et - 2,8 % les deux années précédentes (tableau V 3.4).

Les subventions d'exploitation, avec 2,94 millions d'euros, représentent moins de 4% de l'ensemble des subventions versées à VNF pour 2003. Pratiquement 95 % de ces subventions proviennent des départements et des communes.

En 2003, l'Etat a versé 0,15 million d'euros. Les régions, en revanche, ne participent pas aux dépenses de fonctionnement de VNF.

Tableau V 3.4
Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de VNF

en millions d'euros courants HTVAD

	2000	2001	2002	2003
Subventions de fonctionnement versées	2,38	3,04	3,34	2,94
<i>dont - Etat</i>	0,00	0,00	0,34	0,15
- départements	0,95	1,31	1,29	1,38
- autres (communes, CCI,...)	1,44	1,72	1,71	1,41
Dotation en capital versée par l'Etat	-	30,49	-	-
Subventions d'investissement versées	97,85	63,89	87,86	73,47
<i>dont - Etat</i>	81,69	33,31	56,79	38,02
- régions	7,75	13,15	21,14	17,96
- départements	4,26	5,27	4,38	6,63
- union européenne	3,14	10,76	4,07	8,52
- autres (communes, CCI,...)	1,00	1,41	1,49	2,34
Total	100,23	97,41	91,20	76,41

Source : VNF

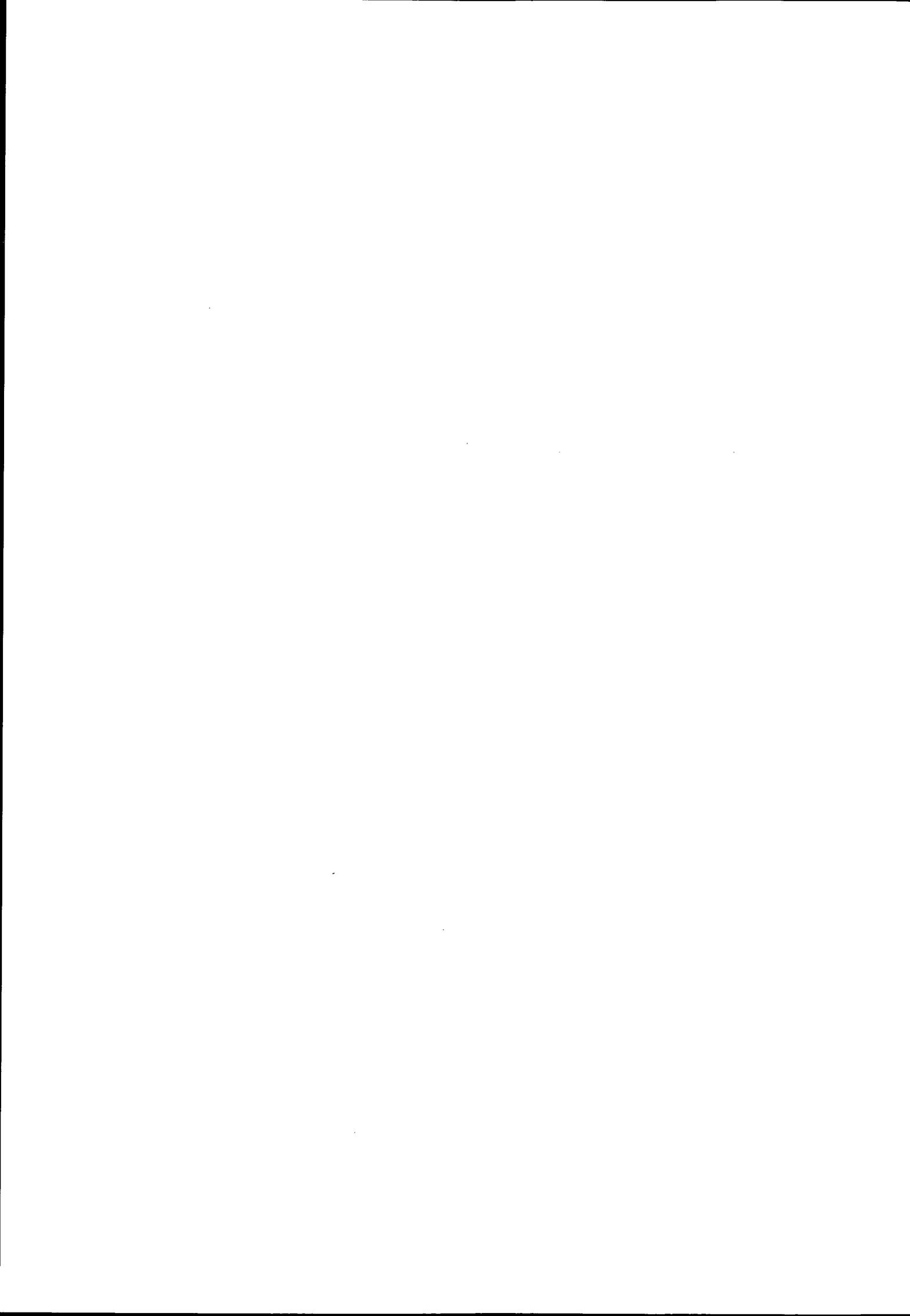
En 2003, les subventions d'investissement se sont élevées à 73,47 millions d'euros en recul de plus de 16 % par rapport à 2002. Alors que l'Etat et les régions participent peu ou pas du tout au financement des dépenses de fonctionnement, ils ont versé plus de 76 %, contre 88 % en 2002, de l'ensemble des subventions d'investissement reçues par VNF en 2003. Les subventions de l'Etat ont ainsi diminué de près d'un tiers (- 18,8 millions d'euros), celles payées par les régions se sont contractées de 15 %. A l'inverse, les départements ainsi que les autres acteurs locaux (communes, CCI,...) ont davantage participé que l'année précédente aux financements des investissements de VNF (respectivement + 51,5 % et + 56,6 %).

En outre, VNF a reçu de l'union européenne plus de 8 millions d'euros de subventions d'investissement, en très forte progression.

Les subventions d'investissement reçues ont été notamment destinées à l'amélioration de la sécurité sur l'ensemble du réseau, ainsi qu'à l'amélioration de la fiabilité du réseau magistral.

Partie VI

**Transport et développement
durable**



VI . 1 – L'ACCIDENTOLOGIE

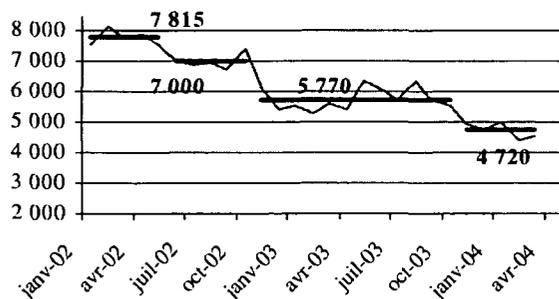
Dans un contexte de ralentissement de la croissance de la circulation routière (+ 0,8 % en 2003, après 1,3 % en 2002), le nombre d'accidents de la route a diminué de 14,5 % en 2003 par rapport à l'année précédente et le nombre de tués a baissé, de manière encore plus forte, de 20,9 % soit 5 731 tués en 2003. Pour les autres modes de transport, les évolutions annuelles sont erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.

L'insécurité routière

Dans un contexte de croissance ralentie de la circulation sur l'ensemble des réseaux (+ 0,8 % en 2003 après + 1,3 % en 2002), le nombre d'accidents corporels (90 220) a diminué de 14,5 % en 2003 par rapport à 2002 et le nombre de tués¹ (5 731) a, lui, chuté de 20,9 %. La diminution du nombre de tués est plus rapide que celle du nombre d'accidents corporels enregistrés d'où, ipso facto, une diminution du taux de gravité, qui passe de 6,87 morts pour cent accidents en 2002 à 6,35 en 2003.

La répression et la médiatisation accrue de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière avec, notamment, depuis le début 2002, la mise en œuvre de la rétention immédiate du permis de conduire et, fin octobre 2003, la mise en place de nouveaux radars automatisés, ont contribué au changement de comportement des usagers de la route. En effet, après de moins bons résultats de mai à août 2003, la baisse du nombre de tués s'accroît en novembre et la baisse se poursuit sur les trois premiers mois de 2004.

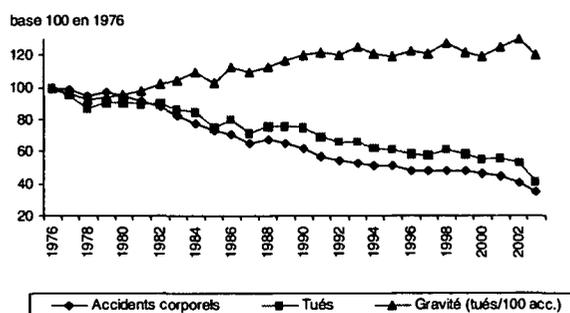
Graphique VI 1.1
Les différentes phases de l'évolution conjoncturelle
Données CVS en équivalent annuel
Nombre de tués dans les accidents de la route



Source : DSCR

¹ Le nombre de décès consécutifs à des accidents automobiles retenu en France est le nombre de morts constatés dans les six jours qui suivent l'accident. La plupart des autres pays européens retiennent le nombre de morts intervenus dans les trente jours qui suivent l'accident. Pour les comparaisons internationales, les chiffres français sont multipliés par 1,057. La France devrait adopter la définition du tué à trente jours à partir du 1^{er} janvier 2005.

Graphique VI 1.2
Evolution des accidents corporels de la circulation et de leur gravité



Source : DSCR

En 2003, le nombre d'accidents corporels diminue sur tous les réseaux, et en particulier sur les routes nationales (- 19,1 %) et sur les autoroutes (- 17,9 %). La forte baisse du nombre de tués concerne aussi tous les réseaux, mais plus particulièrement, les routes nationales (- 27,0 %) et le réseau départemental (- 20,0 %). La gravité diminue sur tous les réseaux, en particulier sur les routes nationales (- 1,17 point) sauf sur les autoroutes (+ 0,19 point).

Le nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus a diminué sur les autoroutes, en passant à 3,5 en 2003 contre 4,3 en 2002 et sur les routes nationales de rase campagne : 12,1 en 2003 et 16,6 en 2002. En 2003, les autoroutes sont, donc, 3,5 fois plus sûres que les routes nationales.

Le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués diminuent en milieu urbain (- 12,4 % et - 18,9 %) comme en rase campagne (- 18,2 % et - 21,6 %). La gravité, exprimée en tués pour 100 accidents, diminue plus en rase campagne (- 0,59 point) qu'en milieu urbain (- 0,21 point).

Tableau VI 1.1

Accidents corporels de la circulation suivant la localisation et le type de réseau en 2003

	Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100 accidents)	
	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en points)
Rase campagne	30 032	-18,2	4 154	-21,6	13,83	-0,59
Milieu urbain	60 188	-12,4	1 577	-18,9	2,62	-0,21
Ensemble	90 220	-14,5	5 731	-20,9	6,35	-0,52

	Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100 accidents)	
	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en%)	niveau 2003	2003/2002 (en points)
Autoroutes	5 460	-17,9	415	-15,8	7,6	0,19
Routes nationales	12 142	-19,1	1 306	-27,0	10,76	-1,17
Routes départementales	27 054	-16,5	2 991	-20,0	11,06	-0,47
Autres voies	45 564	-11,3	1 019	-16,5	2,24	-0,14
Ensemble	90 220	-14,5	5 731	-20,9	6,35	-0,52

Source : DSCR

Le nombre de tués diminue pour toutes les classes d'âge, en particulier pour les 25-44 ans (- 23,7 %) et les 45-64 ans (- 21,5 %). Il baisse moins que la moyenne pour les moins de 15 ans (- 14,6 %) et pour les 65 ans et plus (- 17,8 %).

Le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers, et plus particulièrement, pour les piétons (- 27,7 %), les usagers de voitures de tourisme (- 23,8 %) ainsi que pour les motocyclistes (- 16,4 %) et les usagers de poids lourds (- 14,4 %).

Ainsi, par rapport au parc en service, le nombre de tués dans les véhicules, par million de véhicules, en circulation, est-il 6,3 fois plus important pour la motocyclette et 1,6 fois plus pour le poids lourd que pour la voiture de tourisme.

Tableau VI 1.2

Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2003

	Tués dans les véhicules par million de véhicules
Bicyclettes	10
Cyclomotoristes	274
Motocyclettes	745
Voiturettes	200
Voitures de tourisme	119
Camionnettes	14
Poids lourds	188
Transports en commun	ns

estimation du parc : CCFA, Chambre syndicale nationale du motorcycle et Association européenne du quadricycle – le parc de bicyclettes comporte une grande partie de véhicules non utilisés et donc non chiffrable.

Source : DSCR

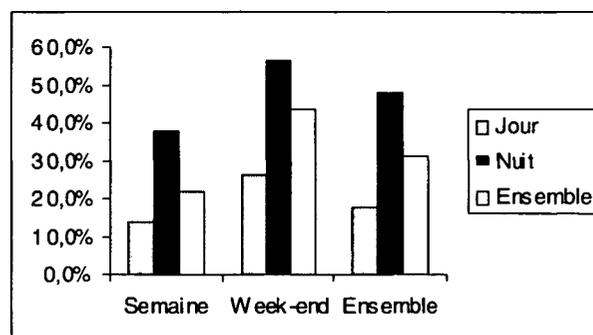
En 2003, la DSCR a dénombré 6 749 accidents corporels avec alcool dont 929 mortels, soit 9,4 % des accidents corporels dont on connaît l'alcoolé-

mie et 31,1 % des accidents mortels contre respectivement 10 % et 29,7 % en 2002. 64 % de ces accidents corporels avec alcool ont eu lieu la nuit, 57 % le week-end et 41 % les nuits de week-end.

Depuis 1997, l'évolution de la part des accidents mortels avec taux d'alcoolémie a tendance à diminuer malgré une légère remontée en 2001 et en 2003.

Graphique VI 1.3

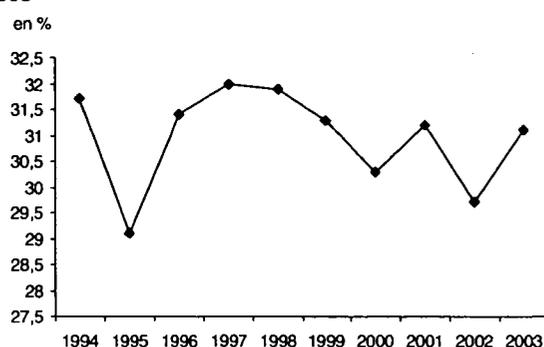
Part des accidents mortels avec alcool, en 2003



Source : DSCR

Graphique VI 1.4

Evolution de la part des accidents mortels avec alcool dans les accidents avec taux d'alcoolémie connu, 1994-2003

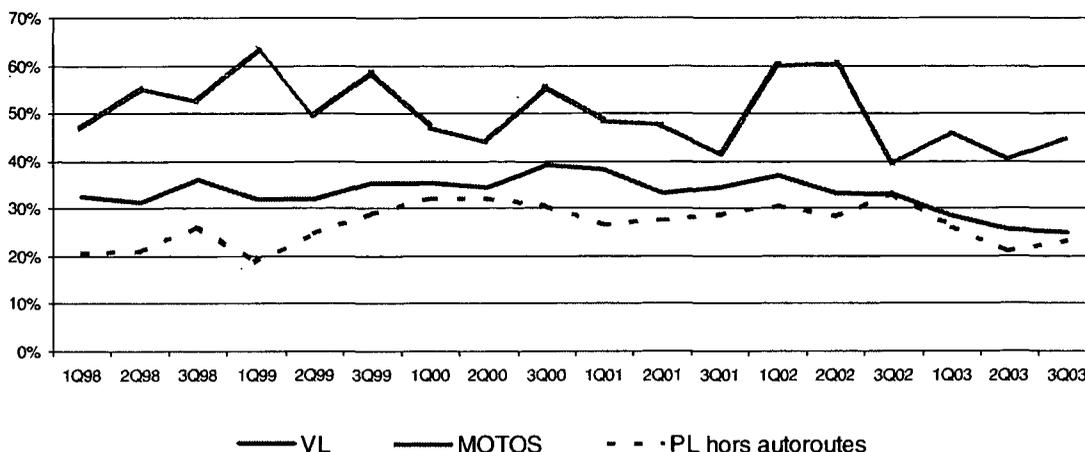


Source : DSCR

La vitesse est une cause d'accidents reconnue. Les taux de dépassement des vitesses de plus de 10 km/h des véhicules légers avaient tendance à diminuer depuis 2000, cette baisse s'est accélérée en 2003 ; pour les poids lourds, ces taux diminuent depuis mi 2002. Les taux de dépassements de plus

de 10 km/h de la vitesse limite autorisée s'élèvent à 26,3 % pour les véhicules de tourisme (contre 34,2 % en 2002) et à 23,8 %, pour les poids lourds (31,5 % en 2002) et 42,7 % pour les motos (contre 56,5 % en 2002).

Graphique VI 1.5
Taux de dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite de 1998 à 2003



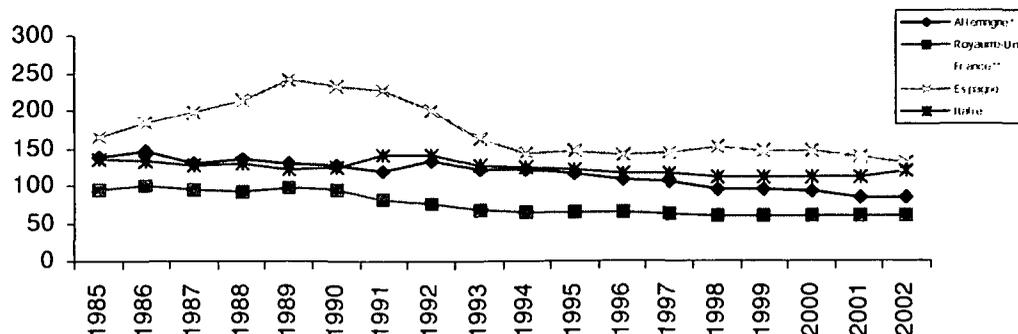
D'après les mesures de vitesse effectuées par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière sur différents réseaux
Source : DSCR

La France est le pays qui affiche la plus forte baisse de mortalité sur les routes en 2003

La comparaison avec les statistiques des principaux pays européens, dont seuls les résultats provisoires sont disponibles pour 2003 montre une diminution du nombre de tués dans la plupart des pays européens : la plus sensible étant celle de la France (- 20,9 %), vient ensuite la Norvège (- 10,6 %) puis la Slovénie (- 10,0 %), l'Irlande (- 9,3 %), la moins forte étant celle de la Suède (- 0,4 %). Par contre, il y a une augmentation du nombre de tués sur les routes en Suisse (+ 7 %) et aux Pays-Bas (+ 5,5 %).

Depuis le début des années soixante-dix, on assiste à un phénomène de rattrapage des pays où la mortalité sur les routes était la plus forte par rapport aux pays où elle était la moins forte, les plus fortes baisses concernant les pays où les résultats étaient les plus mauvais (graphique VI 1.6). En 2002, la France se situait, en nombre de tués par million d'habitants, au dixième rang parmi les quinze pays européens considérés.

Graphique VI 1.6
Evolution comparée du nombre de tués à trente jours par million d'habitants



* Allemagne: y compris les Länder de l'Est à partir de 1992
** France: au nombre de tués à 6 jours, on applique le coefficient multiplicateur de 1,057

Source : DSCR

Carte européenne du nombre de tués par million d'habitants en 2002



Source : DSCR – données 2002 sauf pour la Belgique (2001)

On distingue trois groupes de pays :

- Les pays nordiques (Norvège, Suède, Royaume-Uni...) où la morbidité routière est la plus faible (moins de 81 tués par million d'habitants).
- Les pays comme la France, l'Italie, l'Autriche ...affichent des valeurs intermédiaires (entre 101 et 130 tués par million d'habitants).
- Les pays d'Europe de l'Est ou du Sud de l'Europe présentent de médiocres résultats avec plus de 130 tués par million d'habitants.

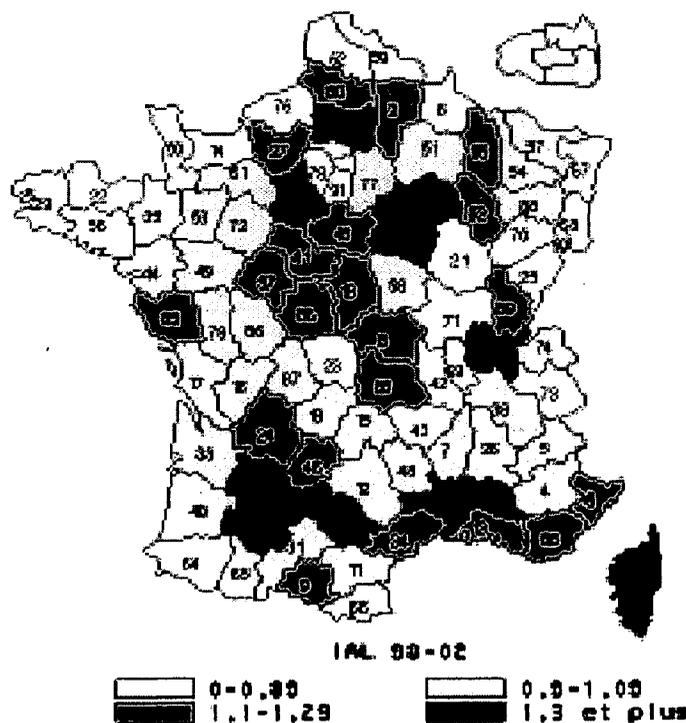
L'indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Au niveau d'un département, le nombre des tués victimes d'accidents connaît des fluctuations aléatoires d'une année sur l'autre qu'il peut être difficile d'interpréter. Par ailleurs, même rapportée à la population, cette donnée ne permet pas facilement des comparaisons d'un département à l'autre, compte tenu du fait qu'elle est fortement dépendante du caractère urbain ou rural du département : c'est la raison pour laquelle depuis 2001, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière s'est engagé dans le calcul d'indicateurs d'accidentologie locale (IAL) qui utilisent le nombre total de tués sur cinq ans et tiennent compte des parcours mesurés sur les différents réseaux dans le département. Un indicateur d'accidentologie locale est également calculé pour les victimes graves (IALVG).

Le but de l'IAL est de fournir un indicateur départemental prenant en compte l'importance du trafic et de sa répartition entre les différentes catégories de réseaux (autoroutes, rase campagne, zones urbaines).

L'IAL compare les résultats d'un département à ce qu'ils seraient si ce département avait eu les mêmes taux de risque que la France entière sur ses différents réseaux (IAL France entière=1). Plus il est élevé, plus le risque d'accidents est élevé dans le département.

Carte de l'IAL 1998-2002 par départements



Source : DSCR

Les accidents de poids lourds en 2002

En 2002, sur les 105 470 accidents corporels intervenus sur une route française causant la mort de 7 242 personnes, 5 333 accidents impliquaient au moins un poids lourd, entraînant la disparition de 940 usagers de la route. Il en résulte un taux de gravité de 17,63 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd 2,6 fois plus élevé que celui observé pour l'ensemble des accidents (6,87).

Il s'agit d'un taux moyen puisqu'il varie de 9,55 en milieu urbain à 21,93 en rase campagne, de 5,89 sur les autoroutes non concédées à 30,65 sur les routes nationales en rase campagne. Il reste cependant toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, quel que soit le lieu.

Les poids lourds (plus de 3,5 tonnes), qui représentent un peu moins de 2 % du parc des quatre roues et effectuent 6,1 % des kilomètres parcourus, sont impliqués dans 5,1 % des accidents corporels, pour 13,0 % des tués.

C'est sur les routes départementales et nationales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd, puis sur les voies communales et les autoroutes. Si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, en 2002, on constate qu'il y a proportionnellement trois fois plus d'accidents avec poids lourd sur les autoroutes, près de deux fois plus sur les routes nationales, deux fois moins sur les voies communales et une répartition quasi équivalente sur les routes départementales.

Alors que la période de pointe pour l'ensemble des accidents corporels se situe entre 15 heures et 21 heures, les accidents impliquant au moins un poids lourd se répartissent plus largement entre 6 heures et 18 heures. Dans les accidents avec poids lourds, la répartition du nombre de tués est de 75 % le jour et 25 % la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 68 % et 32 %.

La part des accidents corporels impliquant des poids lourds, dans les accidents mortels et les tués, est plus forte du lundi au vendredi que celle constatée pour l'ensemble des accidents, et donc beaucoup plus faible les samedis, dimanches et jours de fête, phénomène lié aux restrictions de circulation des poids lourds ces jours-là.

Si les accidents avec poids lourds sont graves, il convient de souligner qu'entre 1997 et 2002 le nombre d'accidents corporels dans lesquels ils sont impliqués diminue plus vite (- 21 %) que l'ensemble des accidents corporels (- 16 %). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain (- 33 %) qu'en rase campagne (- 13 %).

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds se détériorent globalement entre 2001 et 2002. Sur cinq ans, on remarque que les vitesses ont augmenté de manière générale de 1 à 7km/heure selon les réseaux.

Mise à jour pour 2002 de l'étude sectorielle : La sécurité des poids lourds en 2001 - Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière -

Les accidents ferroviaires et aériens

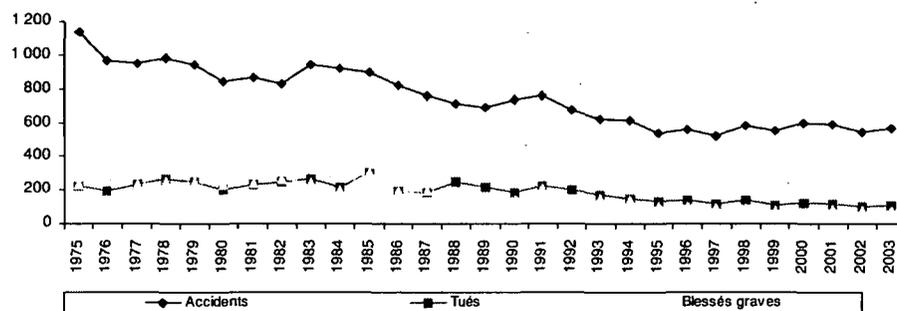
Augmentation des accidents ferroviaires en 2003

Les données sur les accidents ferroviaires et aériens ne sont pas directement comparables à celles de la route, en raison de la différence de nature des accidents, qui ont un caractère collectif marqué, dépendent de facteurs plus erratiques et concernent proportionnellement plus des professionnels du transport, les transports par route en voiture particulière n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

En 2003, la SNCF a enregistré au total 563 accidents* de chemin de fer ou aux passages à niveau (3,9 % de plus qu'en 2002). Ces accidents ont été à l'origine de 107 décès** (2,9 %) et de 76 blessés graves*** (- 1,3 %). Le nombre d'accidents de chemin de fer reste stable, le nombre de tués diminue (- 28 %). Mais les accidents aux passages à niveau augmentent de 11,2 % passant de 178 à 198, et le nombre de morts augmente de 40 à 61 (+ 52,5 %).

Graphique VI 1.7

Evolution des accidents ferroviaires (de chemins de fer et aux passages à niveau)



*accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une «conséquence grave», les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

**voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident.

***personnes ayant été hospitalisées plus de 3 jours.

Source : SNCF

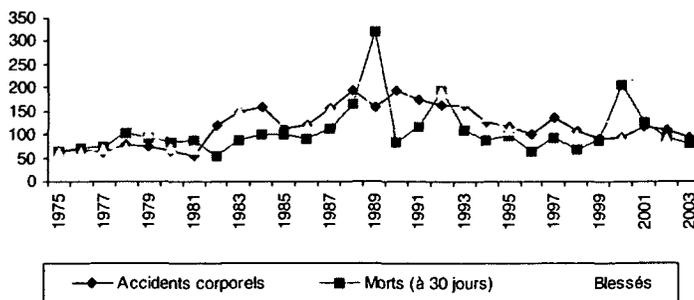
... et diminution des accidents aériens

En 2003, l'aviation commerciale française a enregistré deux accidents corporels qui ont donné lieu à un décès. L'aviation générale a connu 87

accidents corporels, soit 13 % de moins qu'en 2002, avec une diminution de 12 % du nombre de décès à trente jours (78 en 2003).

Graphique VI 1.8

Ensemble des accidents aériens

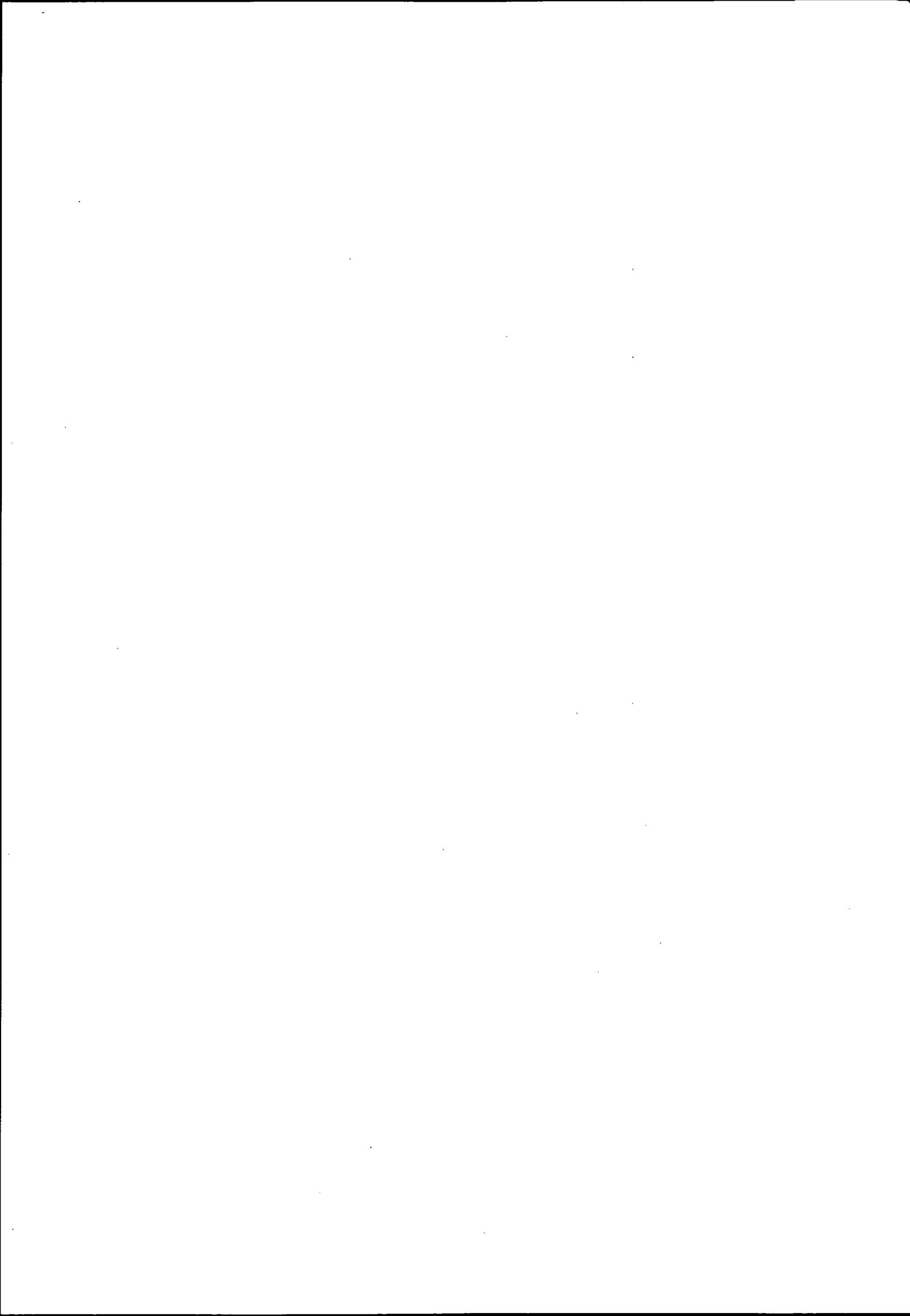


Source : DGAC

Des taux de mortalité très différents selon les modes

Le nombre de décès par milliard de passagers-kilomètres a été, en 2002, de 0,28 pour le transport ferroviaire (hors accidents aux passages à niveau), de 0,21 pour l'aviation commerciale et de 7,13 pour les voitures particulières. En tendance, cet

indicateur s'est amélioré régulièrement pour la route alors que, pour les autres modes, les évolutions sont plus erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles.



VI. 2 – LES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

Sous l'effet de la modernisation du parc automobile et des modifications de la composition des carburants, les émissions¹ d'un certain nombre de gaz nocifs (dioxyde de soufre, oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 2002. Alors que la circulation connaissait une croissance ralentie (1,3 %), les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre, se sont, elles, accrues, de 0,5 %, l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules modérant l'effet de la croissance de la circulation.

Les émissions de gaz polluants et de particules dans l'atmosphère

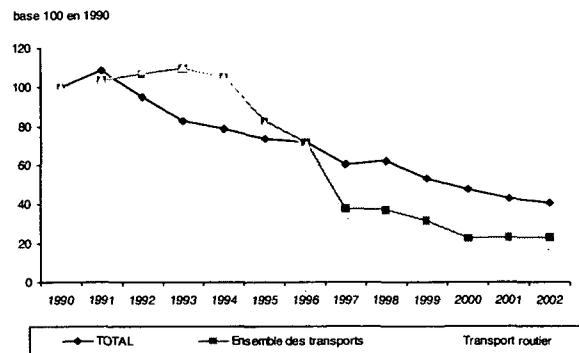
Les émissions des principaux produits polluants atmosphériques tendent à diminuer ou à stagner depuis quinze ans. Dans l'industrie, des investissements importants ont été réalisés pour modifier les procédés techniques afin de les rendre moins polluants, en raison principalement du développement d'une réglementation de plus en plus stricte dans ce domaine, tant au niveau national qu'euro-péen. Ce phénomène a été accentué par les mutations structurelles de l'appareil industriel. Une évolution similaire a eu lieu dans le domaine de l'énergie où l'accroissement de la part du nucléaire a fortement réduit les émissions issues des combustibles fossiles. De même, l'utilisation d'énergie de ce type dans les activités résidentielles et tertiaires a fortement diminué au profit de l'électricité. Dans les transports, la modification des carburants et les progrès des techniques automobiles ont permis une diminution régulière des émissions polluantes, malgré le développement de la circulation automobile.

Les données sur les émissions proviennent du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA). Des données sont disponibles depuis 1960 pour certains polluants.

Les émissions de dioxyde de soufre (SO₂), qui sont associées à l'utilisation de combustibles fossiles contenant du soufre, sont le plus souvent dues à la pollution d'origine industrielle. Leur niveau, toutes sources confondues, a diminué de 60 % de 1990 à 2002. Le niveau des émissions de SO₂ émanant du transport a reculé de 77 % entre 1990 et 2002, soit nettement plus que pour les autres sources

(- 57 %). Cette diminution est particulièrement vive depuis 1997, du fait de la réduction de la teneur du gazole en soufre, au 1er octobre 1996 (de 0,2 % à 0,05 %). Ainsi, la part des transports dans le total de ces émissions est passée de 12 %, en 1996, à 7 %, en 2002, la part du transport routier (compte propre et compte d'autrui) régressant de 10 %, en 1996, à 4 % en 2002 (graphique VI 2.1 et annexe VI 2.1).

Graphique VI 2.1
Evolution des émissions de SO₂ par source

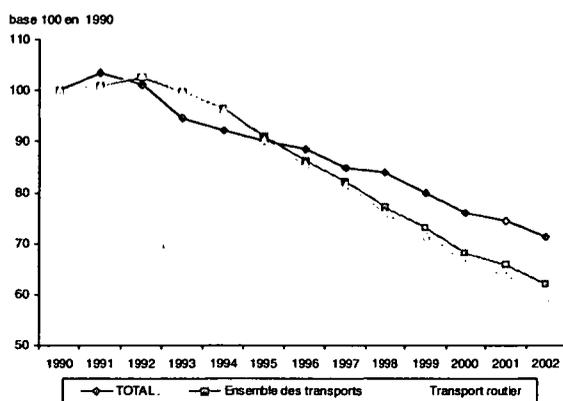


Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) sont d'abord associées à la pollution automobile. Elles sont, de plus, responsables, comme celles de dioxyde de soufre, d'une grande partie de la pollution acide, au travers des réactions chimiques qu'elles génèrent, et ont un large rayon d'action (jusqu'à 1 000 km de la source). En outre, les NO_x contribuent à la formation d'ozone (O₃) troposphérique, et donc indirectement à l'accroissement de l'effet de serre. Malgré l'importance de la circulation routière, si les transports représentent toujours plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote (53 %), le transport routier n'en représente plus que 48 % en 2002, son poids relatif ayant tendance à diminuer du fait de la diffusion progressive des pots catalytiques. Le niveau d'émissions d'oxydes d'azote par l'ensemble des transports a diminué de 38 % entre 1990 et 2002 (graphique VI 2.2 et annexe A VI 2.1).

¹Si les informations relatives à l'accidentologie sont disponibles pour 2003, en ce qui concerne les émissions de gaz nocifs et de gaz à effet de serre, les données les plus récentes disponibles sont relatives à 2002.

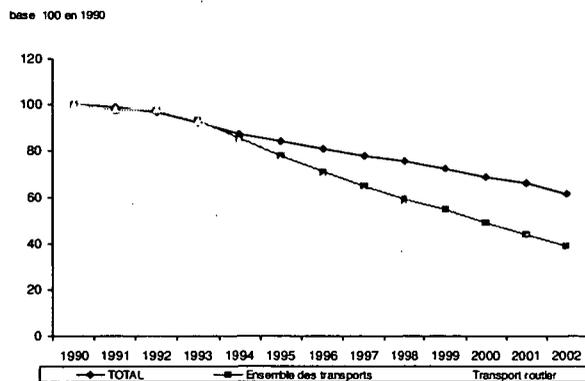
Graphique VI 2.2
Evolution des émissions de NO_x par source



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Les transports sont les deuxièmes producteurs de composés organiques volatils (COVNM) après l'industrie manufacturière. Entre 1990 et 2002, ces émissions ont diminué de 61 % pour l'ensemble des transports et de 65 % pour le seul transport routier avec les progrès obtenus dans l'équipement des véhicules routiers en pots catalytiques depuis 1993. Ainsi, la part des transports dans le total des émissions de COVNM est-elle passée de 44 % en 1990 à 28 % en 2002 (graphique VI 2.3 et Annexe A VI 2.1).

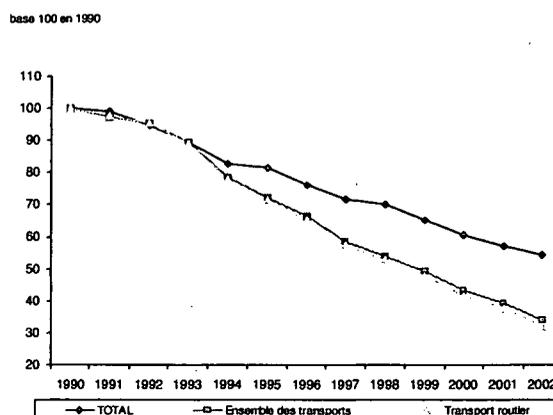
Graphique VI 2.3
Evolution des émissions de COVNM par source



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Le monoxyde de carbone (CO), comme les oxydes d'azote (NO_x), est principalement émis (pour en rester aux sources anthropiques) par la circulation routière. Si le transport représente toujours une part importante du total, celle-ci diminue depuis 1990 : elle passe de 58 %, en 1990 à 36 %, en 2002, du fait de la diésélisation du parc automobile et de l'introduction des catalyseurs à trois voies et ce, malgré l'augmentation de la circulation et du parc automobiles pendant cette période (graphique VI 2.4 et Annexe A VI 2.1).

Graphique VI 2.4
Evolution des émissions de CO par source



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Les particules ou poussières² sont émises essentiellement par l'industrie, l'agriculture ou les transports. En 2002, les transports émettent 9 % des poussières totales en suspension (TSP) mais 25 % des PM_{1,0}, 22 % des PM_{2,5}, 15 % des PM₁₀. Et, ce sont, plus particulièrement, les véhicules Diesel, dans le transport routier, qui émettent 83 % à 99 % des particules, selon le type. Après avoir augmenté de 1990 à 1995 (de 19 % pour les PM_{1,0}, de 17 % pour les PM_{2,5}, de 15 % pour les PM₁₀ et de 13 % pour les TSP), les émissions de particules dues aux transports ont régressé entre 1995 et 2002 (de 25 % pour les PM_{1,0}, de 23 % pour les PM_{2,5}, de 18 % pour les PM₁₀ et de 8 % pour les TSP).

Tableau VI 2.1
Emissions de poussières et de particules par l'ensemble des transports

	1990	1995	2002	% des transports dans les émissions totales en 2002
	en milliers de tonnes			
PM1,0	55,1	65,7	49,7	25
PM2,5	65,4	76,5	59,3	22
PM10	83	95,4	78,2	15
TSP	125,1	140,8	129,8	9

Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Avertissement : les valeurs de la série Coralie sont régulièrement révisées et complétées afin de tenir compte de l'amélioration permanente des connaissances, des méthodes d'estimation et des règles de restitution.

² Dans les poussières totales en suspension (TSP), on fait ressortir ce qui concerne les particules fines de diamètre aérodynamique équivalent inférieur à : 10µm (PM₁₀), 2,5 µm (PM_{2,5}), 1,0µm (PM_{1,0}), considérées comme les plus dangereuses pour la santé.
µm=micromètre, c'est-à-dire millièmes de mètre.

Les polluants locaux : origine et effets sur la santé et l'environnement

Les concentrations de sept principaux polluants locaux sont mesurées en permanence par les organismes de surveillance de la qualité de l'air. Ce sont les indicateurs de la pollution atmosphérique.

1. Le dioxyde de soufre (SO₂)

Origine : Ce gaz résulte essentiellement de la combustion de matières fossiles contenant du soufre (charbon, fioul, gazole,...) et de procédés industriels. En France, compte tenu du développement de l'énergie électronucléaire, de la régression du fioul lourd et du charbon, d'une bonne maîtrise des consommations énergétiques et de la réduction de la teneur en soufre des combustibles et carburants, les concentrations ambiantes en SO₂ ont diminué, en moyenne, de plus de 50 % depuis 15 ans.

Effets sur la santé : C'est un gaz irritant qui agit en synergie avec d'autres substances notamment les particules en suspension. Il est associé à une altération de la fonction pulmonaire chez l'enfant et à une exacerbation des symptômes respiratoires aigus chez l'adulte (toux, gêne respiratoire). Les personnes asthmatiques y sont particulièrement sensibles.

Effets sur l'environnement : En présence d'humidité, le dioxyde de soufre forme de l'acide sulfurique qui contribue au phénomène des pluies acides et à la dégradation de la pierre et des matériaux de certaines constructions.

2. Les particules en suspension (PS)

Origine : Les particules en suspension proviennent surtout de la sidérurgie, des cimenteries, de l'incinération de déchets, de la manutention de produits pondéraux, minéraux et matériaux et de la circulation automobile. Leur taille est très variable, de quelques microns à quelques dixièmes de millimètre. On distingue les particules « fines » provenant, par exemple, des fumées des moteurs et les « grosses » particules provenant des chaussées ou présentes dans certains effluents industriels.

Effets sur la santé : Les plus grosses particules sont retenues par les voies aériennes supérieures. Les plus fines, à des concentrations relativement basses, peuvent, surtout chez l'enfant, irriter les voies respiratoires inférieures et altérer la fonction respiratoire dans son ensemble. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes : c'est le cas de celles qui véhiculent certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Des recherches sont actuellement développées en Europe, au Japon, aux États-Unis pour évaluer l'impact des émissions des véhicules diesel.

Effets sur l'environnement : Les effets de salissure sont les plus évidents.

3. Les oxydes d'azote (NO_x)

Origine : Le monoxyde d'azote (NO) et le dioxyde d'azote (NO₂) sont principalement émis par les véhicules (près de 50 %) et les installations de combustion. Le pot catalytique permet, depuis 1993, une diminution des émissions des véhicules à essence.

Effets sur la santé : Le NO₂ est un gaz irritant qui pénètre dans les plus fines ramifications des voies respiratoires. Il peut, dès 200 µg/m³, entraîner une altération de la fonction respiratoire, une hyper-réactivité bronchique chez l'asthmatique et un accroissement de la sensibilité des bronches aux infections chez l'enfant.

Effets sur l'environnement : Les NO_x interviennent dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère. Ils contribuent également au phénomène des pluies acides ainsi qu'à l'eutrophisation des cours d'eau et des lacs.

4. Les composés organiques volatils (COV) dont le benzène (C_6H_6)

Origine : Ils sont multiples. Il s'agit d'hydrocarbures (émis par évaporation des bacs de stockage pétroliers ou lors du remplissage des réservoirs automobiles), de composés organiques (provenant des procédés industriels, de la combustion incomplète des combustibles et carburants, des aires cultivées ou du milieu naturel), de solvants (émis lors de l'application de peintures et d'encres, lors du nettoyage des surfaces métalliques et des vêtements).

Effets sur la santé : Les effets sont très divers selon les polluants : ils vont de la simple gêne olfactive à une irritation (aldéhydes), voire une diminution de la capacité respiratoire, jusqu'à des effets mutagènes et cancérogènes (le benzène est classé comme cancérogène).

Effets sur l'environnement : Ils jouent un rôle majeur dans le processus de formation d'ozone dans la basse atmosphère.

5. L'ozone (O_3)

Origine : Contrairement aux précédents polluants dits primaires, l'ozone, polluant secondaire, résulte généralement de la transformation photochimique de certains polluants primaires dans l'atmosphère (en particulier, NO_x et COV) sous l'effet des rayonnements ultra-violet. La pollution par l'ozone augmente régulièrement depuis le début du vingtième siècle et les pointes sont de plus en plus fréquentes, en été, notamment en zones urbaine et périurbaine.

Effets sur la santé : L'ozone pénètre facilement jusqu'aux voies respiratoires les plus fines. Il provoque de la toux et une altération pulmonaire, surtout chez les enfants et les asthmatiques ainsi que des irritations oculaires. Les effets sont amplifiés par l'exercice physique.

Végétation et matériaux : L'ozone a un effet néfaste sur la végétation (tabac, blé) et sur certains matériaux (caoutchouc).

6. Le monoxyde de carbone (CO)

Origine : Il provient de la combustion incomplète des combustibles et carburants. Des taux importants de CO peuvent être rencontrés quand un moteur tourne au ralenti dans un espace clos (garage) ou en cas d'embouteillage dans des espaces couverts (tunnel), ainsi qu'en cas de mauvais fonctionnement d'un appareil de chauffage domestique.

Effets sur la santé : Il se fixe à la place de l'oxygène sur l'hémoglobine du sang conduisant à un manque d'oxygénation du système nerveux, du cœur. Le système nerveux central et les organes sensoriels sont les premiers affectés (céphalées, asthénies, vertiges, troubles sensoriels). Il peut engendrer l'apparition de troubles cardio-vasculaires. Chaque année, le mauvais fonctionnement des chauffages individuels et des chauffe-eau entraîne plusieurs cas de décès.

Source : Ministère de l'écologie et du développement durable 2002

Les émissions de gaz à effet de serre

Les gaz à effet de serre (GES) sont une des causes essentielles du réchauffement planétaire et de la modification des climats (cf. encadré). S'ils proviennent, en partie, de processus biologiques, en particulier pour le dioxyde de carbone (CO₂) et le méthane (CH₄), c'est leur production liée aux activités économiques humaines - activités anthropiques - qui s'avère un objet d'inquiétude au niveau international, du fait de sa croissance au cours du temps. En 2002, pour la France, le potentiel de réchauffement global, exprimé en équivalent CO₂, est constitué à 70 % de gaz carbonique (CO₂), 15 % d'oxyde nitreux (N₂O), 12,4 % de méthane (CH₄), et à 2,6 % de hydrofluorocarbures (HFC), d'hexafluorure de soufre (SF₆) et de perfluorocarbures (PFC).

Les transports ne produisent ni SF₆, ni PFC, 0,6 % du CH₄, 6 % du N₂O ; par contre, ils émettent 28 % de HFC dus à la climatisation des véhicules et, surtout, 28 % du CO₂.

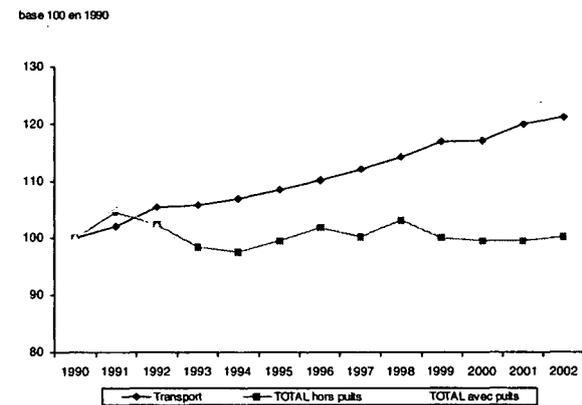
Ce sont donc les émissions de CO₂ qui font l'objet d'une attention particulière, en tant que gaz à effet de serre. Si la production globale de CO₂ d'origine anthropique diminue légèrement, en France, depuis 1980 avec des techniques industrielles et énergétiques de substitution, en particulier le développement de la production d'électricité nucléaire, par contre, le niveau et la part des émissions de CO₂ du transport dans le total des émissions de CO₂ ont augmenté depuis 1990, la part du transport passant de 24 %, en 1990 à 28 %, en 2002. Sur la période 1990-2002, le niveau de ces émissions issues des transports a progressé de 19 % pour l'ensemble des transports comme pour le seul transport routier. L'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules ne contrebalancent pas totalement l'aug-

mentation des émissions de CO₂ dues à l'accroissement de la circulation routière. Ils en modèrent, toutefois, l'importance sur longue période (graphique VI 2.5).

Pour évaluer plus précisément la contribution des transports aux émissions des gaz à effet de serre et leurs conséquences au niveau du changement climatique, on peut aussi analyser leurs émissions de GES en terme de potentiel de réchauffement global (PRG).

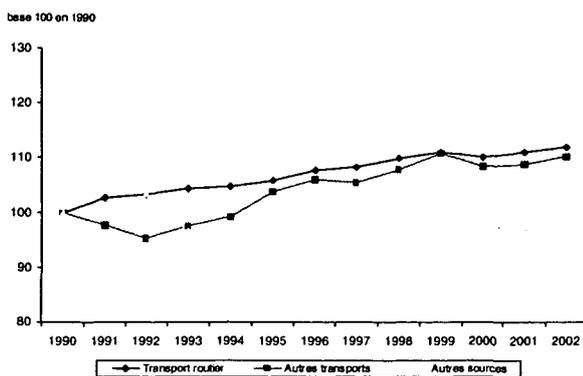
Ainsi, en 2002, les transports sont le deuxième secteur producteur de gaz à effet de serre, avec 23 % du total des émissions, après l'agriculture-sylviculture (26 %), avant l'industrie manufacturière et le résidentiel-tertiaire (20 et 19 %) et la transformation de l'énergie (11 %) (graphique VI 2.6).

Graphique VI 2.6
Evolution des émissions de potentiel de réchauffement global (PRG) totales avec et sans puits³, transports, 1990-2002



Source : CITEPA - série CORALIE/secten (février 2004)

Graphique VI 2.5
Evolution des émissions de CO₂ par source



Source : CITEPA - série CORALIE/secten (février 2004)

³ Les puits de carbone sont les sources qui réduisent ou absorbent le carbone, essentiellement les forêts.

L'effet de serre

Le climat de la Terre est déterminé par le bilan des échanges radiatifs entre le Soleil, l'atmosphère et l'espace. Une partie du rayonnement émis par le Soleil traverse l'atmosphère et chauffe le sol terrestre qui le ré-émet dans l'atmosphère sous forme d'énergie rayonnante ou par convection ou par évaporation de l'eau. L'atmosphère absorbe cette énergie, se réchauffe et rayonne à son tour vers la Terre et vers l'espace. Un équilibre s'établit entre l'émission d'énergie par la Terre, l'atmosphère et les apports solaires.

Cet effet est un phénomène naturel dû à la présence dans l'atmosphère de vapeur d'eau et de traces de certains gaz – le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), le protoxyde d'azote (N₂O) et l'ozone troposphérique (O₃) – qui ont la propriété d'absorber ce rayonnement en provenance du sol (en l'absence de cet effet, la température de la Terre serait inférieure de 33° en moyenne). Il tire son nom de la serre agricole, les gaz à effet de serre tenant le rôle de la vitre.

Aujourd'hui, la croissance des émissions d'origine humaine de ces gaz à durée de vie longue (jusqu'à un siècle) entretient un processus cumulatif qui se traduit par l'accentuation de l'effet de serre, évolution renforcée depuis plus d'un demi-siècle par les émissions de chlorofluorocarbures (CFC) et leurs substituts (HFC, HCFC), ainsi que par les émissions de gaz à effet indirect tels que le monoxyde de carbone (CO), les composés organiques volatils (COV) et les oxydes d'azote (NO_x), gaz pour lesquels les transports constituent d'ailleurs une source d'émission de plus en plus importante sur le plan mondial.

Par contre, si la menace est confirmée sur le plan scientifique, ses conséquences restent imprécises tant dans leur ampleur que dans leur localisation (réchauffement du climat, perturbation du régime des pluies, accélération des processus de désertification, déplacement des zones de culture et de forêts, élévation du niveau des mers, etc.).

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le CITEPA conformément à la législation internationale en vigueur avec les règles fixées par la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC) pour évaluer les émissions de chacun des six gaz retenus par le Protocole de Kyoto et, également, leur action sur 100 ans dans l'atmosphère avec le Potentiel de Réchauffement Global (PRG) exprimé en équivalent CO₂. Le format « secten » correspond aux émissions en France métropolitaine, divisées en secteurs d'activité et y compris les émissions puits non compris. Le format « UNFCC » intègre les émissions outre-mer, avec un découpage sectoriel différent, un total de référence « émissions nettes », est présenté en annexe VI 2 2.

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

La conférence de La Haye, en mars 1989, et le sommet de la terre de Rio en juin 1992 marquent le début de la coopération internationale pour lutter contre le réchauffement climatique dû à la production anthropique des gaz à effet de serre (GES).

Mais c'est avec le protocole de Kyoto, en novembre 1997, que le principe de précaution est mis en place, dans ce domaine, de manière plus contraignante avec la fixation de normes d'émissions pour six GES ⁽¹⁾ pour les pays cités dans l'annexe du protocole avec une réduction globale de leurs émissions de 5,2 % par rapport à 1990, pour la période 2008-2012 ⁽²⁾.

Pour cette période 2008-2012, l'Union Européenne a réparti entre ses membres l'effort de réduction globale de 8 %, la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Dans ce cadre, le gouvernement français a mis en place le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PLNCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Les transports doivent « économiser 4 millions de tonnes équivalent carbone » par an sur un total de 16 millions pour l'ensemble des secteurs, chiffre qui correspond à l'accroissement prévisible des émissions en l'absence de mesures prises d'ici 2012.

¹ Sont pris en compte six gaz à effet de serre : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les PFC.

² Les normes d'émissions se doublent de trois mécanismes : les permis d'émissions négociables, la mise en œuvre conjointe et les mécanismes de développement propre.

Effet du respect des limitations de vitesse en vigueur sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂

D'après une étude de l'Ademe de mars 2003, le respect des limitations de vitesse en vigueur, en circulation interurbaine sur route et autoroute, permettrait d'économiser 600 000 tonnes d'équivalent carbone, par an, d'ici 2010-2012 ce qui représente 15% de la réduction d'émissions de CO₂, prévue alors dans le PNLCC de janvier 2000 pour les transports.

Éléments pris en compte dans cette étude :

	Gain énergie %	Voitures essence Gain en énergie (tep)	Voiture diesel Gain en énergie (tep)	Gain total en énergie (tep)	Gain CO ₂ %	Gain total en CO ₂ (t)	Gain total en CO ₂ (t eq.C)
route	5	202 505	216 662	419 167	5	1 274 296	347 535
RN 2x2	9	15 550	17 062	32 613	9,1	99 871	27 238
Autoroutes de dégagement	6,8	41 850	46 400	88 250	7,2	282 759	77 116
Autoroutes de liaison	5,1	75 185	81 216	156 401	5,4	498 779	136 031
TOTAL	6,5	335 090	361 340	696 430	6,7	2 155 705	587 920

Taux de dépassement des limitations de vitesse en vigueur en 2000 (DSCR)

Parc de véhicules particuliers essence et diesel de l'année 2000 (CCTN)

Répartition du kilométrage moyen des véhicules essence et diesel entre circulation urbaine, routière et autoroutière (panel INRETS/SOFRES/ADEME)

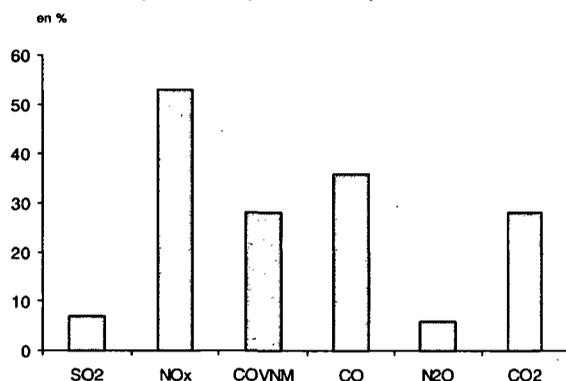
Répartition des linéaires de voiries selon statistiques SETRA, AFSA

Modèle européen COPERTIII pour les coefficients d'émission de CO₂ selon les vitesses de flux constatées avec et sans respect des limitations

Les émissions atmosphériques des véhicules routiers

La part du transport dans les divers types d'émissions de gaz et de polluants est prépondérante pour les émissions de monoxyde de carbone (CO) et d'oxydes d'azote (NO_x), et relativement importante pour le gaz carbonique (CO₂) et les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) qui sont des hydrocarbures divers, produits également lors de l'utilisation des solvants (graphique VI 2.7).

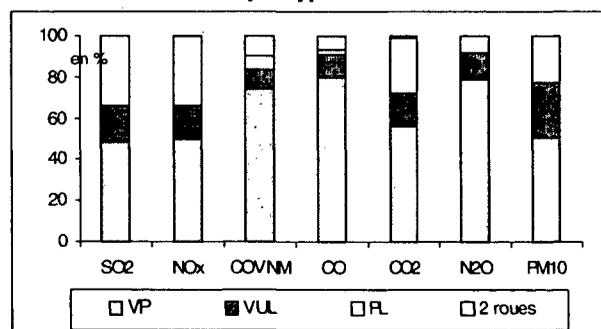
Graphique VI 2.7
Emissions de polluants par le transport en 2002



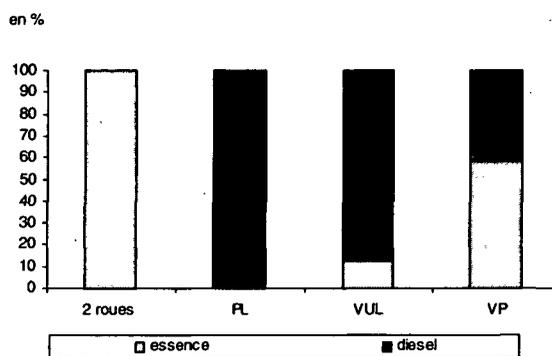
Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

En 2002, les véhicules routiers ont été à l'origine de 65 % à 99 % de la pollution atmosphérique due aux transports (voir le détail selon le type d'émissions en annexe). Les voitures particulières ont été responsables de 49 % (dioxyde de soufre) à 78 % (monoxyde de carbone) des émissions sur route (graphique VI 2.8). Les poids lourds ont représenté une part importante des émissions d'oxydes d'azote (34 %), de gaz carbonique (28 %) et de dioxyde de soufre (35 %).

Graphique VI 2.8 a
Emissions de la route par type de véhicules en 2002



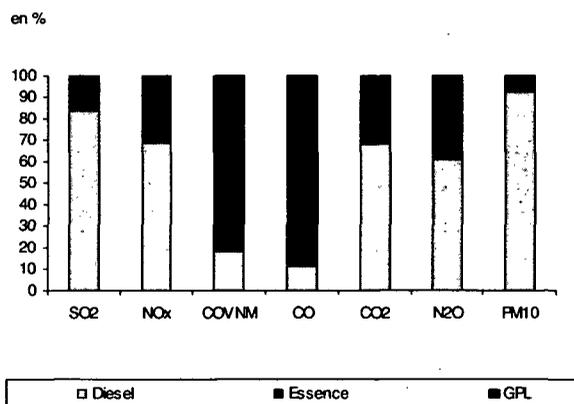
Graphique VI 2.8 b
Consommation de carburant par type de véhicule en 2002



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004) – (DAE/SES pour la consommation de carburant)
Hors évaporation essence

En 2002, par type de carburant, on constate que la part de l'essence est très élevée pour le monoxyde de carbone (88 %) et les composés organiques volatils non méthaniques (82 %), tandis que le gazole domine pour le gaz carbonique (68 %), le dioxyde de soufre (83 %) et les oxydes d'azotes (69 %).

Graphique VI 2.9
Emissions de la route par carburant (2002)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2004)

Normes européennes d'émissions des voitures particulières et des poids lourds

VP Essence (g/km)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4		
CO	2,72	2,2	2,3	1,0		
HC	-	-	0,2	0,1		
NOx	-	-	0,15	0,08		
HC+NOx	0,97	0,5	-	-		
Particules (VP diesel seulement)	-	-	-	-		
VP Diesel (g/km)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4		
CO	2,72	1,0	0,64	0,5		
NOx	-	-	0,5	0,25		
HC+NOx	0,97	0,7	0,56	0,3		
Particules (VP diesel seulement)	0,14	0,08	0,05	0,025		
PL (g/kWh)	88/77 (03/12/87)	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5
CO	11,2	4,5	4,0	2,1	1,5	1,5
HC	2,4	1,1	1,1	0,7	0,5	0,5
NOx	14,4	8,0	7,0	5,0	3,5	2,0
Poussières <85kW	-	0,61	0,255	0,10-0,13 *	0,02	0,02
Poussières >85kW	-	0,36	0,15	0,10-0,13 *	0,02	0,02
Fumées	-	-	-	0,8	0,5	0,5

* pour les moteurs dont la cylindrée est inférieure à 0,73dm³
et le régime nominal supérieur à 3000tr/min

Les normes d'émissions sont des seuils maximums à ne pas dépasser pour les émissions de polluants, normes fixées, au niveau européen, pour les voitures particulières neuves. La norme Euro 1 est entrée en application en 1993, Euro 2 en 1997, Euro 3 en 2001 et Euro 4 devrait être mise en place en 2005.

Pour les poids lourds, les premières normes sont entrées en vigueur en octobre 1988, Euro 1 en 1993, Euro 2 en 1996, Euro 3 en 2001, Euro 4 en 2006 et Euro 5 en 2009.

La qualité de l'air

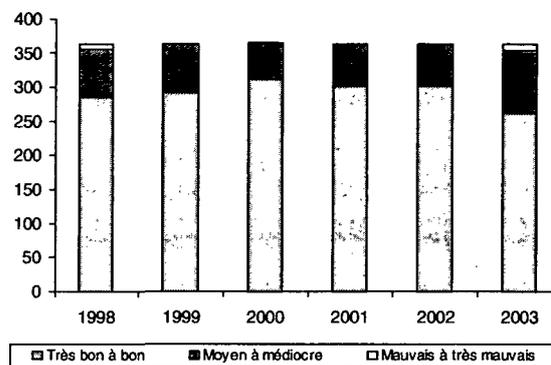
La mesure de la pollution atmosphérique

Les émissions de produits polluants à la source ne donnent que des indications physiques sur les origines du processus de pollution atmosphérique. Pour mesurer les effets réels sur l'environnement et la santé, il faut disposer d'observations sur les atteintes et dommages causés. Or, ces dernières sont extrêmement variables dans le temps et dans l'espace. De plus, leur mesure est fortement conditionnée par le nombre et l'emplacement des stations de mesure, la pertinence des méthodes utilisées, les conditions météorologiques, la complexité des interactions chimiques entre les molécules, le relief etc.

Dans l'agglomération parisienne, le nombre de jours pendant lesquels la qualité de l'air a été bonne ou très bonne (selon l'indice Atmo : voir encadré) a diminué en passant de 303 jours en 2002 à 262 en 2003. La canicule de l'été 2003 met encore plus en

évidence la saisonnalité du phénomène de pollution atmosphérique : la montée de l'air chaud accroît la diffusion des polluants et diminue la proportion de journées où la qualité de l'air est bonne ou très bonne (graphique VI.2.10).

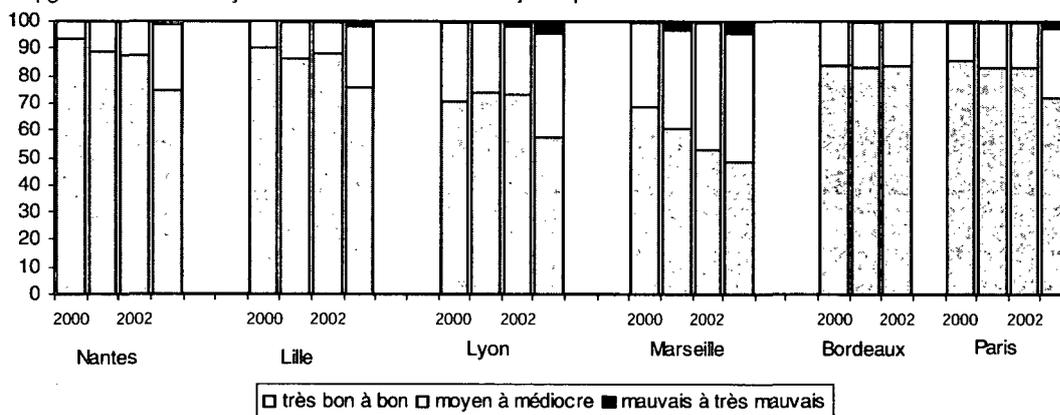
Graphique VI 2.10
Evolution des indices Atmo de qualité de l'air
Agglomération parisienne - nombre de jours par an



Source : AIRPARIF

Graphique VI 2.11
Evolution des indices Atmo de qualité de l'air

Cinq grandes villes françaises – en % du nombre de jours par an



Bordeaux : non disponible pour 2003

Données par l'ADEME pour six grandes villes dont Paris, les mesures de l'indice Atmo, depuis 2000, font apparaître Nantes et Lille comme ayant le plus fort pourcentage de jours dans l'année où la qualité de l'air est bonne à très bonne, viennent ensuite Bordeaux et Paris, puis Lyon et enfin Marseille. La

qualité de l'air s'est détériorée, en 2003, pour les cinq villes dont les données sont disponibles et la canicule de l'été 2003 a eu des effets plus importants à Marseille, ensuite Lyon, Nantes et Lille et enfin à Paris (graphique VI 2.11).

L' indice Atmo

L'indice Atmo est un indicateur journalier de la qualité de l'air. Il est calculé à partir de la concentration dans l'air ambiant de quatre polluants, mesurée en continu par des appareils automatiques : le dioxyde d'azote (NO₂) dégagé principalement par la circulation automobile, le dioxyde de soufre (SO₂) dégagé principalement par les industries, les particules (PM10) d'origine industrielle, automobile, anthropique, l'ozone (O₃) d'origine photochimique. Pour chaque polluant, on calcule la moyenne des concentrations *maximales* de toutes les stations. Ces valeurs moyennes sont classées sur une échelle, spécifique à chaque polluant, comportant dix paliers, dont les niveaux sont fixés par les réglementations françaises et européennes. Ce classement permet de déterminer, pour chaque polluant, un indice - appelé sous-indice - allant de 1 à 10. C'est le plus élevé de ces quatre sous-indices qui est, pour l'agglomération considérée, l'indice Atmo de la journée.

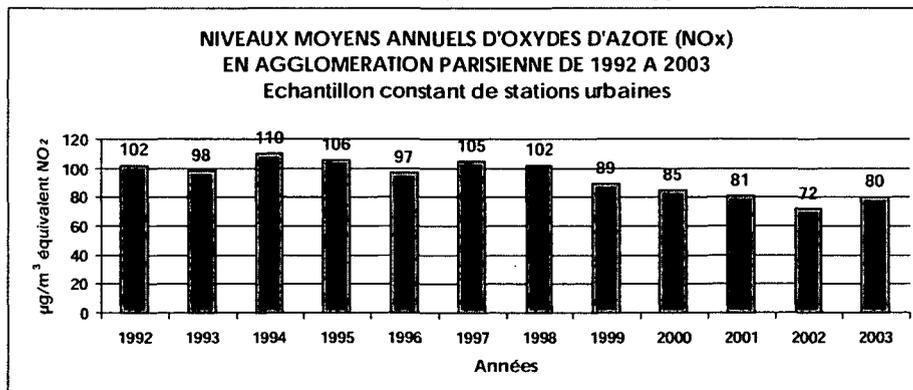
Jusqu'en 1997, l'indice Atmo ne comprenait que le dioxyde d'azote, le dioxyde de soufre et l'ozone. En 2000, le mode de calcul de l'indice Atmo a changé ; les séries 1998 et 1999 ont été rétropolées pour l'agglomération parisienne mais non pour les autres agglomérations françaises.

Sur longue période, il est intéressant de suivre l'évolution des niveaux d'oxydes d'azote qui contribuent à la qualité de l'air : ils proviennent plus directement de la pollution liée aux transports. Depuis 1992, dans l'agglomération parisienne, le niveau moyen annuel d'oxydes d'azote a diminué de 22 % ; cependant, il a augmenté de 11 % en 2003 (graphique VI 2.12).

Graphique VI 2.12

Evolution du niveau d'oxyde d'azote NO_x (1992-2003)

Echantillon constant de stations urbaines et périurbaines dans l'agglomération parisienne (en µ/m²)



Source : AIRPARIF

L'ADEME et le suivi des pollutions atmosphériques générées par le trafic routier

Outils et méthodes

Le système français de surveillance de la qualité de l'air, mis en œuvre par les associations agréées de surveillance de la qualité de l'air, s'organise autour d'environ 700 stations fixes de mesure, dont environ 250 ont un historique supérieur à 10 ans. Les polluants pris en compte par ce système sont le dioxyde de soufre, les oxydes d'azote, les particules d'un diamètre inférieur à 10 microns (PM₁₀), l'ozone et le monoxyde de carbone.

Ces stations sont classifiées selon une typologie précise : stations urbaines, périurbaines, trafic, rurales nationales ou régionales et industrielles. L'ensemble des données est stocké dans la base de données de la qualité de l'air (BDQA) hébergée par l'ADEME.

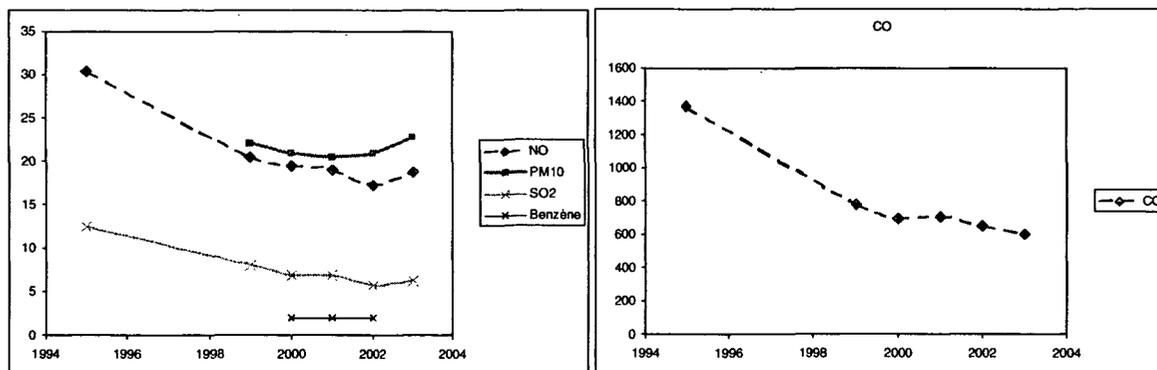
Afin de synthétiser les évolutions observées au cours de la décennie écoulée, l'ADEME a procédé à une exploitation des données de la BDQA. Les principes suivants ont été retenus pour cette exploitation

- les stations urbaines ont été retenues pour qualifier la qualité de l'air moyenne observée chaque année en ville. L'indicateur retenu est celui de la moyenne des concentrations moyennes annuelles sur l'ensemble des stations ayant un historique remontant à 1995 au moins (selon les polluants et les typologies, de 15 à 120 stations disposent d'un tel historique)
- les stations trafic ont été retenues pour qualifier la pression exercée par les transports sur le milieu atmosphérique. Dans la mesure où les émissions varient au cours d'une même journée, la moyenne sur une journée ou sur une année n'est pas un indicateur pertinent puisque de tels calculs conduisent à «gommer» les valeurs élevées observées aux heures de pointe en les moyennant avec les valeurs observées durant la nuit. Pour cette raison, l'indicateur retenu pour ce type de stations est le percentile 98 des moyennes horaires (valeur au dessus de laquelle se situent 2 % des valeurs mesurées).
- l'exploitation des données distingue les polluants primaires émis par les véhicules (SO₂, CO, NO, PM₁₀), des polluants secondaires (ozone, NO₂⁴) (non retenus ici).

Résultats

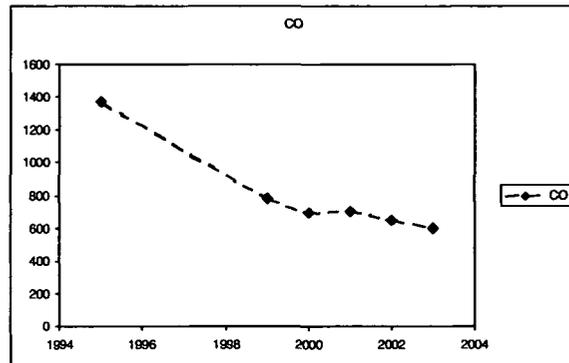
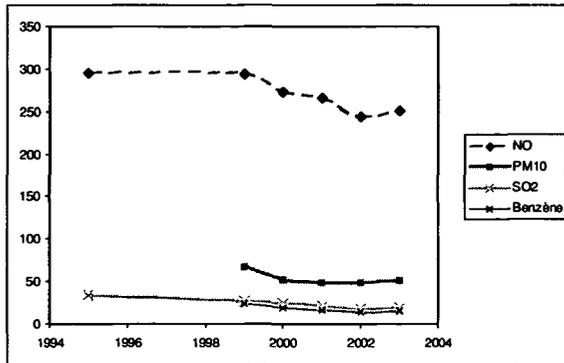
Les graphiques ci-dessous présentent l'évolution des concentrations pour les différents polluants primaires :

Moyennes annuelles des concentrations en stations urbaines pour les polluants primaires

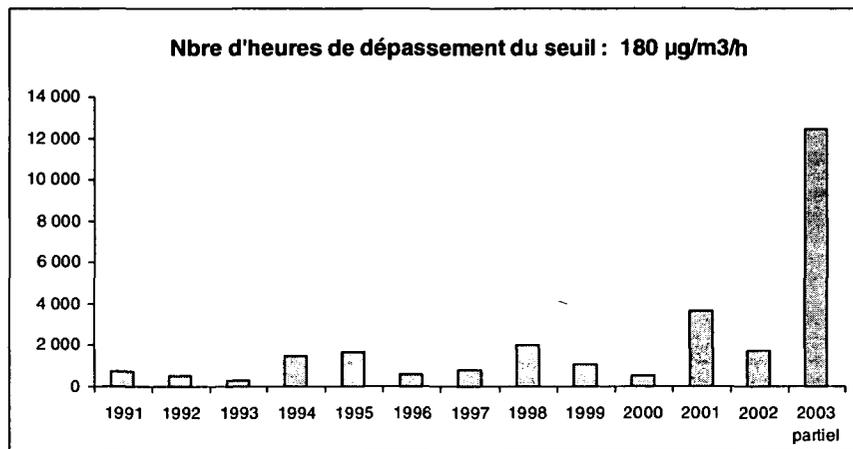


⁴ Le NO₂, polluant à la fois primaire (émis à l'échappement, environ 5-10 % des oxydes d'azote émis) et secondaire (oxydé dans l'atmosphère, notamment sous l'action de l'ozone), a été considéré comme polluant «secondaire».

Percentile 98 des valeurs horaires en stations trafic⁵ pour les polluants primaires



Nombre d'heures de dépassement du seuil 180 microgrammes/m³ pour l'ozone



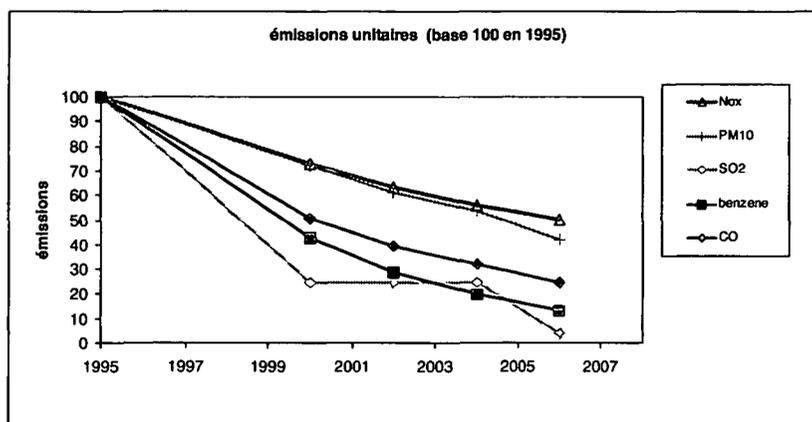
L'année 2003 est une année atypique : la canicule estivale explique les niveaux élevés d'ozone et de NO (la réaction du NO₂, émis par les véhicules, sur l'oxygène de l'air pour former de l'ozone dépend des conditions d'ensoleillement).

En stations trafic, on peut constater une légère remontée des NO, une stabilité relative des PM₁₀, du SO₂ et du benzène. Seul le CO diminue nettement.

Les valeurs peuvent être très différentes selon l'échantillon retenu.

⁵ Pour les PM₁₀ et le SO₂, il s'agit du percentile 98 des valeurs journalières (valeurs horaires stockées mais non accessibles dans la BDQA)

Les émissions unitaires du parc automobile de 1995 à 2007



Les évolutions des émissions unitaires du parc automobile entre 1995 et 2007 sont calculées à partir de la simulation du modèle Impact de l'ADEME intégrant la structure du parc roulant normalisée pour 1 000 véhicules.

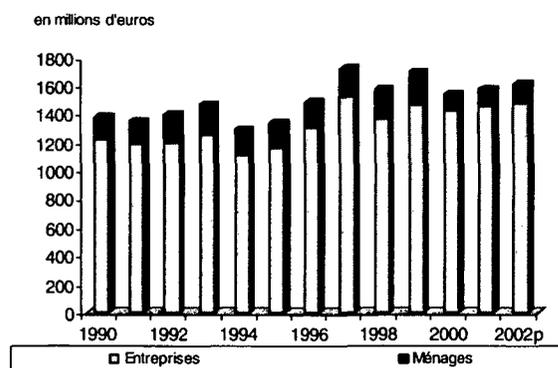
Les 1000 véhicules de la simulation sont constitués de 50 poids lourds, de 190 véhicules utilitaires légers (VUL) et de 760 voitures particulières (VP), ce qui constitue un mixte de trafic raisonnable en urbain.

En 1995, 50 % des kilomètres parcourus par les véhicules légers (VP+VUL) le sont par des véhicules Diesel, en 2006, ce chiffre serait de 66 %. En 1995, 21 % des véhicules légers essence sont catalysés, en 2006, ce serait 87 %. L'effet pourrait être important sur les émissions unitaires d'oxyde de carbone, de composés organiques volatils et d'oxydes d'azote des véhicules légers essence. En 1995, il n'y a pas de véhicules légers Diesel catalysés mais en 2006, il devrait y en avoir 82 %. L'effet serait mineur sur l'oxyde de carbone et les composés organiques volatils.

La dépense de protection de l'air

Les dépenses de protection de l'air, soit 1610 millions d'euros, ont augmenté, en 2002, de 2 % par rapport à 2001 (encadré). Les entreprises réalisent un peu plus de 91 % des dépenses en matière de protection de l'air. Avec plus de 8 % de la dépense de protection de l'air, le poids des ménages dans les dépenses de protection de l'air est peu important. Toutefois, les ménages ont augmenté leurs dépenses de 14 %, en 2002, avec l'accroissement des dépenses de remplacement des pots catalytiques et de contrôles techniques automobiles (graphique VI 2.13). Les dépenses réalisées dans le domaine du transport routier ont augmenté de 14,4 % en 2002 sans toutefois atteindre le niveau qu'elles avaient en 1999 (tableau VI 2.2).

Graphique VI 2.13 Evolution de la dépense de protection de l'air



Source: IFEN - rapport à la CCEE - mai 2004

Tableau VI 2.2 Dépenses réalisées dans le domaine du transport routier en millions d'euros courants

	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ménages	168	171	230	114	122	139
Entreprises	88	87	115	49	52	60
Total	256	258	345	163	174	199

Source : IFEN - rapport à la CCEE - mai 2004

Les comptes de protection de l'environnement

La Commission des comptes et de l'économie de l'environnement (CCEE), mise en place en décembre 1998, établit un rapport annuel qui a pour objet de présenter deux types de travaux : d'une part, les comptes eux-mêmes, qui s'inscrivent dans le cadre de la comptabilité nationale et qui aboutissent notamment au calcul de la dépense de protection de l'environnement (DPE), d'autre part, des éclairages complémentaires sous forme de dossiers tels que «la fiscalité liée à l'environnement» ou «énergie et environnement» en 2003.

La DPE est calculée selon la méthodologie européenne SERIEE⁶ et donne une estimation du montant des dépenses engagées par les différents agents de la collectivité nationale pour lutter contre les différents types de pollutions et nuisances. En 2002, la DPE s'est élevée à 28 814 millions d'euros, soit 5,0 % de plus qu'en 2001. Les entreprises sont les premières à financer la DPE (43,4 % du financement total), viennent ensuite les administrations publiques (28,5 %) et enfin les ménages (28,1 %). Les dépenses de protection de l'air et de réduction du bruit ont représenté 8,6 % de la DPE, soit un point de moins qu'en 2001 (9,6 %).

En 2002, les investissements en matière de protection de l'environnement représentent 27 % de la DPE et 2,6 % des investissements totaux réalisés dans l'ensemble de l'économie.

Dépense de protection de l'environnement en 2002

en millions d'euros courants

	Administrations			Total
	Publiques	Entreprises	Ménages	
Gestion des eaux usées	3 000	4 163	4 019	11 182
Air	75	1 396	139	1 610
Bruit	131	430	315	876
Déchets	1 334	5 232	3 559	10 124
Déchets radioactifs	65	508	s.o.	573
Nettoyage des rues	1 078	n.d.	n.d.	1 078
Biodiversité et paysages**	438	424	47	909
Recherche et Développement *	722	365	s.o.	1 087
Administration générale*	1 377	n.d.	s.o.	1 377
Dépense de protection de l'environnement au sens strict	8 218	12 518	8 078	28 814

s.o. : sans objet ; n.d. : non disponible

* estimation ** Les associations sont regroupées avec les administrations publiques.

Source : CCEE / Ifen, données provisoires

Evolution de la dépense de protection de l'environnement

en millions d'euros courants

	1990	1995	2000	2001	2002
Dépense courante	9855	14657	19362	20008	21014
Dépense capital	4833	5462	6919	7428	7800
Total	14 688	20 120	26 281	27 436	28 814

Source : CCEE / Ifen, données provisoires

⁶ Système européen de rassemblement de l'information économique sur l'environnement

Le bruit

Le bruit apparaît comme la première nuisance environnementale perçue par les Français dans leur vie quotidienne. 15 % des ménages interrogés en 2003 dans l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie le citent comme le problème qui les préoccupe le plus (contre 14 % pour le manque de sécurité). Il est perçu comme une gêne par 40 % des ménages français, 24 % en milieu rural et 58 % à Paris (tableau VI 2.3). Dans toutes les zones, plus de la moitié des ménages déclarant être gênés par le bruit mentionnent les bruits dus au transport parmi les nuisances sonores qu'ils subissent.

En 2003, la mission bruit du ministère de l'écologie et du développement durable a reçu 988 plaintes contre le bruit, soit près de 14 % de plus qu'en 2002. Plus de la moitié de ces plaintes concerne les transports et 26 % plus spécifiquement les transports aériens (annexe A VI 2.5).

Les « points noirs »

Dans le cadre des mesures de lutte contre le bruit (programme de 1984), des efforts ont été réalisés afin de limiter le nombre de «points noirs», dans la perspective de leur élimination progressive. Les points noirs correspondent à des sites proches du réseau routier national et du réseau ferroviaire, où les logements sont exposés à plus de 70 dB(A) en façade entre 8 heures et 20 heures. D'après le rapport Lamure (novembre 1998), ces logements sont inégalement répartis sur le territoire et principalement concentrés en Ile-de-France et en région Rhône-Alpes. En outre, le nombre de points noirs d'origine ferroviaire serait d'environ 300, ce qui porterait à environ 83 % la part des points noirs générée par la circulation routière.

Tableau VI 2.3
Pourcentage de ménages déclarant être gênés par le bruit « souvent ou de temps en temps »

	Milliers de ménages concernés en 2003	1999	2000	2001	2002	2003
Rural	6 256	25	21	25	25	24
- dont bruit dû aux transports		13	12	14	14	13
Petites villes	4 084	36	34	38	37	31
- dont bruit dû aux transports		20	17	19	20	17
Villes moyennes	3 116	40	43	45	42	43
- dont bruit dû aux transports		22	26	24	22	23
Grandes villes	7 107	45	47	50	46	49
- dont bruit dû aux transports		25	25	26	26	26
Agglomération parisienne	3 120	51	50	54	53	56
- dont bruit dû aux transports		27	28	30	28	30
Paris	1 093	52	58	63	61	58
- dont bruit dû aux transports		24	27	28	34	30
Ensemble	24 775	39	39	42	40	40
- dont bruit dû aux transports		21	21	22	22	22

Source : INSEE, enquête permanente sur les conditions de vie des ménages

Exposition au bruit

Les études les plus significatives portent sur la mesure de l'exposition des populations au bruit des transports terrestres. Selon les estimations réalisées à partir de l'enquête de l'INRETS de 1986, 12,3 % de la population française est exposée dans la journée à un niveau de bruit égal ou supérieur à 65 dB(A), qui est considéré comme le seuil de gêne ou de fatigue (cf. encadré sur les unités de mesure du bruit). On observe que plus d'un quart de la population des centres-villes se trouve au-dessus de ce seuil, alors que la part correspondante en zone rurale tombe à 3,5 %.

Définition des unités de mesure du bruit

Le décibel dB : unité de mesure de la pression acoustique. L'échelle des dB est logarithmique.

Le décibel dBA ou dB(A) : unité de mesure du bruit faisant ressortir les fréquences moyennes et aigues auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible. Le bruit des transports terrestres est également mesuré en dB(A)

Leq, niveau de bruit équivalent : niveau d'un bruit constant en dB(A) qui correspondrait à la même énergie acoustique, sur une période donnée, que celle du bruit fluctuant mesuré.

	dB (A)	Intensité
30 dB(A) : "silence" nocturne à la campagne	30	1
40 dB(A) : rue calme la nuit	40	10
45 dB(A) : rue calme le jour	45	30
65 dB(A) : conversation entre deux personnes, entendue à un mètre	65	3 000
74 dB(A) : voiture légère en accélération à 7,5 mètres	74	24 000
80 dB(A) : poids lourd en accélération à 7,5 mètres	80	100 000
110 dB(A) : biréacteur au décollage à 300 mètres	110	100 000 000

Niveaux de bruit : quelques repères

La gêne due au bruit n'est pas ressentie de la même manière par tous les individus. Aux facteurs physiques caractérisant le bruit perçu (niveau, fréquence, répétitivité, répartition dans la journée, etc.) s'ajoutent des facteurs subjectifs (état de santé, sensibilité, refus de l'activité produisant le bruit) et même des éléments peu mesurables, liés à la propagation dans l'espace en fonction de la météorologie, de la topographie et de circonstances particulières généralement instables. L'unité la plus répandue pour mesurer le niveau d'égale sensation perçue par l'oreille est le décibel. Le seuil d'audibilité est le son minimum que l'oreille humaine est capable de percevoir ; le seuil supérieur, ou seuil de douleur, est celui où la gêne due au bruit devient insupportable. Pour exprimer par des nombres l'ensemble des phénomènes compris entre ces deux seuils, on utilise une échelle logarithmique avec une unité de mesure, le décibel (dB) : chaque fois que le bruit double, sa mesure augmente de trois décibels. Le seuil d'audibilité est de 0 dB, celui de la douleur est de 120 dB et un bruit sera jugé fort à partir de 60 dB (A). L'oreille humaine n'est pas également sensible dans les graves, les médiums et les aigus, contrairement aux appareils de mesure. Pour obtenir des chiffres qui reflètent fidèlement la sensation, on a recours à une courbe de pondération «A» (moyenne - average en anglais) et l'on obtient alors des décibels pondérés «A», notés dBA. Le dBA intègre donc une pondération sur la fréquence du son. La spécificité du bruit des avions, en particulier des avions à réaction aux fréquences élevées, conduit à utiliser une autre unité, le Perceived Noise Decibel : PNdB.

Population française exposée au bruit des transports terrestres (selon le Rapport Serrou de 1995)

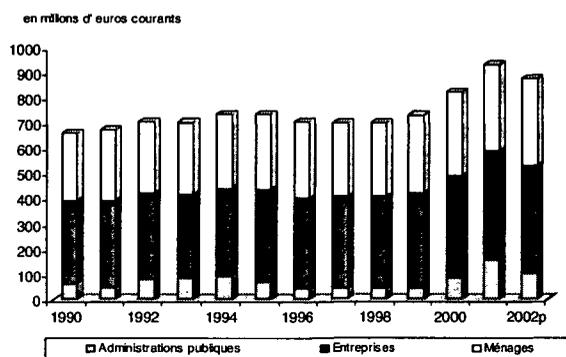
Personnes exposées à plus de 65 dB(A)	7 000 000
Logements soumis sur le réseau national (*) à plus de 70 dB(A) hors centre des agglomérations	250 000
Logements soumis sur l'ensemble des réseaux à plus de 70 dB(A) y compris centres des agglomérations	981 000
Nombre de groupements scolaires touchés	500 - 600

(*) y compris réseau ferré SNCF

Les dépenses de protection contre le bruit

Les dépenses de protection contre le bruit, à 876 millions d'euros, ont diminué de 6 % en 2002, en rupture avec la tendance amorcée en 1998. Elles sont réalisées à 49 % par les entreprises, 39 % par les ménages et 12 % par les administrations publiques. Elles comprennent principalement les dépenses liées à l'isolation phonique des logements neufs et anciens, puis celles concernant les véhicules automobiles (remplacement du silencieux des pots d'échappement) ainsi que les dépenses consacrées à réduire les nuisances sonores sur les voies routières et ferroviaires, nouvelles ou anciennes (murs antibruit, enrobés drainant) (graphique VI 2.14).

Graphique VI 2.14
Evolution de la dépense de protection contre le bruit



Source : IFEN – rapport à la CCEE – mai 2004

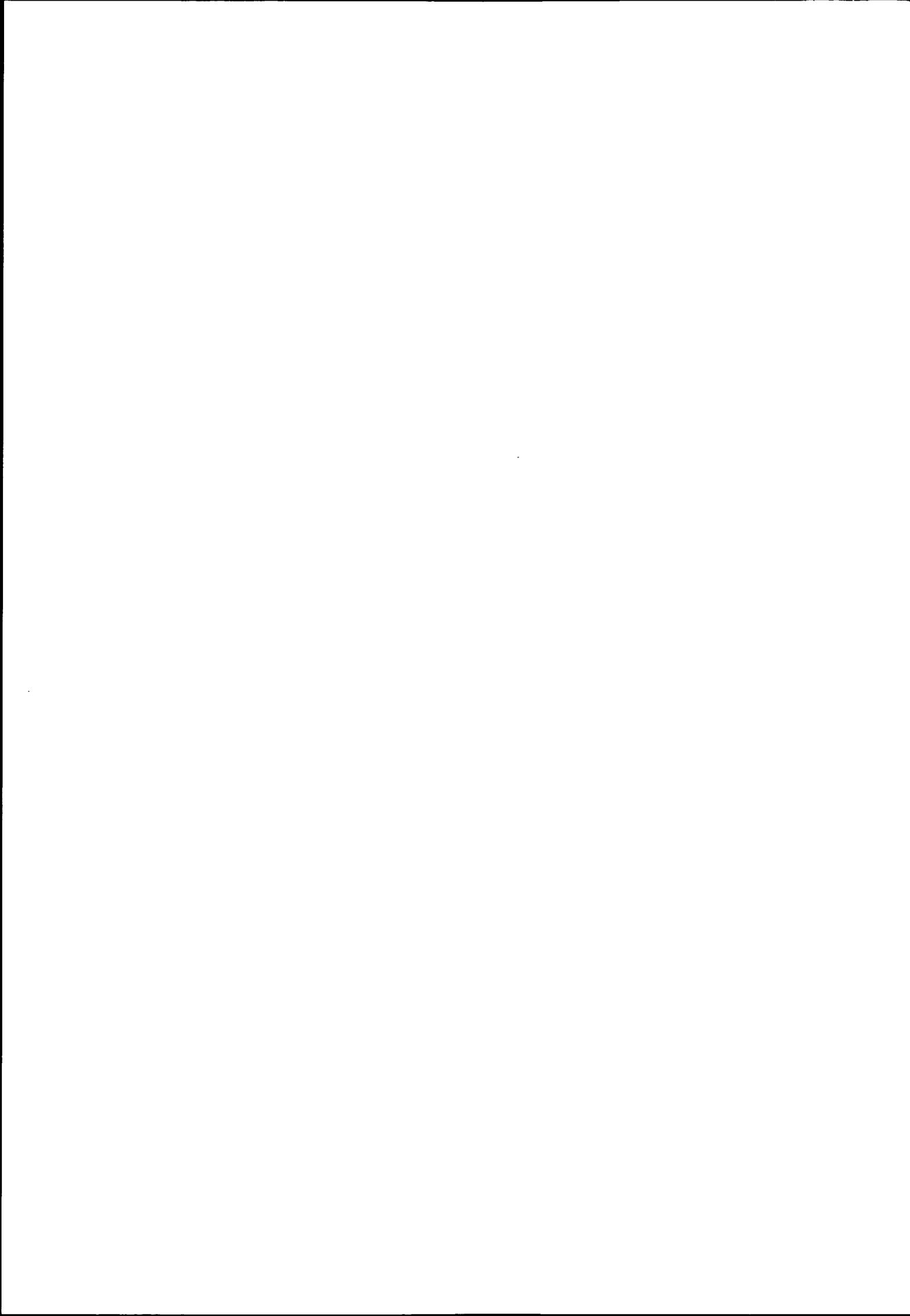
La fiscalité environnementale

La commission des comptes de l'économie et de l'environnement (CCEE) retient comme définition de la fiscalité environnementale la fiscalité portant sur les produits, services, équipements.. ayant un effet sur l'environnement. Eurostat la définit comme la fiscalité dont «l'assiette est basée sur une nuisance environnementale». Les mesures fiscales environnementales peuvent être positives ou négatives. Les mesures négatives entraînent un renchérissement du prix des biens et services et, à l'inverse, les mesures positives un abaissement du prix. Par le biais des prix relatifs, ces mesures peuvent avoir un impact sur les comportements des ménages en matière d'environnement.

Mise à part la taxe intérieure sur la consommation des produits pétroliers (TIPP), que la CCEE classe dans la fiscalité de l'énergie, la fiscalité environnementale dans les transports, se compose, selon la CCEE, des éléments suivants :

Montant de l'impact budgétaire (recette des taxes et redevances ou montant des exonérations) en millions d'euros courants										
Intitulé de la mesure fiscale	Couverture des coûts	Inciative	Budgétaire	Commentaire	Paroception	1985	1990	1995	2000	2001
Taxe à l'essieu	X		X	Son assiette est un moyen de transport routier et donc potentiellement polluant. Elle reste une mesure budgétaire dont les recettes sont affectées au budget de l'Etat; il n'y a pas d'élément incitatif à une modification du comportement.	Etat	64	75	69	223	225
Amortissement exceptionnel des véhicules non polluants		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Etat	0	0		-8,4	-0,8
Crédit d'impôt en faveur de l'acquisition ou de la location d'un véhicule non polluant		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Etat	0	0	0	0	-15 (est.2002)
Taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (carte grise)			X	Elle est affectée au budget général de la Région, elle finance les actions de formation professionnelle et d'apprentissage	Région	1126	-	1133	1373	1461
Exonération de la taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules (carte grise)		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Etat	0	0	0	nd	nd
Taxe différentielle sur les véhicules à moteur		X	X	Cette taxe était initialement budgétaire (financement des retraites puis autonomie financière des départements). Depuis la loi de finances pour 2000, le vote de sa large exonération rend ses recettes négligeables. Elle reste incitative : ses taux sont d'autant plus élevés que la puissance fiscale du véhicule liée à sa consommation de carburant est élevée	Département					175
Exonération de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur pour les véhicules propres de sociétés (pour la campagne vignette 2002, exonération partielle 37 départements; exonération totale :31)		X		Cette mesure vise à modifier un comportement préjudiciable à l'environnement, à savoir les émissions de polluants dues à la consommation de carburants.	Département	nd	nd	nd	nd	nd
Droits de voirie, place de stationnement		X	X	La congestion des villes s'accompagne de nuisance. La mesure peut conduire à une substitution des modes de transports en faveur de transports collectifs ou modes doux par voie de conséquence moins nuisibles dans les zones denses	Communes	nd	nd	nd	nd	nd
Taxe due par les concessionnaires d'autoroutes	X	X	X	L'assiette de cette taxe est jugée environnementale puisqu'elle concerne la fréquence des trajets des véhicules de transports terrestres. La taxe peut conduire à une substitution en faveur de la route moins polluante. Elle est affectée au budget de l'Etat	établissement public (ODAC)	0	0	138,3	420	440
Taxe spéciale sur les traversées maritimes à destination d'espaces naturels	X			Elle est affectée aux budgets des organismes assurant la gestion des espaces naturels (parc national de Port Gros; Conservatoire de l'espace littoral et des rivages lacustres, office national des forêts). Elle a été instaurée en 1995.	Etat ou établissement public (ODAC)	0	0	0	-	0,92
Taxe spéciale sur les véhicules empruntant un pont entre le continent et une île				Elle a été instaurée en 1995.	Conseil général	0	0	nd	nd	0,28

Source : SES d'après le rapport à la CCEE - dossier fiscalité liée à l'environnement - mai 2003



VI . 3 – VERS DES INDICATEURS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DANS LE DOMAINE DES TRANSPORTS

Le développement durable est, aujourd'hui, partie intégrante des objectifs de la politique gouvernementale. Il se définit, au sens large et selon le rapport Brundtland (ONU, 1987), comme « celui qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs ». Mais, pour donner un contenu à ce qui pourrait ne rester qu'une notion abstraite, il est nécessaire de construire des indicateurs qui puisse l'évaluer de manière à orienter les politiques à mettre en oeuvre.

La Stratégie Nationale du Développement Durable de la France (SNDD) a été adoptée par le gouvernement en juin 2003 et son plan d'action prévoit un rapport triennal sur l'état du développement durable en France, afin de mettre à la disposition des citoyens une série d'indicateurs statistiques sur la situation de la France comparée à celle de ses partenaires étrangers. Installé en septembre 2003, le groupe de travail interministériel chargé de l'élaboration de ce rapport a été coordonné par le Commissariat général du plan. Ce groupe était constitué de représentants des principaux ministères concernés, lesquels ont participé aux choix d'orientation du rapport et ont proposé une contribution relative au volet dont leur ministère a la charge. Ce rapport constitue une version préliminaire, perfectible, et a vocation à être amélioré. Le groupe de travail interministériel a en effet choisi de considérer ce premier travail, fondé de manière privilégiée sur des éléments statistiques, comme une étape vers l'élaboration d'un rapport périodique plus ambitieux, intégrant notamment les dimensions internationale et territoriale et la gouvernance du développement durable.

La société civile était associée à ces travaux au travers du Conseil National du Développement Durable (CNDD). Ses remarques et réactions sur les avant-projets de septembre puis d'octobre 2003 ont permis d'enrichir le rapport, d'en proposer une vue d'ensemble, et de définir des pistes pour les versions ultérieures. Par ailleurs, le projet a été présenté en novembre 2003 au bureau du Conseil national de l'information statistique (CNIS) qui a considéré que cette proposition entrait bien dans son champ de compétence. Enfin, il a été présenté à la dernière réunion de la Commission des Comptes et de l'Economie de l'Environnement (18 mars

2004) qui a recommandé de le porter à la connaissance du gouvernement à l'occasion de la prochaine Commission Interministérielle du Développement Durable (CIDD).

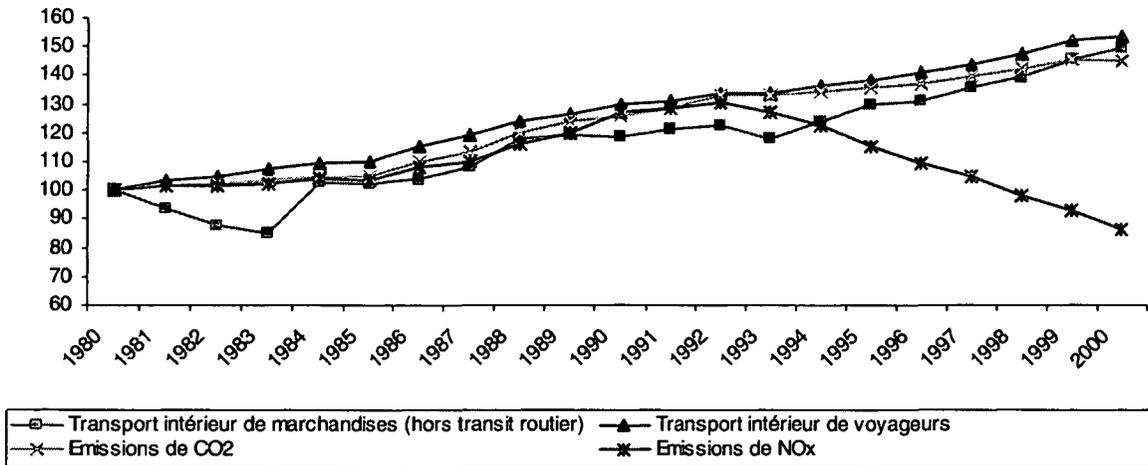
Pour cette première version, quarante-cinq indicateurs ont été retenus, dont un indicateur dans le domaine des transports. En effet, l'évolution du secteur des transports représente un enjeu particulièrement important du développement durable. Les transports sont responsables de nombreux impacts sur l'environnement aussi bien sur un plan global - émissions de gaz à effet de serre - que local - congestion du trafic en milieu urbain, consommation d'espace, bruit, émissions de polluants - (encadré).

L'indicateur de développement durable retenu illustre l'évolution du transport intérieur de voyageurs et de marchandises comparée à celles des émissions vers l'air (graphique VI 3.1). Sur les vingt dernières années, l'évolution des émissions de CO₂ est parallèle à celle du transport intérieur de voyageurs et de marchandises (+ 53 %), c'est-à-dire qu'aucun signe de découplage n'est enregistré. En revanche, des progrès sont notables, depuis le début des années quatre-vingt dix, dans les émissions de polluants locaux, comme les oxydes d'azote, du fait des évolutions technologiques, même s'il subsiste des pics de pollution locale.

L'indicateur d'éco-efficacité du secteur des transports est complété par deux indicateurs visant à enrichir les enjeux sociaux et environnementaux du secteur des transports, ici détaillés dans les deux parties précédentes : l'un sur les victimes des accidents de la route, l'autre sur l'exposition au bruit.

Graphique VI 3.1
Eco-efficacité du secteur des transports

base 100 en 1980



Transport intérieur de marchandises (hors transit routier) en tonnes-kilomètres. Transport intérieur de voyageurs en voyageurs-kilomètres. Emissions de CO2 et de NOx du secteur des transports en France métropolitaine
 Source : ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer (DAEI-SES, DGAC) - ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie (DGEMP) - Insee, Comptes de la nation - RATP - SNCF- Voies navigables de France - Citepa, Coralie, format Secten (mise à jour février 2003).

Les principaux impacts environnementaux qualitatifs des infrastructures de transport

La réalisation, puis la mise en service d'une infrastructure de transport, entraînent un ensemble complexe de conséquences qui, pour une grande part, ont leur traduction dans l'environnement. La notion d'environnement recouvre un ensemble de préoccupations interdépendantes, de facettes multiples, dont les « limites » sont quelquefois floues. Un découpage en thèmes environnementaux, qui facilite l'approche, ne doit pas faire oublier la notion de système mettant en jeu les interactions des différents domaines de l'environnement entre eux et avec les données techniques, socio-économiques, d'aménagement et d'urbanisme. L'impact, souvent négatif, peut également être positif ou différencié, selon la zone considérée ou les mesures compensatoires mises en oeuvre. Enfin, un impact sanitaire peut être lié à l'impact environnemental.

Les principaux impacts environnementaux d'une infrastructure linéaire de transport consistent en pollutions, risques de pollution, effet de coupure, consommation et/ou artificialisation d'espaces; ils interviennent durant la phase de chantier ou tout au long de l'exploitation de l'infrastructure. Ils peuvent se faire sentir immédiatement et sur place – c'est le cas des pollutions atmosphériques locales. De manière plus générale, une approche en termes de qualité de vie peut prendre en compte des effets positifs ou négatifs, directs ou indirects comme les cheminements piétons, les odeurs, le bruit. A plus long terme, ils peuvent se traduire par une augmentation de certains risques : inondations, changement climatique. Ainsi, ils se déclinent de manière différenciée sur les différents thèmes que sont :

l'eau, aussi bien les eaux souterraines, les eaux superficielles (incidences sur les champs d'expansion de crues, modification morpho-dynamique du lit des cours d'eaux) que l'hydrologie (modification des débits et de la qualité des eaux du fait des rejets chroniques ou accidentels issus de la plate-forme). Cela doit conduire à une protection de la ressource en eau, en particulier l'eau potable.

la qualité de l'air, avec des pollutions atmosphériques locales globales et en termes de contribution à l'effet de serre – en particulier pour le trafic routier. Se pose aussi la question des modifications possibles de microclimats.

le milieu naturel : les écosystèmes et milieux remarquables sont concernés dès lors que l'infrastructure traverse ou longe des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), zones Natura 2000 (zones d'importance communautaire pour les oiseaux (ZICO), zones de protection spéciale (ZPS), proposition de site d'intérêt communautaire, ...). Plus largement, les infrastructures modifient l'équilibre et la valeur des milieux naturels, faune, flore mais aussi sols (atteinte aux ressources minérales, érosions induites, pollution des sols). L'agriculture et la sylviculture, activités économiques, sont aussi des ressources à préserver, au regard, notamment, des effets de remembrement.

le paysage, notion complexe, a une réalité physique, qui peut être appréhendée à diverses échelles. Il revêt également des dimensions économiques, historiques, culturelles, voire affectives ou symboliques. Il peut avoir une valeur patrimoniale. Il est le support d'activités touristiques ou de loisir. L'introduction d'une nouvelle infrastructure, notamment avec le jeu des déblais et remblais, modifie la perception quotidienne du riverain dont il constitue le cadre de vie ...

Enfin, en milieu urbain, la question des impacts se trouve en général plus cruciale, point par point et doit être complétée par la prise en compte d'impacts spécifiques comme les vibrations et les émissions lumineuses.

