

Les comptes des transports en 2004

Tome 1

**42^e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation**

Sommaire

Tome 1

Encadré introductif	5
LE RAPPORT	
Résumé du rapport	9
Partie I - Les données macro-économiques	13
I . 1 - Le bilan économique de l'année	15
I . 2 - La branche transports	29
I . 3 - Les ménages et les transports	35
Partie II - Les trafics et les transports	45
II . 1 - Les trafics et les transports de marchandises et de voyageurs	47
II . 2 - Le bilan de la circulation	71
II . 3 - Transports en Europe et échanges internationaux	77
Partie III - Les entreprises de transport	91
III . 1 - Les entreprises de transport	93
III . 2 - Les données sociales	109
Partie IV - Les gestionnaires d'infrastructures	121
Partie V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales	133
V . 1 - Les recettes des administrations liées aux transports	135
V . 2 - Les dépenses des administrations consacrées aux transports	141
V . 3 - Les transferts financiers des administrations à destination des établissements et des entreprises publics de transport	143
Partie VI - Transport et développement durable	151
VI . 1 - L'accidentologie	153
VI . 2 - Les nuisances environnementales	163
VI . 3 - Vers des indicateurs de développement durable dans le domaine des transports	181
LES ANNEXES AU RAPPORT	
Partie I - Les données macro-économiques	187
Partie II - Les trafics et les transports	205
Partie III - Les entreprises de transport	226
Partie IV - Les gestionnaires d'infrastructures	242
Partie V - Les transferts de l'Etat et des collectivités locales	245
Partie VI - Transport et développement durable	249

LES DOSSIERS DU RAPPORT	259
Dossier 1 : Enquête sur les conditions de travail des conducteurs « étrangers » en France	261
Dossier 2 : « Comptes temps » dans les transports de voyageurs et de marchandises	273
<i>Liste des tableaux du rapport</i>	<i>289</i>
<i>Bibliographie</i>	<i>295</i>
<i>Sites Internet</i>	<i>298</i>
<i>Sigles et abréviations</i>	<i>300</i>
<i>Liste des participants et remarques des membres de la Commission sur le rapport et les dossiers associés</i>	<i>305</i>

Tome 2

Encadré introductif

Résumé du rapport

LES DOSSIERS D'ANALYSE ECONOMIQUE DES POLITIQUES PUBLIQUES DES TRANSPORTS

Éléments de méthode

Dossier A 1 - Transport combiné rail-route

Dossier A 2 - Exploitation de la route

Dossier A 3 - Voies d'eau

Annexe méthodologique

Liste des participants et remarques des membres de la Commission sur les dossiers d'analyse économique des politiques publiques des transports

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

La commission des comptes des transports de la Nation s'est réunie le 1^{er} juillet 2005 sous la présidence de Monsieur Claude Gressier, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Vice-Président. Elle a examiné les principales évolutions des transports en 2004.

Le rapport comprend six parties, deux dossiers, des annexes (tome 1) et trois dossiers d'évaluation (tome 2) avec une méthodologie commune, visant à « mettre en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés », dans le domaine des transports, suite à l'alinéa 4 de l'article 12 de la loi de finances rectificative pour 2002.

Les thèmes abordés sont :

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

Dossiers du rapport :

- D 1 Enquête sur les conditions de travail des conducteurs « étrangers » en France*
- D 2 « Comptes temps » dans les transports de voyageurs et de marchandises*

Dossiers d'analyse des politiques publiques des transports (tome 2)

- Eléments de méthode*
- D A 1 Transport combiné rail-route*
- D A 2 Exploitation de la route*
- D A 3 Voies d'eau*

Les différentes parties du rapport présentent les niveaux de la dernière année pour laquelle on dispose des données (en général 2004) ainsi que les évolutions des quatre années précédentes. Rappelons toutefois le caractère provisoire de la plupart de ces données. Pour les estimations 2004, on ne disposait pas encore de résultats issus de l'enquête annuelle d'entreprises. D'autres estimations reposent sur une partie du champ des transports (telles les statistiques qui ne concernent que les établissements de dix salariés et plus). Or les évolutions globales diffèrent parfois sensiblement de celles d'une partie du champ (du fait, par exemple, des nombreuses créations d'entreprises).

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

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

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

Le rapport

RÉSUMÉ

Les transports en 2004

La reprise mondiale n'est pas le principal soutien de la croissance française.

La reprise de la croissance mondiale, amorcée en 2003, se confirme au premier semestre 2004. Elle conduit à une forte accélération des échanges commerciaux, qui profitent à l'économie européenne, et aux transports en particulier. Avec + 2,3 % en moyenne sur 2004, la France enregistre une croissance supérieure à celle de la zone euro. Elle profite cependant moins du contexte international porteur, sa croissance reposant essentiellement sur la demande intérieure.

La consommation des ménages demeure ainsi le principal soutien de la croissance française, avec 2,0 % de hausse, bien qu'elle s'essouffle en fin d'année. Les dépenses de transport des ménages augmentent un peu plus que l'ensemble de leur consommation : les achats de voitures neuves progressent à nouveau, après le repli de 2003. Mais l'année 2004 est surtout marquée par une forte augmentation des transports collectifs.

Les investissements des entreprises sont plus élevés qu'en 2003 (où ils avaient stagné) et le commerce extérieur continue à peser sur la croissance, l'augmentation des importations de biens et de services étant nettement plus soutenue que celle des exportations. En 2004 comme en 2003, la demande extérieure est contrariée par l'appréciation quasi-continue de l'euro par rapport au dollar. Le solde de l'activité touristique reste excédentaire, mais en repli, avec la reprise des voyages des Français à l'étranger, alors que la fréquentation des étrangers en France est globalement stable. La valeur des biens importés augmente moins que leurs tonnages, contrairement à celle des biens exportés (dont le tonnage recule).

Production de la branche transports : une croissance soutenue, plus rapide que l'ensemble de l'économie

L'accélération de l'activité économique au premier semestre s'accompagne d'un redémarrage de la production industrielle, notamment dans l'industrie automobile. Cette reprise, conjuguée à celle des branches non industrielles (dont agriculture, construction et commerce) profite aux activités de transport. La production de la branche transports progresse ainsi de 5,3 % en volume en 2004, soit presque deux fois plus que celle de l'ensemble des branches de l'économie (+ 2,7 %), ce qui stoppe le ralentissement des trois années précédentes.

L'embellie concerne les activités de transport de voyageurs (+ 5,8 %) et de marchandises (+ 6,0 %), et tous les modes de transports, à l'exception du transport ferroviaire de marchandises qui continue de se contracter. La croissance a repris avec vigueur pour le transports maritime (+ 10 %) et aérien de marchandises (+ 10,4 %). Suivant le mouvement d'ensemble, les activités auxiliaires progressent moins fortement (+ 4,0 %). Les prix des services de transport restent modérés (+ 1,6 % en 2004). Après la forte accélération de l'année dernière, les prix du transport aérien baissent de plus de 2 %, dans une conjoncture de prix élevés du carburant.

Les dépenses de transport dans le budget des ménages sont pratiquement stables, avec une part plus importante consacrée aux transports collectifs.

La consommation des ménages au titre de la fonction transport augmente de 1,7 % en 2004, après une diminution de 1,2 % en 2003. Bien que la circulation des voitures particulières n'augmente plus, les achats de véhicules progressent à nouveau, de 3 %, avec une légère reprise des immatriculations de voitures neuves. Cependant, 2004 est marquée par une forte augmentation des dépenses de transports collectifs (+ 5,2 %). Un ménage consacre en moyenne 15 % de son budget en dépenses de transports.

Cette évolution s'accompagne d'une hausse modérée des prix des services de transport (+ 1 %), alors que le prix des carburants et lubrifiants progresse de 8 %, soit beaucoup plus que l'ensemble des autres postes de la consommation des ménages. Contrairement à l'année précédente, l'appréciation de l'euro face au

dollar n'a pas suffi à compenser l'augmentation des prix des produits pétroliers importés, amplifiée par le relèvement de la TIPP sur le gazole en début d'année. Les prix des transports ferroviaires augmentent en moyenne sur l'année plus rapidement que ceux des transports routiers ou aériens (ces derniers étant même en retrait, relativement à l'ensemble des prix à la consommation).

Circulation routière limitée pour les voitures particulières.

Les déplacements en voitures particulières représentent toujours environ 84 % de l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs. Après deux années de faible croissance, ils seraient même en léger recul en 2004, alors que le rythme moyen de croissance des dix années précédentes avoisinait 2 %. Cette évolution est essentiellement imputable à la baisse du kilométrage moyen annuel par véhicule (- 1,5 %), alors que le parc automobile immatriculé en France progresse de 1,3 %.

Les transports collectifs de voyageurs : croissance soutenue, sauf pour les transports aériens intérieurs

Les modes de transports collectifs de voyageurs ont connu des évolutions contrastées. Les transports ferroviaires renouent avec la croissance (près de 4 %), et dépassent de 2 % le niveau atteint en 2002 (l'année 2003 était marquée par des mouvements sociaux) : le fer est ainsi le mode de transport qui a le plus fortement progressé au cours de la dernière décennie, grâce au développement des lignes à grande vitesse. Le chiffre d'affaires et les soldes comptables de la SNCF s'améliorent fortement en 2004.

Cette année est également plus favorable aux transports collectifs urbains, en Ile de France comme sur les réseaux de province où le nombre de voyages réalisés progresse de près de 5 %, grâce notamment au développement de l'offre de transport en site propre. Les comptes de la RATP s'améliorent : la production augmente de 7,4 % (avec un accroissement des recettes totales du trafic de 4,4 %, dont 6,8 % en recettes directes), et l'excédent brut d'exploitation progresse de près de 16 %. Les effectifs sont en légère augmentation (+ 0,7 %).

Si le transport aérien est en recul sur les lignes intérieures, la demande sur les vols internationaux, qui détermine largement le niveau de l'ensemble de l'activité, est en forte croissance. Malgré la disparition d'Air Littoral, la valeur de la production du secteur devrait progresser sensiblement. La reprise du transport aérien est bénéfique aux aéroports les plus ouverts à l'international : Paris franchit ainsi pour la première fois le cap des 75 millions de passagers (+ 6,3 % en 2004).

Enfin, le nombre de voyageurs par mer est en recul pour la deuxième année consécutive, la baisse concernant cette fois-ci non seulement la façade Nord (Eurostar accroît ses parts de marché sur le transmanche), mais aussi la façade Méditerranée, avec la baisse de la fréquentation sur la Corse. Pour les compagnies françaises, le bilan « passagers » 2004 est donc mitigé, sur un marché plutôt maussade. On enregistre des cessations d'activité parmi les petits armateurs, et un recul de la flotte française de navires à passagers.

Reprise des transports routier, fluvial et maritime de marchandises, surtout en début d'année

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises progresse vivement en 2004 (+ 3,9 %), progression imputable aux modes routier et fluvial, alors que le transport par oléoducs et ferroviaire sont en recul.

L'augmentation du transport intérieur routier de marchandises s'élève à 6,0 % (tous pavillons). Le transport national sous pavillon français augmente de 4,4 %, tandis que le transport international reste stable (+ 0,4 %), contrairement au transport sous pavillon étranger (+ 7,7 %, hors transit, le transit progressant de son côté encore plus vivement). Le transport pour compte d'autrui continue de se redresser, alors que le transport pour compte propre se replie, après trois années de croissance : les entreprises semblent reprendre leur tendance de long terme d'externalisation de leur fonction transport. Par ailleurs, le cabotage étranger en France reste un phénomène d'ampleur encore modeste (un peu plus de 2 % des transports intérieurs à l'hexagone), mais sa progression n'est pas négligeable.

En dépit d'un décalage entre la croissance des coûts de production (le gazole professionnel augmente de 8,9 %) et la modération des prix (stables à la tonne-km, en légère augmentation au véhicule-km), l'augmentation de la production du secteur en 2004 et la modération des frais de personnel se conjuguent pour améliorer les résultats des entreprises, très dégradés en 2003. Dans un contexte de concurrence accrue, les transporteurs français ont eu tendance à se recentrer sur leur activité nationale.

Le fret ferroviaire poursuit son recul en 2004, pour la quatrième année consécutive, mais sur un rythme plus amorti (- 3,7 % en tonnes-kilomètres). Le transport combiné est, comme l'année précédente, particulièrement touché par la baisse (- 6 %). Au niveau de l'ensemble du groupe SNCF, la branche fret, encore déficitaire, accélère néanmoins son redressement (avec une réduction du déficit d'exploitation consolidé de 43 %).

Dopé par la croissance des importations et des conditions climatiques plus favorables qu'en 2003, le transport fluvial s'améliore nettement en 2004 (+ 6,2 %), retrouvant son niveau de l'an 2000. La plupart des bassins de navigation sont concernés par cette croissance, à l'exception du bassin de la Seine dont l'activité connaît une très légère contraction (céréales, charbon, produits pétroliers).

L'activité des principaux ports maritimes métropolitains, en progression de 1,7 %, poursuit une tendance à la hausse depuis 1996. Les tonnages traités progressent un peu plus en entrées qu'en sorties (respectivement + 1,8 % et + 1,5 %), malgré un léger recul des entrées de pétrole brut et des sorties de céréales. Le traitement de marchandises diverses en conteneurs poursuit sa croissance, à des rythmes supérieurs à 10 %, en entrées comme en sorties. Le trafic de conteneurs est tiré par le développement de l'économie asiatique et de nouvelles stratégies de transbordement. La hausse de la demande de transports maritimes fait croître très sensiblement les taux d'affrètement, ainsi que les prix des navires neufs.

En 2004, le chiffre d'affaires de l'ensemble des ports maritimes augmente pour la troisième année consécutive (+ 3 %). Toutefois, la hausse très importante des consommations intermédiaires contribue à maintenir la valeur ajoutée à son niveau de 2003, et l'excédent brut d'exploitation diminue de 2 %. Après une très forte augmentation en 2003, les investissements du secteur sont en repli.

Stabilité de l'emploi dans le secteur des transports

L'emploi dans les transports est globalement stable en 2004, malgré une reprise de l'activité. A la fin de l'année, 1,1 million de personnes sont occupées dans les transports, soit près d'un actif sur vingt.

La baisse sensible des effectifs de la SNCF est compensée par la faible progression observée dans le secteur privé. Ce sont les transports fluviaux et maritimes qui affichent la plus forte croissance de l'emploi (+ 3 % en moyenne). Dans le transport routier de marchandises, et malgré la reprise de l'activité, les effectifs salariés augmentent très peu (+ 0,3 %). Le marché du travail ne s'améliore pas, et se dégrade même légèrement pour les conducteurs routiers, où demandes et offres d'emploi augmentent en même temps, pour la deuxième année consécutive. L'emploi baisse encore dans le secteur aérien, qui poursuit sa restructuration (- 3 %, hors Air France). En revanche, le transport routier de voyageurs affiche comme chaque année une croissance de l'emploi, même réduite (+ 1,3 %).

Forte augmentation des investissements en infrastructures, notamment pour le fer, la route et les transports collectifs

Les investissements en infrastructures augmentent fortement en 2004 (+ 14 %). Cette hausse révèle, toutefois, d'importantes disparités selon les infrastructures et les modes. A côté du dynamisme des investissements du réseau routier concédé (qui avaient baissé en 2002 et 2003), du réseau ferroviaire (+ 14 %) et des transports collectifs urbains (environ 3 %), les investissements pour les modes maritime, fluvial et, dans une moindre mesure, aérien (- 3,7 %) sont en repli cette année.

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal s'élèvent à 2,2 milliards d'euros, l'augmentation étant liée à la poursuite de la construction de la ligne à grande vitesse est-européenne.

Augmentation des recettes des administrations publiques liées aux transports, après le ralentissement de 2003

En 2004, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse, après une année de fort ralentissement (à 35,7 milliards d'euros, dont 4,8 milliards de versement transport). La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) demeure la principale ressource fiscale de l'Etat liée aux transports (25,6 milliards d'euros). En 2004, elle augmente de 2,6 %, suite au relèvement du taux sur le gazole en début d'année.

La répartition des recettes a été sensiblement modifiée, avec le transfert au 1^{er} janvier 2004 de la compétence relative au revenu minimum d'insertion (RMI) aux départements. Elles sont affectées à 78 % au budget général de l'Etat, 16 % aux départements et 4 % aux régions (pour les principales affectations).

Dans le même temps, les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports s'établissent à 15 milliards d'euros, soit 10 % de plus qu'en 2003 (année où la dotation en capital à RFF n'a pas été versée). Les dépenses de fonctionnement demeurent quasi-stables (+ 0,8 %), alors que la hausse des dépenses en capital résulte de la reprise du versement de l'Etat destiné au désendettement de RFF. Le fer et la route bénéficient de 76 % du total des dépenses : 54 % pour le fer (8,1 milliards, dont 2,4 milliards de charges de retraites), et près de 22 % pour la route (3,2 milliards).

La forte augmentation des subventions à RFF s'explique par la poursuite de la montée en puissance de la LGV Est européenne. Les transferts publics perçus par la SNCF progressent de plus de 7 %, grâce aux contributions versées par les régions pour l'activité TER (pour faire face à l'augmentation des péages ferroviaires au 1^{er} janvier 2004).

La RATP a reçu 2 milliards d'euros des administrations publiques (+ 4 %), suite à la progression des aides à l'investissement (travaux pour le tramway notamment). Le premier poste reste cependant, comme les années précédentes, celui des compensations tarifaires (1,1 milliard) : il progresse de 1% en 2004.

Malgré une augmentation des subventions d'investissement de l'Etat en 2004, les transferts des administrations publiques au profit de Voies Navigables de France (VNF) sont encore en repli, de 7,5 % (à 71 millions d'euros).

Encore moins d'accidents et de tués sur les routes

Dans un contexte de reprise des échanges internationaux, le rythme de croissance de la circulation routière reste modéré dans son ensemble en 2004 (+ 0,5 % pour l'ensemble des véhicules), mais plus soutenu pour les véhicules lourds (+ 4,9 %), surtout les poids lourds étrangers. On estime que la circulation globale progresse davantage sur le réseau autoroutier que sur les autres routes (sauf véhicules lourds).

Malgré cette augmentation, le nombre d'accidents corporels de la circulation baisse, de nouveau, de 5,4 % en 2004 (après - 14,5 % en 2003), et le nombre de tués davantage (- 8,7 %, après - 21 % en 2003). On enregistre 5 232 tués sur les routes en 2004 : moins d'accidents mortels avec alcool et des vitesses moins élevées expliquent une part importante de ces résultats.

Pour les autres modes de transport, les variations annuelles sont plus aléatoires, autour de valeurs beaucoup plus faibles. En 2004, le nombre d'accidents ferroviaires et aériens est à la baisse, ainsi que le nombre de tués dans ces accidents.

Baisse des émissions polluantes par les transports, y compris pour le CO2

Les émissions d'un certain nombre de gaz nocifs (oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 2003 avec la modernisation continue du parc automobile et les modifications de la composition des carburants. Avec la baisse de la consommation de carburants sur le territoire, les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre ont, pour la première fois, diminué en 2003 (de 267 000 tonnes). En 2004, la diésélisation du parc automobile continue de progresser. Sur le territoire, on estime que les consommations d'essence baissent de plus de 5 %, alors que celles de gazole augmentent de 3 % : dans l'ensemble, la consommation de carburants est pratiquement stable.

Partie I

Les données macro-économiques

I. 1 – LE BILAN ÉCONOMIQUE DE L'ANNÉE 2004

La reprise économique mondiale, amorcée à la mi-2003, se poursuit en 2004. Impulsée par les Etats-Unis et les pays d'Asie, notamment la Chine, elle conduit à une forte accélération des échanges commerciaux. Les exportations de la zone euro s'en retrouvent bénéficiaires, dynamisant ainsi l'économie européenne. Toutefois, la faiblesse de la demande intérieure, notamment de la consommation des ménages, contrarie l'ampleur de la croissance (+ 1,8 %). En outre, l'activité ralentit au second semestre sous l'effet d'un essoufflement de la demande mondiale durant l'été, dans un contexte de hausse des prix du pétrole et de chute du dollar vis à vis de l'euro. Avec + 2,3 % en moyenne sur 2004, la France enregistre une croissance supérieure à celle de la zone et y fait figure d'exception : elle profite moins du contexte international porteur et sa croissance repose essentiellement sur la demande intérieure. La production industrielle se redresse fortement après trois années difficiles. En lien avec la conjoncture internationale, l'activité française, dans son ensemble, fléchit également au second semestre.

L'environnement économique international en 2004

Une activité économique mondiale exceptionnellement dynamique en 2004, malgré un ralentissement sur la deuxième partie de l'année

En 2004, la plupart des économies connaît une accélération de leur activité. L'activité mondiale, après avoir augmenté, en volume, de 3,5 % en 2003, s'accroît de 4,6 %, avec un pic à près de 5 % en milieu d'année, soit le plus haut niveau atteint depuis 4 ans (tableau I 1.1). Cette forte croissance mondiale est particulièrement bénéfique aux échanges internationaux qui progressent, en volume, de plus de 10 %.

Tableau I 1.1
Croissance du PIB des principaux pays de l'OCDE
variations moyennes trimestrielles et annuelles

	2003	2004	T1	T2	T3	T4
Monde*	3,5	4,6				
dont : Etats-Unis	3,0	4,4	1,1	0,8	1,0	0,9
Japon	1,4	2,6	1,4	-0,2	-0,3	-0,1
Royaume-Uni	2,2	3,1	0,6	1,0	0,5	0,7
Zone euro	0,5	1,7	0,7	0,5	0,3	0,2
Allemagne	-0,1	1,0	0,5	0,4	0,0	-0,2
Espagne	2,5	2,7	0,8	0,5	0,6	0,8
France**	0,8	2,3	0,7	0,7	0,0	0,8
Italie	0,4	1,1	0,5	0,4	0,4	-0,3

Sources : Note de conjoncture Insee, mars 2005

(*) Direction Générale du trésor et de la politique économique, février 2005

(**) Comptes nationaux annuels, Insee, mai 2005

Comme l'année précédente, les Etats-Unis contribuent fortement à cette croissance mondiale. Leur économie progresse ainsi de 4,4 %, après 3,0 % en 2003, grâce à une demande intérieure dynamique. Sur l'ensemble de l'année, la consommation des ménages croît de 3,7 %, tandis que l'investissement des entreprises s'accélère (+ 10 % après 5 % en 2003), sous l'effet conjugué de conditions monétaires relativement favorables, d'allègements fiscaux relatifs aux investissements nouveaux et de bonnes perspectives de la part des entrepreneurs. Cette demande intérieure génère une forte demande d'importations en provenance notamment de la zone euro et des pays émergents. Aussi, malgré la bonne progression des exportations (+ 8,5 %) favorisée par la baisse du dollar, la contribution du commerce extérieur à la croissance américaine reste négative (tableau I 1.2).

Tableau I 1.2
Evolution des échanges de biens et services, en volume, des principaux pays de l'OCDE
 données cjo-cvs

variations annuelles moyennes en %

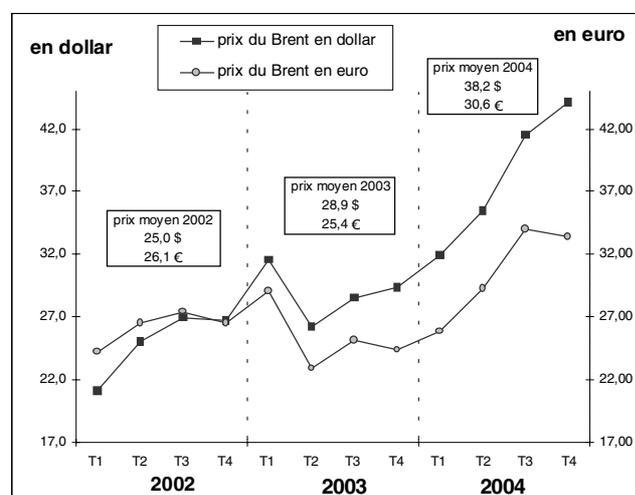
	Evolution des exportations en %		Evolution des importations en %	
	2003	2004	2003	2004
Etats-Unis	1,9	8,5	4,4	9,9
Japon	9,1	14,4	3,8	9,2
Royaume-Uni	0,9	3,7	1,8	5,1
Zone euro	0,2	5,6	2,0	5,9
Allemagne	1,8	7,5	3,9	5,4
France*	-1,7	3,1	0,7	6,9
Italie	-3,9	4,3	-0,6	2,6
Espagne	2,6	4,5	4,8	9,0

Sources : Note de conjoncture Insee, mars 2005
 (*) Comptes nationaux annuels, Insee, mai 2005

Moins dynamique que celle des Etats-Unis, l'économie britannique, affiche toutefois 3,1 % de croissance en 2004, après 2,2 % en 2003, et ce, en dépit d'un durcissement de sa politique monétaire. L'économie japonaise, après un excellent premier trimestre, se contracte à partir du printemps. Sur l'ensemble de l'année, le PIB s'accroît de 2,6 %, après 1,4 % en 2003. Malgré l'appréciation du yen les exportations nippones augmentent de près de 15 %. L'Amérique latine, après une année 2003 morose, a repris un rythme de croissance soutenu, progressant de 5,8 % en 2004. Toutefois, la zone la plus dynamique en 2004, reste l'Asie émergente avec une croissance de 7,5 %, après 7,4 % en 2003. Le PIB chinois s'accroît de 9,5 %.

Tout en se maintenant à des rythmes de croissance supérieurs à sa moyenne de longue période, l'économie mondiale amorce toutefois un ralentissement à partir du printemps. En effet, après un premier semestre relativement soutenu, la croissance marque le pas au troisième trimestre, en raison notamment du tassement brusque des échanges mondiaux. Parallèlement la tendance haussière que connaissent les marchés pétrolier et des matières premières s'accroît au cours de l'été contribuant également au ralentissement de la plupart des économies mondiales (graphique I 1.1). L'augmentation du prix du baril de Brent résulte essentiellement de la croissance particulièrement soutenue de la demande mondiale de pétrole depuis la mi-2003, qui mal anticipée a épuisé les stocks, et de la saturation des capacités de production. Les tensions géopolitiques et les troubles dans les principaux pays producteurs ont également contribué à cette forte hausse. Enfin, l'orientation moins favorable des politiques monétaires dans les pays anglo-saxons participe aussi à ce léger ralentissement. L'activité mondiale est toutefois mieux orientée au dernier trimestre, grâce notamment à une légère accélération des échanges internationaux.

Graphique I 1.1
Evolution du prix du Brent, en dollars US et en euros par baril



Sources : Minefi, Banque de France, SESP, mars 2005

La zone euro connaît également ce ralentissement conjoncturel au troisième trimestre, mais il s'y poursuit au quatrième trimestre (tableau I 1.3). Alors que l'activité économique de la zone, atone depuis 2001, avait amorcé une reprise depuis la mi-2003, avec un premier semestre 2004 relativement soutenu, la croissance se trouve ainsi de nouveau bridée à partir de l'été. Sur l'ensemble de l'année, avec une croissance estimée à 1,8 %, la zone euro reste à la traîne de la croissance mondiale.

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

Données cvs-cjo

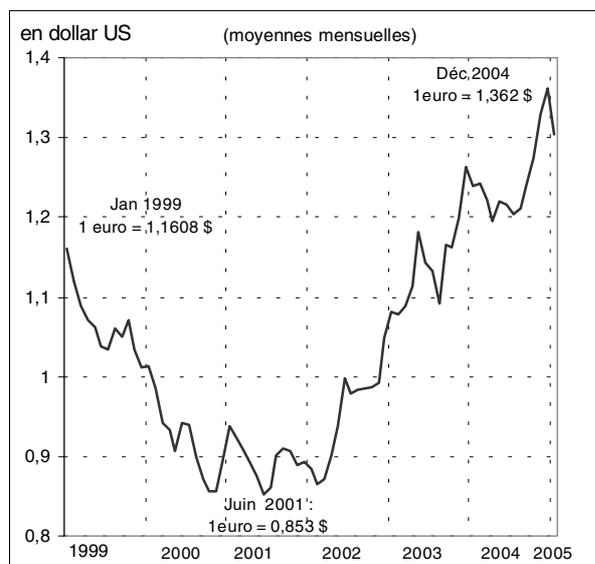
variations moyennes trimestrielles et annuelles, en %

	2003	2004	2004			
			T1	T2	T3	T4
PIB	0,5	1,8	0,7	0,5	0,2	0,2
Importations	2,0	5,9	0,4	2,4	3,1	1,0
Demande intérieure totale	1,2	1,9	0,3	0,3	0,9	0,3
Dépenses de conso des ménages	1,0	1,1	0,8	0,0	0,1	0,5
Dépenses de conso des APU	1,6	1,6	0,2	0,4	0,4	0,2
FBCF Totale	-0,6	1,7	-0,1	0,5	0,6	0,6
Exportations	0,2	5,6	1,4	2,7	1,3	0,5
Contribution						
Demande intérieure hors stocks	1,2	1,8	0,5	0,2	0,2	0,4
Variations de stocks	0,4	0,5	-0,1	0,1	0,7	-0,1
Commerce extérieur	-0,6	0,0	0,4	0,2	-0,7	-0,2

Sources : Insee, Eurostat, mars 2005

Initialement, la reprise de la zone euro vient de l'extérieur, tirée par les exportations, notamment à destination de la Grande-Bretagne, des Etats-Unis, mais aussi des pays asiatiques en pleine expansion. Sur l'ensemble de l'année, elles progressent de 5,6 %, après + 0,2 % en 2003 et ce, en dépit d'un euro fort, notamment par rapport au dollar (graphique I 1.2). L'Italie et surtout l'Allemagne profitent particulièrement de cet environnement international porteur du début d'année. Toutefois, le ralentissement de la demande mondiale à partir de l'été est d'autant plus sensible pour les exportateurs européens qu'ils sont confrontés au cours de cette période à une nouvelle augmentation de l'euro. En 2004, les importations progressent fortement, + 5,9 % en volume sur l'année, en raison notamment de la dégradation de la compétitivité des industriels européens. Ce dynamisme des importations est observé dans la quasi-totalité des pays de la zone euro.

Graphique I 1.2
Evolution du cours de l'euro contre le dollar américain



Source : Banque de France, mars 2005

Sur le plan intérieur, la demande de la zone est en revanche peu vigoureuse au cours du premier semestre. Aussi, lorsque le commerce mondial s'essouffle à partir de l'été, la demande intérieure n'est pas un relais assez puissant pour maintenir les rythmes de croissance de la première partie de l'année et l'activité industrielle de l'ensemble des pays de la zone se ralentit fortement. Pourtant, après deux années de repli, la formation brute de capital fixe (FBCF) se redresse courant 2004 (+ 1,7 % après - 0,6 % en 2003 et - 2,5 en 2002). En effet, ce raffermissement est le fait des entrepreneurs qui, en réponse à la hausse de la demande qui leur est adressée depuis la mi-2003, investissent en biens d'équipement. L'augmentation des taux d'utilisation des capacités de production et le maintien des taux d'intérêt à un niveau bas favorisent ainsi l'accélération de l'investissement. En outre, au troisième trimestre, le ralentissement brutal de la demande extérieure n'est pas anticipé et a pour effet immédiat un gonflement des stocks.

La faiblesse de la demande intérieure de la zone euro s'explique surtout par l'atonie de la consommation des ménages (+ 1,1 % en volume en moyenne annuelle). La modération salariale et l'absence de création d'emplois continuent de peser sur le revenu et sur la confiance des ménages. Leurs dépenses sont modérées dans la majorité des pays et la hausse du prix du pétrole érode leur pouvoir d'achat, en particulier au quatrième trimestre. La France fait exception, même si la consommation, jusque-là soutien principal de la croissance, marque le pas au troisième trimestre. En Allemagne, les baisses d'impôts décidées en décembre 2003 ne se traduisant pas par un redémarrage de la consommation.

L'économie française en 2004

Un redémarrage économique tiré par la demande intérieure, toutefois contrarié sur la deuxième partie de l'année

En 2004, la France réalise sa meilleure performance économique depuis 2000 : le PIB s'est accru en moyenne de 2,3 % (en volume aux prix de l'année précédente), après deux années de fort ralentissement (tableau I 1.4). Entamée depuis la mi-2003, la reprise s'est toutefois essoufflée entre le premier et le second semestre, à l'image, et en lien, avec la conjoncture internationale et européenne.

Bien que contrarié et contenu, le redémarrage économique français se révèle plus vigoureux que celui de la zone euro (+ 1,8 % en moyenne). Contrairement à la plupart des pays européens, la croissance économique française repose, de nouveau, sur des composantes essentiellement internes (consommation des ménages et investissement des entreprises), tandis que la contribution du solde des échanges extérieurs reste négative (- 0,9 point de PIB).

En effet, l'accélération du commerce international en 2004, liée au dynamisme économique mondial, notamment des Etats-Unis et de l'Asie, profite fortement aux exportations de la zone euro, surtout au premier semestre. La France, dont les ventes à l'étranger s'étaient contractées l'année précédente, bénéficie également de cette intensification des échanges commerciaux puisque ses exportations augmentent de 3,1 %, en volume. Les deux tiers de cette croissance proviennent des biens de consommation et des biens d'équipement.

Tableau I 1.4
Equilibre Ressources-Emplois

évolutions en volume en % et valeur en milliards d'euros courants 2004*

	2003	2004	2004				2003	2004	2004
			T1	T2	T3	T4			
	en % (moyenne annuelle, aux prix 2000) ⁽¹⁾		en % (moyenne trimestrielle, aux prix 2000) (1)				en % (moyenne annuelle, aux prix de l'année précédente) ⁽²⁾		valeur en Mds euros courants ⁽²⁾
PIB	0,9	2,1	0,6	0,6	0,2	0,7	0,8	2,3	1648,4
Importations	1,3	6,1	0,5	3,0	2,2	1,0	0,7	6,9	424,0
Demande intérieure totale	1,8	3,1	0,7	1,2	0,7	0,7			
Dépenses de consommation des ménages	1,6	2,3	1,0	0,5	-0,1	1,1	1,4	2,0	901,2
Dépenses de consommation des APU	2,1	2,7	0,6	0,5	0,5	0,6	2,0	2,6	394,4
FBCF Totale	2,7	2,2	-0,5	0,9	-0,3	1,3	2,7	2,5	316,0
<i>dont : FBCF des SNF et des EI</i>	<i>0,0</i>	<i>2,4</i>	<i>-0,5</i>	<i>1,2</i>	<i>-0,7</i>	<i>1,9</i>	<i>0,1</i>	<i>2,8</i>	<i>165,2</i>
<i>FBCF des ménages (hors EI)</i>	<i>3,8</i>	<i>3,1</i>	<i>0,4</i>	<i>1,6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,8</i>	<i>3,9</i>	<i>3,1</i>	<i>85,8</i>
<i>FBCF des APU</i>	<i>8,6</i>	<i>3,0</i>	<i>-0,2</i>	<i>0,5</i>	<i>-0,1</i>	<i>0,4</i>	<i>8,3</i>	<i>3,3</i>	<i>2,1</i>
Exportations	-1,7	2,4	0,1	1,0	0,4	0,9	-1,7	3,1	428,1
Contributions									
Demande intérieure hors stocks	1,9	2,4	0,6	0,6	0,0	1,0	1,8	2,2	
Variations de stocks	-0,2	0,8	0,1	0,6	0,7	-0,3	-0,3	1,0	
Commerce extérieur	-0,9	-1,0	-0,1	-0,6	-0,5	-0,1	-0,6	-0,9	

Sources : ⁽¹⁾ Insee, Comptes trimestriels aux prix 2000, cvs-cjs, mai 2005

⁽²⁾ Insee, Comptes annuels, aux prix n-1, mai 2005

*Les Comptes annuels et les Comptes trimestriels sont évalués à prix courants et en volume. L'évaluation en volume se fait désormais aux prix 2000 pour les comptes trimestriels et aux prix de l'année précédente pour les comptes annuels. Les comptes trimestriels sont corrigés de la saisonnalité et des jours ouvrables, contrairement aux comptes annuels qui ne le sont pas. Dans ce rapport on utilise les données des Comptes annuels aux prix de l'année précédente pour commenter l'évolution annuelle, et les données des Comptes trimestriels lorsque l'analyse est infra-annuelle. La suite de ce rapport, à partir du I.2, se place dans le cadre des Comptes annuels, avec un contenu de la branche transports adapté au champ d'investigation de la CCTN (non prise en compte en particulier des agences de voyages).

Toutefois, la France semble ne pas tirer autant parti de cet environnement international porteur que la plupart des pays de la zone pour lesquels, à l'exception de l'Espagne, la demande extérieure est le moteur principal de leur croissance. Outre la perte de compétitivité liée à l'appréciation de l'euro, que connaissent aussi les autres pays de la zone euro, elle pâtit de la relativement faible implantation industrielle dans les pays où la croissance est forte (Asie émergente notamment), ainsi que de la faible demande intérieure de l'Allemagne, son principal partenaire commercial.

La consommation des ménages demeure ainsi, sur l'ensemble de l'année 2004, le principal soutien de la croissance française (+ 2,0 % de hausse). L'accélération des dépenses des ménages trouve son origine dans la reprise d'acquisition d'automobile et dans la vive croissance des achats de biens de nouvelles technologies, de services de transport et de services financiers. La formation brute de capital fixe des entreprises connaît une reprise notable (+ 2,8 % après avoir stagné en 2003 et stagné en 2002), ce qui vient également fortifier l'activité économique. L'investissement en biens d'équipement et en automobile en sont les composantes les plus dynamiques. Au total, la demande intérieure hors stock contribue en moyenne sur l'année pour 2,2 points à l'accroissement du PIB.

La progression très sensible des importations (+ 6,9 %), favorisée par un euro fort, résulte également du dynamisme de la demande intérieure.

L'activité économique française a connu une césure en milieu d'année. Après un premier semestre bien orienté (+ 0,6 % au premier et au deuxième trimestre), le PIB est quasi stagnant au troisième trimestre de 2004. Durant l'été, tandis que la baisse du dollar s'accroît et que s'amorce un resserrement monétaire dans les pays anglo-saxons, les échanges mondiaux se tassent relativement brusquement, entraînant un ralentissement des exportations manufacturées. Parallèlement, dans un contexte de hausse du prix du pétrole et des matières premières, la demande interne française ralentit fortement. Les dépenses de consommation des ménages, tout comme l'investissement des entreprises, se contractent (respectivement - 0,1 % et - 0,7 %).

Malgré des conditions de financement toujours favorables en France et la réapparition de tensions sur les capacités de production, le ralentissement conjoncturel de l'été conduit les investisseurs à geler leurs investissements. En outre, les stocks augmentent sensiblement au cours des deuxième et troisième trimestres, le fléchissement de la demande intérieure ayant été mal anticipé par les entreprises.

Tableau I 1.5
Evolution des revenus des ménages et de leur pouvoir d'achat
données cvs-cjo

variations annuelles moyennes en %

	2003	2004	2004			
			T1	T2	T3	T4
Revenus primaires						
Salaires bruts	2,0	2,8	0,9	0,7	0,8	0,6
Excédent brut d'exploitation	3,5	4,5	1,1	1,0	1,1	1,4
Revenus de la propriété	-7,0	3,5	2,1	1,5	1,0	0,4
Prestations sociales	4,2	4,0	0,7	1,4	1,0	1,0
Revenus bruts	2,1	3,1	0,9	0,9	0,8	0,8
Prélèvements sociaux et fiscaux	3,7	2,8	2,7	0,4	0,0	0,1
Revenu disponible brut	1,7	3,2	0,4	1,0	1,0	0,9
Prix de la consommation	1,2	1,5	0,3	0,5	0,3	0,4
Pouvoir d'achat	0,5	1,7	0,1	0,5	0,7	0,5

Source : Insee, Note de conjoncture, juin 2005

La consommation des ménages s'essouffle progressivement dès le printemps, alors qu'elle a été plutôt robuste en début d'année, contrairement à la plupart de ses partenaires de la zone euro. En dépit d'un taux de chômage de 10 % et d'une reprise très modeste de l'emploi, la progression des dépenses des ménages dépasse toutefois celle de leur pouvoir d'achat. Ce dernier augmente de 1,7 % en moyenne annuelle, faiblement au premier trimestre puis il accélère sur le reste de l'année (tableau I 1.5). Les ménages puisent dans leur épargne et ont recours à des crédits pour assurer ce niveau de consommation, dans un contexte de faible inflation. En effet, malgré la hausse du prix du pétrole, l'inflation importée reste contenue, atténuée par la force de l'euro. Sur le plan intérieur, les prix sont stables (+ 1,5 % en moyenne sur 2004). Alors qu'il est soutenu depuis l'automne 2003, l'investissement locatif des ménages marque également le pas au troisième trimestre. Sur l'ensemble de l'année, il s'accroît de 3,1 %.

A l'image de la conjoncture mondiale, hors zone euro, l'ensemble des composantes internes et externes du PIB français est mieux orienté au quatrième trimestre. Ainsi, la consommation des ménages progresse de + 1,1 % et les entreprises opèrent une double correction par rapport au trimestre précédent : correction à la baisse pour les stocks et correction à la hausse pour l'investissement industriel. La production manufacturière se raffermie. Avec + 0,9 % d'augmentation sur les trois derniers mois de l'année, les exportations retrouvent le rythme trimestriel du début d'année, tandis que les importations poursuivent leur ralentissement (+ 1,0 % après 2,2 % au troisième trimestre et + 3,0 % au deuxième). La croissance en France, comme en zone euro, reste néanmoins hésitante en 2004, d'une ampleur moindre que ce qui était attendu.

Les activités sectorielles en 2004

Reprise de la production des branches utilisatrices de services de transport

La production globale des branches de l'économie française, en volume, augmente de 2,5 % en 2004 (tableau I 1.6). Cette reprise se produit après trois années de ralentissement consécutives. Les activités de production de biens, qui sont celles qui génèrent le plus de transport, après s'être contractées en 2002 et 2003, progressent au même rythme que l'ensemble des branches (+ 2,5 %). Pour la première fois depuis 2000, la production de biens s'accroît à un rythme proche de celui des services (+ 2,6 % pour les services).

La production des branches industrielles, enregistre une évolution de + 2,0 % en moyenne annuelle, en forte accélération par rapport à l'année précédente où elle avait stagné. A l'image du profil infra-annuel de l'économie française, la production industrielle marque le pas au troisième trimestre. Après un premier semestre de reprise (+ 0,5 % au premier trimestre puis + 1,1 % au deuxième) elle stagne au troisième trimestre, le recul intervenant surtout en juillet et en août. Elle retrouve toutefois au quatrième trimestre un rythme de croissance plus dynamique (+ 0,6 %).

Tableau I 1.6
Evolution de la production par branche en volume
données cjo-cvs

Branches	2003	2004	2004			
			T1	T2	T3	T4
	en % (moyenne annuelle, aux prix 2000)		en % (moyenne trimestrielle, aux prix 2000)			
Agriculture	-6,9	7,9	3,6	2,7	1,6	0,2
Total branches industrielles	0,0	2,0	0,5	1,1	0,0	0,6
I.A.A.	1,3	-0,2	1,5	1,0	-0,2	0,1
Branches manufacturières :	-0,9	2,3	0,3	1,9	0,0	0,7
- Biens de consommation	-0,1	2,6	1,5	1,0	-0,2	0,1
- Industrie automobile	-0,1	3,9	1,0	4,4	-1,9	4,0
- Biens d'équipement	-1,0	2,3	-1,3	2,3	1,4	0,0
- Biens intermédiaires	-1,5	1,7	0,3	1,2	-0,2	0,3
Energie	4,3	2,2	0,4	-2,1	1,0	0,5
Total branches non industrielles	1,0	2,7	0,7	0,8	0,5	0,8
dont : Construction	1,8	2,7	0,5	0,7	0,5	0,6
Commerce	1,2	2,6	0,9	1,0	-0,1	1,2
Total	0,7	2,5	0,6	0,9	0,4	0,7

Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2005

La reprise des activités industrielles françaises en 2004 est due au rebond des activités manufacturières (+ 2,3 % sur 2004). Ainsi, après une baisse en 2002 et en 2003, la production manufacturière se redresse. Cette amélioration touche l'ensemble de ses composantes. Les biens de consommation augmentent de 2,6 %, en lien avec la bonne tenue de la consommation des ménages français en 2004. Les biens intermédiaires progressent de 1,7 %. L'ampleur du rebond est certes moins forte que celle des autres produits manufacturés, mais les biens intermédiaires avaient enregistré un recul sensible en 2003. Outre la demande intérieure, les ventes à l'étranger, notamment en produits sidérurgiques, métaux non ferreux et pharmaceutiques, soutiennent cette production. La reprise de l'investissement des entreprises françaises en 2004 (+ 2,8 %), ainsi que celle des exportations, à destination de l'Asie notamment, dynamisent la production en biens d'équipement. Enfin, l'industrie automobile enregistre une hausse de 5,0 % de sa production. Les deux tiers de cette production sont destinés aux marchés étrangers. La forte accélération des ventes à destination de pays émergents comme les PECO, la CEI ou la Turquie tire la production française à la hausse.

La stagnation de la production des branches industrielles au cours de l'été est pour l'essentiel imputable à celle des activités manufacturières, en raison de la baisse conjoncturelle de la demande extérieure, mais aussi intérieure. Ainsi les dépenses de consommation des ménages français cessent-elles d'augmenter au cours de l'été, en raison de la diminution des achats d'automobiles d'une part et de textile d'autre part. La contraction de 0,7 % la FBCF des entreprises, dès le début de l'été, se traduit par une diminution de la demande des entreprises françaises en biens manufacturés de 1,7 % au troisième trimestre. Ce sont principalement des biens d'équipements et ceux de l'industrie automobile qui en pâtissent.

Au quatrième trimestre, la production industrielle se redresse (+ 0,6 %), notamment en raison de la hausse la production manufacturière (+ 0,7 %).

La production de la construction, grande génératrice de transports renoue avec la croissance dès la fin 2003. Avec une hausse de près de 2,7 % en 2004, la branche rompt avec les baisses des deux années précédentes, sans pour autant recouvrer celles, exceptionnelles, de la fin des années 90. Cette croissance (+ 2,7 %) repose sur la reprise du bâtiment. En effet, l'investissement des entreprises s'accroît dans le bâtiment, tout comme celui des ménages qui bénéficient encore du dispositif Robien et de conditions d'emprunt favorables. En revanche, les travaux publics sont pénalisés par le recul de l'investissement des entreprises et des administrations publiques. Dans l'ensemble, l'activité de la construction est bien orientée à partir de l'automne.

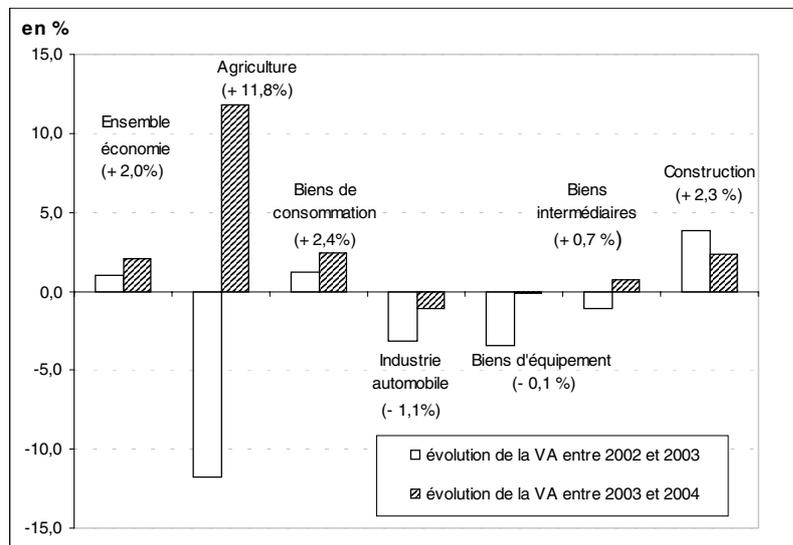
La production agricole influe également sur l'activité de services de transport de marchandises. En 2003, elle s'était fortement contractée (- 6,9 %), victime d'une succession d'aléas climatiques (rigueur de l'hiver, sécheresse du printemps, canicule estivale). En 2004, elle augmente de 7,9 %. Les conditions climatiques ont été plus favorables aux grandes cultures, la récolte céréalière progresse ainsi de 27 %. En revanche, le cheptel est en repli.

La production d'énergie ralentit : + 0,6 % en 2004, après une croissance de plus de 3 % en 2003.

Graphique I 1.3

Evolution de la valeur ajoutée, en volume, des principales branches

aux prix 2000, données cjo-cvs, variation annuelle moyenne, en %



Source : Insee, Informations Rapides, Comptes trimestriels, mai 2005

Les évolutions des valeurs ajoutées (VA) ne correspondent pas toujours à celles relatives à la production. Si la valeur ajoutée de l'ensemble des branches progresse bien à des rythmes annuels et infra-annuels proches de ceux de l'ensemble de la production, la valeur ajoutée des branches industrielles augmente de 0,5 %, tandis que la production enregistre une hausse de 2 %.

Parmi les composantes de la production industrielle, on retrouve largement les mêmes types d'évolutions en termes de valeur ajoutée que celle relatives à la production pour les biens de consommation et les biens intermédiaires. En revanche, la valeur ajoutée dégagée par la production de biens d'équipement stagne (- 0,1 %), tandis que celle de l'industrie automobile diminue (- 1,1 %). Malgré ce recul, la valeur ajoutée de cette branche s'est accrue de près de 7 % en moyenne par an, depuis 10 ans, pesant pour plus de 11 % dans la valeur ajoutée manufacturière.

Contrairement à l'année précédente, la valeur ajoutée dégagée par la branche agricole est en hausse (+ 11,8 %).

Les échanges extérieurs

Reprise dynamique des importations de marchandises, en tonnages

Les exportations françaises ne sont pas au diapason de la forte reprise du commerce international mondial : leur évolution, en tonnages, est en très léger repli en 2004, contrairement à 2003 (tableau I 1.7). A l'opposé, les tonnages importés sont en très forte croissance.

Dans l'ensemble, les échanges sont plus dynamiques avec les pays européens (UE15) qu'avec les 'autres' pays. Les tonnages de marchandises exportées vers l'Union européenne, représentant 74 % de l'ensemble des exportations de la France, progressent de 1,4 % en 2004 (graphique I 1.4). En revanche, les tonnages importés en provenance de cette zone sont en très forte croissance (+ 13 %), à 46,3 % en 2004¹ (pour le détail par mode de transport : voir chapitre II.3).

Hors Union européenne (à 25), les tonnages exportés baissent de 6,6 % et les tonnages importés augmentent de 4,8 %. Par ailleurs, le volume des échanges avec les dix nouveaux Etats membres (UE10) est en très forte croissance en 2004 : + 14 % pour les tonnages exportés et + 50 % pour les tonnages importés (tableau I 1.8). La progression était déjà sensible au cours des dix années précédant l'élargissement : + 12 % en rythme annuel moyen pour les exportations, et + 9% pour les importations. Cependant, la part de ces dix nouveaux Etats membres reste encore modeste, relativement aux échanges avec les autres pays de l'Union européenne (UE15) : 2,6 % pour les tonnages exportés, et 4,9 % pour les tonnages importés, y compris hydrocarbures (en 2003, respectivement 2,4 % et 3,7 %).

Tableau I 1.7
Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur français
évolutions annuelles en %, niveaux en millions de tonnes

	80/73	90/80	95/90	00/95	04/00	04/03	Niv.2004
Total (*)							
Union europ. (15)	1,3	2,1	1,4	3,8	0,4	7,1	292,8
Autres	1,8	-0,6	-1,0	1,4	-0,8	3,3	223,1
Total	1,6	0,6	0,3	2,7	-0,1	5,4	515,9
Importations (*)							
Union europ. (15)	3,1	2,2	1,5	3,7	1,3	13,3	148,5
Autres	1,3	-1,2	-0,8	0,9	-0,6	6,2	172,3
Total	1,8	0,0	0,1	2,1	0,2	9,4	320,9
Exportations							
Union europ. (15)	-0,2	2,1	1,4	3,8	-0,5	1,4	144,3
Autres	4,5	1,8	-1,7	3,3	-1,5	-5,4	50,7
Total	1,1	2,0	0,5	3,7	-0,7	-0,5	195,0

Source : DGDDI, calculs DAEI/SESP (base Sitram; hors mat. militaire)

(*) en 2004, le total UE15 inclut un flux exceptionnel d'importation d'eau (d'Italie) de 5,4 Mt : le total des importations UE15 sans ce flux serait de 143,1 Mt.

Ce flux contribue sensiblement à la croissance des imports en tonnages de l'UE15 (qui serait de + 9,2 % sans, au lieu de + 13,3 %), à celle de l'ensemble des importations (+ 7,5 %, au lieu de + 9,4 %) et même au total des tonnages échangés (+ 5,1 % pour UE15, + 4,3 % pour tous pays, au lieu de + 7,1 % et + 5,4 %)

¹ 45,4 % hors flux exceptionnel d'importation d'eau (voir note tableau I 1.7)

Tableau I 1.8

La part de l'Europe (UE15 et UE10) et des autres pays dans le commerce extérieur français
tonnages et valeurs

niveaux en Mt ou Mds euros ; structures et évolutions en %

	structure 2004 (%)		évolution 04/03	
	tonnage	valeur	tonnage	valeur
Total (*)				
UE 15	56,8	57,1	7,1	5,5
UE 10	2,2	3,1	35,1	6,3
Autres pays	41,1	39,9	2,0	4,8
Total (%)	100,0	100,0	5,4	5,2
Total (niveaux)	515,9	706,5	-	-
Importations (*)				
UE 15	46,3	55,6	13,3	7,5
UE 10	2,3	2,8	49,8	15,4
Autres pays	51,4	41,5	4,8	5,0
Total (%)	100,0	100,0	9,4	6,7
Total (niveaux)	320,9	348,7	-	-
Exportations				
UE 15	74,0	58,5	1,4	3,6
UE 10	2,0	3,3	13,7	-0,2
Autres pays	24,1	38,2	-6,6	4,6
Total (%)	100,0	100,0	-0,5	3,9
Total (niveaux)	195,0	357,8	-	-

UE10 = 10 nouveaux pays de l'union en 2004

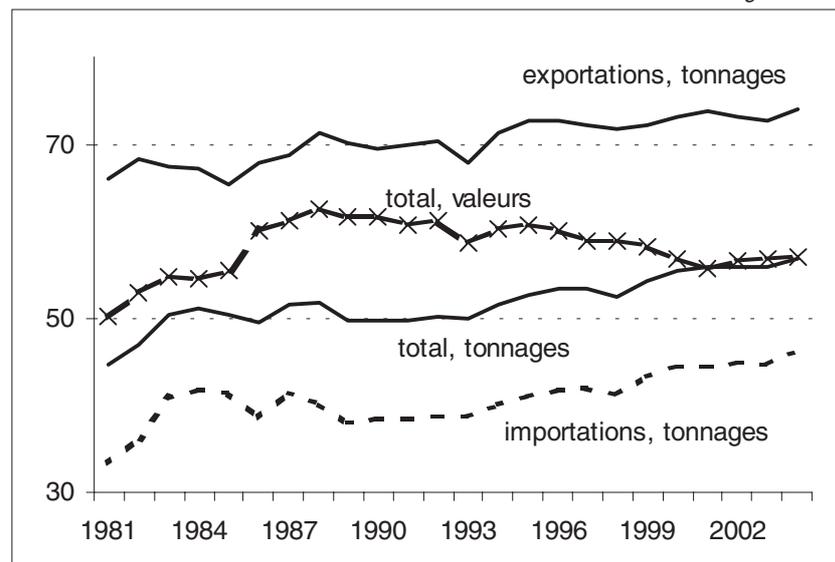
Source : DGDDI, calculs DAEI/SESP (base Sitram; hors mat. militaire)

(*) voir remarque tableau I 1.7

Graphique I 1.4

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

en % des échanges totaux



Sources : DGDDI, calcul DAEI/SESP

Augmentation de la valeur d'une tonne exportée, baisse de la valeur d'une tonne importée

En dépit d'une légère diminution des tonnages, la valeur (en euros courants) des exportations de marchandises augmente de près de 4 %². La progression de la valeur moyenne de la tonne à l'exportation (+ 4,4 %) concerne l'ensemble des pays, européens ou non, sauf les nouveaux Etats membres (UE10) (tableau I 1.8).

Le renchérissement des exportations est dans l'ensemble plus faible avec les pays de l'Europe qu'avec les autres pays, compte tenu de l'appréciation de l'euro face au dollar. Pour ces derniers, les tonnages exportés diminuent de 5,4 %, mais leur valeur en euros progresse de 4,2 % (resp. - 6,6 % et + 4,6 %, si l'on exclut les dix nouveaux états membres). Au delà des variations de prix et de taux de change, la hausse de valeur unitaire peut également refléter des modifications dans la structure par produit des exportations.

A l'opposé, les importations de marchandises progressent dans l'ensemble moins rapidement en valeur qu'en tonnages. La valeur d'une tonne de produits importés diminue globalement de 2,4 %. Avec les pays européens (UE15), la baisse unitaire est paradoxalement plus forte qu'avec l'ensemble des 'autres' pays : - 5,1%, contre - 0,5% . En provenance des nouveaux Etats membres (UE10), le recul est même encore plus important : le prix de la tonne importée passe de 1,73 k€ à 1,34 k€, rejoignant le niveau de l'année 1999, soit un niveau semblable à celui de la tonne importée en provenance des autres pays européens.

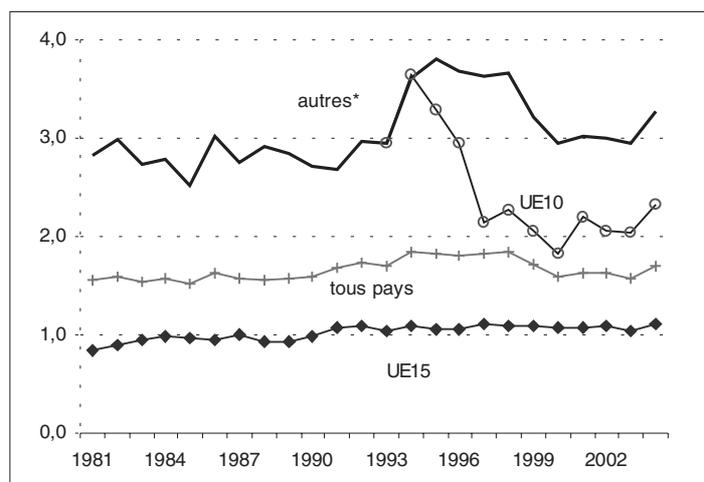
Avec les 'autres' pays, et en dépit du taux de change qui devrait alléger en 2004 le prix des importations, la valeur moyenne d'une tonne importée progresse très légèrement : les importations françaises augmentent un peu plus en euros courants (+ 5,0 %) qu'en tonnages (+ 4,8 %). L'augmentation de prix des hydrocarbures et des biens intermédiaires a en effet contribué à alourdir la facture des importations françaises (voir ci-dessous).

Au total, le ratio de la valeur d'une tonne exportée relativement à une tonne importée passe de 1,58 en 2003 à 1,69 en 2004³ (graphique I 1.5).

L'augmentation de plus de 10% de ce ratio pour les pays non européens (hors zone UE15), correspond approximativement à l'augmentation de la tonne exportée (à 2,93 k€ en 2004), la valeur de la tonne importée étant pratiquement stable (à 0,90 k€). Avec les pays européens (UE15), la tonne exportée augmente de 2 % (à 1,45 k€), et la valeur unitaire des importations est en recul⁴. Ces évolutions reflètent des modifications dans la structure des échanges par produits et des évolutions de prix différenciées (cf. ci-dessous).

Graphique I 1.5

Evolution de la valeur unitaire de la tonne exportée, relativement à la tonne importée
ratios



Source : DGDDI; calcul DAEI/SESP

(*) autres = pays hors UE15 (yc UE10)

² source : DGDDI, base Sitram : hors matériel militaire

³ 1,66 si l'on exclut le flux d'importation d'eau décrit au tableau I 1.7

⁴ de 1,38 à 1,31k€ la tonne (ou à 1,36 k€ si l'on exclut le flux exceptionnel d'importations d'eau)

Avec nos principaux partenaires européens : augmentation des importations et des exportations (en tonnages), sauf vers l'Espagne et le Royaume-Uni.

Les six principaux partenaires de la France totalisent en 2004 plus de 90 % des échanges de marchandises avec l'Union européenne (UE15), en tonnages. Ces échanges (imports et exports cumulés) sont dans l'ensemble plus dynamiques en 2004 qu'en 2003, en importations notamment. Cependant, les tonnages échangés avec les Pays-Bas et l'Espagne reculent globalement (tableau I 1.9).

Une des plus fortes croissances des tonnages importés vient de la Belgique (+ 24 %), partiellement compensée par la baisse des importations en provenance des Pays-Bas. Les importations d'Italie, dont les tonnages augmentent très fortement, sont marquées en 2004 par un flux exceptionnel d'importation d'eau (l'augmentation ne serait plus que de 0,7 % si l'on excluait ce flux du calcul).

Les exportations françaises vers ces six pays augmentent dans l'ensemble en 2004, à l'exception de l'Espagne et du Royaume-Uni. C'est vers l'Espagne que le recul est le plus prononcé, en baisse de 4,7 %.

Tableau I 1.9
Evolution des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens
en %, niveaux en millions de tonnes

		03/02	04/03	niv. 2004
Allemagne	imports	-0,2	14,7	31,9
	exports	-3,6	2,0	27,8
	Total	-1,9	8,4	59,7
Belgique	imports	9,8	23,6	44,2
	exports	5,5	4,4	23,6
	Total	8,1	16,1	67,8
Royaume-Uni	imports	-5,7	6,4	16,8
	exports	3,6	-3,3	13,9
	Total	-1,5	1,8	30,8
Espagne	imports	2,5	3,8	13,1
	exports	3,0	-4,7	21,1
	Total	2,8	-1,6	34,3
Italie (1)	imports	-0,2	42,6	18,4
	exports	9,4	2,8	27,8
	Total	6,1	15,6	46,2
Pays-Bas	imports	-11,6	-20,8	11,6
	exports	15,4	8,0	15,6
	Total	0,0	-6,5	27,1

Source : DGDDI; calcul DAEI/SESP

(1) en 2004, si l'on excluait du calcul un flux d'importation d'eau exceptionnellement élevé (5,4 Mt) les tonnages en provenance d'Italie ne progresseraient que de 0,7%, à 13,0 Mt (et resp. + 2,1 %, à 40,8 Mt pour le total des flux échangés avec l'Italie)

Hausse des importations de produits pétroliers, baisse des exportations agroalimentaires et de minéraux et matériaux de construction, faible croissance de la valeur des exportations industrielles.

Pour la majorité des familles de produits, l'année 2004 est marquée par une reprise des tonnages échangés, à l'exception des engrais (baisse des importations et exportations), et des produits agricoles alimentaires, minéraux de matériaux de construction (baisse des exportations). En valeur (euros courants), les échanges progressent pour tous les produits, sauf les exportations de produits agricoles.

Les produits pétroliers représentent en 2004, comme en 2003, la moitié des tonnages importés (tableau I 1.10). Ils ont augmenté de plus de 7 %, mais en euros courants, la progression est de 21 % : la 'facture pétrolière' représente ainsi 10 % des importations en 2004, contre 9 % l'année précédente. L'évolution du taux de change de l'euro, favorable aux importations, n'a donc pas compensé totalement cette année l'augmentation des prix des hydrocarbures. Il en va de même pour d'autres produits, dont les importations croissent plus vite en valeur qu'en tonnage : combustibles minéraux et solides, minerais et produits

métallurgiques, engrais et produits chimiques. Il s'agit essentiellement de biens intermédiaires, dont les prix internationaux ont été tirés par une forte augmentation de la demande, notamment en provenance des pays asiatiques.

Malgré ces augmentations, les importations françaises sont dans l'ensemble relativement moins « chères » que l'année précédente, grâce aux importations de minéraux, matériaux de construction et surtout de produits manufacturés. Ces derniers, qui représentent 63 % de la valeur des importations, progressent de 4,5 % en euros courants, mais de 5,3 % en tonnage.

Le différentiel de croissance est particulièrement marqué pour les marchandises en provenance des pays non européens (+ 1,9 % en valeur, + 9,9 % en tonnage). A l'inverse, les importations de produits manufacturés en provenance des pays européens progressent plus faiblement en tonnage qu'en valeur (voire régressent, pour les produits en provenance des dix nouveaux états membres).

L'ensemble des tonnages exportés par la France recule légèrement en 2004, avec moins de produits agricoles ou alimentaires, d'engrais et de minéraux et matériaux de construction. A l'opposé, les exportations de produits pétroliers, essentiellement des produits raffinés, continuent de croître (+ 11,1 % en euros courants, + 5,7 % en tonnages), ainsi que celles de combustibles minéraux et solides, de minerais, de produits métallurgiques et de produits chimiques.

Pour la quasi-totalité des familles de produits, le prix de la tonne exportée augmente en 2004, à l'exception notable des produits manufacturés, qui représentent près des deux tiers de la valeur des exportations (15 % des tonnages). En effet, les exportations de produits manufacturés ne progressent que de 2,9 % en valeur, pour une augmentation des tonnages de 4,3 %. En euros courants, le niveau des exportations françaises de biens industriels est ainsi, en 2004, inférieur de 4 % à celui de l'année 2000⁵. La baisse de la valeur unitaire des exportations industrielles est générale, qu'il s'agisse des exportations vers les pays non européens ou vers les pays européens. La valeur totale des produits industriels exportés vers les dix nouveaux états membres est même en recul de 4,2 %, pour des tonnages en progression de 2,4 %.

Tableau I 1.10
Evolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit
en %

	Tonnages (*)			Valeurs		
	1973	1990	2004	1973	1990	2004
Imports						
Produits agricoles	3,8	3,7	3,5	8,6	3,7	2,4
Produits alimentaires	3,3	7,5	9,0	10,5	7,2	6,1
Charbons, minerais, engrais	16,2	20,3	8,9	3,7	1,8	1,0
Hydrocarbures	59,7	42,4	49,3	10,4	7,9	10,0
Produits métallurgiques	4,1	4,7	5,8	9,8	5,5	4,6
Matériaux construction	5,9	7,9	6,4	1,3	0,9	0,6
Produits chimiques	3,5	6,2	7,4	8,4	10,0	12,5
Produits manufacturés	3,6	7,2	9,8	47,4	62,9	62,7
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Exports						
Produits agricoles	16,6	23,3	16,9	10,0	5,6	2,9
Produits alimentaires	7,6	16,5	13,7	11,3	10,3	8,0
Charbons, minerais, engrais	21,5	6,5	4,0	1,7	0,7	0,6
Hydrocarbures	10,6	8,1	16,8	1,6	1,3	2,2
Produits métallurgiques	8,1	8,4	11,0	8,2	5,6	4,5
Matériaux construction	22,0	17,8	9,6	1,0	0,9	0,5
Produits chimiques	6,1	9,5	12,9	9,3	12,6	16,1
Produits manufacturés	7,4	9,9	15,0	56,9	63,1	65,2
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : DGDDI; calcul DAEI/SESP

(*) en 2004, la part des produits alimentaires dans les tonnages importés s'établirait à 7,4 % (au lieu de 9,0 %), si l'on excluait du calcul un flux d'importations d'eau exceptionnellement élevé (5,4 Mt); en contrepartie, la part des autres produits dans les tonnages importés serait alors plus forte (par exemple, 50,1 % pour les hydrocarbures au lieu de 49,3 %, et 10,0 % pour les produits manufacturés au lieu de 9,8 %)

Ce flux pèse en revanche très peu sur la répartition des valeurs des échanges de biens.

⁵ source : DGDDI, base SITRAM : hors matériel militaire

I . 2 – LA BRANCHE TRANSPORTS

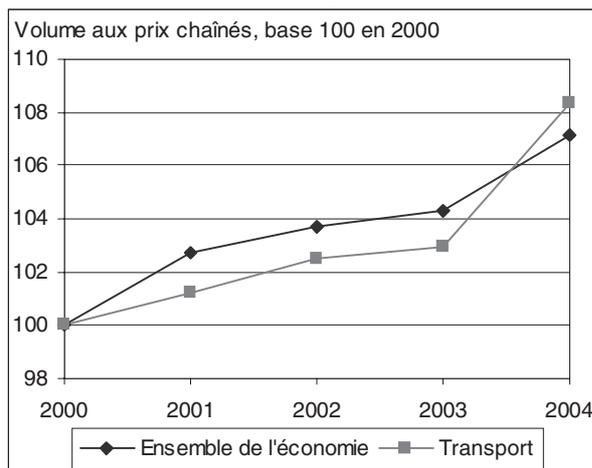
La production de la branche transports a progressé en volume de 5,3 % en 2004. Cette évolution est supérieure de 2,6 points à celle de l'ensemble de l'économie (+ 2,7 %). Cette embellie concerne tous les modes de transports à l'exception du transport ferroviaire de marchandises qui continue de se contracter. La croissance a repris avec vigueur pour le transports maritime (+ 10 %) et aérien de marchandises (+ 10,4 %). Suivant le mouvement d'ensemble, les activités auxiliaires progressent moins fortement (+ 4,0 %). Les prix des services de transport continuent de ralentir (+ 1,6 % en 2004 après + 1,7 % l'année précédente). Toutefois, après la forte accélération de l'année dernière, les prix du transport aérien baissent de plus de 2 % dans une conjoncture de prix élevés du carburant. La fin de l'année 2004 est cependant marquée par une stagnation de l'activité de transport, que les premiers mois de 2005 semblent confirmer.

La production de services de transport

En 2004, la valeur de la production de la branche transport¹ a progressé de 6,9 % après une hausse de 2,1 % en 2003. En volume, elle se redresse de 5,3 % après trois années de faible croissance, succédant elles-mêmes à la période 1997-2000 où les taux de croissance dépassaient 5 % par an. En 2004, à la différence des trois années précédentes, la branche transports évolue plus vite que l'ensemble de l'économie, la production de l'ensemble des branches ayant augmenté de 2,7 %. Le dernier trimestre de 2004 et le premier trimestre 2005 marquent toutefois l'arrêt de cette progression de l'activité de transport.

La reprise des transports en 2004 est partiellement liée à l'amélioration de la situation économique française. Toutefois, son ampleur est surtout due à l'accélération des échanges internationaux, dynamisés en 2004 par la forte croissance de l'activité mondiale.

Graphique I 2.1
Production des branches au prix de base*



Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP

* Le prix de base est le montant facturé par les producteurs diminué des taxes sur les produits et augmenté des subventions aux produits

¹ La production considérée ici est celle, réalisée par les entreprises résidentes sur le territoire français, pour compte d'autrui uniquement. La mesure du compte propre (activité non marchande) est notamment retracée dans la partie II.1 sur les trafics et transports de ce document.

Tableau I 2.1
Partage volume-prix de la production au prix de base(*) des branches du transport en 2004
en millions d'euros

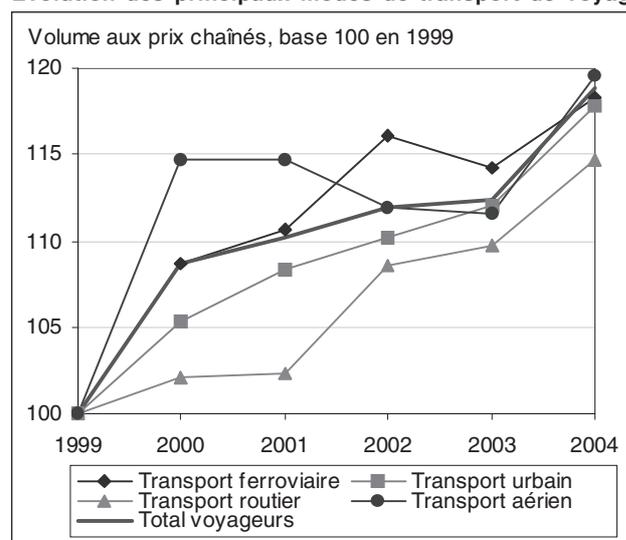
	Niveau 2 003	Evolution annuelle en %			Niveau 2 004	en % 2004
		volume	prix	valeur		
Transport ferroviaire de voyageurs	6 547	3,5	4,5	8,1	7 080	5,4
Transport ferroviaire de marchandises	1 983	-3,7	0,7	-3,0	1 923	1,5
Transport urbain de voyageurs	8 424	5,2	3,2	8,5	9 142	7,0
Transport routier de voyageurs	3 979	4,5	1,5	6,1	4 222	3,2
Autres transports terrestres de voyageurs (**)	3 062	7,2	3,5	10,9	3 396	2,6
Transport routier de marchandises	33 210	6,0	0,8	6,9	35 508	27,2
Autres transports terrestres de marchandises (***)	1 734	0,2	3,6	3,8	1 800	1,4
Transport fluvial	443	6,8	0,2	7,0	474	0,4
Transport maritime	5 823	10,0	5,3	15,9	6 747	5,2
Transport aérien de voyageurs	12 871	7,1	-2,1	4,8	13 490	10,4
Transport aérien de marchandises	2 385	10,4	-7,9	1,7	2 425	1,9
Manutention	1 804	6,3	1,8	8,2	1 952	1,5
Entreposage	7 579	7,1	1,8	9,0	8 260	6,3
Gestion d'infrastructure	18 752	2,3	3,4	5,8	19 835	15,2
Messagerie, fret express	5 274	2,6	0,1	2,7	5 416	4,2
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	7 988	5,2	2,9	8,2	8 642	6,6
Ensemble transports, dont:	121 858	5,3	1,6	6,9	130 312	100,0
Transport de voyageurs	35 696	5,8	1,3	7,2	38 250	29,4
Transport de marchandises	44 765	6,0	1,0	7,1	47 957	36,8
Autres	41 397	4,0	2,5	6,5	44 105	33,8

Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

(*) Le prix de base est le montant facturé par les producteurs diminué des taxes sur les produits et augmenté des subventions aux produits

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

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

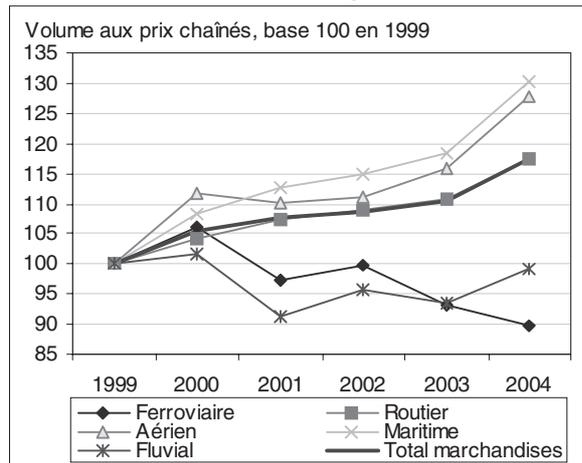
Graphique I 2.2
Evolution des principaux modes de transport de voyageurs


Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP

Contrairement à l'année précédente, la production du transport de voyageurs se redresse en 2004 dans tous les modes de transport, de 5,8 %. Après trois années de conjoncture difficile, l'aérien est le moyen de transport de voyageurs qui connaît la plus forte croissance (+ 7,1 %). Ce sont les transports internationaux qui tirent sa croissance. L'évolution des transports aériens de voyageurs reste encore modeste par rapport à l'évolution de 2000 (+ 14,7 %). La plus faible évolution est celle du transport ferroviaire (3,5 %).

Dans une moindre mesure, les transports urbains et routiers de voyageurs bénéficient d'une conjoncture favorable et progressent (respectivement + 5,2 % et + 4,5 %).

Graphique I 2.3
Evolution des modes de transport de marchandises



Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP

Le transport de marchandises dans son ensemble accélère en 2004 : la production s'accroît de 6,0% en volume contre 1,8% l'année précédente. C'est également le cas des transports routiers de marchandises qui regroupent près des trois quarts de l'ensemble de ce transport (+ 6,0 % après 1,7 %). Les transports aériens et maritimes sont encore plus dynamiques avec des progressions de 10 %. En revanche, le fret ferroviaire poursuit son recul (- 3,7 % en 2004).

Dans l'ensemble, l'activité des services annexes au transport progresse à un rythme un peu moins soutenu que celui des services de transport eux-mêmes. La production des gestionnaires d'infrastructure augmente de 2,3% en volume (après + 1,2 % en 2002). Les services de messagerie et de fret express redémarrent (+ 2,6 %) après trois années de repli. Les services aéroportuaires se redressent (+ 7,6 % après + 0,2 %), en lien avec la reprise des transports aériens, ainsi que l'organisation des services de transports internationaux (+ 7,5 % contre + 0,9 % en 2003). La manutention portuaire est également plus dynamique qu'en 2003 (+ 6 % contre + 3,5 %), soutenue par l'activité du transport maritime.

Tableau I 2.2
Evolution de l'activité par mode

Production au prix de base* en volume aux prix n-1

	<i>en %</i>				
	2000	2001	2002	2003	2004
Transport ferroviaire de voyageurs	8,6	1,9	4,8	-1,5	3,5
Transport ferroviaire de marchandises	6,2	-8,3	2,3	-6,4	-3,7
Transport urbain de voyageurs	5,4	2,8	1,7	1,7	5,2
Transport routier de voyageurs	2,0	0,3	7,2	1,0	4,5
Autres transports terrestres de voyageurs	5,8	3,9	4,9	5,0	7,2
Transport routier de marchandises	4,0	3,0	1,1	1,7	6,0
Autres transports terrestres de marchandises	8,3	1,2	-3,8	7,6	0,2
Transport fluvial	1,6	-9,5	3,0	-0,5	6,8
Transport maritime	8,4	3,9	2,0	3,2	10,0
Transport aérien de voyageurs	14,7	0,0	-2,5	-0,3	7,1
Transport aérien de marchandises	11,8	-1,5	0,8	4,3	10,4
Autres	5,3	0,2	1,3	-1,3	4,0
dont Manutention	4,2	-1,5	-0,3	1,5	6,3
Entreposage	5,2	1,0	-2,1	1,2	7,1
Gestion d'infrastructure	4,7	3,1	1,7	1,2	2,3
Messagerie, fret express	2,5	-4,5	-3,5	-2,5	2,6
Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	8,8	-3,4	6,8	-8,1	5,2
Ensemble transports	6,3	1,2	1,3	0,4	5,3
Transports de voyageurs	8,7	1,3	1,7	0,5	5,8
Transports de marchandises	5,3	2,1	1,0	1,8	6,0
Autres transports	5,3	0,2	1,3	-1,3	4,0
Ensemble de l'économie	5,8	2,7	0,8	0,6	2,7

Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP

* Le prix de base est le montant facturé par les producteurs diminué des taxes sur les produits et augmenté des subventions aux produits.

Tableau I 2.3
Equilibre ressources-emplois des services de transport

évolution en volume à prix n-1, niveau en millions d'euros courants

	Evolution annuelle en %					Niveau
	2000	2001	2002	2003	2004	2004
Ressources						127 035
Production de la branche au prix de base	6,3	1,2	1,3	0,4	5,3	130 312
- dont sous-traitance	5,6	0,2	3,9	0,2	3,0	9 394
+ Produit fatal & production des branches non marchandes	48,9	-30,6	-4,7	11,1	2,9	483
+ Importation totale	11,4	-2,5	-7,5	-3,1	9,4	18 846
- dont ajustement CAF/FAB	0,0	-13,0	-4,8	-2,2	9,4	7 274
+ Impôts sur les produits	7,9	3,7	-5,2	5,2	11,8	901
- Subventions sur les produits	10,4	2,0	1,6	-0,5	5,2	6 839
Emploi						127 035
Consommation intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	11,1	3,3	0,3	1,7	8,6	44 470
+ Marge de transport (y c marge transitant par le commerce)	5,4	1,0	0,1	1,2	4,3	40 745
+ Consommation finale	5,0	0,6	1,3	0,1	4,2	24 090
+ Exportation totale	8,0	1,2	-2,7	-5,5	4,2	17 730

Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP

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

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

L'équilibre comptable se calcule selon la formule suivante :

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

La demande en transport

La demande intérieure de services de transport, qui s'était légèrement redressée en 2003, accélère en 2004 (+ 6,4 % après + 1,0 %). Cette accélération provient des trois composantes : les marges de transport suivant le mouvement général du transport de marchandises (+ 4,3 % après + 1,2 %), la consommation intermédiaire (+ 7,8 % après + 1,5 %) et la consommation finale, essentiellement composée de la consommation des ménages (+ 4,4 % après + 0,6 %).

La demande des ménages en transport routier, urbain et ferroviaire, évolue comme la production nationale de ces services. La reprise de la consommation des ménages en transport aérien soutient la production nationale, mais bien plus encore les importations de services de transports aériens (+ 17 %). La demande extérieure de services de transports aériens de voyageurs se redresse nettement en 2004 (+ 4,3 %).

L'expansion des échanges extérieurs de biens, et notamment des exportations, se répercute sur la demande extérieure de services de transport de marchandises, qui se redresse nettement en 2004 (+ 6,5 %). Les importations de leur côté, dynamisées par les transports de voyageurs augmentent de (+ 9,4 %) alors qu'elles avaient baissé en 2002 (- 3,1 %) En revanche, les importations de services de transports de marchandises baissent, mais moins qu'en 2003 (- 0,4 % après - 4,1 %) grâce en particulier aux transports aériens.

Les prix

Les prix des services de transport progressent modérément en 2004 (+ 1,6 % après + 1,7 % l'année précédente). Toutefois, les prix du transport aérien baissent de plus de 2 % après la forte accélération de 2003, malgré une conjoncture de prix élevés du carburant.

Les prix du transport de voyageurs ralentissent : en effet l'augmentation n'est plus que de 1,3% après 3,3% en 2003. Ce ralentissement est imputable au prix du transport aérien, qui baisse sous l'effet de la concurrence extérieure et du ferroviaire pour le transport domestique.

A l'inverse de ce que l'on constate pour l'aérien, la hausse des prix du transport ferroviaire de voyageurs est plus forte en 2004 qu'en 2003 : + 4,5 % après + 2 %.

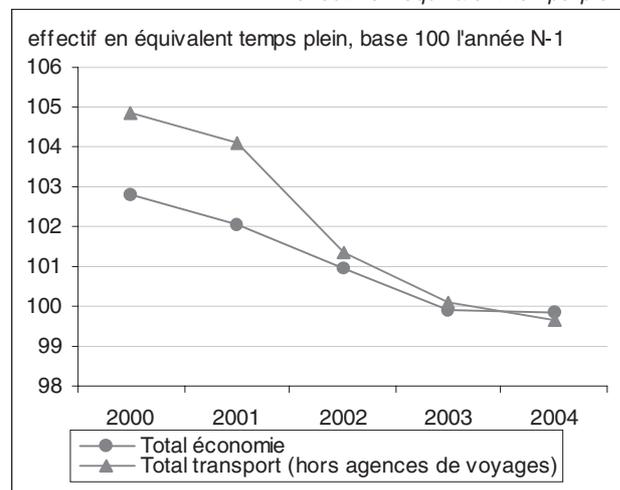
La concurrence internationale reste vive pour le transport routier de marchandises, dont les prix stagnent dans l'ensemble en 2004 (+ 0,8 %), après une baisse modérée en 2003 (- 0,4 %) (cf. chapitre III.1 sur les entreprises). A l'inverse, les prix du transport maritime augmentent sensiblement (+ 5,3 % après + 0,8 %). Globalement, la hausse des prix du transport de marchandises s'élève à 1 %, après une stabilité en 2003.

L'emploi

Graphique I 2.4

Evolution de l'emploi total de la branche transports (salariés et non salariés)

effectif en équivalent temps plein



Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP

L'emploi dans la branche des services de transports (salariés et non salariés) se contracte légèrement en 2004 (dont - 0,3 % pour les seuls salariés), tandis qu'il se stabilise dans l'ensemble de l'économie (- 0,1 %).

Tableau I 2.4

Effectif salarié par branche

en milliers d'équivalents temps plein

	2000	2001	2002	2003	2004	2004
Ferroviaire	109,0	112,0	110,6	110,6	nd	nd
Transport terrestre de voyageurs	175,5	180,4	184,4	184,4	nd	nd
Transport terrestre de marchandises	304,7	317,0	322,4	322,4	nd	nd
Transport par eau	15,2	14,6	16,4	16,4	nd	nd
Transport aérien	63,4	66,5	68,4	68,4	nd	nd
Auxiliaire de transport	283,0	302,1	304,7	304,7	nd	nd
Total transport (*)	950,8	992,6	1 006,9	1 006,9	1 003,9	-0,3%

Source : Insee - CCTN/DAEI/SESP (séries révisées, base 2000 de la Comptabilité Nationale)

(*) hors agences de voyages

I . 3 - LES MÉNAGES ET LES TRANSPORTS

En 2004, la consommation des ménages au titre de la fonction transport augmente de 1,7%, alors qu'elle avait diminué de 1,2 % en 2003. Malgré une circulation pratiquement stable des voitures particulières, les achats de véhicules progressent de nouveau, de 3 % avec une légère reprise des immatriculations de voitures neuves. Cependant, 2004 est marquée par une forte augmentation des dépenses de transports collectifs (+ 5,2 %).

Les dépenses qu'un ménage consacre aux transports dans son budget restent quasiment stables à 15 %.

Dans un contexte de reprise économique, le tourisme des Français retrouve son dynamisme, après deux années particulièrement médiocres. Si les touristes étrangers ne reviennent pas massivement en France, les Français, en revanche, intensifient leurs déplacements en Europe et dans le monde (+ 11 % de séjours), davantage encore que sur le territoire français (+ 5 %). Le mouvement de raccourcissement des durées de séjour, observé ces dernières années, s'est prolongé en 2004, quelle que soit la destination.

Des dépenses de transport en augmentation, en 2004

En 2004, avec une croissance plus soutenue de la consommation finale des ménages (+ 2 %), les dépenses des ménages au titre de la fonction transport¹ augmentent de 1,7 %, à prix constants, après une année 2003 difficile. Pour la troisième année consécutive, elles augmentent moins que l'ensemble de la consommation finale. Cette hausse est portée par les achats de véhicules qui augmentent de nouveau (+ 3 %). Et, surtout, les dépenses en transports collectifs font un bond de 5,2 %. Les dépenses d'utilisation augmentent très faiblement depuis deux ans avec une circulation qui reste, elle aussi, pratiquement stable. (tableau I 3.1 - annexe A I 3.1 et 2).

TABLEAU I 3.1

La consommation intérieure pour les transports, en volume, 2001 - 2004

niveaux en Mds € ; évolutions en %

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004	2004
Achats de véhicules	5,7	-1,7	-4,9	3,0	36,7
Dépenses d'utilisation	1,5	1,6	0,4	0,3	79,3
Transports collectifs	0,7	2,5	-0,8	5,2	18,0
Transport	2,6	0,7	-1,2	1,7	134,0
Consommation finale	2,5	2,2	1,4	2,0	901,2

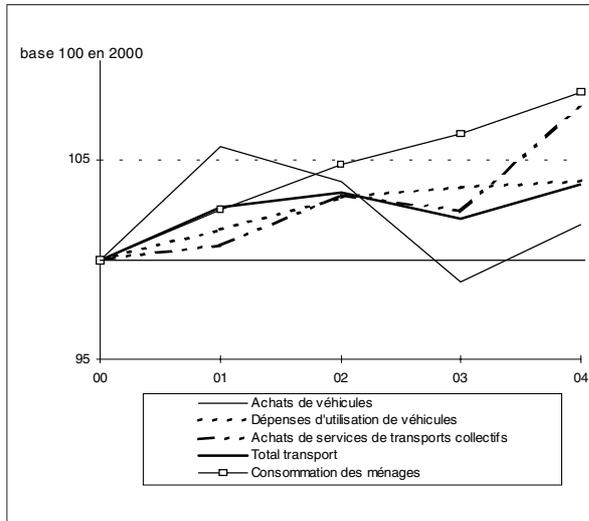
Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

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

Les prix des transports dans leur ensemble progressent de 3,6 %, en 2004, après la hausse de 2,4 % en 2003 et augmentent plus vite que ceux de l'ensemble de la consommation pour la deuxième année consécutive. Avec la hausse des prix relatifs des dépenses d'entretien des véhicules, les prix des transports, par rapport à l'ensemble de la consommation, s'accroissent de 2 %. Par contre, concernant les dépenses d'achats de véhicules, ils se maintiennent dans leur processus tendanciel de baisse depuis les années quatre-vingt-dix. Dans les services collectifs de transport, ils diminuent également (graphique I 3.2).

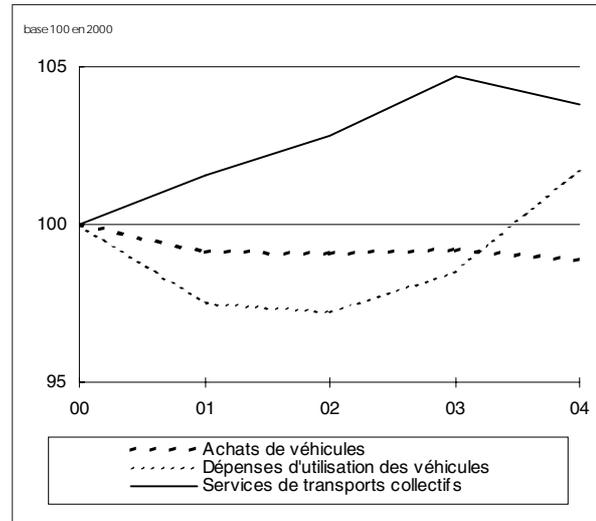
¹ Il s'agit des dépenses réelles des ménages, hors dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques. L'analyse de la consommation des ménages par fonction retient la finalité des opérations effectuées. Ainsi les dépenses des ménages au titre de la fonction transport, hors assurances, incluent les achats d'automobiles en plus des dépenses d'utilisation des véhicules et de services de transport collectifs.

GRAPHIQUE I3.1
Les principales composantes de la fonction transport, en volume,



Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

GRAPHIQUE I3.2
Les prix relatifs* des grands postes de transports, 2000 - 2004



Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)
Le prix relatif d'un poste de dépense est le rapport du prix annuel moyen de ce poste à celui de l'ensemble de la consommation des ménages

Le marché de l'automobile se redresse légèrement en 2004

Après deux années de baisse consécutive, les immatriculations de voitures neuves progressent légèrement en 2004. Le choix du Diesel se confirme comme une tendance de fond dans les achats des véhicules des ménages. Cette année, les immatriculations neuves de voitures Diesel augmentent de 3 %, à un rythme plus élevé que pour l'ensemble des véhicules. Les gammes se sont élargies et les performances accrues. Le coût d'utilisation est moins élevé avec une fiscalité encore avantageuse du gazole par rapport à l'essence et une consommation de carburants plus faible. Les immatriculations neuves de voitures étrangères progressent de 3,9 % alors que celles de voitures françaises régressent de 2,3 %. La part de marché des marques françaises se situe actuellement à 58 %, en recul de 1,5 point par rapport à 2003, année où elle déjà reculé de 1 point en 2002 (tableau I 3.2).

TABLEAU I 3.2
Immatriculations de voitures particulières neuves

en milliers

	2000	2001	2002	2003	2004
Marques françaises	1 262	1 362	1 300	1 197	1 170
évolution (%)	2,7	8,0	-4,6	-7,9	-2,3
part (%)	59,1	60,4	60,6	59,6	58,1
Marques étrangères	872	893	845	812	844
évolution (%)	-5,2	2,3	-5,3	-3,9	3,9
part (%)	40,9	39,6	39,4	40,4	41,9
Total	2 134	2 255	2 145	2 009	2 014
évolution (%)	-0,7	5,7	-4,9	-6,3	0,2

Source : Fichier central des automobiles

Les dépenses d'utilisation des véhicules se stabilisent

Dans un contexte de stabilité de la circulation des voitures particulières, les dépenses d'utilisation des véhicules restent, elles aussi, pratiquement identiques en 2004. L'augmentation des postes «pièces détachées, accessoires» et «autres services» compensent la diminution des dépenses d'«entretien, réparations» et de «carburants».

L'accroissement des prix à la pompe a certainement modéré la consommation de carburants dont les dépenses diminuent en volume.

TABLEAU 13.3

Les dépenses d'utilisation des véhicules, en volume, 2001 - 2004

niveaux en Mds € ; évolutions en %

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004	2004
Pièces détachées, accessoires	3,7	5,7	6,4	2,2	23,9
Carburants et lubrifiants	1,6	-0,1	-2,0	-0,4	30,4
Entretiens, réparations	-0,4	-0,6	-3,5	-1,6	16,8
Autres (péages, auto-écoles...)	-0,4	1,8	1,3	1,4	8,3
Ensemble	1,5	1,6	0,4	0,3	79,3

Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

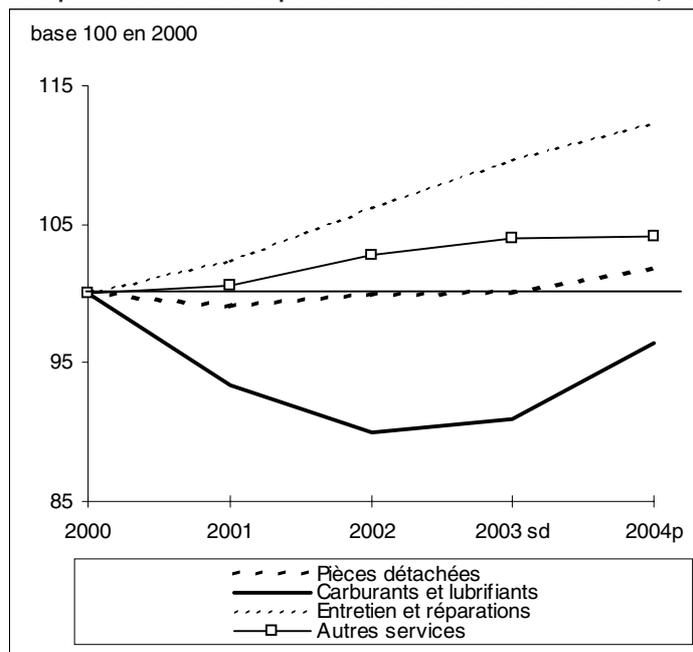
L'évolution en volume est mesurée aux prix de l'année précédente (N-1). Le niveau est aux prix courants

Les prix des dépenses d'utilisation des véhicules ont augmenté de 5,2 % en 2004.

En termes de prix relatifs, ce sont les carburants qui ont le plus fortement progressé (+ 6 %), les pièces détachées et les dépenses d'entretien et de réparations ont moins augmenté tout en progressant davantage que le prix de l'ensemble de la consommation des ménages (de l'ordre de + 2 %).

GRAPHIQUE 13.3

Les prix relatifs* des dépenses d'utilisation des véhicules, 2000 - 2004



Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

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

Une forte augmentation de la consommation de transports collectifs

La consommation de transports collectifs augmente de 5,2 % en 2004, en volume.

Cette hausse, en volume, touche particulièrement les transports routiers et aériens. La consommation de services de transport maritime et de transports urbains progresse également à un rythme soutenu, alors que celle de transport ferroviaire a une croissance plus modérée (tableau I 3.4). La circulation, pour l'ensemble des transports collectifs, a nettement augmenté. Le trafic aérien, s'il a diminué à l'intérieur du territoire, s'est accru fortement à l'international.

TABLEAU I 3.4
La consommation de transports collectifs, en volume, 2001 - 2004

niveaux en M € ; évolutions en %

	Evolution annuelle en %				niveau 2004
	2001	2002	2003	2004	
Tr. ferroviaire	2,8	2,7	-2,0	2,9	3 781
Tr. routier	1,9	4,0	0,9	6,7	4 265
Tr. aérien	-1,8	0,7	-3,2	6,0	5 734
Tr. mer, voies d'eau	-1,1	8,6	1,9	5,5	358
Tr. urbains	1,1	3,0	2,4	5,3	3 255
Autres	3,3	2,5	0,9	1,1	654
Ensemble	0,7	2,5	-0,8	5,2	18 047

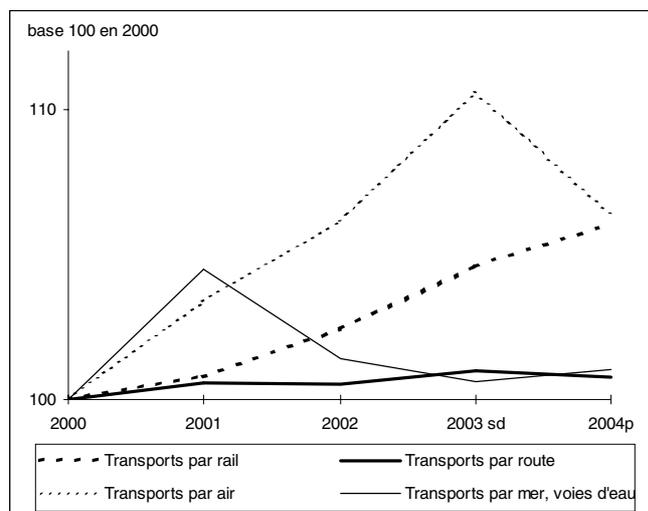
Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

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

Cette évolution de la consommation de transports collectifs, en volume, s'accompagne d'une hausse modérée des prix des services de transport (+ 1 %).

Les prix du transport aérien, relativement à ceux de l'ensemble de la consommation des ménages, diminuent de 4 %, alors que ceux du transport routier restent à peu près stables (- 0,2 %) (graphique I 3.4). Le mode ferroviaire et les transports collectifs voient leurs prix relatifs augmenter au même rythme (+1,4 %), le mode maritime beaucoup moins (+ 0,4 %).

GRAPHIQUE I 3.4
Les prix relatifs* des transports collectifs, 2000 - 2004



Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

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

Stabilité du poids des dépenses de transports dans le budget des ménages

En 2004, 15 % du budget des ménages qui est consacré aux transports. (tableau I 3.5 – annexe A I 3.6).

TABLEAU I 3.5

Les coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, dans les dépenses réelles, en valeur, 1990 - 2004

	<i>en %</i>						
	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Achats de véhicules	5,4	4,4	4,4	4,5	4,3	4,0	4,1
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	8,7	9,0	8,7	8,7	8,7	8,8
dont carburants, lubrifiants	3,5	3,4	3,8	3,5	3,3	3,3	3,4
Services de transports	1,8	1,7	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0
Ensemble	15,5	14,8	15,4	15,2	14,9	14,7	14,9

Source : Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

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

Les dépenses des ménages dans un mode de transport individuel voient leur part diminuer, très lentement, au profit des dépenses consacrées à un mode plus collectif de déplacement. Depuis 2000, cette déformation est en partie due à un effet prix, les transports collectifs ont vus leurs prix s'accroître plus rapidement que le transport individuel, et, dans une moindre mesure à un effet volume (tableau I 3.6).

TABLEAU I 3.6

Les dépenses de transport individuel et collectif dans les dépenses en transports des ménages, en valeur, 1990 - 2004

en %; niveaux en millions € courants

	1990	1995	2000	2001	2002	2003 sd	2004 p
Transport , dont :	89 493	97 767	120 333	123 684	125 855	127 251	134 041
Dépenses en mode individuel de déplacement (%)	88,5	88,5	87,4	87,3	86,9	86,7	86,6
Dépenses en mode collectif de déplacement (%)	11,5	11,3	12,6	12,8	13,2	13,4	13,5

Source : Insee – Nouvelles séries (base 100 en 2000)

Dépenses réelles des ménages et consommation effective

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

Le texte précédent ne prend en compte que les dépenses réelles de consommation. Le détail des dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques figure en annexe I 3.1.

L'activité touristique française en 2004

Reprise des déplacements touristiques des français et stabilité de la fréquentation des étrangers en France en 2004

De 2001 à 2003, le tourisme mondial, tout comme que le tourisme français, ont été confrontés à la dégradation économique internationale. Ils ont également eu à subir un climat d'insécurité, déclenché par les attentats du 11 septembre et entretenu par l'existence de tensions politiques au Proche-Orient. En 2003, ces tensions, particulièrement fortes, notamment au moment du déclenchement de la guerre en Irak, se sont doublées de l'apparition de l'épidémie de SRAS en Asie. En outre, la France a connu en 2003 un certain nombre d'événements singuliers, de natures diverses, qui ont contrarié, plus ou moins fortement, son activité touristique : poursuite de l'appréciation de l'euro, canicule, incendies, pollution des côtes atlantiques suite au naufrage du Prestige, annulations de festivals...

L'année 2004 se distingue donc à la fois par une reprise de l'activité économique mondiale, ainsi que par l'amélioration du contexte d'insécurité géopolitique et sanitaire. Ces améliorations conduisent à une croissance particulièrement forte de tourisme international : le nombre d'arrivées de touristes internationaux, aurait augmenté d'environ 10% en 2004, atteignant 760 millions (entre 1990 et 2000 la croissance annuelle moyenne était de 4,3 %). L'Europe, qui concentre plus de la moitié des arrivées, apparaît relativement peu dynamique avec une croissance de 4 % en 2004 (+ 0,4 % en 2003).

Avec 75 millions d'arrivées de touristes non-résidents, la France conserve sa place de première destination touristique mondiale devant l'Espagne, les Etats-Unis, l'Italie et la Chine. Elle ne bénéficie toutefois pas véritablement de la reprise du tourisme mondial, puisque la fréquentation des touristes étrangers en France reste stable en 2004 (tableau I 3.7). Le nombre d'arrivées s'établit au même niveau qu'en 2003 (+ 0,1%), tandis que le nombre de nuitées diminue très légèrement (- 1%), traduisant ainsi une baisse de la durée moyenne de leur séjour.

Tableau I 3.7
Nombre d'arrivées de touristes étrangers en France et nombre de leurs nuitées en 2004, par nationalités
milliers, évolutions en %

2004	Arrivées de touristes étrangers		Nuitées des touristes étrangers	
	en milliers	évolution 04/03	en milliers	évolution 04/03
Nationalité des touristes étrangers en France				
Iles britanniques	14 648	-1,3	105 193	-3,5
Allemagne	13 728	-2,3	102 474	-3,2
Pays-Bas	12 387	-0,8	78 008	-1,3
Belgique et Luxembourg	8 771	1,8	64 740	1,2
Italie	7 400	-1,5	49 129	-2,1
Espagne	3 009	5,2	20 214	5,7
Grèce	596	1,7	5 319	1,0
Autriche	506	2,0	4 088	-7,7
Portugal	432	-6,3	3 564	0,8
Scandinavie*	1 468	-3,3	13 951	-7,3
Etats-Unis	2 621	7,1	26 230	5,0
Japon	642	6,8	3 986	4,5
Canada	586	4,3	8 050	1,4
Reste du Monde	8 326	3,9	76 350	2,0
Ensemble	75 121	0,1	561 295	-1,0

Source : Direction du Tourisme

* Finlande, Suède, Danemark, Norvège, Islande

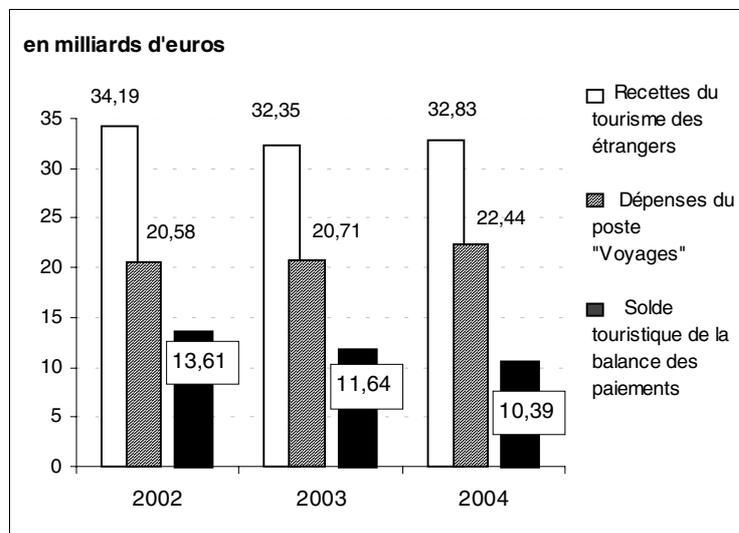
Cette stagnation est principalement imputable à la désaffection des clientèles européennes, pour lesquelles le nombre d'arrivées se contracte de près de 1 %. La fréquentation des trois principales clientèles européennes (britannique, allemande et néerlandaise) est en baisse pour la deuxième année consécutive, de 1,5 % en 2004. Le nombre de nuitées scandinaves diminue également sensiblement. Il est probable que les clientèles ne faisant pas partie de la zone euro se sont reportées vers des destinations moins onéreuses que la France, qui, avec un euro fort, a perdu en compétitivité-prix. L'Afrique du Nord semble en être le principal bénéficiaire. Par ailleurs, la mollesse de la reprise européenne et l'atonie de la consommation des ménages chez certains de nos partenaires, en Allemagne, notamment, expliquent également la stagnation de la fréquentation des clientèles européennes.

En revanche, et en dépit de la poursuite de l'appréciation de l'euro par rapport au dollar, la fréquentation des clientèles dites « lointaines » c'est-à-dire non européennes (États-Unis, Japon, Canada, Reste du Monde), mesurée en nombre d'arrivées, progresse de 4,8 % par rapport à 2003. Les conséquences du désaccord politique entre la France et les États-Unis semblent s'être estompées. Surtout, ces pays connaissent une croissance économique particulièrement dynamique en 2004, dans un contexte géopolitique plus apaisé que l'année précédente. Le niveau de fréquentation de ces clientèles reste toutefois sensiblement inférieur en 2004 à celui, record, de 2002 (- 12,5% pour les États-Unis, - 11,2 % pour le Japon par rapport à 2002).

Les dépenses des touristes étrangers en France augmentent de 1,5%, en valeur, en 2004. Elles s'élèvent à 32,8 milliards d'euros (graphique I 3.5). Les recettes touristiques engendrées par les principales clientèles européennes sont globalement en baisse, à l'exception des recettes espagnoles et belges. En revanche, les recettes des pays « lointains » sont en hausse en 2004, tout en restant très inférieures à celles de l'année 2002.

La France continue, ainsi, de dégager, en 2004, un solde touristique de la balance des paiements excédentaire de 10,4 milliards d'euros (graphique I 3.5). Toutefois, cet excédent se réduit façon sensible pour la deuxième année consécutive de plus de 10 %, alors même que les recettes augmentent.

Graphique I 3.5
Balance des paiements et tourisme



Source : Banque de France

Cette dégradation est en effet imputable à la hausse de plus de 8 % des dépenses des touristes français à l'étranger. En 2004, le nombre des séjours² effectués hors de France s'accroît de 11% (tableau I 3.8). Cette forte croissance concerne les longs séjours, comme les courts, même si la préférence va plutôt aux seconds. La multiplication des liaisons aériennes européennes assurées par des compagnies à bas-coûts, ainsi que l'offre de TGV vers l'étranger toujours plus performante (réduction du temps de parcours Paris-Londres par Eurostar fin 2003) favorisent largement cette tendance.

² On ne considère ici que les seuls séjours personnels

Tableau I 3.8
Evolution du nombre de séjours* effectués par les Français entre 2003 et 2004
en %

	France	Étranger	Ensemble
Courts séjours	8,5	13,2	8,7
Longs séjours	0,9	10,3	2,4
Ensemble des séjours	5,1	11,0	5,7

Source : Suivi de la demande touristique des Français - Direction du Tourisme/TNS Sofrès

* Un séjour comprend au moins une nuitée. On qualifie un séjour de court s'il comprend au plus trois nuitées, de long s'il en comprend au moins quatre. On ne s'intéresse ici qu'aux seuls séjours personnels. Ces derniers représentent la grosse masse (94%) des séjours, encore plus en terme de nuitées (97%) selon l'enquête « suivi de la demande touristique des Français »

Ainsi, sans retrouver le niveau d'activité exceptionnel atteint en 2000, l'année 2004 apparaît bien comme une année de transition et de retour à la normale pour le tourisme des Français. Le nombre de leurs déplacements touristiques s'accroît, non seulement pour les destinations étrangères, mais également, de façon sensible, sur l'hexagone, de plus de 5 %, tandis que 9 déplacements sur 10 s'effectuent sur le territoire.

L'amélioration notable de la situation économique française, après trois années de fort ralentissement, favorise cette reprise touristique. Les années précédentes, le dynamisme du tourisme des Français trouvaient sa source parmi les personnes qui subissent le moins de contraintes en termes de disponibilité et/ou de moyens économiques pour voyager : les jeunes entre 15 et 24 ans et adultes de plus de 65 ans, les personnes sans charge de famille, les cadres et professions libérales. En 2004, d'autres catégories participent également à la progression du tourisme : les âges intermédiaires de 25 à 50 ans, les artisans commerçants, les couples et les familles avec deux enfants.

Le nombre total des déplacements personnels des Français, toutes durées confondues, s'accroît donc nettement en 2004, de 5,7 %, en grande partie en raison de la poursuite du phénomène d'« émiettement » qui conduit à se déplacer plus souvent mais moins longtemps. Globalement, se confirme ainsi la tendance à une réduction de la durée moyenne des déplacements qui prévaut depuis maintenant quatre ans : en 2000, la durée moyenne d'un séjour personnel s'établissait à 5,77 jours, elle n'est plus que de 5,37 jours en 2004.

Parallèlement, les Français se déplacent toujours plus loin : en 2004, le nombre de voyage à longue distance (i.e. à plus de 100 kilomètres) comportant au moins une nuitée, motifs professionnels et personnels confondus, augmentent sensiblement de 7,2 %, tandis que le nombre de kilomètres parcourus augmentent de 9,4 %. Les voyages professionnels qui représentent un peu moins de 7 % de l'ensemble des voyages à longue distance avec au moins une nuitée, progressent plus rapidement encore que ceux réalisés à titre personnel.

Ce sont le nombre de voyages réalisés en train (notamment le TGV) et surtout en avion qui profitent le plus de hausse généralisée des voyages à longue distance. Toutefois, comme en témoigne la répartition modale de 2004 des transports utilisés pour effectuer ces voyages, la voiture reste le mode privilégié (tableau I 3.9).

Tableau I 3.9
Répartition, en 2004, du nombre de voyages à longue distance³ avec nuitée des Français
et des kilomètres parcourus lors de ces voyages, suivant le motif et le mode principal de transport
en %

2004	Répartition des voyages			Répartition du kilométrage parcouru		
	Motifs personnels	Motifs professionnels	Tous motifs confondus	Motifs personnels	Motifs professionnels	Tous motifs confondus
voiture	72,6	34,7	70,1	46,5	16,1	44,2
train	14,3	30,2	15,4	9,6	15,9	10,1
avion	8,3	24,6	9,4	38,2	61,4	40,0
autocar	2,7	2,8	2,7	2,8	1,9	2,7
autres	2,1	7,7	2,5	2,9	4,6	3,0
Ensemble	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Sources : Calculs de la direction du Tourisme/SDT/DAEI/SESP, mai 2005 (données provisoires)

³ voir encadré

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

Utilisée dans plus de 70 % des cas pour des motifs de voyages personnels, la voiture l'est aussi dans presque un cas sur deux lorsque le motif est professionnel. Le train arrive en seconde position en termes de nombre de voyages, mais seulement en troisième lorsque l'on considère le kilométrage : l'avion le devançant alors, et ce, quel que soit le motif du déplacement.

Partie II

Les trafics et les transports

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

Après trois années plutôt moroses, l'année 2004 se distingue par une reprise nette en moyenne des transports de marchandises. La route et, pour des volumes beaucoup plus faibles, les voies navigables sont deux modes en forte progression. Seul le fer continue de décroître, mais dans un contexte de réorganisation de la branche fret de la SNCF, principal opérateur sur le marché. Le transport par oléoduc est en retrait cette année. Dans le maritime enfin, l'année 2004, exceptionnelle, bénéficie du boom du commerce international.

Les transports intérieurs de voyageurs ralentissent à nouveau en 2004. Les déplacements en voiture particulière en sont la principale cause. En effet, le fer connaît une très forte croissance, notamment en fin d'année, mais après des résultats 2003 pénalisés par des mouvements sociaux. Dans l'aérien, l'international repart, alors que le transport intérieur est en baisse pour la quatrième année consécutive.

Évolution globale

Depuis 2001, les transports de voyageurs et ceux de marchandises stagnaient d'une année sur l'autre. En 2004, les transports de voyageurs poursuivent cette tendance. En revanche, ceux de marchandises rebondissent en moyenne sur l'année (tableau II 1.1).

Tableau II 1.1
Evolution globale des transports intérieurs

	évolution annuelle en %			
	2001	2002	2003	2004
Voyageurs (voyageurs-kilomètres)	3,2	1,0	0,4	0,3
Marchandises (tonnes-kilomètres)	0,6	0,6	-0,1	3,9
PIB *	2,1	1,1	0,5	2,3
Importations *	1,4	3,3	0,2	7,4
Consommation des ménages *	2,7	1,8	1,6	2,2
Exportations *	1,8	1,7	-2,5	3,2
IPI **	0,5	-1,3	-1,0	4,4

Sources : cf tableaux II 1.2 et II 1.9, Insee, Sessi

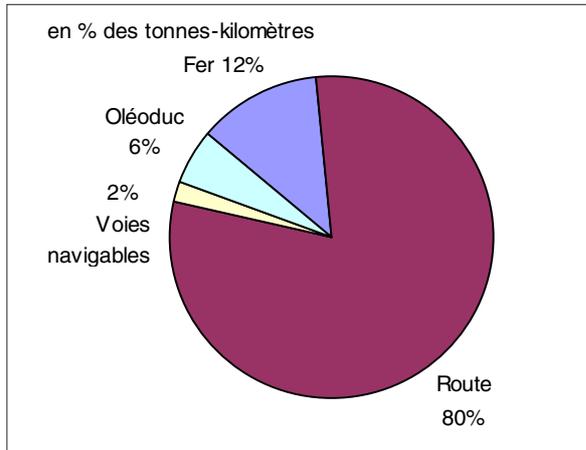
* aux prix de 1995

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

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

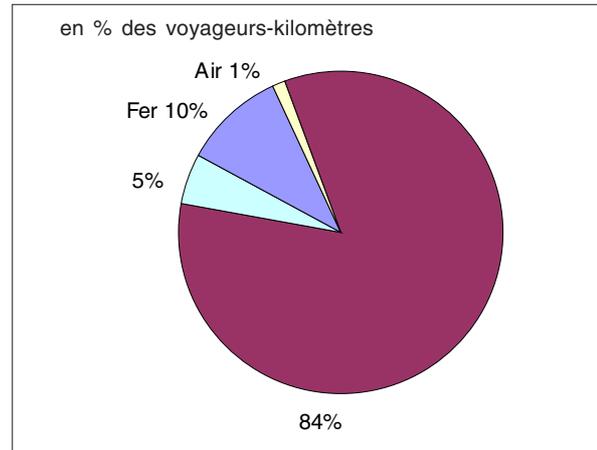
En 2004, la croissance économique de la France est supérieure à celle de la zone euro (+ 1,8 %). Toutefois, elle profite moins du contexte international porteur que les autres pays de la zone et sa croissance repose essentiellement sur une demande intérieure dynamique. La reprise de la production industrielle est nette en 2004, mais plus lente que celle des autres secteurs. Par ailleurs, les importations sont en hausse plus rapide que les exportations, l'excédent de la balance commerciale industrielle se réduisant ainsi notablement. Le transport de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres, profite de cette conjoncture en 2004 après trois années plutôt creuses. Le fret ferroviaire, en cours de réorganisation, poursuit son recul, mais les autres modes de transport terrestres bénéficient pleinement du contexte économique.

Graphique II 1.0 a
Les transports intérieurs terrestres de marchandises par mode



Sources : SNCF, VNF, Minéfi-DGEMP, DAEI-SESP

Graphique II 1.0 b
Les transports intérieurs de voyageurs par mode



Sources : SNCF, RATP, UTP, DGAC, DAEI-SESP

En 2004, le pouvoir d'achat des ménages s'accélère (+ 1,7 % après + 0,5 % en 2003) et les transports en commun ne subissent pas de mouvements sociaux de même ampleur qu'au printemps 2003. Ce contexte est favorable aux transports de voyageurs qui, pourtant, stagnent. La principale raison en est le coup de frein estimé de la circulation routière en 2004, alors que les voitures particulières dominent très largement les transports de voyageurs. Les transports en commun, qu'ils soient routiers ou ferroviaires affichent une croissance relativement forte de 4 %, en voyageurs-km. Le transport aérien connaît une progression rapide à l'international mais un retrait persistant sur l'intérieur (avec la disparition d'Air Littoral en cours d'année).

Terminologie des transports : quelques définitions

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

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

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

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

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

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

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

Les transports de marchandises

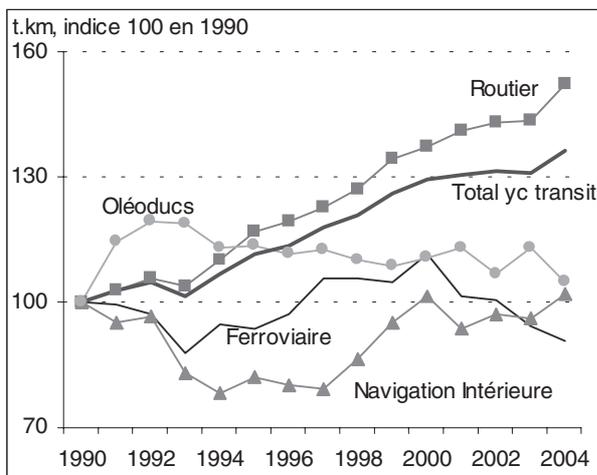
Les transports intérieurs de marchandises

Après trois années moroses, les transports terrestres de marchandises sur le territoire français (compte d'autrui et compte propre) renouent avec une croissance marquée (graphique II 1.1).

Le fret ferroviaire connaît une nouvelle baisse. La route et la voie navigable, en revanche, tirent très bien avantage de l'environnement économique national et international (tableau II 1.2). Les transports par oléoduc reculent nettement, dans un contexte de stabilisation de la circulation routière et de diésélisation du parc automobile entraînant une baisse des consommations moyennes en carburant.

Depuis vingt ans, la route gagne chaque année des parts de marché dans le transport terrestre de marchandises en France. En 2004, elle représente plus de 80 % des transports mesurés en tonnes-kilomètres (contre 74 % en 1994 et 58 % en 1984). Le fer suit le parcours inverse, la baisse de ses transports profitant vraisemblablement à la route. Il a perdu près de 14 points en vingt ans et ne représente plus que 12 % des transports terrestres en France en 2004. Sur long terme, la part et le niveau des transports par oléoduc va aussi décroissant : ils totalisent moins de 6 % des transports terrestres en 2004. Quant aux transports par voie navigable, leur part stagne à 2 % depuis dix ans, malgré la progression des niveaux en tonnes-kilomètres de près d'un tiers sur la décennie.

Graphique II 1.1
Evolution des transports intérieurs de marchandises



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

Tableau II 1.2
Les transports terrestres intérieurs de marchandises

	Evolution annuelle en %					Niveau 2004
	2000	2001	2002	2003	2004	
Fer	6,2	-9,0	-0,7	-6,4	-3,7	45,1
<i>national</i>	5,5	-8,5	0,1	-5,0	-3,5	23,1
<i>international hors tr.</i>	9,8	-8,1	-0,1	-7,1	-1,3	15,6
<i>transit</i>	1,6	-12,0	-4,3	-9,2	-9,5	6,5
Route	2,4	2,7	1,2	0,6	6,0	295,6
<i>national</i>	2,5	3,5	1,0	0,9	4,4	200,3
<i>international hors tr.</i>	0,0	-2,6	-0,8	-0,2	4,9	48,1
<i>transit</i>	4,8	5,8	4,4	0,4	14,7	47,1
Navig. intérieure	6,3	-7,5	3,3	-0,7	6,2	7,3
<i>national</i>	0,9	-13,2	8,5	3,1	3,5	4,2
<i>international</i>	14,6	0,1	-2,7	-5,6	9,9	3,2
Oléoducs	1,6	2,2	-5,4	5,7	-7,4	20,5
Ensemble	3,0	0,6	0,6	-0,1	3,9	368,5
<i>national</i>	2,7	1,7	0,4	0,7	2,6	248,1
<i>international hors tr.</i>	3,1	-4,0	-0,7	-2,2	3,6	66,8
<i>transit</i>	4,1	2,2	2,9	-1,1	11,1	53,6

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

Notes :

- les transports intérieurs sont définis comme les transports effectués sur le territoire français. Le transit Rhénan n'est pas pris en compte dans la navigation intérieure
- pour les transports internationaux (entrées, sorties et transit), seule est prise en compte la partie de ces transports réalisée sur le territoire national
- le cabotage national réalisé par l'armement français est estimé par la DTMPL à 6,5 milliards de tonnes-kilomètres pour 1997.

En 2004, les transports internationaux rebondissent, essentiellement tirés par les transports routiers sous pavillons étrangers. Globalement sur l'année, le transport national progresse également, rompant ainsi avec des évolutions annuelles plus mornes depuis trois ans.

Un début d'année dynamique dans le transport routier français

Après deux années plutôt difficiles, les transports routiers de marchandises, mesurés en tonnes-kilomètres, sont en hausse sur le territoire français.

Globalement, le pavillon français progresse nettement en 2004 après deux années de quasi-stagnation (tableau II 1.3). L'essentiel de cette croissance est acquis dès le premier trimestre. Par la suite, les niveaux restent élevés, mais la croissance se ralentit au cours de l'année : de + 6 % pour les deux premiers trimestres par rapport à la même période en 2003, jusqu'à + 1 % pour le dernier trimestre. Les transports nationaux comme internationaux contribuent à ce ralentissement, l'international¹ plus fortement que le national.

En effet, après une bonne progression de 6 % au premier trimestre 2004 par rapport au premier trimestre 2003, les transports internationaux ralentissent (+ 3 % au deuxième trimestre), et régressent même au troisième et quatrième trimestres (respectivement - 3 % et - 5 %). Les transports nationaux affichent également un ralentissement sur la seconde partie de l'année, en restant néanmoins à des niveaux supérieurs à ceux de 2003.

En moyenne annuelle pourtant, les transports nationaux n'avaient pas aussi fortement progressé depuis 1999. Les transports internationaux se stabilisent en 2004, voire progressent très légèrement, après quatre années consécutives de baisse. Ils continuent à perdre du terrain au sein des transports intérieurs sous pavillon français. Ils ont perdu 4 points en dix ans et ne représentent plus que 8 % des transports intérieurs de la flotte française².

Tableau II 1.3
Les transports routiers intérieurs de marchandises
en milliards de tonnes-km

	Evolution annuelle en %					Niveau
	2000	2001	2002	2003	2004	2004
Pavillon français	1,0	2,7	0,1	0,5	4,1	218,5
c.d'autrui (PTAC>3,5 t)	2,6	1,9	-1,2	0,4	6,2	166,4
c.propre (PTAC>3,5 t)	-6,7	6,3	5,0	0,2	-4,7	31,0
national	2,5	3,5	1,0	0,9	4,4	200,3
PL (PTAC>3,5 t)	2,6	3,5	0,8	0,7	4,7	179,2
VUL (PTAC<=3,5 t)	1,7	3,7	3,3	2,5	2,0	21,0
international hors transit	-9,0	-3,8	-8,7	-2,3	0,4	17,8
transit	ns	ns	ns	ns	ns	0,4
Pavillons étrangers	7,0	2,7	4,7	0,9	11,9	77,1
international hors transit	8,3	-1,7	5,1	1,1	7,7	30,4
transit	6,0	6,0	4,4	0,8	14,8	46,8
Transport routier	2,4	2,7	1,2	0,6	6,0	295,6
national	2,5	3,5	1,0	0,9	4,4	200,3
international hors transit	0,0	-2,6	-0,8	-0,2	4,9	48,1
transit	4,8	5,8	4,4	0,4	14,7	47,1

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

PL : poids lourds

VUL : véhicules utilitaires légers

Notes :

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

- pour les pavillons étrangers, les estimations sont faites à partir de données douanes ou disponibles auprès d'Eurostat. L'année 2004 est provisoire.

¹ La partie réalisée sur le territoire national des transports internationaux de marchandises

² Cependant la baisse sur le long terme du transport international sous pavillon français peut être en partie surestimée par le fait que, en cas de relais d'attelage à la frontière, ce qui s'analysait avant 1996 comme un transport international sous pavillon français (suivi du véhicule porteur) se décompose depuis en un transport national, sous pavillon français, suivi d'une autre opération de transport dans le pays partenaire (suivi du véhicule tracteur).

Le transport pour compte d'autrui continue de se redresser fortement en 2004. En revanche, celui pour compte propre se replie après trois années de croissance. Ainsi, dans un contexte 2004 de croissance économique, les entreprises semblent reprendre leur tendance de long terme d'externalisation de leur fonction transport. La part du compte propre dans les transports routiers est d'ailleurs la plus faible connue : un peu moins de 16 %, soit une baisse de 9 points en dix ans.

La structure des transports par produit évolue également de façon tout à fait sensible, avec des reports du compte propre vers le compte d'autrui, notamment pour les produits agroalimentaires et les matériaux de construction.

Au sein des transports pour compte propre, les produits agroalimentaires, premier poste, perdent plus de 3 points en 2004, consécutivement à une baisse de près de 13 % en volume. En contrepartie, la part des matériaux de construction gagne un peu moins de 2 points, malgré des niveaux de transport stables. Ces deux postes totalisent les deux tiers des transports routiers pour compte propre.

Au sein des transports pour compte d'autrui, l'évolution de la structure par produit est moins marquée. Les produits manufacturés, qui progressent de près de 10 % en volume, gagnent 1 point dans cet ensemble. Les transports de produits agroalimentaires pour compte d'autrui sont en hausse, de plus de 5 %, suggérant un transfert depuis le compte propre. De même, les matériaux de construction, stables pour le compte propre, progressent de près de 6 % en compte d'autrui, dans un contexte d'activité soutenue du secteur du bâtiment.

Tableau II 1. 4
Transports avec origine et destination en France

en milliards de t.km

	1999	2000	2001	2002	2003
National (pav. français)	158,7	163,0	168,7	170,0	171,2
Cabotage (pav. étrangers)	1,6	2,2	2,8	3,4	3,8
Part du cabotage (en %)	1,0	1,4	1,6	2,0	2,2

Sources : Enquêtes TRM françaises et européennes

Champ : poids lourds de PTAC > 3,5 tonnes

Eurostat fournit des informations sur le cabotage routier depuis l'année de constat 1999. La qualité des premières années est sans doute fragile. Il apparaît cependant quelques faits notables. Tout d'abord, le cabotage reste un phénomène d'ampleur encore modeste (tableau II.1.4). Mais sa progression n'est pas négligeable. Ainsi, la part du cabotage dans les transports internes à la France augmente régulièrement depuis 1999. Elle était de 2 % en 2003, soit un doublement en quatre ans. Le Luxembourg et la Belgique sont les deux principaux pavillons caboteurs de la France : ils représentent plus de la moitié du cabotage à eux deux.

Avec les estimations retenues pour l'évolution des pavillons étrangers, ceux-ci représenteraient plus du quart des transports routiers sur le territoire français (transit compris). Il semble qu'ils augmentent très fortement en 2004, tirés en particulier par les pavillons allemands, espagnols et belges (voir chapitre II.3 sur les transports en Europe). Les transports internationaux français ne reculent pas cette année, pour la première fois depuis quatre ans. Cependant, leur trop faible progression n'enraye pas la perte de part de marché du pavillon français. Celui-ci aurait perdu 11 points depuis 1994 dans les transports internationaux en France et n'en représenterait que 19 % en 2004. Hors transit, le pavillon français rassemble encore 37 % des transports internationaux sur le territoire national, soit une perte, néanmoins, de 12 points en dix ans.

Le fret ferroviaire en phase de restructuration

En 2004, le fret ferroviaire recule pour la quatrième année consécutive. Ce recul s'inscrit cette année dans le cadre du plan Fret de la SNCF, plan qui vise un retour à l'équilibre financier de cette activité. Il impose notamment des suppressions de sillons parmi les moins rentables et des hausses tarifaires. Ainsi, une partie des transports se détourne du fer vers les autres modes de transport.

Les transports ferroviaires internationaux sont en 2004 globalement autant marqués par cette nouvelle baisse que les transports nationaux. Au sein de l'international, en revanche, les échanges bilatéraux (importations et exportations) résistent mieux que le transit.

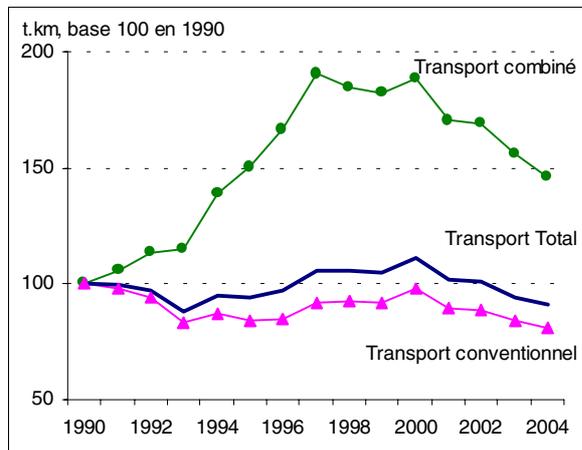
Tableau II 1.5
Les transports ferroviaires de marchandises selon les produits
évolution annuelle en % (des t-km)

	2000	2001	2002	2003	2004
Ensemble	6,2	-9,0	-0,7	-6,4	-3,7
dont:					
Produits agro-alimentaires	9,6	-8,9	-9,7	-0,0	-5,6
Sidérurgie	12,6	-12,3	6,8	-9,7	-2,8
Matériaux de construction	0,2	-11,2	4,1	-2,7	-2,4
Produits manufacturés	6,3	-8,1	-1,7	-7,2	-6,2

Source : SNCF

Les principaux postes des transports ferroviaires de marchandises sont de nouveaux en retrait en 2004 (- 6 % pour les produits manufacturés ou agro-alimentaires par exemple) (tableau II 1.5). Les transports de la plupart des autres groupes de marchandises reculent d'au moins 2 %. Néanmoins, quelques postes, totalisant pour certains 5 à 6 % du fret ferroviaire, affichent des progressions en 2004 : + 2 à 3 % pour la chimie de base et les minerais et déchets pour la métallurgie, et jusqu'à près de 6 % pour les matériels de transport.

Graphique II 1.2
Evolution des différents transports ferroviaires de marchandises



Source : SNCF

En 2004, le transport combiné continue à davantage régresser que le conventionnel (respectivement - 6 % et - 3 %), alors que le trafic de conteneurs est en fort développement dans les ports maritimes et sur les fleuves.

Jusqu'en 1997, le transport combiné prenait de l'importance (graphique II 1.2). Il était essentiellement tiré par le transit, avec l'instauration du marché unique et l'ouverture du tunnel sous la Manche. Depuis, il ne cesse de régresser, en particulier ces quatre dernières années. Cette régression a des causes structurelles, comme la quasi-faillite de la filiale de transport combiné CNC, ou encore la fermeture de chantiers. Entre également en ligne de compte le relèvement des tarifs SNCF, suite au versement direct des subventions aux opérateurs, depuis 2003. La conjoncture pèse également sur le transport ferroviaire, comme la morosité de l'économie au début des années 2000 ou les grèves de 2001 et 2003.

En 1997, le transport combiné représentait plus du quart des transports ferroviaires de marchandises (26 %), soit près de deux fois plus qu'en 1985. Depuis, sa part décroît légèrement chaque année. Elle a perdu près de 3 points en sept ans, à moins de 24 % en 2004.

Le fluvial en pleine croissance

Alors que le fret fluvial avait stagné globalement en 2003, notamment à cause de la sécheresse, la situation s'améliore nettement en 2004, les transports retrouvant le niveau de 2000. Les transports nationaux progressent ainsi pour la troisième année consécutive. Les transports à l'international, quant à eux, se redressent fortement après deux années de baisse sensible, les importations davantage encore que les exportations.

La plupart des bassins de navigation connaissent une croissance des transports de marchandises sur leurs réseaux : entre + 6 % (pour le Rhin) et + 21 % (pour le Nord-Pas de Calais). Seul le bassin de la Seine enregistre une très légère contraction imputable aux céréales, charbon et produits pétroliers.

Cependant, comme l'année passée, tous les bassins participent à la progression du transport de conteneurs. Celui-ci, en droite ligne avec l'activité maritime, poursuit ainsi sa montée en puissance. Sa progression en nombre d'« équivalent vingt pieds » est de près d'un tiers en un an. La hausse est, en 2004 encore, très nette sur le réseau Rhône-Saône (+ 44 %). C'est sur le bassin Seine-Oise que le transport de conteneurs progresse le moins vite (+ 23 % quand même), mais après une année 2003 déjà dynamisée par les trafics entre les ports de Rouen et du Havre.

Le transport des matériaux de construction, premier poste du fret fluvial, progresse nettement en 2004 (+ 5,2 %), après une année 2003 en retrait. Le marché de l'immobilier neuf est bien orienté et les filières du secteur des matériaux de construction, confrontées à la congestion des routes, se sont lancées, depuis l'an dernier, dans une réorganisation logistique. Les transports de produits agroalimentaires stagnent : ils pâttissent en début d'année de la mauvaise campagne céréalière 2003-2004 mais se redressent sur la seconde partie de l'année grâce à la campagne suivante, meilleure. La chimie de base, de son côté, prend une place de plus en plus importante : son transport sur les voies navigables progresse encore très fortement en 2004 (+ 34 % après déjà + 23 % en 2003).

Les transports fluviaux élargissent ainsi la gamme des produits transportés. Par exemple, les filières des matériaux de construction (32 % du transport fluvial en 2004) et de l'énergie (18 %) ont perdu de l'importance en dix ans : respectivement – 11 et – 2 points. Dans le même temps, la filière des conteneurs, colis lourds et véhicules a progressé de plus de 5 points pour représenter 6 % du total en 2004. La filière chimique (organique et de base) a gagné 4 points et représente près de 8 % des transports fluviaux en 2004.

L'activité marchandises des ports maritimes**Une activité de plus en plus soutenue des ports de commerce**

Le tonnage de marchandises traité par les vingt principaux ports métropolitains (plus de 98 % du tonnage total traité par les ports français, et quasiment 100 % des vracs liquides) atteint en 2004 un nouveau record avec plus de 357 millions de tonnes, en progression de 1,7 % par rapport à 2003 (tableau II 1.6). Sur une tendance à la hausse depuis 1996, l'activité des ports maritimes s'intensifie sans discontinuer depuis trois ans. En 2004, seuls les vracs solides sont en retrait. Les autres catégories de produits ou de conditionnements (vracs liquides et marchandises diverses) compensent ce recul et concourent à la hausse globale d'activité. Les entrées comme les sorties de marchandises progressent, de 1 à 2 %.

Tableau II 1.6

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

	2003			2004			Evol. 04 / 03 en %		
	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total
Ports autonomes (6 ports)									
TOTAL	204,1	74,1	278,2	207,3	74,9	282,2	1,6	1,1	1,4
VRACS LIQUIDES	133,3	25,0	158,3	132,7	27,0	159,7	-0,4	8,2	0,9
Pétrole brut	98,6	0,6	99,2	98,3	0,5	98,7	-0,3	-23,3	-0,5
Produits raffinés	19,1	19,3	38,4	20,0	21,5	41,5	5,0	11,2	8,1
Autres	15,6	5,1	20,7	14,4	5,1	19,5	-7,8	0,5	-5,8
VRACS SOLIDES	48,2	17,6	65,7	49,8	14,7	64,5	3,3	-16,2	-1,9
Céréales	0,1	11,2	11,3	0,1	9,1	9,2	-7,2	-18,8	-18,7
Charbon	15,3	2,2	17,5	15,9	1,5	17,5	4,2	-28,6	0,1
Minerais	21,1	0,1	21,3	22,3	0,1	22,5	5,6	5,5	5,6
Autres	11,7	4,0	15,7	11,5	3,9	15,4	-1,7	-3,2	-2,1
MARCH. DIVERSES	22,7	31,5	54,2	24,8	33,2	58,0	9,6	5,2	7,0
Conteneurs	13,9	17,7	31,6	15,8	19,6	35,4	13,4	10,5	11,8
"Roll-on/Roll-off" (véhicules embarqués)	6,4	8,9	15,2	6,5	8,9	15,5	2,7	0,8	1,6
Autres	2,4	4,9	7,3	2,5	4,6	7,2	6,0	-6,3	-2,3
Calais*	15,1	19,2	34,4	16,7	21,2	37,9	10,3	10,3	10,3
Autres P.I.N. (13 ports)	24,8	14,2	39,0	24,3	13,0	37,3	-1,7	-8,6	-4,2
Métropole (20 ports)	244,0	107,5	351,5	248,3	109,1	357,5	1,8	1,5	1,7
Vracs liquides	142,4	26,3	168,6	142,0	28,3	170,3	-0,2	7,7	1,0
Vracs solides	57,1	24,9	82,0	57,9	20,8	78,7	1,4	-16,7	-4,1
Marchandises diverses	44,5	56,3	100,9	48,4	60,0	108,4	8,6	6,6	7,5
Outre-mer (3 ports)	7,4	1,7	9,1	5,5	1,0	6,6	-24,6	-40,7	-27,7
Total (23 ports)	251,4	109,2	360,6	253,9	110,1	364,0	1,0	0,8	0,9

Source : DTMPL

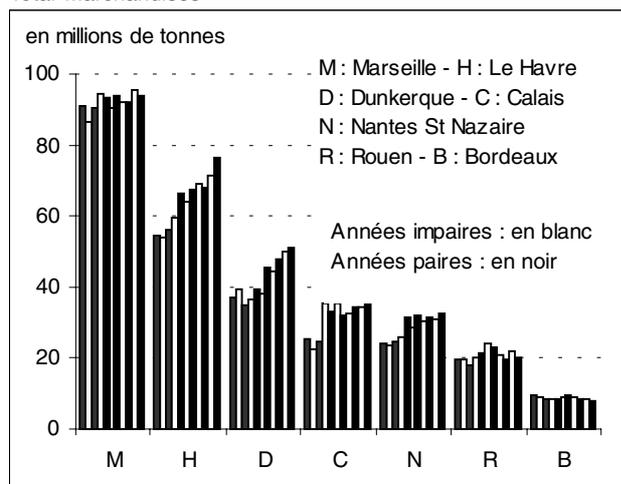
* L'activité de transport à destination ou au départ du port de Calais est surtout du «Roll-on/Roll-off»

Les **vracs liquides** représentent près de la moitié des marchandises transitant dans ces principaux ports français (48 %). Ils sont en légère progression en 2004, malgré le fléchissement des entrées. Les vracs liquides sont composés à près de 94 % de produits pétroliers. Ce sont donc eux qui déterminent les évolutions de ce poste. En 2004, les entrées de pétrole brut reculent légèrement, notamment suite à des arrêts de sites pétroliers ou pétrochimiques (Marseille et Dunkerque). Ce recul est compensé par des entrées comme des sorties de produits raffinés plus importantes qu'en 2003, avec, en particulier, la reprise à un bon niveau d'activité d'une raffinerie sur Nantes-Saint-Nazaire.

Les **vracs solides** sont pénalisés par la mauvaise campagne céréalière 2003-2004. Ainsi, après avoir progressé de près de 13 % en 2003 grâce à la bonne récolte 2002, les sorties de vracs solides sont en net retrait en 2004. La campagne céréalière 2004-2005 est bien meilleure que la précédente. Elle permet, en fin d'année 2004, de rattraper une partie du retard accumulé sur le premier semestre en termes de sorties de vracs solides, sans toutefois le combler totalement. Les entrées, quant à elles, sont favorisées par le dynamisme des réceptions de matières premières pour la sidérurgie.

Le tonnage de **marchandises diverses** poursuit sa progression, à un rythme plus soutenu encore qu'en 2003. Il est fortement tiré par le trafic de conteneurs et le trafic roulier. Le trafic maritime de conteneurs bénéficie notamment du développement de l'économie asiatique et de nouvelles stratégies de transbordement. Par ailleurs, autrefois transportés par navire conventionnel, de plus en plus de produits de toutes sortes sont conteneurisés, afin de profiter de la fréquence des lignes régulières. L'ensemble des ports maritimes profite de ces courants, plus ou moins intensément. Le trafic roulier est, quant à lui, favorisé par la vitalité des échanges transmanche.

Graphique II 1.3
Evolution de l'activité des ports de 1994 à 2004
Total Marchandises



Source : DTMPL

Avec 282 millions de tonnes, le poids des marchandises traitées dans les six ports autonomes (près de 80 % des vingt ports précédents) dépasse en 2004 le niveau déjà record de 2003. L'évolution de l'activité de ces ports explique ainsi une grande partie de celle de l'ensemble des ports. Port par port, l'activité évolue diversement et est fonction des types de marchandises traitées (graphiques II 1.3, 4 et 5).

Le port de **Marseille** conserve une activité importante, en retrait néanmoins de 1,5 % par rapport à 2003. Le port traite majoritairement des vracs liquides (à 67 %). La principale cause de sa baisse d'activité est la faiblesse des importations de pétrole brut, suite notamment à l'arrêt technique d'une raffinerie locale. En revanche, le trafic de conteneurs continue de croître vivement (+ 11 %).

Au **Havre**, les vracs liquides comptent pour 63 % et les conteneurs pour 28 % de l'activité du port. Le dynamisme des vracs liquides et celui des trafics de conteneurs se conjuguent et font plus que compenser le recul des vracs solides. L'activité du port est ainsi en hausse de 6,7 %, plus dynamique que celle de 2003 (+ 5,6 %).

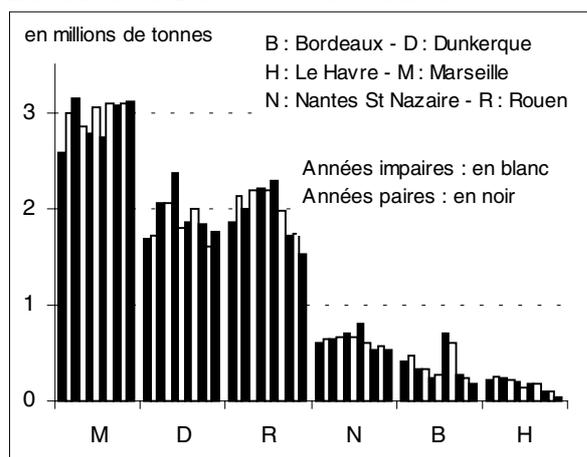
Les vrac solides représentent 53 % des marchandises transitant par le port de **Dunkerque**. Le trafic de minerais pour la sidérurgie locale progresse en 2004 et impacte donc favorablement l'activité totale du port (+ 1,8 % par rapport à 2003). Le trafic de conteneurs et le trafic roulier contribuent également à cette progression. Les vrac liquides, en revanche, reculent, pénalisés par l'arrêt technique d'une raffinerie et d'un site pétrochimique.

L'activité du port de **Nantes** progresse de 5,5 % en 2004, après avoir reculé en 2003 (- 2,6 %). Les vrac liquides y représentent 69 % du total des marchandises traitées. La reprise d'activité de la raffinerie de Donges, après son arrêt pour maintenance en 2003, explique les performances du port.

Le port de **Rouen** traite à 85 % des marchandises en vrac (solides ou liquides). Le recul sensible de l'activité du port (- 7,6 %) est ainsi notamment dû à la mauvaise campagne céréalière 2003-2004 : la quantité des vrac solides transitant par ce port baisse de plus de 18 % en 2004. Les vrac liquides sont également en retrait, mais plus léger.

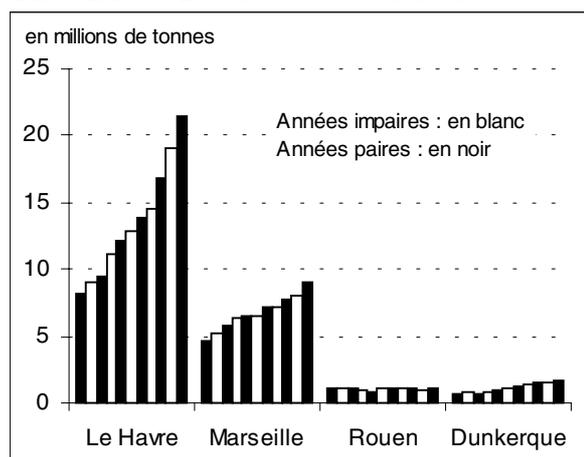
L'activité de **Bordeaux** baisse cette année encore (- 3,0 %), pour la quatrième année consécutive. Les vrac liquides composent pour 58 % cette activité et progressent légèrement en 2004. Cependant, cette progression ne suffit pas à compenser la forte baisse des vrac solides, consécutive au repli des exportations de céréales.

Graphique II 1.4
Evolution de l'activité des ports de 1994 à 2004
Marchandises Diverses Conventionnelles



Source : DTMPL

Graphique II 1.5
Evolution de l'activité des ports de 1994 à 2004
Marchandises Diverses Conteneurisées



Source : DTMPL

L'activité dans les **ports d'intérêt national** est bien orientée (+ 2,6 % après déjà près de + 2 % en 2003). Les trois cinquièmes de leur activité concernent les marchandises diverses, très majoritairement non conteneurisées. Conséquence de l'élargissement de l'Union européenne, les transports routiers des nouveaux pays membres génèrent en 2004 un trafic supplémentaire. Les échanges transmanche en sont ainsi dynamisés, en particulier à Calais. Par ailleurs, les vrac solides sont, comme ailleurs, en recul dans ces ports, alors que les vrac liquides progressent grâce aux entrées.

Outre-Mer, les tonnages traités au port de la Réunion sont en nette progression cette année encore (+ 13 %). Ils reculent en Guadeloupe (- 7 %), malgré la hausse des vrac liquides, avec des perturbations liées à une grève en fin d'année.

Tableau II 1. 7
Le pré/post acheminement par mode en 2000
en % des tonnages (hors transbordement)

	Rail	Fleuve	Pipeline	Route	Total
Marseille	21	3	59	17	100
Le Havre	8	4	64	24	100
Dunkerque	50	6	-	44	100
Calais	0	-	1	99	100
Nantes	6	10	29	55	100
Rouen	23	16	-	61	100

Sources : à partir de données DTMPL et DAEI/SESP, calculs Cete du Sud Ouest

Les quelques informations disponibles sur la répartition par mode des pré et post-acheminements permettent de connaître la situation en 2000 pour les principaux ports. Cette répartition est très liée aux types de marchandises effectivement traitées dans les ports : du pétrole à Marseille et au Havre ou encore du roulier à Calais (tableau II 1.7 et encadré méthodologique). Il est à noter la part importante du ferroviaire à Dunkerque.

Méthodologie de la mesure du pré/post acheminement portuaire

La répartition du tableau II 1.7 est calculée à partir des 4 modes de transport : fer, voie navigable, pipeline et route. Aucune source ne permet à elle seule de connaître l'organisation logistique des transports de bout en bout. L'information est parcellaire et a nécessité de poser certaines hypothèses. Les données présentées ici ont donc plusieurs sources et ont fait appel à plusieurs intervenants.

- 1 - La DTMPL a compilé des informations de VNF, de la SNCF et des ports eux-mêmes pour estimer le volume (tonnage) transporté par les différents modes, hors route.
- 2 - Le DAEI/SESP a complété les données précédentes en estimant les pertes de raffinage et d'aciérie (les déchets produits dans les processus de transformation dans les zones industrialo-portuaires).
- 3 - Les calculs finaux ont été effectués par le Cete du Sud-Ouest. Les acheminements par route ont été calculés par solde.

Fret transmanche encore en progression

En 2004, le fret transmanche augmente globalement pour la neuvième année consécutive. Seul eurotunnel ne voit pas ses trafics progresser (tableau II 1.8).

Tableau II 1.8
Le fret transmanche passant par la France
en milliers

	Evolution annuelle en %					Niveau 2004
	2000	2001	2002	2003	2004	
Tonnage						
Fret rail tunnel *	2,9	-17,0	-40,5	19,7	8,6	1 893
"roro" (9 ports) ***	-5,7	8,9	7,9	4,9	7,7	54 591
Eurotunnel **	35,2	5,7	2,8	4,4	-0,3	12 492
Total tonnage	0,9	6,9	4,9	5,1	6,2	68 976
Nombre de véhicules						
A bord de ferries	-0,2	9,2	6,1	9,5	2,3	2 304
<i>dont français</i>	-3,7	3,6	22,5	-4,6	14,0	863
Dans des nav. fret	35,2	5,7	2,8	4,4	-0,3	1 281
Total véhicules	11,2	7,8	4,8	7,6	1,4	3 585

Sources : SNCF, DTMPL, Eurotunnel

Voir annexes pour le détail

Roro : « Roll on roll off »

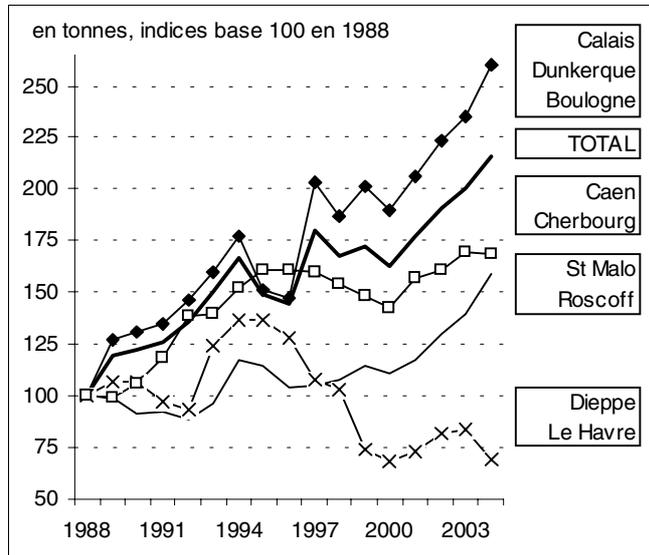
* les tonnages SNCF sont les tonnages taxés et comprennent la tare des conteneurs, même vides

** estimation DAEI/SESP

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

En 2004, le fret ferroviaire continue à s'améliorer (+ 30 % en deux ans) après les perturbations liées aux clandestins, mais n'a pas encore retrouvé les niveaux de 2000 ou 2001. En revanche, le nombre de véhicules empruntant les navettes fret d'Eurotunnel stoppe sa progression, jusque là ininterrompue depuis 1997. L'élargissement de l'Union européenne à dix nouveaux membres en mai 2004 accroît le marché, mais Eurotunnel n'en profite pas. Les ferries absorbent en effet globalement toute la croissance de trafic et reprennent des parts de marché à Eurotunnel.

Graphique II 1.6
Evolution du fret maritime roulier transmanche *



Source : DTMPL

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

Période faste pour le transport maritime de marchandises

Les volumes transportés par mer augmentent encore en 2004. Le marché des vrac secs, par exemple, atteint des sommets, avec des échanges croissants de fer et de charbon dans un sens et d'acier dans l'autre. Sur les lignes régulières, les transports de conteneurs sont aussi plus importants en 2004 qu'en 2003. Les flux sont cependant déséquilibrés entre l'Asie et l'Europe, ou l'Asie et les Etats-Unis. Mais, pour limiter les coûts non négligeables des retours à vide, certains transporteront des céréales d'Europe vers l'Asie en conteneurs (*Transports Actualités*).

Pour répondre à cette demande de transport de plus en plus forte, la flotte de commerce mondiale est en pleine expansion, avec de nombreuses entrées en flotte et très peu de sorties. La flotte sous pavillon français, notamment, grossit, du fait surtout de la flotte pétrolière. Les taux de fret sont également très élevés, conséquence du déséquilibre entre l'offre et la demande de transport maritime. Ils répercutent sans doute également les augmentations subies par les armements et relatives à la sûreté dans les ports du monde (code ISPS entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004).

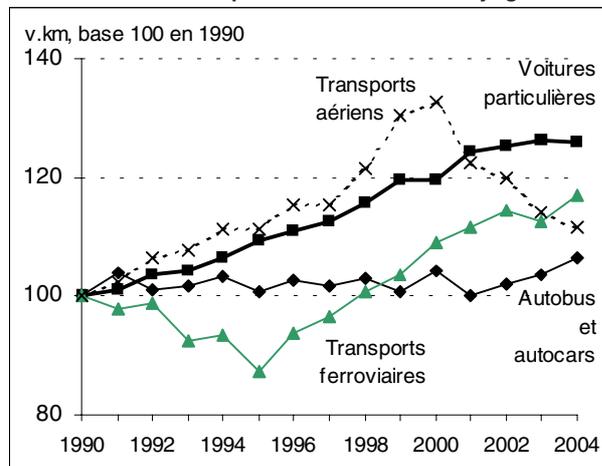
Les transports de voyageurs

Les transports intérieurs de voyageurs

En 2004, les transports de voyageurs continuent de ralentir, et ce pour la troisième année consécutive. Les différents modes de transport évoluent diversement (graphique II 1.7).

Les déplacements en voitures particulières contribuent fortement, par leur poids, au ralentissement de la croissance globale. On estime en effet qu'ils sont stables, voire qu'ils régressent très légèrement en 2004 (- 0,2 %) alors que leur poids dans l'ensemble des transports de voyageurs est très important (près de 84 % en 2004). Le parc automobile est de plus en plus important (+ 1,3 % en 2004) et continue sa diésélisation. Mais le parcours moyen se raccourcit (avec davantage de véhicules qui ne roulent plus ou très peu), ce qui explique le recul de la circulation en voiture (voir le bilan de la circulation ci-après).

Graphique II 1.7
Evolution des transports intérieurs de voyageurs



Sources : DAEI/SESP, RATP, SNCF, DGAC

En contrepartie, les transports collectifs routiers sont de plus en plus dynamiques. De même, les transports ferroviaires se replacent en 2004 sur leur sentier de croissance, après une année 2003 marquée par des mouvements sociaux. En revanche, les disparitions d'Aéris en novembre 2003 puis d'Air Littoral en février 2004 génèrent une contraction importante de l'offre de transports aériens qui explique en grande partie la nouvelle baisse de ce mode de transport à l'intérieur de l'hexagone (tableau II 1.9).

Reprise très nette des transports ferroviaires

Alors que l'année 2003 avait été marquée par des mouvements sociaux et ainsi par des transports ferroviaires de voyageurs en net recul, l'année 2004 affiche une tout autre évolution. Elle prolonge la tendance à la hausse entamée en 1996.

Sur l'année, les transports de voyageurs progressent de près de 4 % à la SNCF par rapport à 2003 et dépassent ainsi de 2 % le niveau atteint en 2002. La croissance annuelle moyenne entre 1995 et 2004 s'établit finalement à plus de 2%. Le fer est ainsi le mode de transport intérieur de voyageurs qui a le plus fortement progressé au cours de la dernière décennie.

Après un début d'année 2004 étalé, les transports de voyageurs sur le réseau principal de la SNCF progressent nettement dès le mois de septembre (+ 8 % entre août et décembre). Cette évolution est principalement imputable aux TGV : de nouvelles rames TGV Duplex sont livrées et le TGV gagne des passagers au détriment de lignes aériennes. Les autres trains, dont le TER, connaissent le même phénomène, mais moins ample. Cela peut aussi être expliqué par un contexte touristique favorable en France à partir de septembre et par une tendance de plus en plus importante des Français à étaler leurs vacances.

Tableau II 1.9
Les transports intérieurs de voyageurs
en milliards de voyageurs-kilomètres

	Evolution annuelle en %					Niveau 2004
	2000	2001	2002	2003	2004	
Voit. particulières	0,0	4,0	0,8	0,7	-0,2	736,9
Autobus, cars	3,2	-3,8	2,0	1,3	3,0	44,0
<i>Dont RATP</i>	5,3	1,0	2,0	-0,9	4,5	2,8
Tr. ferrés	5,4	2,2	2,6	-1,8	4,2	86,6
<i>Dont SNCF</i>	5,5	2,3	2,8	-1,7	3,6	74,3
TGV	7,4	7,5	6,6	-0,5	4,6	41,4
<i>Dont RATP</i>	4,9	1,1	1,3	-2,6	8,0	11,5
Tr. aériens	1,7	-7,7	-2,1	-4,9	-2,1	12,7
Ensemble	0,7	3,2	1,0	0,4	0,3	880,3

Sources : DAEI/SESP, RATP, SNCF, DGAC

Eurostar est le TGV qui progresse le plus rapidement en 2004 (+ 9,7 %), en raison de l'amélioration des conditions de trafic, suite à l'ouverture en septembre 2003 d'une portion à grande vitesse sur la partie britannique du parcours. Les autres TGV affichent des évolutions de 3 à 8 % par rapport à 2003, année perturbée par des grèves. Comparés à 2002, déjà considérée comme une année de forts trafics, les niveaux des TGV restent bons : entre + 1,4 % par rapport à 2002 pour le TGV Atlantique et + 3,7 % pour le TGV Sud-Est (+ 7,9 % pour Eurostar).

Pour les trains autres que TGV, la situation est différente. Les transports progressent par rapport à 2003 (+ 1,6 %), mais restent inférieurs de 3 % à ceux de l'année 2002. La progression de 2004 est notamment due à la reprise du TER (+ 4,6 %) qui croît année après année, 2003 mise à part. Avec la régionalisation, l'offre des TER ne cesse d'augmenter en termes de quantité et de qualité.

Les indicateurs de régularité de la circulation publiés par la SNCF traduisent une nette amélioration en 2004 après la dégradation observée en 2003 (tableau II 1.10).

Tableau II 1.10
Régularité de la circulation des trains de voyageurs
en %

Trains arrivés au terminus avec un retard de	2000	2001	2002	2003	2004
15 mn et + pour :					
- Grandes Lignes	6,2	7,9	6,3	6,8	5,8
<i>dont TGV, sur réseau :</i>					
<i>Atlantique</i>	4,3	5,1	3,6	5,4	4,8
<i>Sud-Est</i>	7,1	9,7	7,7	7,5	7,0
<i>Nord (yc Eurostar, Thalys)</i>	4,1	8,3	4,8	4,5	3,9
+ de 5 mn pour :					
-Services Régionaux d'Ile de France aux heures de pointe	8,3	9,5	8,4	9,8	9,5
-Transport Express Régional	8,4	9,8	9,6	10,6	8,8

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

Des transports urbains très dynamiques

Après une année 2003 où les transports en commun ont été bridés par les mouvements sociaux de mai et juin, l'année 2004 est plus favorable à une progression des transports collectifs urbains.

En 2004, même s'il garde un rythme modeste, le pouvoir d'achat des ménages français progresse plus nettement qu'en 2003. Cette situation, conjuguée à un effet de rattrapage par rapport à une année 2003 bridée par des mouvements sociaux en mai et juin, est favorable à une progression des transports collectifs urbains.

Après les perturbations de l'année 2003, les transports ferroviaires en **Ile-de-France** sont de nouveau très dynamiques en 2004, favorisés par ailleurs par une bonne saison touristique dans la région. Les transports sur le réseau Transilien progressent de 4,3 %. Ceux du réseau ferré de la RATP, qui avaient davantage souffert en 2003, connaissent une progression également plus soutenue en 2004, par effet de rattrapage, mais aussi par une amélioration de l'offre. En effet, une partie de ces performances est explicable par le prolongement de la ligne 14 du métro jusqu'à la gare Saint-Lazare en décembre 2003 : les retombées de ce prolongement sont également positives sur les autres lignes. Le métro progresse ainsi de 7 % et la partie RATP du RER de 9,3 %. Les bus de la RATP connaissent le même schéma d'évolution que le réseau ferré, avec une reprise marquée en 2004. Les bus de banlieue, qui s'étaient maintenus l'année passée, progressent très nettement cette année (+ 5,3 %), plus fortement que ceux sur Paris (+ 1,4 %) qui avaient pourtant pâti de la conjoncture en 2003. Le mode T (Tramway et TVM) progresse de 10,4 % : une partie de cette progression est sans doute explicable par le prolongement jusqu'à Noisy-Le-Sec de la ligne T1 du tramway depuis décembre 2003.

En 2004, le trafic sur les réseaux urbains de **province** progresse pour la troisième année consécutive et en s'accéléralant. Sur la base de 107 réseaux interrogés par l'Union des transports publics, soit l'essentiel de l'activité du transport public de province, on note une évolution significative du nombre de kilomètres produits (+ 4,1 % véhicules-kilomètres après + 1,7 % en 2003) et une progression continue du nombre de voyages réalisés (+ 4,8 % après + 4,1 %).

On estime même la croissance du transport en voyageurs-kilomètres sur les lignes de métro, Val et tramways à + 6,2 %. Plusieurs extensions de réseaux expliquent en partie cette évolution, notamment l'ouverture de trois lignes du tramway à Bordeaux entre fin 2003 et mai 2004 ou encore l'extension de la ligne de Val à Toulouse en décembre 2003. Pour les bus, la progression serait de 4 %. Elle bénéficie en particulier de cinq nouveaux kilomètres en site propre pour la traversée de l'agglomération de Tours et de la mise en place de lignes à haut niveau de service à Dijon en octobre.

Le transport aérien

Les flux de passagers du transport aérien augmentent de 6,3 % en 2004 (tableau II 1.11), dépassant le niveau record de 2000. Cette forte croissance, comparable à celle de la fin des années 90, est tirée par la demande sur les faisceaux internationaux. Le transport international long-courrier émerge de trois années de crise, alors que le transport moyen-courrier reste dynamique. Cette reprise de la demande s'accompagne d'une légère augmentation du nombre de mouvements d'avions, après plusieurs années de rationalisation de l'offre. En revanche, l'activité sur les lignes domestiques métropolitaines se contracte à nouveau (- 2,3 %, en nombre de passagers).

Tableau II 1.11
Evolution de la demande de transport aérien
nombres en milliers, évolutions en %

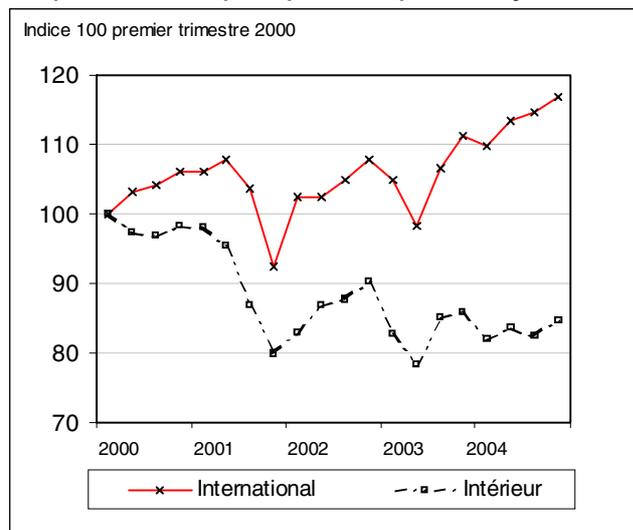
	Passagers			Mouvements d'avions		
	2004	04/03	03/02	2004	04/03	03/02
Métropole - International	76 066	9,4	1,0	907	3,9	-0,3
<i>Paris - International</i>	54 273	8,6	+0,3	530	5,6	+3,2
<i>Province - International</i>	21 792	11,4	+2,9	378	1,7	-4,7
Métropole - Métropole	22 503	-2,3	-5,0	353	-7,5	-7,6
<i>Paris - Régions</i>	17 489	-0,1	-5,0	197	-1,1	-6,9
<i>Régions - Régions</i>	5 014	-9,1	-5,2	156	-14,5	-8,5
Total hors Outre mer	98 568	6,5	-0,6	1 261	0,5	-2,7
Métropole - Outre mer	3 342	4,7	-5,1	9	13,6	-16,5
Outre mer - Intérieur	2 113	3,3	+7,2	92	1,3	+9,7
Outre mer - International	1 853	3,3	+2,8	59	1,3	+2,4
Total Outre mer	7 308	3,9	+0,2	160	1,9	+5,3
TOTAL FRANCE	105 877	6,3	-0,5	1 421	0,6	-1,8

Source : DGAC

L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte

Au niveau infra-annuel, la fréquentation à l'international des principaux aéroports de métropole n'a cessé de progresser à partir du deuxième trimestre 2004 (graphique II 1.8). En glissement annuel, elle est supérieure chaque trimestre au trimestre correspondant de 2003. La fréquentation intérieure des principaux aéroports présente par contre un profil en dents de scie sur l'année, en retrait par rapport au second semestre 2003. Toutefois, la composante internationale du transport aérien est de plus en plus prépondérante, et détermine largement le niveau de l'ensemble de l'activité.

Graphique II 1.8
Fréquentation des principaux aéroports français



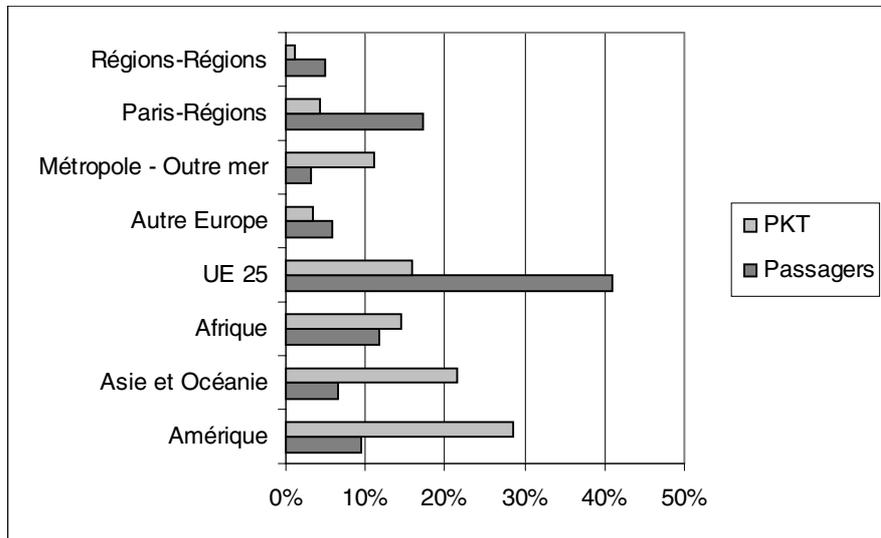
Source : DGAC, DAEI/SESP – données cvs

Passagers, passagers-kilomètres transportés

Du fait de la diversité des distances moyennes selon la relation, le nombre de passagers et le nombre de passagers-kilomètres transportés (PKT) présentent des structures différentes, comme l'illustre le graphique ci-dessous pour l'année 2004 (un PKT étant le transport d'un passager sur un kilomètre).

Graphique II 1.9

Structure du transport aérien de passagers avec la métropole en 2004



Source : DGAC

L'activité des transporteurs français rebondit, malgré la concurrence

Les difficultés persistent en 2004 pour les compagnies françaises de transport aérien de passagers (tableau II 1.12). Après celles d'Air Lib et d'Aéris en 2003, la disparition d'Air Littoral en février 2004 témoigne de la difficulté qu'ont plusieurs transporteurs nationaux d'envergure à garder leur équilibre financier dans un secteur fortement concurrentiel, surtout confrontés au développement des compagnies à bas prix. Par rapport à 2003, le déficit d'activité induit par les disparitions d'Air Littoral et d'Aéris s'élève à 3 milliards de passagers-kilomètres, et se ressent surtout au niveau du trafic intérieur.

L'activité globale des transporteurs français est toutefois nettement en hausse (+ 8,5 %, en nombre de passagers-kilomètres). Elle est principalement tirée par le développement d'Air France. La première compagnie française, qui s'est renforcée en fusionnant avec KLM, un de ses partenaires de l'alliance SkyTeam, profite du renouveau du transport long-courrier et affiche une croissance de 7,7 % de son activité. Elle réalise ainsi 78 % des passagers-kilomètres transportés par les compagnies françaises et sort relativement indemne du ralentissement de l'activité qui a affecté le secteur. L'activité des franchises d'Air France – Régional CAE et Brit'Air – croît également, propulsant ces compagnies en deuxième et troisième positions des compagnies françaises en nombre de passagers.

Plusieurs jeunes compagnies d'outre mer connaissent une croissance à deux chiffres et apportent leur contribution à la hausse de l'activité. A contrario, Corsair, deuxième compagnie française en nombre de passagers-kilomètres transportés, qui a décidé de désertier les faisceaux point à point européens jugés trop concurrentiels pour se recentrer sur les lignes touristiques de la zone Méditerranée, voit son activité stagner.

Comme en 2003, l'activité des transporteurs français est nettement moins dynamique si on la mesure en nombre de passagers (+ 2,3 %) qu'en nombre de passagers-kilomètres transportés, ce qui traduit les divergences d'évolution entre le transport domestique et le transport international.

Tableau II 1.12
Activité des principales compagnies françaises en 2004
passagers en milliers, passagers-kilomètres en millions, évolutions en %

Compagnies	Passagers		Passagers-km	
	2004	04/03	2004	04/03
Air France + Cies franchisées	46 353	4,2	110 477	7,7
<i>dont Air France</i>	40 513	4,2	106 978	7,8
Regional CAE**	2 243	4,7	1 261	14,0
Brit'Air	2 146	11,4	1 225	12,0
Corsair	2 062	-0,5	12 349	1,4
CCM Airlines	1 536	25,5	790	27,7
Star Airlines	819	-1,0	3 075	16,7
Air Méditerranée	907	78,1	1 591	96,5
Air Caraïbes	789	63,5	2 153	1 146,2
Aigle Azur	752	69,8	1 147	61,5
Air Tahiti	750	2,4	257	0,3
Air Austral	669	33,0	2 389	91,0
Air Horizons	620	-6,5	1 533	-2,5
Air Tahiti Nui	389	14,7	3 456	13,4
Air Calédonie international	319	12,6	1 342	20,2
Air Calédonie	282	1,4	46	3,1
TOTAL COMPAGNIES				
FRANCAISES	56 126	2,3	141 611	8,5

Source : DGAC
L'activité des compagnies ne comprend pas le trafic effectué pour le compte d'autres transporteurs dans le cadre d'accords commerciaux, notamment de franchise.
Le transport long-courrier renoue avec une croissance forte

La reprise vigoureuse (+ 9,2 %) du transport aérien international de passagers bénéficie en 2004 d'un contexte géopolitique sans nouvelle crise majeure, pour la première fois depuis 2000. Les destinations qui avaient le plus souffert au cours des dernières années comptent à nouveau parmi les plus dynamiques (tableau II 1.13). Il s'agit principalement de destinations long-courrier, telles la Chine, dont la croissance avait été retardée en 2003 par l'épidémie de SRAS, ou les Etats-Unis qui retrouvent la croissance après trois années de contraction consécutives aux événements de 2001. Les destinations touristiques traditionnelles de la zone Méditerranée, au premier rang desquelles les pays du Maghreb, connaissent aussi une embellie après une année 2003 morose.

Tableau II 1.13
Principaux partenaires du transport aérien international
nombres de passagers en milliers, évolutions en %

	2004	01/00	02/01	03/02	04/03
Royaume-Uni*	11 323	2,1	14,0	5,4	9,4
Allemagne	6 290	-1,4	-0,6	2,2	8,1
Italie	6 169	-1,7	2,9	6,0	4,1
Etats-Unis	5 712	-5,5	-6,7	-6,9	8,2
Espagne**	5 707	0,9	-0,6	0,8	7,3
Tunisie	2 832	4,4	-11,8	-4,3	17,2
Maroc	2 735	3,0	2,2	4,2	16,1
Suisse***	2 135	-13,1	-9,6	-3,4	-1,6
Pays-Bas	2 014	1,6	0,4	-3,7	7,5
Algérie	2 003	19,1	10,9	1,0	3,1
Portugal	1 807	0,5	4,7	1,0	2,7

Source : DGAC
** y compris les Iles anglo-normandes*
*** y compris les Canaries*
**** aéroport de Bâle-Mulhouse non compris*

Plus encore qu'en 2003, les faisceaux intra-européens contribuent grandement à la croissance de l'activité (+ 7,6 %, en nombre de passagers, vers l'Union européenne à 25 membres). Le transport aérien intra-communautaire représente ainsi 55 % des passagers du transport international aérien depuis la métropole. La demande augmente vers les partenaires traditionnels (Royaume-Uni, Allemagne, Espagne, Danemark, et même Italie malgré la faillite de Volare) grâce notamment au développement des compagnies à bas prix. Elle se développe aussi vers les nouveaux entrants (en particulier Slovaquie, Hongrie, République Tchèque) dont certaines capitales (Prague, Budapest) constituent des destinations de courts séjours en vogue. Les résidents de ces pays ont d'autre part un accès croissant au transport aérien.

Le transport de passagers province-international profite de la croissance des faisceaux moyen-courrier ; comme en 2003, il est plus dynamique que le transport Paris-international (tableau II 1.14). Les aéroports de Marseille et de Toulouse bénéficient du regain de dynamisme des destinations touristiques traditionnelles de la zone méditerranéenne, et enregistrent des croissances à deux chiffres à l'international.

Tableau II 1.14

Evolution de l'activité internationale

nombres de passagers en milliers, évolutions en %

	2004	01/00	02/01	03/02	04/03
Métropole - International	76 066	0,3	2,3	1,0	9,4
Paris - International	54 273	-0,8	2,6	0,3	8,6
Paris CDG	45 673	0,0	0,8	-0,7	6,5
Paris Orly	8 600	-6,9	16,5	6,7	21,9
Régions - International	21 792	3,2	1,5	2,9	11,4
dont Nice	5 289	3,4	2,5	3,5	7,0
dont Lyon	3 534	3,1	-4,3	3,1	6,4
dont Marseille	2 278	-0,1	-4,9	3,1	15,6
dont Toulouse	1 955	6,4	3,7	6,8	14,9
Outre-Mer	1 853	-4,8	-4,1	2,8	3,3
Total	77 919	0,1	2,1	1,1	9,2

Source : DGAC

Le recul historique de la demande sur les lignes transversales affaiblit les petits aéroports

Tableau II 1.15

Résultats des aéroports en 2004

niveaux en milliers, évolutions en %

	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**
	04/03	2004	04/03
Paris	6,3	75 001	3,8
Paris-CDG	5,9	50 951	2,1
Paris-Orly	7,1	24 049	7,9
Nice-Côte d'Azur	2,2	9 327	-8,8
Lyon-Saint Exupéry	4,5	6 125	4,3
Marseille-Provence	7,1	5 605	6,1
Toulouse-Blagnac	5,8	5 563	-1,5
Bordeaux-Mérignac	3,4	2 897	0,0
Bâle-Mulhouse***	3,5	2 492	-10,3
Strasbourg	-5,8	1 919	-2,8
Nantes-Atlantique	3,2	1 864	-7,8
Beauvais-Tillé	47,4	1 428	22,0
Montpellier-Méditerranée	-15,3	1 326	-33,8
Sous-total (hors Paris)	3,4	38 545	0,1
Autres Province	-1,6	10 882	-9,7
Total Province	2,5	49 427	-5,1
Total Métropole	4,7	124 428	-1,3
Outre-mer	3,7	9 092	1,5
Total	4,8	133 520	-0,9

Source : DGAC

* Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée

** Dans ce tableau sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions

*** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte

La reprise du transport aérien de voyageurs est bénéfique aux aéroports les plus ouverts à l'international. Ce sont, en général, ceux qui accueillent le plus de passagers, tels Paris, qui franchit pour la première fois le cap des 75 millions de passagers, mais aussi Marseille, Lyon, Toulouse, Beauvais, dopés par la bonne santé des zones intra-européennes et Méditerranée. Les douze principaux aéroports de métropole connaissent ainsi une croissance de 6 % de leur fréquentation en passagers (tableau II 1.15). Seul l'aéroport de Montpellier, fortement touché par la disparition d'Air Littoral, connaît une nette diminution de sa fréquentation. L'aéroport de Nice est également affecté, mais sa croissance reste positive. Air Littoral avait en effet construit dans ces deux aéroports des structures de correspondance vers le bassin méditerranéen, dont les passagers ne peuvent plus bénéficier. Les plate-formes régionales de moindre importance, en revanche, peuvent rarement s'appuyer sur le transport international, et subissent de plein fouet les difficultés du transport intérieur. Les 102 aéroports métropolitains fréquentés par moins d'un million de passagers par an (à l'aller ou au retour) enregistrent une contraction de 5 % de leur activité.

Le nombre de passagers des lignes radiales est globalement stable (tableau II 1.16), avec un report des lignes CDG-régions d'easyJet vers Orly-régions. La concurrence du TGV Sud-Est contribue toujours à expliquer la relative atonie des lignes qu'il double (Paris-Marseille, Paris-Montpellier), mais cet effet semble commencer à s'atténuer. Dans l'ensemble, la plupart des principales radiales, probablement stimulées par le trafic de correspondances, résistent bien.

Tableau II 1.16
Les principales radiales métropolitaines
passagers en milliers, évolutions en %

Paire de villes (2 sens)	2 004	01/00	02/01	03/02	04/03
Paris Nice	3 078	-11,6	5,4	-4,9	2,2
Paris Toulouse	2 935	-4,0	3,2	-3,2	2,8
Paris Marseille	2 049	-16,6	-13,5	-5,6	1,2
Paris Bordeaux	1 415	-4,9	-7,9	-1,5	1,7
Paris Strasbourg	1 030	-2,8	-5,8	-4,8	-0,1
Paris Montpellier	979	-12,3	-13,4	-3,9	-2,7
Paris Lyon	637	-4,5	-8,7	-1,7	1,7
Total	11 486	-9,3	-3,8	-4,0	1,5
Ensemble radiales	17 489	-9,4	-3,9	-5,0	-0,1

Source : DGAC

Les flux de passagers sur les lignes transversales sont en recul de 9 %. Une des explications principales de cette profonde désaffection réside dans la baisse de l'offre. Il apparaît en effet que les compagnies en place n'ont pas encore compensé le déficit d'activité né des disparitions successives d'Aéris et d'Air Littoral. La demande augmente toutefois, et parfois nettement, sur la plupart des lignes empruntées annuellement par plus de 100 000 passagers (tableau II 1.17). Bien que la concurrence du train soit moins franche qu'avec les radiales, il semble que le développement du TGV Sud-Est affecte la fréquentation de certaines lignes transversales. En témoigne la contraction de la demande des lignes Lyon-Nice, Lille-Marseille et Lyon-Lille.

Tableau II 1.17
Evolution de la demande sur les principales transversales intérieures à la métropole *
passagers en milliers, évolutions en %

païres de villes (2 sens)	2004	01/00	02/01	03/02	04/03
Bordeaux Lyon	258,3	3,5	-5,6	0,0	6,5
Ajaccio Marseille	253,1	2,2	-3,5	-0,3	0,9
Bastia Marseille	250,9	2,6	-8,1	-2,2	5,7
Lyon Nantes	241,5	4,3	-0,7	3,0	6,6
Lyon Toulouse	234,8	-4,5	-3,9	-2,3	5,9
Lyon Nice	158,8	-10,2	-15,3	-5,0	-4,0
Bordeaux Marseille	137,4	14,7	-6,0	-6,0	6,8
Marseille Nantes	134,9	-7,0	-8,7	1,4	7,8
Lyon Strasbourg	124,3	8,2	-4,9	-4,6	4,9
Ajaccio Nice	120,1	-4,7	-9,6	-1,8	-0,7
Lille Lyon	112,9	-3,7	-21,2	1,4	-4,5
Bastia Nice	111,4	-5,1	-11,3	-1,5	1,4
Lille Marseille	100,7	11,5	-0,5	-6,5	-5,0
Ensemble*	2 239,1	0,3	-7,3	-1,6	3,1

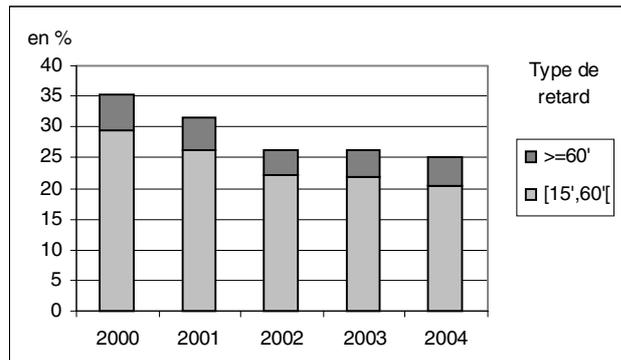
Source : DGAC

* Ensemble des liaisons de plus de 100 000 passagers en 2004

Amélioration de la ponctualité en 2004, mais le retard moyen par vol retardé reste préoccupant

En 2004, un quart des vols commerciaux au départ d'un des quinze principaux aéroports métropolitains (encadré) a subi un retard supérieur ou égal à 15 minutes. Cette proportion baisse pour la cinquième année consécutive. Elle était de 30 % en 2000 (graphique II 1.10). Le retard moyen par vol réalisé s'élève à 11 minutes, soit une minute de moins qu'en 2003 (tableau II 1.18), ce qui traduit une meilleure performance du système de transport aérien. Le retard moyen par vol retardé s'élève à 43 minutes. Cette durée reste stable depuis 1999, à un niveau jugé préoccupant par le Conseil national des clients aériens (CNCA).

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



Source : CNCA

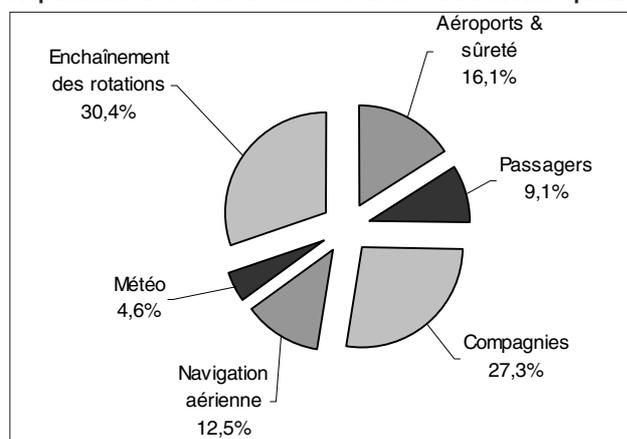
Tableau II 1.18
Retard moyen sur les aéroports français
en nombre de minutes par vol

	2000	2001	2002	2003	2004
par vol retardé	42	42	40	44	42
par vol réalisé	14,7	13,1	10,5	11,6	10,7

Source : CNCA

La proportion de retards attribués à la cause « aéroports et service de sûreté » s'établit à un niveau élevé depuis 2002, justifié par le renforcement des dispositions de sûreté au lendemain des attentats du 11 septembre. Elle diminue néanmoins légèrement en 2004. La cause principale des retards reste l'enchaînement des rotations (« arrivée tardive de l'appareil »). La part des retards dus aux compagnies aériennes s'explique notamment par différents mouvements et par les conséquences de l'effondrement d'une partie du terminal 2E à Paris – Charles de Gaulle en mai 2004, qui a entraîné des problèmes de circulation au sol.

Graphique II 1.11
Répartition des vols aériens retardés d'au moins quinze minutes selon la cause, en 2004



Source : CNCA

Les retards dans le transport aérien

Le Conseil national des clients aériens (CNCA) comprend à la fois des représentants des clients et des professionnels du transport aérien. Il étudie les questions relatives à la qualité des services offerts aux passagers.

Le CNCA a mis en place un Observatoire des retards du transport aérien en France, diffusé en mars et en septembre de chaque année. Il analyse la ponctualité des vols commerciaux au départ et à l'arrivée (tous types de vols et toutes compagnies confondues) sur les aéroports français métropolitains de plus d'un million de passagers annuels ou de plus de 30 000 mouvements commerciaux par an. En 2004, ces 15 aéroports ont représenté 93 % du total des passagers transportés et 88 % du total des vols commerciaux (hors vols de fret, vols postaux et vols privés).

L'observatoire s'intéresse essentiellement aux retards de 15 minutes et plus, critère adopté au niveau international. Il regroupe les causes de retards en six catégories : gestionnaires d'aéroport et services de sûreté, passagers, compagnies, service de la navigation aérienne, météo, enchaînement des rotations. La cause attribuée correspond à la cause génératrice du retard, même si cette dernière n'est pas la plus pénalisante en durée.

L'activité passagers des ports maritimes

Recul de l'activité passagers

Le nombre de passagers voyageant par mer recule pour la deuxième année consécutive. Alors qu'en 2003 seule la façade Nord était concernée par la baisse du nombre de voyageurs « maritimes », en 2004 les deux façades le sont (tableau II 1.19).

Tableau II 1.19
Activité passagers des principaux ports (croisières et lignes régulières)
en milliers de passagers

	2002	2003	2004	04/03 en %
Dunkerque	460	563	598	6,3
Calais	14 991	13 729	13 259	-3,4
Boulogne-sur-Mer	ns	ns	246	ns
Dieppe	376	381	358	-5,9
Le Havre	941	859	750	-12,7
Caen-Ouistreham	896	941	1 057	12,3
Cherbourg	1 625	1 463	1 332	-9,0
Saint-Malo	1 198	1 163	1 132	-2,7
Roscoff - Bloscon	647	618	632	2,2
Manche - Mer du Nord	21 134	19 718	19 365	-1,8
Sète	91	182	194	6,6
Marseille	1 928	2 218	2 135	-3,7
Toulon	590	599	724	20,9
Nice - Villefranche	1 425	1 504	1 457	-3,1
Bastia	2 124	2 123	2 052	-3,3
L'île Rousee	190	223	167	-24,9
Ajaccio	906	964	1 036	7,5
Bonifacio	316	316	294	-6,9
Total Méditerranée	7 570	8 128	8 060	-0,8
Métropole (17 ports)	28 705	27 846	27 425	-1,5
Guadeloupe	1 025	1 042	935	-10,3
Fort de France	682	831	713	-14,2
Outre-mer (2 ports)	1 707	1 873	1 647	-12,0

Source : DTMPL

Champ : les ports maritimes de plus de 100 000 passagers par an

En **Manche-Mer du Nord**, la baisse d'activité passagers est largement imputable au port de Calais (près de 70 % des passagers transmanche) et dans une moindre mesure aux ports de Cherbourg et du Havre. Quelques ports sortent néanmoins leur épingle du jeu, comme Caen-Ouistreham ou encore Boulogne-sur-Mer où le trafic reprend en 2004.

En **Méditerranée**, du fait de la baisse de fréquentation sur la Corse, l'année 2004 rompt avec la tendance à la hausse jusqu'alors ininterrompue depuis 1996. Les nouvelles rotations avec la Corse au port de Toulon ne suffisent globalement pas à compenser le recul de Marseille confronté à des mouvements sociaux sur cette destination et à la faillite de son principal croisiériste (l'italien Festival Crociere).

Outre-Mer, après avoir bien progressé en 2003, le trafic passagers est en net retrait en 2004. Les ports de la Guadeloupe comme de Fort de France sont touchés par ce phénomène.

Eurostar accroît ses parts de marché sur le transmanche

Le marché de la traversée de la Manche est devenu plus étroit et très concurrentiel. Suite à l'ouverture d'un tronçon grande vitesse sur la partie britannique de son parcours en septembre 2003, Eurostar améliore ses conditions de trafic et attire de nouveaux clients qu'il va également chercher sur les autres modes de traversée (tableau II 1.20). Ainsi, le nombre de passagers aériens entre Paris et Londres recule pour la deuxième année consécutive. Il en est de même pour les passagers utilisant des ferries. Quant aux navettes tourisme d'Eurotunnel, leur déclin date de 1999 et se poursuit en 2004.

Tableau II 1.20
Les passagers trans-Manche passant par la France
en milliers

	Evolution annuelle en %					Niveau
	2000	2001	2002	2003	2004	2004
Nombre de passagers						
Eurostar	8,1	-2,6	-5,0	-4,3	15,2	7 272
Aérien Paris*-Londres	2,8	-7,5	7,3	-3,4	-4,0	2 686
Ferries (9 ports)***	-10,7	-3,3	5,3	-6,9	-2,0	19 177
<i>dont Calais***</i>	-11,9	-4,6	4,3	-8,4	-3,4	13 256
<i>dont français</i>	-99,2	4,1	16,7	-3,1	0,4	5 941
Navettes tourisme**	-10,0	-5,4	-8,1	-2,0	-8,7	7 788
Navettes fret	35,9	5,9	2,7	4,4	-1,1	1 439
Total	-6,3	-4,3	0,8	-4,8	-0,8	38 362
<i>Total hors aérien</i>	-6,9	-4,1	0,3	-4,9	-0,5	35 676
Nombre de véhicules						
Nav. tourisme, véh.	-14,6	-9,1	-7,7	-2,4	-7,8	2 101
Nav. tourisme, cars	-3,2	-5,1	-4,6	0,0	-11,8	63
Maritime, VP	-12,1	-0,2	5,5	-1,3	-4,1	3 699
Maritime, autocars	-6,2	-8,3	8,0	-14,6	-0,1	133

Source : SNCF, ADP, DTMPL, Eurotunnel

Voir annexes pour le détail

VP : voitures particulières

* Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

** Série révisée pour le 42ème rapport de la CCTN, à partir de 1996; source Eurotunnel, calculs DAEI-SESP

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

Transport maritime de passagers : une année 2004 plutôt morose

Au niveau mondial, les compagnies maritimes rencontrent des difficultés à remplir leurs nouvelles capacités, qui ont crû ces dernières années. Une partie de la flotte est d'ailleurs parfois détournée de ses fonctions premières pour effectuer, par exemple, du transport de conteneurs (ISL Market Analysis 2004).

Pour les compagnies françaises, le bilan « passagers » 2004 est mitigé, sur un marché plutôt maussade.

Sur la Manche, la concurrence est de plus en plus rude, avec l'arrivée de nouvelles compagnies sur un marché dont l'importance diminue. Les compagnies françaises n'ont ainsi pas enregistré de hausse de trafic en 2004.

En Méditerranée, peu de compagnies peuvent faire état d'un bilan 2004 positif. Les deux compagnies françaises qui relient la Corse au continent n'ont pas bénéficié de la hausse de ce trafic maritime, contrairement à leur principal concurrent, étranger. Par ailleurs, les autres trafics en Méditerranée reculent très fortement (- 20 % par rapport à 2003, selon Armateurs de France).

Cette mauvaise conjoncture entraîne des cessations d'activité parmi les petits armateurs et un recul de la flotte française de navires à passagers. Les commandes de navires neufs se font, d'ailleurs, rares.

II . 2 – LE BILAN DE LA CIRCULATION

Dans un contexte de reprise économique, le rythme de croissance de la circulation routière reste limité en 2004 (+ 0,5 % pour l'ensemble des véhicules, après + 0,8 % en 2003, contre + 2 % en moyenne au cours des dix années précédentes).

La circulation des voitures particulières est en très léger repli, en dépit de la poursuite de la croissance du parc automobile. L'augmentation prononcée des prix des carburants (+ 8 %) et d'entretien des véhicules (+ 4 %) a sans doute joué sur cette circulation, alors que la modération des prix d'achat des véhicules (+ 1,5 %) a soutenu la croissance du parc automobile (+ 1,3 %).

En revanche, la circulation de l'ensemble des véhicules lourds progresse sensiblement (+ 4,9 %). Elle concerne notamment les poids lourds français, et plus encore les poids lourds étrangers : la reprise des échanges internationaux, amplifiée par l'élargissement de l'Union européenne au 1er mai, a en effet dopé les transports routiers internationaux de marchandises sur le territoire français, y compris le transit. On estime que la circulation globale progresse davantage sur le réseau autoroutier que sur les autres routes, sauf pour les véhicules lourds.

La baisse des parcours moyens des voitures particulières et la baisse des consommations unitaires ont contribué à limiter la consommation de carburants sur le territoire. Les livraisons de carburants sont globalement stables, avec une poursuite de la baisse des livraisons d'essence, proche de 5 %, et une augmentation de celles de gazole de 2 %.

Le parc de véhicules : toujours plus de Diesel

Le nombre total de véhicules en circulation augmente encore en 2004, selon le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA), mais à un rythme moins soutenu qu'auparavant : + 1,3 %, contre + 1,5 % en 2003, et près de 2 % en moyenne au cours des dix années précédentes (tableaux II 2.1 et 2.2). Le parc de véhicules lourds est plutôt stable, alors que le nombre de voitures particulières progresse de 1,3 %. L'âge moyen de ces voitures a néanmoins repris sa progression : il est estimé à 8,0 ans (7,8 ans en 2003).

La tendance de fond à la diésélisation du parc automobile se poursuit : les voitures Diesel représentent plus de 44 % du parc moyen en 2004 (42 % en 2003), leur parc progressant de 7,2 % en moyenne sur l'année, contre une baisse de 3,0 % pour le parc de voitures à essence. Ces différences d'évolution résultent à la fois de flux relativement plus importants de nouvelles immatriculations de voitures Diesel, et de moindres déclassements de ce type de voitures. En effet, les nouvelles immatriculations Diesel progressent de près de 3 % en 2004 (après une très légère baisse en 2003), alors que celles de voitures à essence sont moins nombreuses d'année en année (en baisse de plus de 5 % en 2004, après - 17 % en 2003). Au total, ces dernières ne représentent plus que trois nouvelles voitures sur dix, sur un ensemble de deux millions de véhicules neufs immatriculés en France en 2004.

On estime par ailleurs que 36 % des nouvelles immatriculations de véhicules Diesel proviennent d'anciens propriétaires de véhicules essence¹. Le mouvement inverse est beaucoup moins fréquent : il ne concernerait que 15% des nouvelles immatriculations essence, par ailleurs moins nombreuses.

Selon l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie des ménages, 80,7 % des ménages ont au moins une automobile au 1^{er} janvier 2004 (proportion pratiquement stable). La croissance totale du parc de voitures particulières s'explique par l'accroissement du nombre de ménages (+ 1,3 % en 2004, comme en 2003), mais aussi par la poursuite de l'augmentation du nombre de ménages multi-équipés en automobile. Selon cette même enquête, leur proportion progresse chaque année (34,7 % au 1er janvier 2004², contre 33,0 % en mai 2003 et 31 % en mai 2002), probablement grâce à l'équipement des jeunes adultes. En contrepartie, les ménages les plus âgés voient probablement leur taux d'équipement se réduire.

¹ Extrapolation à 2004 de résultats des enquêtes TNS-Sofres « parc Auto » des années 1998 à 2003 (calculs SESP)

² chiffre au 1^{er} janvier 2005 non disponible

Le mouvement de diésélisation du parc concerne également les véhicules utilitaires légers. Leur parc augmente encore en 2004 (+ 1,4 %), avec une croissance supérieure à 3 % pour les véhicules Diesel, et une baisse supérieure à 5 % pour les véhicules à essence.

Le parc de poids lourds (de plus de 3,5 tonnes de PTAC) repart timidement à la hausse (+ 0,4 %), après une stabilisation en 2003. Celui des bus et cars augmente légèrement plus (+ 0,6 %).

Baisse du parcours moyen

On estime que le kilométrage moyen parcouru par les voitures particulières a baissé de 1,5 % en 2004, après une baisse de 0,8 % en 2003. Le kilométrage moyen par voiture serait ainsi inférieur à celui de l'année 1990.

Cette baisse du parcours moyen s'expliquerait en 2004 surtout par une augmentation de la proportion du parc 'dormant'. En effet, le panel d'automobilistes suivi par l'enquête Secodip a plutôt roulé davantage en 2004 qu'en 2003, mais les véhicules restant au garage ne sont pas pris en compte dans ces résultats. A l'inverse, le suivi de consommateurs réalisé par la Sofres fait état d'un mouvement de baisse du kilométrage annuel moyen des voitures particulières assez régulier depuis plusieurs années.

Par ailleurs, le différentiel de kilométrage moyen entre les véhicules Diesel et à essence s'amenuise, au fur et à mesure que les achats de voitures Diesel se banalisent (et ne sont plus le fait des seuls « gros rouleurs »). Cette déformation de la structure des véhicules selon le type de carburant utilisé est à l'origine d'une apparente contradiction : le recul du parcours moyen est plus marqué pour chacun des deux types de motorisation que pour l'ensemble : - 2,1 % pour l'essence et - 3,2 % pour le Diesel. En effet, la substitution essence vers Diesel pèse doublement sur les moyennes respectives des deux parcs : sur celle des véhicules Diesel, car les nouveaux entrants conduisent plutôt moins que les anciens conducteurs de voitures Diesel, et sur celui des véhicules à essence, car les « partants » roulaient probablement en moyenne davantage que l'ensemble des conducteurs de voitures à essence³.

Le kilométrage annuel moyen des poids lourds immatriculés en France progresse en revanche de 3,6 %, mais après un recul en 2003 (- 2,2 %). Celui des véhicules utilitaires légers poursuivrait sa progression d'ensemble (+ 0,6 %).

Faible augmentation de la circulation

La circulation totale, constituée à 72 % par celle des voitures particulières françaises (en véhicules-kilomètres), connaîtrait en 2004, une des plus faibles croissances de la dernière décennie : + 0,5 %.

La conjonction d'une croissance modérée du parc et d'une diminution du parcours moyen, dans un contexte de retour à la hausse des prix des carburants, conduit à stabiliser la circulation des voitures particulières (à - 0,2 % pour les voitures françaises). En revanche, avec la reprise de l'activité économique et du volume des échanges extérieurs, la circulation des poids lourds a progressé sensiblement, faisant plus que compenser la baisse de 2003.

Les évolutions de circulation des véhicules particuliers sont toujours très différentes selon les motorisations, Diesel et essence : la circulation des voitures Diesel augmente au rythme de 3,8 %, grâce à l'augmentation du parc, alors que celle des voitures à essence baisse de 5,0 %.

On estime que la circulation des véhicules utilitaires légers progresse de 2,0 %, grâce à l'augmentation du parc, et celle des poids lourds français de 3,9 % (avec un parc en légère augmentation), en liaison avec l'accélération de l'activité économique. La circulation de ces derniers est essentiellement due à un redémarrage du transport de marchandises pour compte d'autrui (+ 6,1 % pour les parcours en charge en France) après trois années de marasme, alors que la circulation pour transport en compte propre baisse légèrement (de 0,7 %). Les transporteurs français se recentrent sur les parcours nationaux, les kilomètres qu'ils effectuent à l'étranger progressant plus modérément (sauf en parcours à vide). A l'opposé, la circulation de poids lourds étrangers sur le territoire français s'accélère vivement : la France est en effet un pays de transit, et le transport de marchandises s'est fortement développé avec l'élargissement de l'Europe, en mai 2004 (on évalue l'augmentation de la circulation de poids lourds étrangers à près de 10 %).

³ Sur la base des taux de substitution mesurés dans l'enquête Sofres, cet effet de structure pour 2004 est estimé à 0,4 point pour le parc essence, et 0,7 point pour le parc Diesel (voitures particulières).

Enfin, la circulation des bus et cars progresse à un rythme de 2,0 % (un peu plus pour les cars étrangers), mais les véhicules particuliers étrangers ne circuleraient guère plus en 2004 qu'en 2003, en lien avec une activité touristique peu dynamique de la part de nos pays voisins.

Tableau II 2.1
Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en évolution

	évolutions en %									
	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Conso unitaire		Conso totale	
	04/03	03/02	04/03	03/02	04/03	03/02	04/03	03/02	04/03	03/02
Voitures particulières	1,3	1,5	-1,5	-0,8	-0,2	0,7	-1,6	-1,6	-1,8	-0,9
essence	-3,0	-2,8	-2,1	-1,6	-5,0	-4,3	-1,5	-1,7	-6,5	-6,0
Diesel	7,2	8,1	-3,2	-2,6	3,8	5,3	-0,9	-0,6	2,8	4,7
Véhicules utilitaires légers	1,4	1,6	0,6	0,9	2,0	2,5	-0,8	-0,7	1,2	1,8
essence	-5,3	-5,2	1,3	-0,6	-4,1	-5,7	-1,5	-1,7	-5,5	-7,3
Diesel	3,1	3,5	-0,4	0,0	2,7	3,5	-0,8	-0,6	1,9	2,9
Véhicules lourds	0,4	0,1	3,4	-2,0	3,8	-2,0	-0,5	-0,9	3,2	-2,8
poids lourds	0,4	0,0	3,6	-2,2	3,9	-2,2	-0,5	-0,9	3,4	-3,1
bus et cars	0,6	0,6	1,4	0,7	2,0	1,3	-1,3	-0,4	0,7	0,9
TOTAL VEHICULES USUELS	1,3	1,5	-0,9	-0,6	9,4	0,8	-0,5	-1,7	-0,2	-0,9
Véhicules étrangers					2,7	-1,4	2,3	-0,9	5,0	2,4
Véhicules divers (+ventes ss douane)									-0,4	1,5
TOTAL GENERAL (1)					0,5	0,8	-0,2	-5,0	0,2	0,4
	Achats aux frontières et ajustement statistique								6,0	-12,9
	Livraisons totales (cpdp)								0,0	-0,3

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

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

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

Tableau II 2.2
Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants en 2004 (niveaux)

2004	Parc moyen	Parcours moyen	Circulation	Conso unitaire	Conso totale	Livraisons de carburants
	1 000 véh.	km/véh.	Md véh.-km	l/100km	1 000 m3	1 000 m3
Voitures particulières	29 730	13 566	403,3	7,00	28 762	
essence	16 571	10 488	173,8	7,70	14 302	
Diesel	13 160	17 442	229,5	6,48	14 460	
Véhicules utilitaires légers	5 465	16 421	89,7	9,46	8 389	
essence	1 058	8 433	8,9	9,11	860	
Diesel	4 408	18 338	80,8	9,49	7 529	
Véhicules lourds	639	46 774	29,9	36,12	10 449	
poids lourds	557	49 261	27,4	36,53	9 683	
bus et cars	82	29 891	2,5	31,48	766	
TOTAL VEHICULES USUELS	35 834	14 593	522,9	9,09	47 520	
Véhicules étrangers			28,7	15,23	4 479	
Véhicules divers (+ventes ss douane)					2 181	
TOTAL GENERAL (1)			559,9	9,37	54 180	
Essence			207,7	Essence	16 278	15 505
Gazole			352,2	Gazole*	37 902	36 402
TOTAL GENERAL			559,9	TOTAL CPDP*	54 180	51 907
	Achats aux frontières et ajustement statistique					-2 273

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

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

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

Davantage de circulation sur les autoroutes, dans l'ensemble

Les comptages sur le réseau national, routes nationales et autoroutes, font état d'une accélération en 2004 de la croissance de la circulation sur ce réseau : + 2,0 %, après + 1,6 % (tableau II 2.3). Cette accélération se manifeste essentiellement sur les autoroutes non concédées (+ 3,1 %), alors que sur les routes nationales, la progression reste modérée (+1,1 %), et moyennement soutenue sur les autoroutes concédées (+ 2,6 %, dont + 2,9 % pour les véhicules lourds, c'est à dire poids lourds et cars).

La longueur totale du réseau national est globalement stable en 2004, les ouvertures de nouveaux tronçons d'autoroutes, concédées et non concédées (+ 107 km) compensant la diminution du réseau des routes nationales (- 112 km). Au premier janvier 2005, plus de 1000 km de liaisons sont appelées à devenir des autoroutes.

Calculée par solde, la circulation sur les routes départementales et le réseau local serait en légère baisse (- 0,4 %, après + 0,2 %). Sur l'ensemble du réseau routier français (hors autoroutes), la circulation est globalement stable (- 0,1%), alors qu'elle augmente de 2,8 % sur les autoroutes (concédées et non concédées).

Mais cette stabilité masque des évolutions différenciées selon le type de véhicules : on estime que, sur les routes (nationales et locales), la circulation des véhicules légers⁴ baisse de 0,4 %, et celle des véhicules lourds augmente de 6,5 % environ (tableau A II 2.6B en annexe). Sur le réseau autoroutier en revanche, les augmentations respectives de circulation seraient plus homogènes, 2,7 % pour les véhicules légers et 3,3 % pour les véhicules lourds.

La circulation sur le réseau routier varie également sensiblement selon le degré d'urbanisation. Par exemple, en Ile de France, sur le réseau national :

- la circulation autoroutière augmente de 1,8 %, mais de 0,5 % seulement sur les routes nationales,
- la circulation en zone agglomérée progresse de 1,1 %, et de 1,8 % en « rase campagne » (après une année 2003 stable) : contrairement à l'année précédente, on y enregistre en effet une forte progression sur les autoroutes (+ 4,5 %), mais un léger recul sur les routes nationales (- 1,1 %),
- à Paris, le volume de circulation est en baisse de 2 % sur le boulevard périphérique, avec une vitesse moyenne en baisse également, de 39,8 à 38,8 km/h (soit - 2,5 %).

Tableau II 2.3
Circulation par catégorie de réseau

milliards de véhicules-kilomètres, évolutions en %

	2002	2003	2004	02/01	03/02	04/03
Autoroutes concédées	72,3	74,2	76,1	4,7	2,5	2,6
Autres autoroutes	43,6	44,0	45,3	2,1	0,8	3,1
Total autoroutes	116,0	118,1	121,4	3,7	1,9	2,8
Routes nationales	94,0	95,1	96,2	1,7	1,2	1,1
Réseau national	209,9	213,3	217,6	2,8	1,6	2,0
Autres routes (1)	342,7	343,6	342,2	0,5	0,2	-0,4
TOTAL	552,7	556,9	559,9	1,3	0,8	0,5

Sources : ASFA, SETRA, DAEI/SESP

(1) routes départementales et locales (calcul par solde)

Baisse des consommations unitaires

La consommation unitaire de l'ensemble des véhicules a diminué de 0,2 % en 2004, la réduction étant plus modérée qu'en 2003 en raison de l'augmentation de la part des véhicules lourds dans la circulation. Pour chacun des types de véhicules, la baisse s'inscrit néanmoins dans la tendance constatée depuis 1990, avec notamment une baisse des consommations des voitures particulières de 1,6 %, comme en 2003 (c'est à dire une baisse plus importante que la moyenne annuelle des années 1992 à 2002 : - 1,0 %).

Pour les voitures particulières, outre le changement de comportement des conducteurs intervenu en 2003, avec la limitation des vitesses excessives, la baisse s'explique aussi, comme les années précédentes, par le renouvellement et la diésélisation du parc. Les véhicules Diesel consomment moins en moyenne que les véhicules à essence : l'écart est d'environ 1,2 litre aux 100 kilomètres (selon les résultats du panel Secodip). De plus, la puissance fiscale des nouveaux véhicules est plus faible qu'auparavant (les véhicules de 5 CV et moins consomment en moyenne 1,4 l de moins que les véhicules de 6 à 10 CV, et 4,1 l de moins que

⁴ voitures particulières, véhicules utilitaires légers et motocycles

les véhicules de 11 CV et plus, selon cette même source). Ces effets se trouvent toutefois atténués par la généralisation des équipements de confort ou anti-pollution et par le développement relatif de la circulation urbaine. Par exemple, 46 % des véhicules Diesel et 31 % des véhicules essence ont la climatisation en 2004 : ces véhicules consomment en moyenne sur l'année 0,7 à 0,9 l de plus aux 100 kilomètres. Au total, toujours selon cette source, les véhicules ayant entre 1 et 5 ans en 2004 ont la même consommation unitaire que les véhicules de 6 à 10 ans (ce qui n'était pas le cas les années précédentes).

La diminution de la consommation unitaire est, comme les deux années précédentes, plus marquée pour les voitures essence (- 1,5 %) que pour les voitures Diesel (- 0,9 %). Pour les poids lourds, on estime que les consommations unitaires sont également à la baisse (- 0,5 %), pour la quatrième année consécutive.

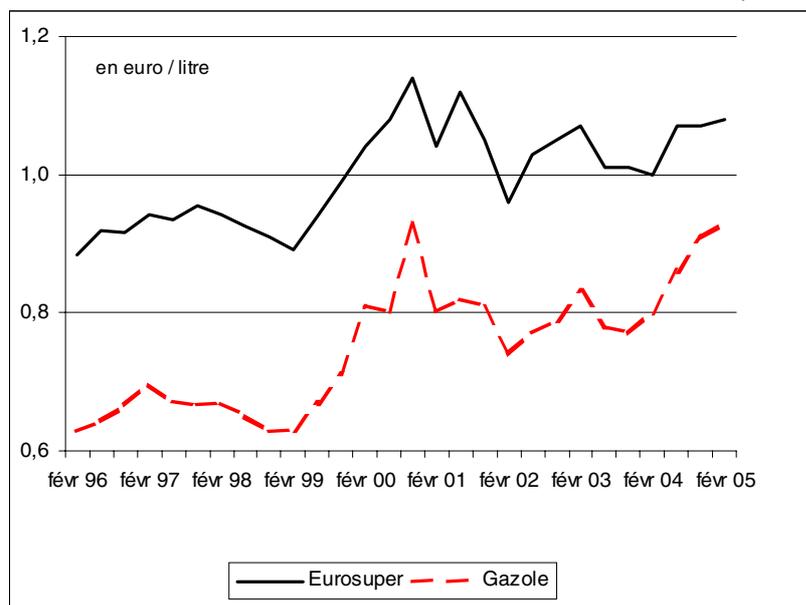
Stabilité des livraisons de carburants

En 2004, la consommation totale de carburants sur le territoire national est pratiquement stable (+ 0,2 %). Cette évolution résulte de deux effets opposés : d'une part, l'augmentation de la circulation, très modérée en 2004 (+ 0,5 %), dans un contexte d'augmentation des prix à la pompe (partie I 3, et graphique II 2.1) ; d'autre part, la baisse de la consommation unitaire des véhicules. Les livraisons de carburants enregistrées par le Comité professionnel du pétrole sont globalement stables, l'augmentation des livraisons de gazole (+ 2,2 %) étant compensée par la baisse des livraisons d'essence (- 4,7 %). Au total, l'écart entre livraisons et consommation, ajustement dû aux achats à l'étranger dans les zones frontalières, se serait réduit pour l'essence, et un peu accentué pour le gazole. Les écarts de prix relatifs des carburants varient selon les pays (graphiques II 2.2 et 2.3). Les carburants sont plus chers en France qu'en Espagne, Belgique (sauf essence) et Luxembourg. En revanche, ils y sont moins chers qu'au Royaume-Uni, Italie et Allemagne, pays avec lequel le différentiel s'estompe en 2004.

Graphique II 2.1

Prix de l'Eurosuper sans plomb et du gazole en France

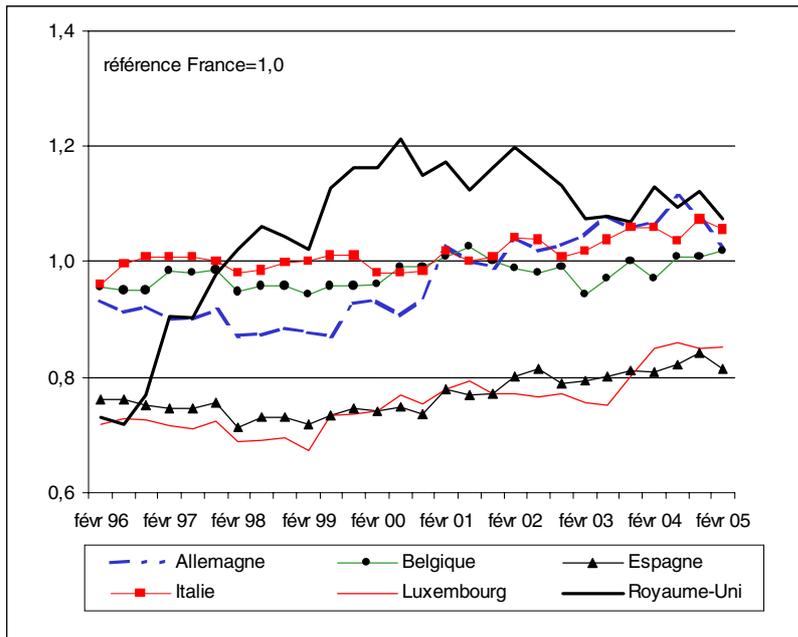
en euros par litre



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SESP

Graphique II 2.2

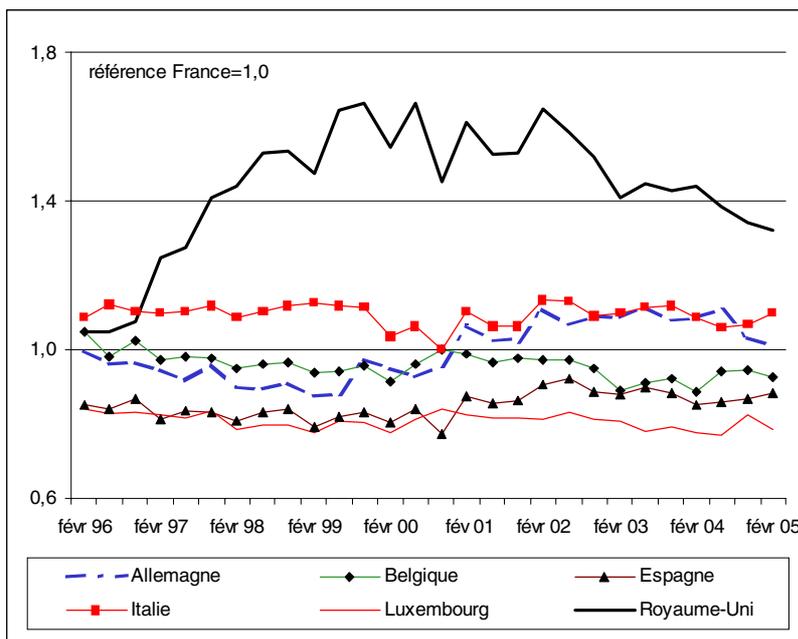
Prix de l'Eurosuper sans plomb en Europe, relativement à la France (taux de change courants)



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SESP

Graphique II 2.3

Prix du gazole en Europe, relativement à la France (taux de change courants)



Source : Commission européenne, calculs DAEI/SESP

II . 3 – TRANSPORTS EN EUROPE ET ÉCHANGES INTERNATIONAUX

En 2004, année de l'élargissement de l'Europe, le tonnage des échanges extérieurs de marchandises de la France progresse de 5,4 %, essentiellement à cause des importations (+ 9,4 %), alors que celui des exportations stagne (- 0,5 %), avec un recul vers les pays non européens. Les tonnages échangés avec les nouveaux pays de l'Union européenne progressent tout particulièrement (+ 50 % à l'import, et + 14 % à l'export, y compris produits pétroliers). Les transports par voies aérienne et fluviale sont les plus dynamiques, ainsi que les transports par conduites ou propulsion propre (imports).

Dans l'ensemble, les exportations progressent davantage en valeur qu'en tonnage, sauf avec les nouveaux membres. Cependant, le solde des échanges se dégrade globalement en 2004, la valeur totale des exportations de biens progressant moins fortement que celle des importations.

Le transport routier international de marchandises en Europe, y compris le cabotage, représentait en 2003 le quart de l'activité des pavillons de l'Union européenne (en tonnes-kilomètres), et 16 % pour le pavillon français. La compétitivité des transporteurs routiers français a continué de se dégrader en 2003, notamment avec l'Allemagne, mais s'est stabilisée ou améliorée avec certains pays voisins (Belgique, Espagne, Royaume-Uni). En 2004, les données provisoires ne font pas apparaître d'amélioration, le transport routier international du pavillon français profitant peu de la croissance des transports routiers internationaux européens.

La croissance économique de l'Asie amplifie l'activité des ports de commerce en Europe (+ 6 % pour les tonnages traités), en particulier grâce au trafic de marchandises conteneurisées. Les principaux aéroports européens, comme les principales compagnies européennes, bénéficient de la reprise de la demande de transport aérien international (fret et voyageurs).

Les estimations provisoires du solde de l'ensemble des échanges de services de transport pour 2004 font apparaître une détérioration très sensible de ce solde.

Les transports en Europe

Le transport routier de marchandises en Europe

Le pavillon français arrive encore au deuxième rang pour le transport routier en Europe (après l'Allemagne), ses parts de marché à l'international étant presque stabilisées en 2003

Les pavillons de quinze pays européens¹ ont transporté, en 2003, 12,7 milliards de tonnes de marchandises, et réalisé un transport de 1 381 milliards de tonnes-kilomètres (t-km), en très léger recul (- 0,3 %) après la progression 2002 (+ 2,2 %). Ce transport est réalisé essentiellement sur les territoires nationaux, le transport routier international en représentant le quart (351,4 milliards de t-km), dont 32,9 milliards t-km pour le transport entre pays tiers (c'est à dire du transport entre deux pays effectué par le pavillon d'un troisième pays) et 11,8 milliards t-km pour le cabotage (c'est à dire du transport intérieur à un pays réalisé par le pavillon d'un autre pays).

Avec 203,6 milliards t-km réalisées, le pavillon français arrive encore au deuxième rang pour l'ensemble du transport effectué en 2003, derrière l'Allemagne (281,5 milliards), et devant le Royaume Uni (202,3 milliards), l'Espagne (192,6 milliards) et l'Italie (174,1 milliards). A eux seuls, ces cinq pays assurent plus des trois quarts de l'ensemble du transport routier des quinze pays européens étudiés. Ce transport est en majorité du transport national. En progression au cours des dernières années, le transport routier de ces

¹ Il s'agit des quinze pays dont les résultats de l'enquête européenne (poids lourds de plus de 3,5t) ont été diffusés par Eurostat, soit l'Europe des 15, moins la Grèce, plus la Norvège (calculs DAEI/SESP, voir note de synthèses du SESP 2005 à paraître)

quinze pays est globalement stable en 2003, avec des situations diverses selon les pavillons : recul pour l'Italie, le Portugal, la Belgique, la Finlande, stabilité pour la France (- 0,4 %) et le Royaume Uni (+ 0,1 %), et progression pour les autres pavillons, les norvégiens et suédois en particulier.

La part du *transport international* dans l'ensemble du transport routier sous pavillon européen varie sensiblement d'un pays à l'autre. Si elle représente le quart du transport routier de l'ensemble des quinze pays, cette proportion varie de 6,6 % pour le Royaume Uni, du fait de son caractère insulaire, à 94,8 % pour le Luxembourg. La France, avec 16,1 % du transport réalisé à l'international, occupe le treizième rang (devant la Finlande et le Royaume Uni), en recul de trois places par rapport à 2002, le transport international sous pavillon français régressant en 2003, alors qu'il est stable pour l'ensemble des quinze pavillons étudiés. En ce qui concerne le volume total de transport international, la France occupe encore le quatrième rang en 2003 (avec 32,7 milliards de t-km réalisées), derrière l'Allemagne (63,3 milliards), l'Espagne (54,2 milliards) et les Pays-Bas (48,3 milliards).

Dans les *échanges bilatéraux* de la France avec l'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas, la part de marché des transporteurs français recule en 2003 (graphiques II 3.1 à II 3.6). Ce recul poursuit une tendance déjà perceptible depuis plus de dix ans. Cependant, les transporteurs français ont stabilisé leurs part de marché dans ce type d'échanges avec le Royaume Uni et, fait nouveau, l'Espagne. Le poids du pavillon français est toujours plus important dans les sorties de France (35 % en moyenne) que dans les entrées (29 %).

Le *cabotage* ne représente encore que 0,9 % du transport total en Europe (3,3 % du transport international), mais est en 2003 un point fort des pays du Benelux, de l'Irlande et, dans une moindre mesure, du Portugal et de l'Autriche. Cinq ans après la libéralisation complète du cabotage en Europe (par un règlement européen de 1998), la croissance du cabotage est plus rapide que celle du transport national ou international : + 7 % en 2003 pour l'ensemble des quinze pays étudiés, après + 9 % en 2002 et + 15 % en 2001. De par sa position centrale et sa superficie, c'est la France qui est le pays le plus 'caboté' en Europe (3,8 milliards de t-km réalisées sur son territoire en 2003), après l'Allemagne (3,0 milliards), alors que le pavillon français ne réalise que 0,5 milliard t-km de cabotage à l'étranger, comme en 2002 (après une chute de 11 % en 2002 et de 27 % en 2001). Ce sont essentiellement les pavillons luxembourgeois, belge et, dans une moindre mesure, espagnol et allemand qui réalisent ces transports sur le territoire français. L'importance du pavillon luxembourgeois semble liée à des délocalisations.

La France est 7 fois plus «cabotée» sur son territoire qu'elle ne réalise de cabotage à l'étranger (rapport en progression en 2003), ce qui illustre le recul tendanciel de son pavillon. En nombre de tonnes transportées, le ratio plus faible : 5. De par l'étendue de son territoire, les parcours de cabotage en France sont relativement plus longs que ceux réalisés dans les autres pays européens. Cependant, ce ratio est en forte augmentation : il n'était que de 3 en 2002, et 2 en 2000.

Enfin, la France est également un pays de *transit*. En 2003, 3,7 millions de véhicules sont entrés en France pour effectuer un tel trajet (parmi les quinze pays étudiés). Les deux premiers pavillons concernés sont ceux du Royaume-Uni (1,2 million) et de l'Espagne (1,1 million). Le pavillon allemand arrive en troisième position, avec 384 000 véhicules.

En 2004, forte progression du transport routier international en Europe, mais très faible croissance pour le pavillon français

Les premiers chiffres disponibles pour l'année 2004, issus de l'enquête de conjoncture de la Conférence Européenne des ministres des transports (CEMT), font état d'un rebond soutenu des transports routiers de marchandises, après le ralentissement de 2003, et plus particulièrement des transports internationaux (y compris cabotage). Pour huit pays de l'Europe occidentale², le transport national progresse de 5 %, et le transport international de plus de 13 %. De même, pour dix pays nouveaux membres de la CEMT (dont la Pologne et la Hongrie), ces évolutions sont respectivement de 6 % et 9 %.

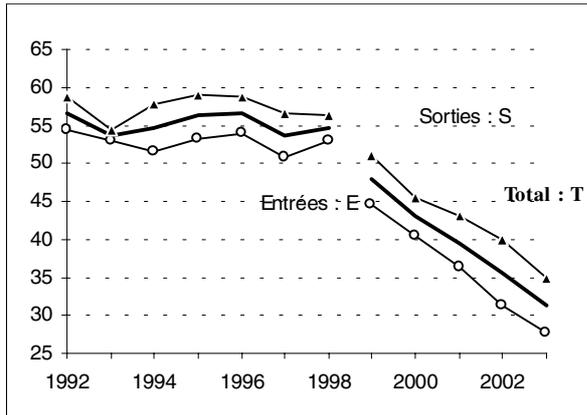
² Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Luxembourg, Norvège, Suède

La France se caractérise par une croissance du transport national proche de la moyenne européenne, mais par une très faible croissance du transport international, inférieure à 1 %. Les parts de marché de la France dans les transports bilatéraux avec ses voisins se sont donc très probablement dégradés en 2004. En effet, l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Espagne affichent des croissances de leur transport international beaucoup plus soutenues que celle de la France (respectivement 16 %, 6 %³, et 21 %), et les données provisoires pour le Portugal font état d'une croissance tout à fait exceptionnelle du transport routier (selon les résultats du premier semestre).

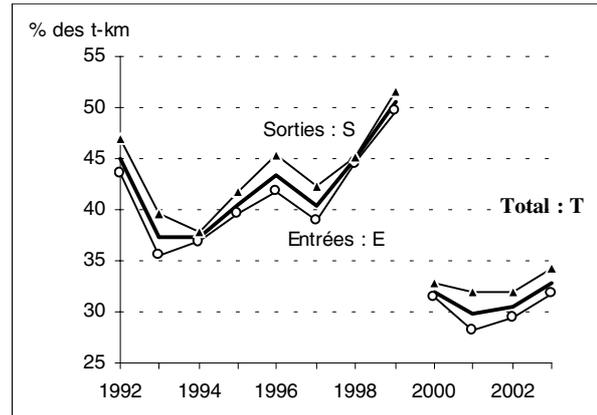
Graphiques II 3.1 à II 3.6

Evolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges bilatéraux en tonnes-kilomètres, compte d'autrui

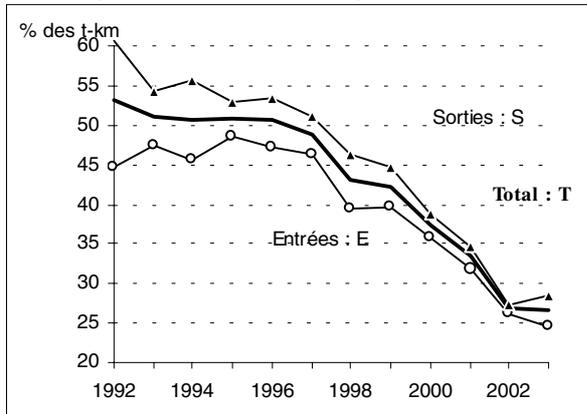
1. Echanges bilatéraux avec l'Allemagne



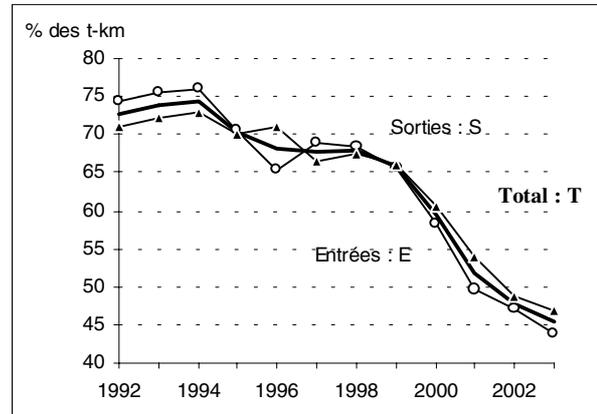
2. Echanges bilatéraux avec la Belgique



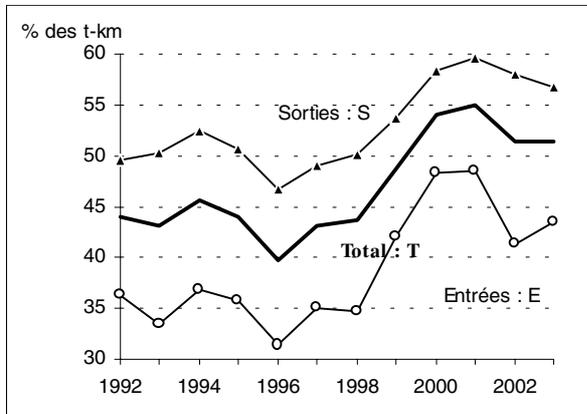
3. Echanges bilatéraux avec l'Espagne



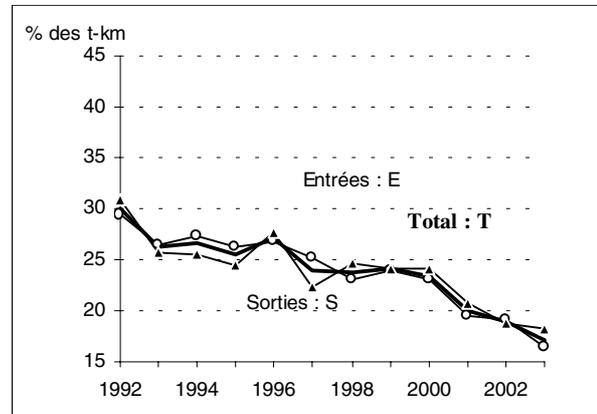
4. Echanges bilatéraux avec l'Italie



5. Echanges bilatéraux avec le Royaume-Uni



6. Echanges bilatéraux avec les Pays-Bas



³ sur 3 trimestres

L'activité des ports européens

L'activité des douze principaux ports européens (hors Grimsby & Immingham et Tees & Hartlepool), mesurée en tonnages traités, continue de progresser en 2004. Toutes marchandises confondues, elle est en hausse de près de 6 % en 2004, après avoir déjà augmenté de près de 4 % en 2003.

Tableau II 3.1
Evolution des tonnages totaux des grands ports européens
en millions de tonnes

	indices base 100 en 1995					niveau
	2000	2001	2002	2003	2004	en Mt 2004
Rotterdam	110	107	110	112	120	352,4
Anvers	121	120	122	132	141	152,3
Hambourg	118	128	135	147	159	114,5
Marseille	109	107	107	110	109	94,1
Le Havre	125	128	126	133	142	76,3
Amsterdam	127	136	140	130	147	73,8
Algésiras	128	142	148	164	178	61,3
Grimsby & Immingham (1)	100	104	106	107	nd	55,9
Gênes	111	110	113	117	122	55,8
Tees & Hartlepool (1)	100	99	98	105	nd	53,8
Brême	144	148	149	157	168	52,3
Londres	93	99	100	99	99	51,0
Dunkerque	115	113	121	127	130	51,0
Trieste	126	130	125	122	124	46,9

Sources : DTMPL, *Journal de la Marine Marchande*, site internet du port de Trieste

(1) Source : Eurostat, indices base 100 en 2000. On ne dispose pas, pour ces deux ports du Royaume Uni, de chiffres comparables aux autres sur longue période.

Les tonnages diffusés par Eurostat sont bruts, hors tare des unités de transport intermodal (UTI), contrairement aux autres tonnages du tableau qui sont bruts-bruts, c'est à dire y compris la tare des UTI.

Le niveau est celui de la dernière année connue.

L'ensemble des ports européens, la France comprise, bénéficie de la hausse des transports maritimes, conséquence de la bonne tenue des économies asiatiques, chinoise en particulier. Le conteneur surtout est un type de conditionnement en très forte diffusion de par le monde et qui occupe une part croissante dans l'activité des ports, en particulier des ports européens.

Globalement, seul le port de Marseille est en retrait en 2004, du fait de la baisse des importations de pétrole brut (cf. chapitre II.1). L'activité du port de Londres stagne depuis quatre ans maintenant (tableau II 3.1). Pour les autres ports, la hausse d'activité est comprise entre 2 % (Dunkerque ou Trieste) et 13 % (Amsterdam).

Dans le classement des principaux ports européens, Rotterdam est toujours dominant, tandis que Marseille, premier port français de la liste, conserve sa quatrième place. En revanche, Brême, dont le volume d'activité progresse de 7 %, précède maintenant Londres et Dunkerque.

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

	indices base 100 en 1995					niveau
	2000	2001	2002	2003	2004	2004
Rotterdam	107	106	108	107	112	250,2
Marseille	107	104	103	107	104	78,2
Amsterdam	131	142	146	134	154	67,3
Anvers	108	108	102	106	109	62,6
Le Havre	125	127	118	123	130	52,2
Tees & Hartlepool (1)	117	116	116	124	nd	48,9
Wilhemshaven	nd	119	112	115	131	44,6
Dunkerque	172	114	119	122	123	39,3
Trieste	117	121	115	113	113	38,5
Hambourg	101	108	104	109	104	37,8
Londres	81	87	86	85	84	37,1

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

Concernant les marchandises transportées en vrac, la plupart des ports progressent en 2004 (jusqu'à + 15 % pour Amsterdam). Seuls Marseille et Hambourg sont en repli, de 3 à 4 %, tandis que Londres et Trieste stagnent (tableau II 3.2).

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

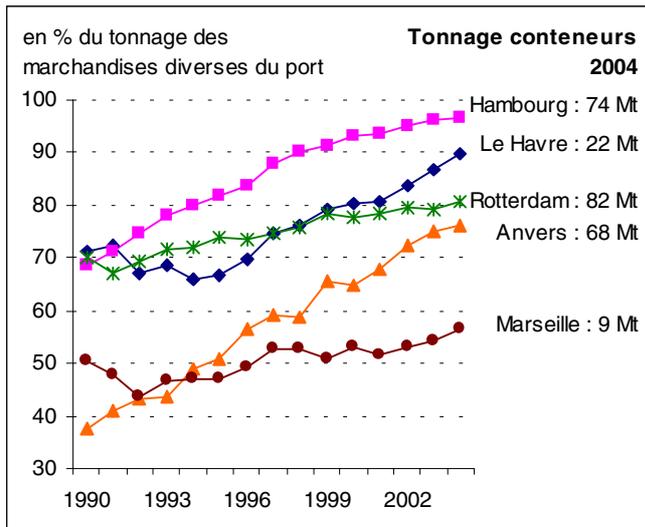
	indices base 100 en 1995					niveau
	2000	2001	2002	2003	2004	2004
Rotterdam	118	112	117	126	144	102,2
Anvers	136	135	145	161	177	89,7
Hambourg	135	148	167	186	213	76,7
Brême	165	174	178	187	204	41,9
Calais	143	146	154	155	172	36,9
Algésiras	153	182	193	216	244	36,6
Valence (1)	172	196	233	256	nd	27,9
Zeebrugge	132	122	113	104	112	25,9
Gênes	205	206	210	226	236	25,5
Barcelone	187	193	205	222	264	24,8
Le Havre	126	133	148	162	177	24,0
Le Pirée (2)	183	226	260	303	299	23,1
Felixstowe (1)	123	117	104	92	nd	22,1
.....						
Marseille	120	125	130	133	142	15,9

Sources : DTMPL, *Journal de la Marine Marchande*, Eurostat, Site internet du port de Zeebrugge
 (1) Le niveau est celui de la dernière année connue. Les années 2000 à 2003 s'entendent hors tare des UTI.
 (2) Pour le port du Pirée, base 100 en 1996

La hausse d'activité liée aux marchandises diverses est quasiment universelle (tableau II 3.3) : seul le port du Pirée recule (- 1,3 %), mais après plusieurs années de croissance à deux chiffres. Les autres ports affichent des hausses de 4 % (Gênes) à 18 % (Barcelone).

Graphique II 3.7

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



Source : DTMPL

Dans ces ports, l'évolution des marchandises diverses est très liée à la composante principale de celles-ci : les marchandises conteneurisées. Les conteneurs ne cessent de prendre de l'importance au sein des ports européens les plus concernés, avec notamment une bonne progression du transbordement (graphique II 3.7).

Dans la plupart des ports, les taux de croissance des volumes de conteneurs manipulés sont à deux chiffres : jusqu'à près de + 20 % pour Barcelone (tableau II 3.4).

Tableau II 3.4

Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens

en millions de tonnes

	indices base 100 en 1995					niveau en Mt 2004
	2000	2001	2002	2003	2004	
Rotterdam	124	119	126	135	157	82,4
Hambourg	154	170	195	219	252	74,0
Anvers	173	180	206	238	265	68,3
Brême	182	194	198	210	232	35,0
Algésiras	171	203	214	244	275	32,7
Valence	217	248	304	340	nd	22,1
Le Havre	152	161	186	211	238	21,6
Felixstowe (1)	125	123	109	101	nd	18,4
Barcelone	185	192	198	220	263	18,3
Le Pirée (2)	219	282	334	386	369	17,8
Gênes	266	261	263	280	295	15,9
Zeebrugge	183	167	187	193	220	14,0
La Spezia	95	102	122	128	133	12,5
Las Palmas	191	223	250	343	407	11,7
Marseille	136	138	147	154	171	9,0

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

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

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

L'activité des aéroports européens

Après deux années de croissance assez morne, due à des événements géopolitiques défavorables, l'activité passagers des principaux aéroports européens accélère nettement en 2004. Le nombre de passagers au départ ou à l'arrivée des aéroports des 15 principales villes européennes progresse globalement de 7,1 %, et augmente dans chacune de ces villes (tableau II 3.5). Seule Zürich connaît une croissance modérée, après trois années de fort déficit d'activité dû aux difficultés de la compagnie Swiss.

Londres accroît encore sa première place parmi les plate-formes européennes, loin devant Paris et Francfort-sur-le-Main. Les plus fortes progressions relatives sont à l'actif de Moscou et de Milan. Seuls les aéroports de Zürich et de Stockholm n'ont pas encore retrouvé leur niveau de 2000.

Tableau II 3.5
Evolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes
passagers en millions, évolutions en %

Aéroports	02/01	03/02	04/03	2004
Londres (4)	3,2	2,8	6,8	121,4
Paris (2)	0,7	-1,1	5,2	74,4
Francfort	-0,2	-0,3	5,7	51,1
Amsterdam	3,0	-1,8	6,4	42,5
Madrid (3)	-0,3	5,3	8,0	38,5
Rome (2)	0,0	6,8	8,9	30,6
Milan (2)	-1,6	4,1	4,4	27,5
Moscou (3)	35,3	14,6	15,7	27,5
Munich	-1,7	4,3	10,8	26,8
Barcelone	2,9	6,8	7,9	24,6
Manchester	-1,6	4,7	8,3	21,5
Copenhague	0,6	-3,1	7,9	19,0
Stockholm (2)	-8,8	-6,3	6,7	17,6
Zurich	-14,6	-5,2	1,6	17,3
Dublin	5,6	5,0	7,8	17,1

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

L'activité fret des aéroports des principales villes européennes connaît également une croissance soutenue (+ 9 %), après deux années de croissance médiocre. Quatre villes (Paris, Londres, Francfort, Amsterdam) se détachent nettement en terme de volumes traités (tableau II 3.6). Toutes les quatre enregistrent des croissances importantes en 2004, mais c'est Francfort qui profite le plus de l'embellie. Par contre, Stockholm poursuit le recul amorcé en 2003, et Moscou voit son activité stagner après une année exceptionnelle.

Tableau II 3.6
Evolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes
milliers de tonnes, évolutions en %

Aéroports	02/01	03/02	04/03	2004
Paris (2)	2,6	4,5	8,9	1993,0
Londres (4)	1,2	-1,1	8,1	1878,0
Francfort	1,1	1,2	11,4	1839,1
Amsterdam	4,4	5,1	8,4	1467,2
Bruxelles	-8,9	12,7	13,8	654,5
Milan (2)	1,0	8,6	12,4	386,7
Zurich	-11,1	-8,2	26,5	386,5
Madrid (3)	0,5	2,2	10,5	373,8
Moscou (3)	5,7	72,8	-1,2	335,7
Copenhague	-1,4	-10,2	0,0	335,6
Rome (2)	-4,1	-1,4	2,2	196,8
Munich	15,3	-2,6	18,3	192,2
Manchester	4,6	7,6	21,6	154,0
Stockholm (2)	6,4	-15,1	-22,5	101,8
Barcelone	-5,9	-5,9	16,1	88,5

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

La forte progression globale est à replacer dans un contexte de développement important de l'activité fret aérien au niveau mondial. Les volumes traités sont en forte progression dans toutes les grandes zones géographiques, en particulier au Proche et Moyen-Orient.

L'activité des compagnies aériennes européennes

L'activité déclarée par les compagnies de transport aérien membres de l'association européenne de l'aviation civile (AEA) progresse en 2004, aussi bien en terme de passagers transportés qu'en terme de passagers-kilomètres transportés (tableau II 3.7). C'est la première fois depuis la crise initiée en 2001 que le nombre global de passagers est en augmentation. La demande continue d'être plus dynamique que l'offre, aussi le taux de remplissage des appareils continue de s'améliorer (+ 1,3 points). Cette croissance de l'activité masque toutefois l'inquiétude grandissante des compagnies face au niveau élevé des prix des carburants.

Tableau II 3.7
Evolution de l'activité passagers des principales compagnies européennes
évolutions en %

	02/01	03/02	04/03	2004 (p)
passagers (millions)	-4,7	-0,2	4,9	307,0
passagers-kilomètres (milliards)	-4,9	1,5	9,2	653,6
sièges-kilomètres offerts (milliards)	-8,8	1,8	7,4	876,5
remplissage (%)				74,6

Source : AEA

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

Le trio de tête des transporteurs européens se livre à un chassé-croisé entre 2003 et 2004. Lufthansa est le principal bénéficiaire du rebond de l'activité. La compagnie, qui profite sans doute des liens privilégiés de l'Allemagne avec les nouveaux pays de l'Union, prend la première place des compagnies européennes en terme de passagers-kilomètres transportés (tableau II 3.8). C'est aussi la deuxième compagnie parmi les 31 membres de l'AEA en terme de taux de remplissage, derrière KLM. British Airways, dont la croissance en 2004 est moindre que celle de ses principaux concurrents, recule de la première à la troisième place, derrière Air France.

Tableau II 3.8
Evolution de l'activité passagers des huit principales compagnies européennes
niveaux en milliards de passagers-km, évolutions en %

	02/01	03/02	04/03 (p)	2004 (p)
Lufthansa	2,5	3,2	13,3	109,5
Air France	2,8	0,6	8,3	107,3
British airways	-4,1	1,3	6,0	106,5
KLM	0,3	-4,5	11,6	63,1
Iberia	-2,3	3,7	9,1	45,8
Alitalia	-18,0	5,5	10,0	34,4
Virgin Atlantic	-4,4	-0,9	12,2	30,2
SAS	5,3	-4,8	4,5	24,1
Huit premières	-4,0	0,1	8,5	304,0
Total AEA (*)	-4,9	1,5	9,2	653,6

Source : AEA

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

Le partage modal des échanges de biens

La structure globale du mode de transport des échanges extérieurs de la France, en tonnage, est liée à la structure des produits échangés (voir partie I 1), mais aussi aux origines et destinations de ces échanges. Les exportations sont majoritairement destinées aux pays européens (74 % des tonnages, et 76 % en incluant les dix nouveaux membres). En revanche, plus de la moitié des tonnages importés provient des autres pays (51 %). En 2004, les tonnages importés sont en forte croissance pour l'ensemble des modes (+ 9,4 %), mais les tonnages exportés sont en léger recul (- 0,5 %).

Le mode routier est toujours le mode dominant de nos échanges avec l'Europe : 53 % des tonnages acheminés vers ou en provenance des pays européens (15 pays) le sont par la route, plus précisément, 51 % des exportations et 56 % des importations (tableau II 3.9). Les échanges routiers avec les dix nouveaux pays de l'Union ne représentent que 3 % des tonnages échangés avec l'ensemble de l'Union européenne (25 pays). En 2004, les tonnages exportés par route progressent assez peu (+ 0,7 % vers l'Union européenne à 15 pays, + 0,9 % en incluant les 10 nouveaux Etats membres). A l'inverse, les tonnages importés augmentent vivement (de + 7,4 % et + 7,3 % respectivement). La part totale du mode routier se réduit cependant en 2004, les importations transportées par route progressant un peu moins vite que l'ensemble des importations.

Le mode maritime est dominant⁴, en tonnages, pour les échanges de biens avec les pays hors Union européenne (75 % des tonnages échangés, mais seulement 39 % de la valeur des échanges de marchandises ; voir détail dans le tableau II 3.9). La part modale recule de deux points en 2004 en tonnage, mais augmente en valeur.

Le mode fluvial représente une faible part des tonnages échangés, mais progresse sensiblement : à l'importation, la croissance est extrêmement forte en 2004, en tonnage comme en valeur (respectivement, + 33 % et + 36 %), en provenance de l'ensemble des pays, et tout particulièrement des nouveaux Etats membres. A l'exportation, la progression est un peu plus modérée (6 % en tonnage et 21 % en valeur).

Les échanges ferroviaires se font essentiellement avec les pays européens, notamment à l'exportation. Depuis 1997, leur part oscille entre 8 et 10 % de ces exportations (9 % en 2004, 8 % en 2003). Les exportations par voie ferrée sont particulièrement dynamiques avec les 10 nouveaux membres (+ 9 % en tonnages, et + 29 % en valeur). Les importations en provenance de l'Union européenne progressent en tonnages en 2004, mais reculent en valeur.

Enfin, les tonnages échangés par voie aérienne progressent plus sensiblement que l'ensemble, aussi bien à l'export (+ 8 %) qu'à l'import (+ 11 %). Contrairement aux modes maritime et routier, les progressions sont moins fortes en terme de valeurs (effet probable de taux de change). Ce sont les pays non européens qui contribuent à cette croissance.

⁴ Le mode de transport est observé à la frontière de l'union européenne, pour les échanges avec les autres pays.

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

	Tonnages				Valeurs			
	1973	1992	1993*	2004	1973	1992	1993*	2004
Imports U.E.15**								
route	31,2	54,8	55,9	56,0	57,7	72,8	74,8	71,6
mer	20,7	28,1	30,4	21,4	12,0	16,3	16,6	16,1
rail	26,2	7,7	6,3	5,7	22,0	5,0	4,4	4,5
fluvial	12,3	4,6	3,2	2,5	3,6	0,7	0,5	0,5
air	0,1	0,0	0,0	0,0	4,1	3,1	2,8	3,2
autres	9,5	4,7	4,2	14,3	0,7	2,0	0,9	4,1
Exports U.E.15**								
route	26,8	48,1	48,9	50,8	53,4	65,1	65,5	66,6
mer	14,8	22,8	25,5	25,5	13,4	15,6	17,1	17,5
rail	34,4	13,9	12,7	8,6	22,8	6,4	5,9	5,1
fluvial	23,3	12,5	10,6	7,5	4,6	1,2	1,1	0,8
air	0,0	0,0	0,0	0,0	5,8	3,8	3,0	3,3
autres	0,5	2,6	2,3	7,5	0,2	8,8	7,4	6,7
Imports Autres								
mer	95,8	79,7	84,2	75,9	60,8	31,8	41,0	39,0
route	1,3	5,0	3,6	6,6	15,9	30,0	20,7	28,9
rail	0,6	2,0	0,4	0,5	5,8	1,7	0,9	0,5
fluvial	2,3	3,7	0,5	1,7	3,2	0,8	0,2	0,2
air	0,0	0,1	0,1	0,2	14,2	19,7	23,7	21,2
autres	0,0	9,5	11,1	15,1	0,0	16,0	13,4	10,2
Exports Autres								
mer	53,3	59,9	76,5	70,8	56,3	30,4	45,5	38,1
route	13,9	20,0	11,1	20,0	12,9	27,2	13,9	18,9
rail	17,0	6,2	3,2	2,6	14,0	2,8	1,4	1,4
fluvial	11,7	3,5	1,7	1,7	2,4	0,8	0,1	0,0
air	0,2	0,4	0,4	0,7	13,7	25,3	26,2	29,1
autres	3,8	10,0	7,0	4,2	0,7	13,4	13,0	12,4

Source : DGDDI, calculs DAEI/SESP

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

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

En 2004, la part des différents modes de transport en tonnages est affectée par un flux exceptionnel d'importation d'eau de 5,4 Mt par installations fixes (UE15). Si l'on exclut ces importations du calcul, la part du mode 'autres' est ramenée à 11,1%, et celle des différents modes est multipliée par 1,038 (par exemple, 58,1 % pour la route en 2004, au lieu de 56,0 %)

Le coefficient correctif pour les parts modales en valeur est en revanche peu différent de 1.

Les pays 'Autres' incluent les 10 nouveaux membres de l'Union européenne entrés en 2004.

Tableau II 3.10

Evolutions moyennes annuelles des tonnages échangés, pour les principaux modes
évolutions en %, niveaux en millions de tonnes

	80/73	90/80	92/90*	03/93*	04/03	Niv. 2004
Total, U.E. (15)**						
route	4,5	5,6	3,1	3,3	4,2	156,6
mer	5,2	3,2	2,0	1,3	2,3	68,6
rail	-3,4	-3,7	-4,6	0,1	4,7	20,9
fluvial	-3,3	-1,0	-4,7	-0,5	8,5	14,5
Total, Autres						
mer	1,4	-2,1	0,5	-0,7	0,9	166,7
route	4,4	8,8	-3,9	6,1	2,5	21,5
rail	2,1	-3,4	13,6	-1,1	-11,3	2,2
fluvial	11,3	2,8	-0,7	7,5	41,7	3,7

Source : DGDDI, calculs DAEI/SESP

(*) et (**): voir notes tableau II 3.9

Les échanges de services de transport

Evolution pour l'ensemble des modes

Les estimations provisoires du solde de l'ensemble des échanges de services de transport pour 2004 font apparaître une détérioration très sensible de ce solde (tableau II 3.11). Son déficit s'élèverait à 1,1 milliard en 2004. La dégradation concerne la plupart des modes de transport, à l'exception des transports maritimes et ferroviaires, dont les soldes positifs s'améliorent fortement. Cette baisse du solde est essentiellement imputable aux « autres transports » où les importations de services d'organisations de transport de fret progressent de plus de 20 %. Pour les modes de transport, le solde s'améliore très légèrement par rapport à 2003, la dégradation du solde du transport aérien qui baisse de moitié est compensé par les gains observés dans le maritime et le ferroviaire.

Tableau II 3.11

Solde des échanges extérieurs de services de transport, hors services annexes

FAB-FAB millions d'euros

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (sd)	2004(p)
Transports ferroviaires	447	276	433	294	234	98	473
Transports routiers	-1257	-1243	-1502	-1302	-1106	-906	-806
Transports fluviaux	-36	-39	-45	-41	-36	-38	-38
Transports maritimes	-1510	-800	-726	276	292	589	1027
Transports aériens	1243	1583	1260	875	1436	1636	807
Transport par conduites	-118	-121	-125	-126	-112	-119	-120
Total des modes	-1231	-344	-705	-24	708	1260	1343
Autres transports (1)	-116	-498	-848	-932	-447	-1533	-2431
Total transport	-1347	-842	-1553	-956	261	-273	-1088

Source : Insee

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret et transport spatial

Le transport routier

En 2004, la valeur des échanges extérieurs de services de transport routier augmenterait légèrement : les exportations progressent en effet de près de 3 % (tableau II 3.12). En revanche les importations sont stables en valeur depuis deux ans. L'augmentation des exportations de services de transport routier a certainement bénéficié de l'augmentation du transport de marchandises exportées, même si ces dernières se sont moins développées que les importations de biens. Des évolutions à la hausse en matière d'importations de services de transports peuvent en refléter, d'une part, la croissance du volume des produits échangés, de l'autre, le recul du pavillon français au profit de pavillons étrangers (les services réalisés par des transporteurs étrangers pour le compte de résidents français sont des importations de services de transport). Par ailleurs, les services liés aux transports routiers se ventilent entre le transport routier proprement dit, et les services auxiliaires de transports (et le montant de ces derniers est relativement plus important).

Le solde des services de transport routier est structurellement déficitaire. Son déficit s'est stabilisé en 2004, selon les données provisoires⁵

Tableau II 3.12
Les échanges extérieurs de transport routier (marchandises)

en millions d'euros

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (sd)	2004(p)
Imports FAB	2 691	2 699	3 138	3 462	3 197	3 209	3 180
Exports FAB	1 434	1 456	1 636	2 160	2 091	2 303	2 374
solde FAB-FAB	-1 257	-1 243	-1 502	-1 302	-1 106	-906	-806

Sources : Insee

Le transport maritime

Le solde des échanges extérieurs de transport maritime qui s'améliore chaque année depuis plus de dix ans atteint un excédent d'un milliard d'euros. Les exportations de services maritimes, essentiellement au niveau des marchandises, progressent de 17 % sur un an alors que les importations augmentent peu (+ 2,2 %). La demande extérieure de la part des USA, de certains pays d'Asie (dont la Chine), d'Amérique du Sud, voire, d'Europe a en effet été très vive en 2004.

Tableau II 3.13
Les échanges extérieurs de transport maritime

en millions d'euros

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (sd)	2004 (p)
Marchandises							
Imports FAB	2 877	2 533	3 232	2 909	2 836	2 595	2 652
Exports FAB	1 239	1 562	2 327	3 009	2 955	3 002	3 514
solde FAB-FAB	-1 638	-971	-905	100	119	407	862
Voyageurs							
Imports FAB	53	40	63	76	115	99	138
Exports FAB	181	211	242	252	288	281	303
solde FAB-FAB	128	171	179	176	173	182	165
Total							
Imports FAB	2 930	2 573	3 295	2 985	2 951	2 694	2 790
Exports FAB	1 420	1 773	2 569	3 261	3 243	3 283	3 817
solde FAB-FAB	-1 510	-800	-726	276	292	589	1 027

Sources : Banque de France, Insee

⁵ Les chiffres publiés dans ce rapport sont des nouvelles séries, calculés en base 2000 de comptabilité nationale. Elles ne sont pas directement comparables avec les séries précédentes (voir encadré)

Le transport ferroviaire

Le solde positif des échanges de services de transport ferroviaire s'améliore fortement en 2004, il atteint 473 millions d'euros contre 98 millions en 2003. L'amélioration de ce solde est pour moitié imputable à la progression des exportations de services passagers (+33%) et pour la partie restante à la diminution très sensible des importations de marchandises (-25%). Ces deux mouvements sont exceptionnels au regard des années passées : la réorganisation du fret ferroviaire en France et la progression importante de l'Eurostar expliquent en grande partie ces deux mouvements.

Tableau II 3.14
Echanges extérieurs de services de transport ferroviaire

en millions d'euros

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (sd)	2004 (p)
Marchandises							
Imports FAB	698	560	654	580	653	668	499
Exports FAB	953	735	830	705	756	663	629
solde FAB-FAB	255	175	176	125	103	-5	130
Voyageurs							
Imports FAB	287	471	289	342	473	479	432
Exports FAB	479	572	546	511	604	582	775
solde FAB-FAB	192	101	257	169	131	103	343
Total							
Imports FAB	985	1 031	943	922	1 126	1 147	931
Exports FAB	1 432	1 307	1 376	1 216	1 360	1 245	1 404
solde FAB-FAB	447	276	433	294	234	98	473

Sources : Banque de France, Insee

Le transport aérien

Le solde des services de transport aérien, atteint 0,8 milliard d'euros en 2004 contre 1,6 milliard un an plus tôt. La croissance des importations de services (+20%) aussi bien dans le domaine du fret que des voyageurs explique cette dégradation. Les exportations sont stables par rapport à l'année précédente, leur légère diminution au niveau du fret est compensé par une légère progression de l'activité voyageurs.

Tableau II 3.15
Echanges extérieurs de services de transport aérien

en millions d'euros

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 (sd)	2004 (p)
Marchandises							
Imports FAB	1 029	983	1 049	1 194	953	883	1 242
Exports FAB	655	747	1 040	1 182	1 153	995	953
solde FAB-FAB	-374	-236	-9	-12	200	112	-289
Voyageurs							
Imports FAB	3 526	3 517	4 161	4 197	3 893	3 606	4 140
Exports FAB	5 143	5 336	5 430	5 084	5 129	5 130	5 236
solde FAB-FAB	1 617	1 819	1 269	887	1 236	1 524	1 096
Total							
Imports FAB	4 555	4 500	5 210	5 391	4 846	4 489	5 382
Exports FAB	5 798	6 083	6 470	6 266	6 282	6 125	6 189
solde FAB-FAB	1 243	1 583	1 260	875	1 436	1 636	807

Sources : Banque de France, Insee

L'évaluation des échanges internationaux de services de transport : les changements de la base 2000 (source Insee⁶)

En base 1995, les importations de services de transport des comptes nationaux étaient extrêmement basses, comparées notamment à celle de la Balance des paiements, et il en était d'ailleurs de même des exportations. Une nouvelle méthode de calcul a donc été mise au point pour la base 2000. Elle conduit à des évaluations nettement plus hautes que celles de la base 1995. Dans le compte de l'année 2000, les importations passent ainsi de 11 milliards d'euros à 18 milliards d'euros ; les exportations, de 12,1 milliards d'euros à 16,4 milliards d'euros. Par ailleurs, la correction CAF-FAB en base 2000 a été revue fortement, elle est dorénavant alignée sur celle de la direction générale des Douanes.

En premier lieu, les sources utilisées en base 1995, disparates ou devenues obsolètes, ont été abandonnées au profit de la Balance des paiements. Toutefois il a été nécessaire d'adapter le calcul de la Balance. Celui-ci repose sur des lignes de règlements, qui ont été reprises telles quelles, mais aussi sur des lignes de corrections (« fabisation ») qui ont dû être affinées.

Le principe des corrections de la Balance (« fabisation »)

Les corrections de la Balance servent à rééquilibrer les échanges de services de transport pour éviter que des doubles comptes ne perturbent le solde. Ces doubles comptes sont spécifiquement liés à l'enregistrement des coûts de transport en Balance, et ne surviennent que si le transporteur est payé par l'exportateur. Par exemple, dans le cas d'un flux de biens importés, et si le transporteur est résident, les coûts transport entre les frontières sont enregistrés en recettes. Comme ils sont aussi inclus dans la valeur CAF du flux d'importation, et que l'importateur et le transporteur sont tous deux résidents, il ne devrait pas y avoir d'exportation de services de transport ; il faut donc l'éliminer. De même, si le bien est exporté, et si le transporteur n'est pas résident, c'est cette fois une importation (dépense) de services de transport qui est enregistrée « à tort ».

La Balance élimine du solde les échanges de services de transports indésirables en imputant des montants équivalents sur le flux de sens opposé (opération dite de « fabisation ») ; mais cette méthode gonfle artificiellement les flux.

Plus simplement, la méthode retenue en base 2000 consiste à supprimer, là où ils se trouvent, les enregistrements de services de transport que l'on ne souhaite pas conserver. En pratique, il faut séparer les coûts de transport selon la nationalité du transporteur. Ce partage est effectué sur la base d'hypothèses réalistes, ou fondées, dans le cas du transport routier, sur des données d'enquête. Cette nouvelle méthode conduit à réduire fortement les corrections par « fabisation ». Néanmoins, en base 2000, les échanges de services de transport sont au total beaucoup plus proches de ceux de la Balance des paiements.

Rehaussement de la correction CAF-FAB

Le mode de comptabilisation des coûts de transport et d'assurance des biens importés ou exportés est un problème crucial dans le compte extérieur des biens et des services. Dans les statistiques douanières, la valeur des importations, comme celle des exportations, est mesurée à la frontière française. Cette mesure des importations de biens, dite CAF (« coût, assurance, fret »), comprend les frais de transport et d'assurance liés au transport des marchandises entre le point de production et la frontière française. La valeur douanière des exportations, dite FAB (« franco à bord »), n'inclut en revanche, que le coût du transport sur le territoire français. Les coûts de transport et d'assurance étant indissociables de la valeur enregistrée dans les statistiques douanières, les importations de biens sont valorisées CAF dans les comptes nationaux. Toutefois, une correction globale, appelée « correction CAF-FAB », est inscrite dans le TES afin d'obtenir une estimation de l'ensemble des importations de biens au prix FAB. La correction CAF-FAB est estimée sur la base des résultats d'une enquête spécifique, menée par la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI).

À l'occasion de la base 2000, la « correction CAF-FAB » des comptes nationaux a été alignée sur celle de la DGDDI. Ainsi, pour l'année 2000, elle passe de 5,3 milliards d'euros à 7,7 milliards d'euros.

Passage des données douanières aux comptes nationaux, 2004

millions d'euros courants

Balance des paiements		Comptes Nationaux	
Balance commerciale FAB-FAB (Douanes)	-7,5	Balance commerciale FAB-FAB (Douanes)	-7,5
+ écart sur correction CAF-FAB	-0,4	+ écart sur correction CAF-FAB	-0,1
+ corrections (échanges sans paiement ...)	2,1	+ réparations des biens d'équipement	0,1
+ autres corrections (travail à façon, réparations, avitaillement ...)	-0,6	+ écart sur correction des échanges intracommunautaires	0,1
		+ autres corrections (avitaillement ...)	0,7
= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Balance des paiements, Banque de France)	-6,3	= Solde des échanges de biens FAB-FAB (Comptabilité nationale, Insee)	-6,7

Source : Insee

⁶ Extraits de la note méthodologique présentant la base 2000, sur le site de l'Insee. A publier dans l'Economie Française 2005-2006, Collection référence, Insee.

Partie III

Les entreprises de transport

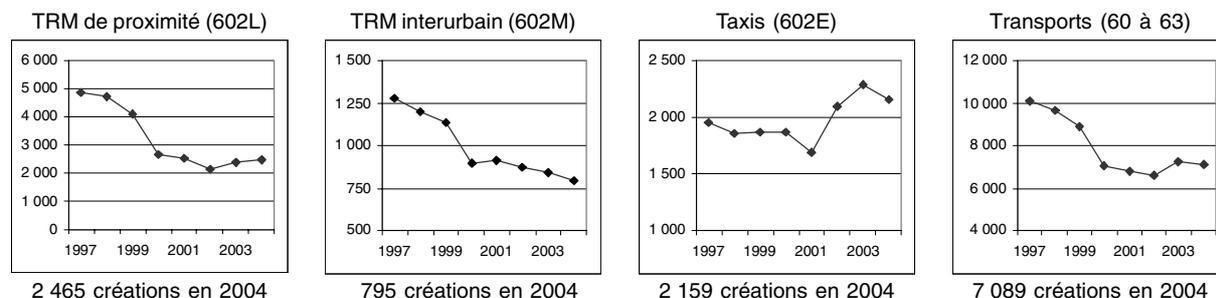
III . 1 – LES ENTREPRISES DE TRANSPORT

Le secteur du transport routier enregistre en 2004 une amélioration de son résultat d'exploitation, après une mauvaise année 2003. Toutefois, le décalage entre coûts de production et prix des prestations se poursuit et limite les marges des entreprises. Cet effet est amplifié en 2004 par la flambée du prix du gazole professionnel. Cette situation nuit à l'attractivité du secteur, qui enregistre un recul du nombre de créations d'entreprises. Le chiffre d'affaires et les soldes comptables de la SNCF et de la RATP progressent fortement, mais l'année 2003 avait été marquée par divers mouvements sociaux. Les prix du transport maritime, stimulés par la carence de l'offre, atteignent des niveaux records. Les difficultés financières du secteur du transport aérien se poursuivent. Ainsi, après Lib et Aéris en 2003, c'est au tour d'Air Littoral de disparaître en février 2004.

La démographie des entreprises

Le nombre de créations d'entreprises diminue de 2,0 % entre 2003 et 2004 dans le secteur des transports (graphique G III 1.1, annexe A III 1.17). Toutefois, la campagne d'immatriculation systématique des personnes effectuant du ramassage scolaire avait provoqué en 2003 une augmentation largement artificielle du nombre de créations d'entreprises de transports urbains et routiers réguliers de voyageurs. Corrigé de ce phénomène exceptionnel, le nombre de créations d'entreprises dans le secteur des transports augmente de 1,0 %.

Graphique III 1.1
Créations d'entreprises



Source : Insee

Champ : ensemble des entreprises françaises dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF, donc y compris les agences de voyage).

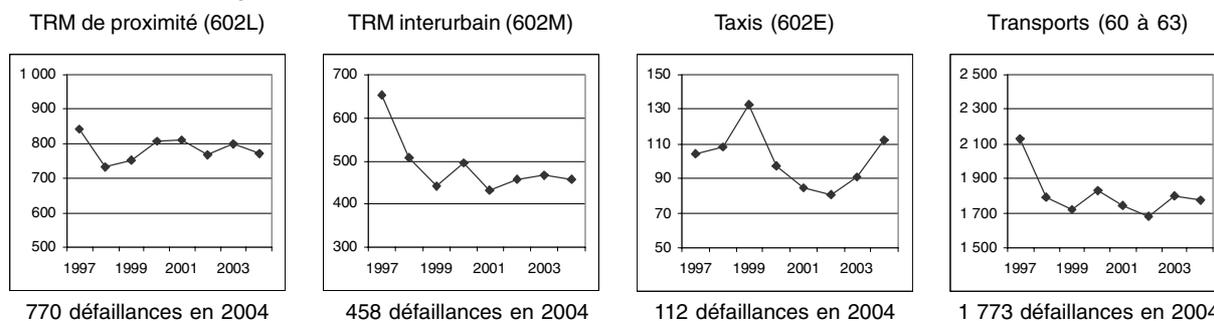
Les créations d'entreprises sont issues du répertoire Sirène de l'Insee, et incluent les «réactivations» et les reprises.

Le faible dynamisme des créateurs d'entreprises dans le secteur des transports contraste avec la tendance nationale, tous secteurs confondus. Les mesures d'aides aux créateurs d'entreprises, amorcées avec succès en 2003, ont en effet à nouveau atteint leur but dans la plupart des secteurs de l'économie en 2004, dans un contexte de reprise économique hésitante. La hausse du nombre de créations est de 9,0 %, dans l'ensemble, après + 8,7 % en 2003. Elle atteint 18 % dans l'immobilier et la construction.

Les créations d'entreprises sont en recul en 2004 dans le transport routier de marchandises, le bilan étant contrasté entre les transports routiers de marchandises de proximité (+ 4,2 %) et interurbain (- 5,4 %). Ces derniers sont davantage exposés à la concurrence internationale, qui s'est intensifiée en 2004 avec l'entrée de dix nouveaux pays dans l'Union Européenne. D'autre part, le nombre de créations d'entreprises de taxis

recule, mais reste à un haut niveau. Celui-ci s'explique certainement par l'assouplissement des règles de création des sociétés, qui incite nombre d'artisans à changer de statut depuis 2002. Globalement, le nombre de créations d'entreprises dans les transports terrestres diminue de 3,6 % par rapport à 2003. Les créations d'entreprises augmentent en revanche dans les transports par eau et par air. Par ailleurs, les créations d'agences de voyages sont également particulièrement dynamiques.

Graphique III 1.2
Défaillances d'entreprises



Source : Insee, Bodacc

Champ : ensemble des entreprises françaises dont l'activité principale relève des transports (postes 60 à 63 de la nomenclature NAF, donc y compris les agences de voyage).

Les défaillances sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Les défaillances d'entreprises de transports sont moins nombreuses en 2004 qu'en 2003 (graphique III 1.2). Cette diminution fait suite à une année 2003 atypique, avec + 7,3 % de défaillances. Elle concerne la plupart des secteurs, dont le TRM (- 3,0 %). En revanche, le nombre de défaillances augmente dans les entreprises de taxis, en contrepartie de la forte augmentation des créations depuis 2002, et dans les auxiliaires des transports.

En 2003, le nombre d'entreprises du TRM diminuait pour la sixième année consécutive (- 9 % depuis 1997) malgré la forte hausse des créations. Ce recul affectait aussi bien les entreprises du TRM de proximité que celles du TRM interurbain, et se répercutait sur le nombre total d'entreprises du secteur des transports, en légère diminution. Cette contraction tendancielle du nombre d'entreprises du TRM semble toutefois correspondre à une augmentation de la taille des entreprises du secteur, le nombre moyen de salariés par entreprise passant dans la même période de temps de 6,1 en 1997 à 8,3 en 2003, d'après les résultats provisoires de l'enquête annuelle d'entreprises.

Dans le reste de l'Europe, en revanche, le nombre d'entreprises du TRM des Etats pour lesquels des chiffres sont disponibles à la fois pour 2001 et 2002 est en augmentation. L'entrée de dix nouveaux Etats dans l'Union européenne ajoute 150 000 nouvelles entreprises à un secteur qui en comptait 400 000. On distingue nettement deux profils démographiques parmi les nouveaux entrants : la plupart présentent une structure extrêmement atomisée, avec plus de 95 % d'entreprises de 0 à 9 salariés, et s'apparente ainsi aux pays d'Europe méridionale (tableau III 1.1). Les Pays Baltes, au contraire, se caractérisent par une proportion importante d'entreprises de taille moyenne.

TABLEAU III 1.1

Ventilation des entreprises du TRM (*), par taille, des pays européens
répartition par classes d'effectifs en % et nombre total d'entreprises

Entreprises Pays	année	Nombre de salariés				Total
		0 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	
Luxembourg	1998	72	15	8	5	456
Slovaquie	2002	74	26			493
Pays-Bas	2002	75	12	8	4	9 380
Lettonie	2002	77	14	6	2	1 338
Allemagne	2002	79	12	7	2	37 354
Autriche	2002	80	12	6	2	6 476
Belgique	2001	80	9	9	2	7 847
Lituanie	2002	82	10	6	2	3 168
Estonie	2002	82	11	5	2	1 435
France	2002	83	8	6	3	39 249
Royaume-Uni	2001	88	7	4	2	36 044
Danemark	2002	88	6	4	1	7 517
Portugal	2002	89	7	3	1	8 565
Suède	2002	91	5	3	1	14 917
Irlande	1997	91	5	3	0	2 330
UE (**)	2002	92	4	2	1	536 795
Finlande	2002	95	4	1	0	11 469
Rép. Tchèque	2000	96	2	2	1	23 703
Espagne	2002	96	3	1	0	126 475
Hongrie	2002	96	2	1	0	22 885
Italie	1991	97	2	1	0	86 458
Slovénie	2002	98	2			7 414
Pologne	2000	99	0	0	0	89 729
Chypre	2002	99	1			1 997
Roumanie	2000	89	5	3	2	8 819
Bulgarie	2002	96	2	1	1	11 996
Norvège	2001	96	3	1	0	10 809

Source : Newcronos - Eurostat, DAEI/SESP

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

(**) Ensemble des états de l'UE 25 pour lesquelles des données détaillées sont disponibles. L'année considérée est 2002, sauf cas particulier.

Les entreprises du transport routier de marchandises

Selon les estimations provisoires du SESP, le compte d'exploitation des entreprises du transport routier de marchandises devrait connaître une amélioration en 2004 (tableau III 1.2). En lien avec la reprise de l'activité économique, le volume de la production devrait progresser fortement, alors que la croissance des prix serait plus réduite. La faiblesse du dollar par rapport à l'euro et la diminution de la consommation unitaire de carburant des véhicules pourraient amortir partiellement les effets de la flambée des prix du pétrole, et les consommations intermédiaires ne devraient pas progresser beaucoup plus que le chiffre d'affaires. La valeur ajoutée du secteur pourrait ainsi connaître une croissance relativement ferme. La stabilité des effectifs en moyenne sur l'année pourrait d'autre part permettre à l'excédent brut d'exploitation de se redresser après deux années de baisse, retrouvant ainsi son niveau de 2002. Ces estimations présentent toutefois un caractère extrêmement provisoire. Les professionnels du secteur reconnaissent quant à eux une très relative embellie du secteur en 2004, mais restent pessimistes quant aux résultats à moyen terme.

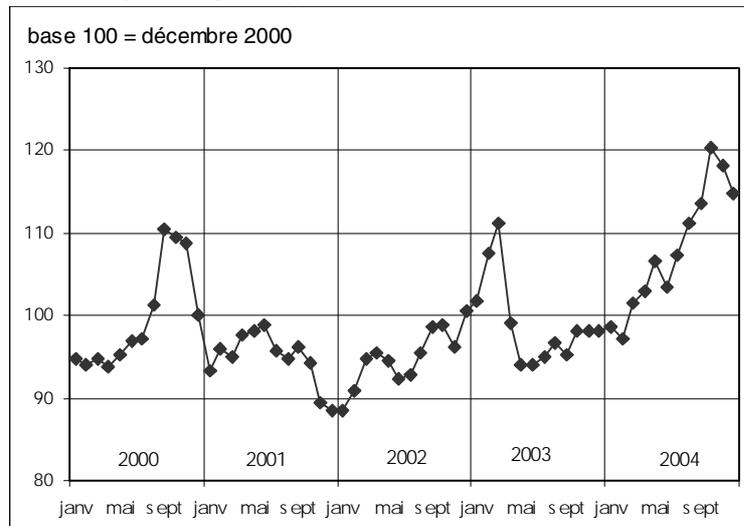
Tableau III 1.2
Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises
niveaux en milliards d'euros, évolutions en % (provisoires)

	2002	02/01	03/02	04/03
Production	31,4	1,8	-0,1	6,9
Consommations Intermédiaires	18,9	0,9	1,4	8,3
<i>dont carburants</i>	4,2	-4,6	3,3	14,7
Valeur ajoutée	12,5	3,2	-2,3	4,7
Frais de personnel	9,7	5,8	1,1	1,3
Impôts, taxes - subventions	0,8	3,3	6,6	3,5
Excédent brut d'exploitation	2,1	-7,2	-21,2	25,8

Sources : SIE en 2002, EAE en 2003, données conjoncturelles en 2004

Le prix du gazole professionnel augmente en moyenne de 8,9 % entre 2003 et 2004, avec une accélération marquée au troisième trimestre, selon l'indice calculé par le Comité National Routier (graphique III 1.3). Cette forte hausse est directement liée à l'envolée du prix du pétrole, même si la parité dollar-euro en atténue quelque peu les effets. La procédure de ristourne de la TIPP a été pérennisée en 2004, et le plafonnement du remboursement supprimé, mais ces mesures ne compensent que partiellement la flambée des prix du pétrole, en augmentation de 20 % entre 2003 et 2004 (en moyenne annuelle). L'impact du prix du gazole sur les coûts de production des entreprises du transport routier de marchandises est encore accentué par l'augmentation de 6 % de la TIPP en début d'année. Ces coûts augmentent ainsi de 3,2 % pour la longue distance, et de 1,9 % pour la courte distance, soit plus qu'en 2003.

Graphique III 1.3
Indice du prix du gazole professionnel



Source : CNR - Indice du coût du carburant, hors T.V.A., tenant compte des différents modes d'approvisionnement et du remboursement partiel de la TIPP

Les prix des carburants comptent pour un quart dans la structure des coûts de production des entreprises du TRM de longue distance. Les autres composantes des coûts, tels les frais de personnel (premier poste des coûts de production, avec un tiers de la structure des coûts) ne subissent pas de hausse aussi importante (tableau III 1.3). Comme en 2003, leur progression est dans l'ensemble plus forte pour les entreprises de transport longue distance que pour celles de transport régional. Les coûts de détention du matériel repartent à la hausse, après avoir diminué en 2003.

Tableau III 1.3
Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance
évolutions en moyenne annuelle en %

	01/00	02/01	03/02	04/03
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)	-5,0	0,2	4,4	8,9
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	4,0	2,7	3,0	3,2
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	1,5	3,2	3,8	2,2
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	0,2	1,0	-2,3	2,4
Personnel de conduite (salaires et charges)	4,1	5,4	2,5	1,1
Frais de déplacement (repas et nuitées)	2,7	1,5	2,4	2,5
Charges de structure (personnel administratif)	2,0	2,1	0,9	1,6
Indice synthétique	0,9	2,4	2,0	3,2

Source : CNR

La croissance des coûts se répercute partiellement sur les prix des prestations fournies. D'après les estimations du SESP (enquête TRM), les prix à la tonne-kilomètre sont stables en moyenne annuelle, alors que les prix au véhicule-kilomètre progressent modérément, ce qui suggère une augmentation de la charge moyenne transportée par véhicule, comme en 2003 (tableau III 1.4, annexe III 1.17).

Ce décalage depuis 2002 entre prix et coûts limite les marges unitaires des entrepreneurs. Celles-ci, déjà faibles, devraient se réduire à nouveau, aussi bien sur la courte distance que sur la longue distance. Dans un contexte concurrentiel tendu, la pression des donneurs d'ordres a certainement dissuadé les entrepreneurs d'indexer leurs prix sur l'indice du prix du gazole professionnel, comme ils en ont théoriquement le droit.

Tableau III 1.4
Prix des transports routiers de marchandises
évolutions en moyenne annuelle en %

	2000	2001	2002	2003	2004
Prix au véhicule-kilomètre					
National courte distance	5,7	5,9	0,7	0,9	1,4
National longue distance	5,3	4,0	0,1	1,4	0,1
International	7,6	4,3	-0,3	1,7	1,1
Ensemble	5,9	4,6	0,2	1,3	0,7
Prix à la tonne-kilomètre					
National courte distance	6,5	5,4	-2,2	0,4	-1,1
National longue distance	5,6	4,7	-0,3	-1,6	0,3
International	6,3	3,4	1,2	-1,2	0,8
Ensemble	6,0	4,6	-0,4	-1,0	0,1

Source : DAEI/SESP – enquête TRM

La situation économique est de plus en plus tendue pour les entrepreneurs de transport international. D'après les résultats de l'enquête d'opinion du SESP, les chefs d'entreprises jugent la situation du transport international plus défavorable que celle du transport national. Ces résultats sont confirmés par ceux de l'enquête TRM : les tonnes-kilomètres réalisées en 2004 par les transporteurs français ont augmenté de 6,8 % en transport national, et de 1,6 % en transport international (compte d'autrui). Ainsi, face aux difficultés rencontrées, certaines entreprises se recentrent sur leur activité nationale.

Les transports en commun urbains de province

L'offre de transport collectif des transports urbains de voyageurs de province a progressé de 3 % en 2003, atteignant 535 millions de véhicules-kilomètres. Dans ce contexte, les produits du trafic se sont élevés à 1,0 milliard d'euros, soit une augmentation de 5,9 % sur un an (tableau III 1.5). Après avoir augmenté modérément en 2002, ils ont ainsi contribué de manière importante à la croissance du total des produits du secteur.

Tableau III 1.5
Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province
niveaux en milliards d'euros, évolutions en %

	01/00	02/01	03/02	2003
Produits hors subventions	2,9	-0,2	5,1	1,1
<i>dont produits du trafic</i>	<i>0,4</i>	<i>1,6</i>	<i>5,9</i>	<i>1,0</i>
Subventions	6,8	10,5	7,7	1,7
Total des produits	5,0	5,8	6,7	2,8
Charges de fonctionnement	4,5	6,9	7,0	2,6
<i>dont rémunérations</i>	<i>3,5</i>	<i>5,8</i>	<i>5,8</i>	<i>1,5</i>
Autres charges	10,0	-2,4	4,1	0,2
Total des charges	5,0	5,8	6,7	2,8

Source : CERTU – SESP

Champ : 216 réseaux de transports en commun de province, regroupant 25,5 millions d'habitants.

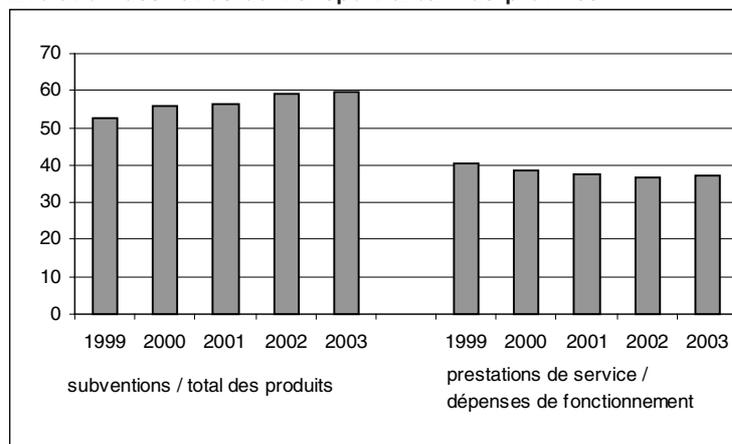
Méthodologie : les données présentées sont issues de l'enquête du CERTU sur les transports collectifs urbains. Pour en extraire des évolutions temporelles significatives, les données des comptes d'exploitation figurant dans la base de l'enquête ont dû être en partie retraitées par le SESP

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

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

En 2003, elles ont augmenté à nouveau proportionnellement plus que les produits hors subvention, même si l'écart de croissance a été plus faible que les années antérieures. En conséquence, la part des subventions dans le total des produits a augmenté, se rapprochant des 60 % (graphique III 1.4).

Graphique III 1.4
Evolution des ratios du transport urbain de province



Source : CERTU – SESP

Les frais de personnel constituent le premier poste de la structure des charges du secteur. Ils ont progressé de 5,8 % en 2003, soit proportionnellement moins que les autres dépenses de fonctionnement (achat, entretien, redevances de crédit-bail). Tendanciellement, les dépenses de fonctionnement sont de moins en moins couvertes par les produits des prestations de service. Le ratio a toutefois été stabilisé à 37 % en 2003.

Les comptes de la SNCF

Les produits du trafic de la SNCF repartent à la hausse en 2004, après une année 2003 marquée par des mouvements sociaux (tableau III 1.6). Tous les réseaux voyageurs participent de ce redressement. Les grandes lignes, malgré la concurrence du mode aérien, contribuent nettement à la progression des produits du trafic. La gestion fine des prix des billets, développée entre autres pour répondre aux modes de tarification de l'aérien, semble atteindre ses objectifs. L'activité augmente ainsi aussi bien en volume qu'en prix. Le TER bénéficie d'une amélioration de la ponctualité moyenne, et enregistre une progression de l'activité proche de celle des grandes lignes. Seul le fret contribue négativement à la croissance des produits du trafic. Le retour à la rentabilité programmé par l'entreprise l'a en effet conduite à réduire le volume cette activité.

Tableau III 1.6
Les produits du trafic de la SNCF 2004

Année 2004	Produits du trafic*	évolution 04/03	Trafic	évolution 04/03	Produit moyen	évolution 04/03
	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	4 609	7,5	54,85	3,3	8,40	4,0
Voy. TER	649	6,6	9,56	4,6	6,79	1,9
Voy. Ile de France**	1 654	4,6	9,94	4,7	16,64	-0,1
Fret***	1 702	-0,2	45,12	-3,7	3,77	3,6

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 Ile-de-France intègrent les compensations tarifaires du STIF.

** A partir de 2004, le trafic transilien est établi sur la base des coefficients issus des enquêtes effectuées en 2003 sur l'utilisation de l'ensemble des titres de transport Ile de France. L'évolution 2004/2003 est calculée à partir de valeurs 2003 rendues comparables.

*** Evolution pro forma (modification de la comptabilisation des allocations d'installations terminales embranchées).

L'année 2004 a été marquée pour la SNCF par un progrès dans le dialogue social : accord sur l'amélioration du dialogue social et la prévention des conflits et accord salarial en octobre, accord sur l'accompagnement social du plan Fret en juillet, accord sur les contractuels étrangers en septembre. Dans ce contexte, la production croît de 5,7 % en 2004 (tableau III 1.7). Corrigée des effets des mouvements sociaux de 2003, cette croissance est ramenée à 4,0 %. Outre les produits du trafic, les compensations tarifaires et contributions de service (+ 17,1 %) contribuent pour une large part à la progression du chiffre d'affaires ; cette évolution forte est principalement due à la compensation de la hausse de 214 millions d'euros de l'ensemble des péages TER décidée par l'Etat. Le poste rémunérations est stable pour la deuxième année consécutive, en raison d'une diminution des effectifs, ce qui entraîne un accroissement très net de l'excédent brut d'exploitation (+ 51,6 %). Le résultat courant de l'entreprise est de 128 millions d'euros, dont 275 millions d'euros pour la branche Voyageurs France Europe et 95 millions d'euros pour la branche Transport Public (TER et Transilien). Le résultat courant de l'entreprise était de - 204 millions en 2003.

Tableau III 1.7
Comptes de la SNCF (HTVA)

valeurs en millions d'euros, évolutions en %

	2001	2002	2003	2004	02/01	03/02	04/03
Production	14 830	15 333	15 400	16 283	3,4	0,4	5,7
Produits du trafic	8 000	8 291	8 254	8 635	3,6	-0,4	4,6
Produits annexes au trafic	283	258	256	251	-8,8	-0,8	-2,0
Produits hors trafic	639	635	543	517	-0,6	-14,5	-4,8
Compensations tarifaires*	1 674	1 952	2 024	2 370	16,6	3,7	17,1
Rémun. du gestion. d 'infra.	2 652	2 669	2 648	2 659	0,6	-0,8	0,4
Travaux pour RFF	724	754	800	890	4,1	6,1	11,3
Autres travaux pour tiers	255	223	217	203	-12,5	-2,7	-6,5
Production immobilisée	603	551	658	758	-8,6	19,4	15,2
CI	6 165	6 403	6 380	6 793	3,9	-0,4	6,5
achats de matières	1 369	1 376	1 402		0,5	1,9	nd
achats de prestations	373	391	391		4,8	0,0	nd
achats de travaux	314	220	207		-29,9	-5,9	nd
charges externes	2 418	2 287	2 265		-5,4	-1,0	nd
redevance infrastructure	1 691	2 129	2 115	2 411	25,9	-0,7	14,0
Valeur ajoutée	8 665	8 930	9 020	9 490	3,1	1,0	5,2
subventions	133	65	34	28	-51,1	-47,7	-17,6
impôts	641	629	605	616	-1,9	-3,8	1,8
rémunérations	7 493	7 653	7 693	7 756	2,1	0,5	0,8
EBE	664	713	756	1 146	7,4	6,0	51,6
Résultat d'exploitation	-71	-17	-109	377			
Résultat financier	-105	-166	-95	-249			
Résultat courant	-176	-183	-204	128			
Résultat exceptionnel**	14	168	223	329			
Produits de l'intégration fiscale	28	34	31	33			
Résultat net	-134	19	50	490			

Source : Comptabilité de la SNCF

* y compris contributions de service.

** y compris 200 millions d'euros de dividendes exceptionnels de SNCF Participations en 2004.

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 Fret accélère son redressement. Gagnant en efficacité, elle dégage un résultat d'exploitation consolidé de - 245 millions d'euros, soit une réduction de 43 % du déficit par rapport à 2003. Elle demeure néanmoins confrontée à des enjeux économiques très lourds, notamment en ce qui concerne le transport combiné. La branche Transport Public, qui a été constituée en 2004, enregistre un résultat d'exploitation de 320 millions d'euros. La branche Voyageurs France Europe confirme son dynamisme commercial en France et en Europe, avec notamment une forte croissance des passagers d'Eurostar, et double son résultat d'exploitation, à 523 millions d'euros. Enfin, le résultat d'exploitation de la branche Infrastructure s'améliore également, à + 50 millions d'euros. Globalement, le résultat d'exploitation du groupe passe de 65 millions d'euros à 647 millions d'euros. Le résultat courant, à périmètre constant, passe de - 197 millions d'euros à + 286 millions d'euros. La dette nette du groupe reste stable.

Les comptes de la RATP

Après avoir subi un recul conjoncturel en 2003, le premier observé depuis 1996, l'activité de la RATP, mesurée en nombre de voyages, a retrouvé une tendance positive en 2004. Elle enregistre une hausse annuelle de 6,3 % en valeurs brutes et atteint le niveau historique de 2,778 milliards de voyages. Après correction de l'incidence des perturbations, sa progression s'établit à + 4,5 % par rapport à 2003, évolution ramenée à + 3,7 % à structure calendaire identique.

Orientée à la reprise au cours du premier trimestre, avec une hausse modérée (+ 2,8 %), l'activité a enregistré une très forte augmentation au second trimestre (+ 13,1 %), correspondant en partie (+ 5,6 %) à un rattrapage de l'effet des grèves de 2003 et à une consolidation de la tendance. La progression importante du nombre de voyages au cours du troisième trimestre (+ 6,3 %) a bénéficié quant à elle d'une embellie notable de la fréquentation touristique, qui s'est conjuguée à la correction des effets canicule enregistrés en 2003. Le quatrième trimestre est resté sur une tendance positive encore sensible (+ 3,9 %), bénéficiant sans doute d'un rebond de la consommation des ménages en fin d'année, favorable aux déplacements occasionnels.

L'offre, mesuré en voitures-kilomètres, enregistre une progression de + 3,7 % en 2004 par rapport à 2003. Cette évolution résulte des améliorations apportées à l'offre de service, d'une part, et des pertes de production consécutives aux perturbations subies par les réseaux en 2003 et en 2004, d'autre part.

Tableau III 1.8

Recettes en 2004 de la RATP par titre

valeurs en millions d'euros, nombre de titres en milliers, évolutions en %

	Recettes directes	Compensations tarifaires	Titres vendus (*)	
	2004	2004	2004	04/03
Billets	580	128	626 026	7,9
Cartes Oranges	846	653	27 894	1,3
Cartes Imagin 'R	120	273	8 467	5,5
Autres titres	122	47		
Total	1 667	1 101		

Source : comptes de la RATP

(*) Totalité des ventes réalisées RATP, SNCF, OPTILE et TRA (une répartition entre transporteurs permet ensuite de calculer les recettes attribuées à chaque transporteur)

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. Au-delà 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 conduit à minorer de 26 millions d'euros les compensations.

L'année a été marquée par l'extension du dézonage de l'abonnement Imagin 'R entre le premier juillet et le 31 août et la création d'un abonnement mensuel et hebdomadaire pour les titulaires de la Carte Solidarité Transport (décision du STIF du 18 juin 2004).

Les ventes de billets ont connu une forte croissance (+ 7,9 %) par rapport à 2003 (tableau III 1.11), année dont les résultats avaient été sensiblement pénalisés par les mouvements sociaux, la canicule et une conjoncture globalement défavorable au tourisme. En particulier, les titres Imagin 'R continuent de progresser à un rythme soutenu (+ 5,5 %), malgré l'application de la mesure de dézonage estival de ces abonnements.

Conformément au contrat avec le STIF, la RATP a perçu des concours publics de 1,86 milliards d'euros (+ 34 millions d'euros par rapport à 2003), qui se décomposent en :

- une contribution tarifaire de 1 078 millions d'euros (après application du mécanisme de la bande passante),
- une contribution incitative à la vente de 102 millions d'euros,
- une bonification sur la qualité de service de 8 millions d'euros.
- une contribution forfaitaire de 677 millions d'euros (pour mémoire, la contribution forfaitaire ne rentre pas dans le calcul du chiffre d'affaires de la RATP)

La production a augmenté de 7,4 %, soit 226 millions d'euros, en 2004 (tableau III 1.9), essentiellement du fait des recettes totales du trafic (nombre de titres multipliés par leurs prix contractuels) qui progressent de 4,4 %.

Les consommations intermédiaires augmentent de 33 millions d'euros, du fait notamment de l'accroissement de l'offre et du surcoût dû au prix des carburants. De ce fait, la valeur ajoutée est en forte augmentation de 193 millions d'euros, soit 8 %.

L'excédent brut d'exploitation augmente de 98 millions d'euros, soit 15,7 % et s'établit à 722 millions d'euros. L'écart entre les variations de ces deux indicateurs s'explique par l'évolution des rémunérations (+ 83 millions d'euros), du déficit des régimes sociaux (+ 14 millions d'euros) et des impôts (+ 13 millions d'euros du fait de la taxe professionnelle). L'augmentation des frais de personnel résulte notamment de celle des effectifs (+ 0,7 %), due à l'augmentation de l'offre, et de celle des salaires par agent (+ 1,95 %).

Tableau III 1.9
Comptes de la RATP

niveaux en milliards d'euros HTVA, évolutions en %

	2001*	2002*	2003	2004	04/03
Production	2,82	2,92	3,03	3,25	7,4
Recettes du trafic	2,46	2,54	2,63	2,75	4,4
<i>dt Recettes directes du trafic</i>	<i>1,49</i>	<i>1,53</i>	<i>1,56</i>	<i>1,67</i>	<i>6,8</i>
<i>Compensations tarifaires</i>	<i>0,97</i>	<i>1,00</i>	<i>1,07</i>	<i>1,08</i>	<i>1,0</i>
Contribution incitative à la vente	0,09	0,09	0,09	0,10	8,9
Autres recettes**	0,14	0,15	0,16	0,18	8,6
Consommations intermédiaires	0,57	0,61	0,62	0,65	5,3
Valeur ajoutée	2,24	2,31	2,41	2,61	8,0
Impôts	0,19	0,19	0,20	0,21	6,4
Subventions***	0,68	0,67	0,66	0,68	2,2
Salaires et charges sociales	1,70	1,78	1,83	1,91	4,5
Déficit régimes sociaux	0,41	0,41	0,43	0,44	3,2
EBE	0,62	0,61	0,62	0,72	15,7
Amortissements	0,41	0,41	0,44	0,45	2,4
Frais financiers	0,22	0,20	0,20	0,19	-4,6
Autres charges****	0,04	0,04	0,05	0,06	10,4
Résultat d'exploitation	0,25	0,23	0,21	0,22	3,4
Résultat financier	-0,22	-0,20	-0,20	-0,19	ns
Résultat courant	0,03	0,03	0,01	0,03	ns
Résultat exceptionnel	0,00	-0,01	0,00	0,01	ns
Intéressement des salariés	-0,01	-0,01	0,00	-0,01	ns
Résultat comptable	0,02	0,02	0,01	0,02	ns
Capacité d'autofinancement	0,46	0,47	0,47	0,49	3,9
Ensemble concours publics à l'exploitation	1,74	1,77	1,83	1,86	1,9

Source : Comptes de la RATP

* Résultats 2001 et 2002 reconstitués proforma en application du comité d'audit

** Prestations à la SNCF, pénalités forfaitaires...

*** Contribution forfaitaire

**** Charges de gestion courante, provisions...

Le résultat comptable après intéressement des salariés augmente de 16 millions d'euros par rapport à 2003 et s'établit à 22,5 millions d'euros. La capacité d'autofinancement de la RATP s'en trouve améliorée et atteint 491 millions d'euros, soit 19 millions d'euros de plus qu'en 2003.

Le secteur aérien

Malgré la disparition d'Air Littoral et la concurrence toujours croissante des compagnies à bas prix et du TGV, l'activité des entreprises françaises de transport aérien renoue avec la croissance en 2004. La bonne tenue des faisceaux long-courrier devrait ainsi permettre une progression importante de la production en valeur. En revanche, dans un contexte très concurrentiel, les transporteurs ont des difficultés à répercuter entièrement les surcoûts de production liés à la hausse des carburants sur les prix des billets, et les soldes du compte d'exploitation pourraient s'en ressentir.

En 2003, la disparition d'Air Lib avait entraîné un ralentissement de la production (tableau III 1.10). Toutefois, la maîtrise des consommations intermédiaires, en particulier des achats de carburants, avait permis au secteur de dégager des soldes comptables (valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation) en amélioration par rapport à 2002.

Tableau III 1.10
Comptes du secteur aérien (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002	2003
Production (prix producteur)	15,06	15,83	15,26	14,77
Consommations intermédiaires	10,56	11,21	10,39	9,63
<i>dont sous-traitance</i>	1,78	1,63	1,43	1,25
<i>dont carburant</i>	2,06	1,95	1,78	1,53
Valeur ajoutée	4,50	4,62	4,87	5,14
Rémunération	3,82	4,07	4,13	4,31
Impôts, taxes	0,25	0,26	0,23	0,30
Subventions	0,07	0,08	0,06	0,06
Excédent brut d'exploitation	0,50	0,37	0,57	0,59

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2003), calculs DAEI/SESP

Le secteur maritime

La production en valeur du transport maritime a progressé modérément en 2003 (tableau III 1.11). Cette croissance a résulté d'une évolution contrastée entre la croissance franche du transport de marchandises, notamment de vracs secs et de conteneurs, et le recul du transport de passagers. Les soldes comptables se sont améliorés pour la deuxième année consécutive.

Tableau III 1.11
Comptes du secteur maritime (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002	2003
Production (prix producteur)	4,95	5,02	5,38	5,52
Consommations intermédiaires	4,33	4,38	4,63	4,67
Valeur ajoutée	0,62	0,65	0,75	0,85
Rémunération	0,53	0,55	0,58	0,64
Impôts, taxes	0,07	0,08	0,08	0,09
Subventions	0,12	0,12	0,12	0,11
Excédent brut d'exploitation	0,14	0,14	0,20	0,24

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2003), calculs DAEI/SESP

En 2004, le volume de l'activité augmente encore. La hausse de la demande fait croître les prix de l'affrètement et des navires neufs dans une grande proportion (tableau III 1.12).

Tableau III 1.12
Prix du transport maritime

moyennes annuelles

	2001	2002	2003	2004
Taux d'affrètement à temps				
Pétroliers (VLCC - 280 000 TPL)	27,5	20,6	33,1	52,0
Vraquiers (Capesize - 120 000 TPL)	12,4	8,4	30,3	62,5
Porte-conteneurs (4 000 EVP)	19,3	18,4	28,8	41,9
Taux d'affrètement au voyage				
Pétroliers (de 250 000 à 275 000 TPL)	38,7	20,3	51,7	96,0
Prix des navires neufs				
Pétroliers (VLCC)	75,0	67,5	67,1	89,0
Vraquiers (Capesize)	38,4	35,1	38,1	52,0
Porte-conteneurs (3500 EVP)	37,0	35,0	37,6	48,8

Sources : ISL (institute of shipping economics and logistics), Lloyd shipping economist, Armateurs de France , calculs DAEI/SESP.

Note : les taux d'affrètement à temps sont exprimés en milliers de \$US par jour, pour un affrètement à 12 mois, les taux d'affrètement au voyage en \$US par jour, les prix des navires neufs en millions de \$US.

Le secteur fluvial

L'activité des entreprises de transport fluvial avait été affectée en 2003 par la sécheresse estivale. La production en valeur avait toutefois progressé (+ 12 %), du fait d'une bonne campagne céréalière 2002-2003 et du dynamisme du transport de produits chimiques et de conteneurs. La valeur ajoutée du secteur était en progression (tableau III 1.13).

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

	2000	2001	2002	2003
Production (prix producteur)	0,35	0,37	0,39	0,44
Consommations intermédiaires	0,24	0,26	0,28	0,31
Valeur ajoutée	0,11	0,11	0,12	0,13
Rémunération	0,07	0,07	0,08	0,08
Impôts, taxes	0,01	0,01	0,01	0,01
Subventions	0,00	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,03	0,03	0,03	0,04

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2003), calculs SESP

La messagerie fret express

La production en valeur des entreprises du secteur de la messagerie et du fret express s'était redressée en 2003 (tableau III 1.14). Toutefois, cette croissance était en partie due à un recours accru à la sous-traitance, et ne se retrouvait pas au niveau de la valeur ajoutée, qui stagnait. L'excédent brut d'exploitation était même en recul.

Tableau III 1.14
Comptes du secteur de la messagerie et du fret express (sociétés et quasi-sociétés)
en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002	2003
Production (prix producteur)	10,25	10,66	10,56	10,77
Consommations intermédiaires	7,67	7,98	7,78	8,02
<i>dont sous-traitance</i>	<i>5,21</i>	<i>5,35</i>	<i>5,33</i>	<i>5,46</i>
Valeur ajoutée	2,59	2,68	2,77	2,76
Rémunération	2,32	2,39	2,39	2,41
Impôts, taxes	0,18	0,18	0,17	0,20
Subventions	0,00	0,00	0,00	0,00
Excédent brut d'exploitation	0,08	0,12	0,22	0,15

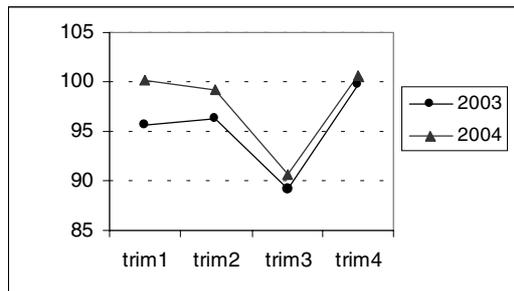
Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2003), calculs DAEI/SESP

La production en valeur des entreprises de messagerie nationale traditionnelle progresse tout au long de l'année 2004, selon l'enquête messagerie (graphique III 1.5). Cette augmentation tient à la fois à une augmentation des tonnages traités, qui retrouvent le niveau de 2002 après une année 2003 médiocre, et à une augmentation des prix moyens à la tonne.

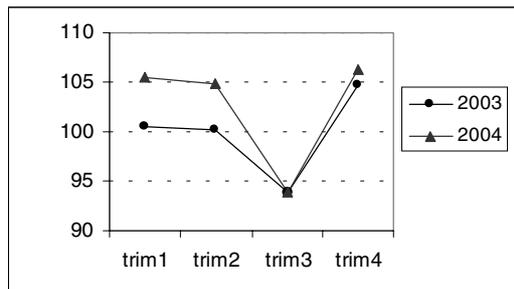
La diminution de l'activité de la messagerie traditionnelle express s'accroît, aussi bien en volume (nombre d'envois) qu'en valeur. Enfin, les tonnages transportés à l'international progressent encore fortement, dans un contexte de baisse des prix moyens.

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

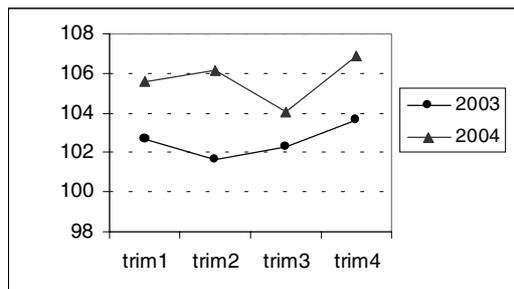
En tonnes



CA HTVA en euros courants



CA HTVA / kilo



Source : DAEI/SESP, enquête messagerie

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

L'activité des entreprises d'affrètement et d'organisation des transport internationaux a continué à progresser à un rythme soutenu en 2003 (tableau III 1.15). En terme de production en valeur, ce secteur acquiert de plus en plus d'importance au sein de l'ensemble des transports. Ainsi, en 2003, le chiffre d'affaires qu'il génère a dépassé celui des entreprises de transport aérien. Cet accroissement de la production s'accompagne d'un recul relatif de la part du chiffre d'affaires réalisé en sous-traitance, ce qui traduit la concentration de ce secteur. Les soldes comptables se sont améliorés.

Tableau III 1.15

Comptes du secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux (sociétés et quasi-sociétés)

en milliards d'euros, HTVA

	2000	2001	2002	2003
Production (prix producteur)	14,05	15,27	15,79	16,35
Consommations intermédiaires	11,61	12,49	12,77	16,16
<i>dont sous-traitance</i>	<i>8,91</i>	<i>8,92</i>	<i>8,80</i>	<i>9,09</i>
Valeur ajoutée	2,44	2,78	3,02	3,19
Rémunération	1,91	2,14	2,38	2,55
Impôts, taxes	0,16	0,16	0,18	0,20
Subventions	0,01	0,00	0,01	0,02
Excédent brut d'exploitation	0,37	0,47	0,47	0,46

Source : INSEE (SIE, voir annexe), EAE (résultats provisoires pour 2003), calculs SESP

Les entreprises du TRM en Europe

Tableau III 1.16

Données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe en 2002*

	année	Nombre d'entreprises	Effectif non salarié	Effectif salarié	Chiffre d'affaires	VABCF	Frais de personnel
Allemagne	2002	37 354	38 084	271 716	26 150	12 621	7 456
Autriche	2002	6 476	5 583	49 763	6 474	2 481	1 547
Belgique	2001	7 847	8 571	53 967	8 936	3 129	1 971
Chypre	2002	1 997	1 390	1 118	65	37	36
Danemark	2002	7 517	5 681	33 937	5 065	2 063	1 322
Espagne	2002	126 475	118 385	211 427	25 261	10 165	4 672
Estonie	2002	1 435	305	11 148	472	109	46
Finlande	2002	11 469	6 321	34 557	4 121	1 848	1 095
France	2001	41 062	29 679	318 591	31 144	12 456	9 415
Hongrie	2002	22 885	22 630	47 829	2 726	627	295
Irlande	2001	3 565	3 488	9 712	1 526	507	211
Italie	2002	107 486	125 917	191 665	35 744	11 816	5 368
Lettonie	2002	1 338	204	11 011	283	89	21
Lituanie	2002	3 168	2 064	21 061	623	156	65
Luxembourg**	2002	473	262	6 238	855	286	204
Pays-Bas***	2002	9 385	12 738	113 112	13 986	5 950	4 327
Portugal	2002	8 565	2 675	48 123	3 238	1 128	743
Royaume-Uni	2001	36 044	31 221	288 558	34 774	14 445	8 295
Slovaquie	2002	493	131	8 064	314	84	38
Slovénie	2002	7 481	6 253	11 018	963	237	158
Suède	2002	14 917	6 446	56 035	6 952	2 857	1 892
UE****		457 432	428 028	1 798 650	209 670	83 089	49 175

Sources : Eurostat, DAEI/SESP

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

** Investissements corporels du Luxembourg : chiffres de 1997.

*** Effectifs des Pays-Bas : chiffres de 2001

**** Les vingt-cinq pays de l'Union, sauf la République Tchèque, la Pologne, Malte et la Grèce.

Le rang des principaux pavillons est différent selon que l'on considère l'ensemble des transports ou la seule activité marchande. 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 (tableau III 1.16). Le poids de la France au sein de l'Europe du transport routier de marchandises est plus important en termes d'effectif (15,6 %) qu'en termes de chiffre d'affaires (14,9 %), ce qui la rapproche de l'Espagne et de l'Allemagne (graphique III 1.6). Ce n'est par contre pas le cas du Royaume-Uni ni de l'Italie. Parmi les nouveaux états de l'Union Européenne, et en l'absence de données concernant la Pologne, c'est la Hongrie qui présente le plus grand poids (3,2 % des effectifs pour 1,2 % du chiffre d'affaires). De manière générale, le poids des entreprises des nouveaux entrants est plus important en terme d'effectifs qu'en terme de chiffre d'affaires.

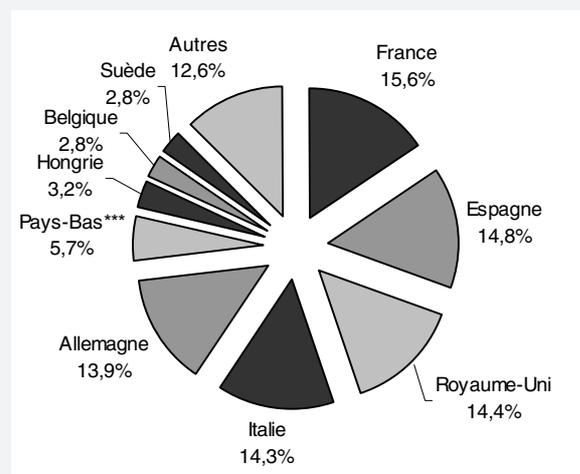
Toutefois, il est difficile de risquer davantage d'interprétations sur ces statistiques incomplètes, car la prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital (location longue durée, crédit-bail) serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Or ces variables ne sont pas collectées au niveau européen dans l'état actuel du règlement. 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. Les nouveaux entrants se caractérisent pour la plupart par des ratios chiffre d'affaires / effectifs, valeur ajoutée / chiffre d'affaires et frais de personnel / effectifs nettement inférieurs à ceux des autres membres de l'Union.

Graphique III 1.6

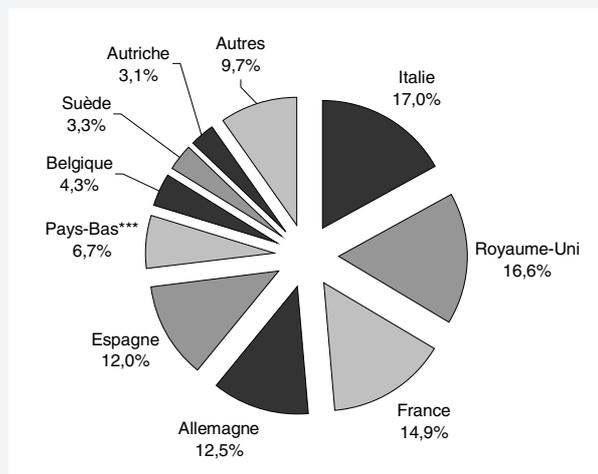
Poids des pays européens dans le TRM

effectif total (salariés et non salariés)

chiffre d'affaires



Source : Eurostat, DAEI/SESP



Source : Eurostat, DAEI/SESP

III . 2 – LES DONNÉES SOCIALES

En 2004, l'emploi dans les transports est globalement stable, malgré une reprise de l'activité. La baisse sensible des effectifs de la SNCF est compensée par la faible progression observée dans le secteur privé. Le marché du travail ne s'améliore pas, il se dégrade même légèrement pour les conducteurs routiers.

Les conditions de travail diffèrent selon les spécificités sectorielles, la taille des entreprises et le degré de concurrence, la qualification du personnel : dans les petites unités, en particulier dans le transport routier de marchandises où la proportion de salariés peu diplômés reste relativement élevée, les rémunérations sont en général plus faibles, la durée du travail plus longue et la fréquence des accidents professionnels plus élevée.

L'emploi dans les transports

L'emploi dans les transports

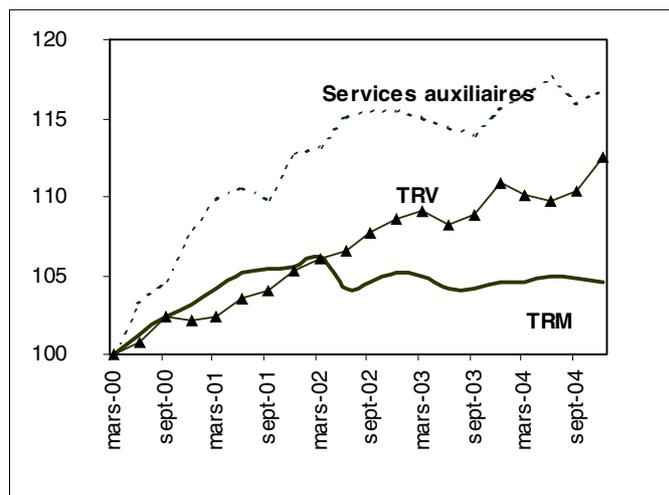
A la fin de l'année 2004, près d'un actif occupé sur vingt, soit environ 1 069 000 personnes dont 1 015 000 salariés, exerce une activité dans le secteur des transports¹. Parmi ces salariés, 212 000, soit 21 %, travaillent dans une des deux grandes entreprises publiques, la SNCF et la RATP et près de 63 000 à Air France, privatisée en mai 2004 (tableau A III 2.1 en annexe).

En 2004, l'emploi est pratiquement stable dans les transports : 0,1% en moyenne annuelle après -0,3 % en 2003 et +0,8 % en 2002. Le secteur avait été créateur d'emplois jusqu'à cette date.

Graphique III 2.1

L'emploi salarié dans les transports routiers et les services auxiliaires du transport entre mars 2000 et décembre 2004

base 100=mars 2000, données CVS



Sources : Unedic, DAEI-SESP

¹ Ces effectifs sont ceux, d'une part des établissements du secteur privé des transports hors agences de voyage (source Unedic), ayant une activité principale dont le code commence par 60 dans la nomenclature NAF ou par K dans la nomenclature NES (Insee), et d'autre part ceux des trois grandes entreprises nationales : SNCF, RATP et Air France. Les données Unedic sont provisoires.

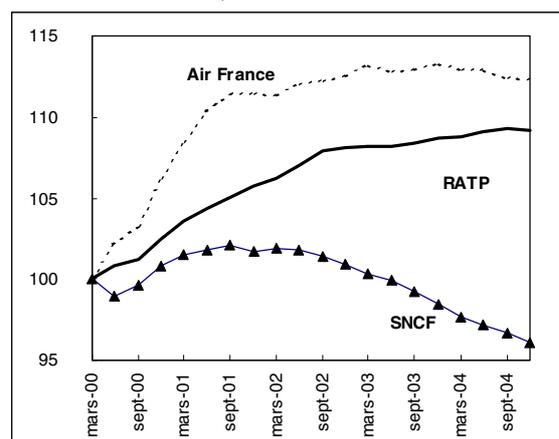
En 2004, l'emploi salarié progresse dans le secteur privé hors Air France (+ 0,8 % en moyenne annuelle, après - 0,1 % en 2003) alors qu'il diminue dans le secteur public (- 1,6 % après - 0,9 %). Les seuls secteurs dans lesquels on note une progression sensible de l'emploi en 2004 (+ 3 % en moyenne) sont ceux du fluvial et du maritime qui bénéficient comme en 2003 d'une bonne conjoncture. Le transport routier de voyageurs affiche également comme chaque année une croissance de l'emploi, mais elle est réduite en 2004 (+ 1,3 %).

Dans le transport routier de marchandises (TRM), handicapé par la hausse des coûts dans une concurrence accrue, les effectifs salariés augmentent très peu (+ 0,3 %) malgré la reprise de l'activité. Les services auxiliaires de transport (entreposage, manutention, messagerie...) évoluent parallèlement au TRM, en amplifiant les mouvements conjoncturels (+ 1,2 % en moyenne 2004, hors agences de voyage). Le secteur aérien (hors Air France) poursuit sa restructuration. L'emploi y baisse encore (- 3 % en moyenne) mais moins fortement qu'en 2003. Les effectifs d'Air France, qui progressaient de moins en moins depuis 2001, diminuent légèrement en 2004 (- 0,4 % en moyenne annuelle et - 0,9 % de décembre 2003 à décembre 2004).

Dans le secteur public, la réduction des effectifs s'intensifie en 2004. Si l'emploi progresse encore un peu à la RATP (+ 0,7 %), il recule de nouveau fortement à la SNCF (- 2,6 %), suite à la réorganisation du fret et aux efforts de productivité.

Graphique III 2.2

L'emploi salarié dans les grandes entreprises nationales entre mars 2000 et décembre 2004
base 100=mars 2000, données CVS



Source : SNCF, RATP et Air France

Le travail intérimaire n'est pas comptabilisé dans ces statistiques d'emploi sectoriel. Selon la Dares, service statistique du ministère de l'emploi, les contrats d'intérim conclus par les établissements du secteur des transports représentent un peu plus de 40 000 équivalents-emplois à temps plein en fin d'année 2004², comme l'an dernier, soit 3,7 % des effectifs, légèrement plus que dans l'ensemble de l'économie. La grande majorité des travailleurs temporaires du secteur des transports effectuent des missions dans le transport routier de marchandises et dans les services auxiliaires des transports, notamment dans l'entreposage, la messagerie et l'organisation des transports internationaux. Dans l'entreposage et la manutention, les intérimaires représentent près de 20 % des effectifs.

Un marché du travail peu porteur

En 2004, le marché du travail ne s'améliore pas : le nombre de demandeurs d'emploi (catégorie 1³) ayant déjà travaillé dans le secteur des transports est stable. Fin 2004, on dénombrait 74 500 demandeurs d'emploi issus du secteur des transports.

² Source : exploitation des fichiers Unedic des déclarations mensuelles des agences d'intérim

³ 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.

A cette même date, près de 96 000 chômeurs étaient à la recherche d'un emploi de conducteur, que ce soit ou non dans le secteur des transports, soit 1,6 % de plus qu'un an auparavant.

Tableau III 2.1
Demandeurs d'un emploi de conducteur d'engin terrestre fin 2004

Demandeurs d'emploi (catégorie 1)	Total (milliers)	% CLD*	% Femmes
Conducteurs transports terrestres dont	95,7	28,6	7,6
Conducteurs Transport de marchandises	30,9	23,1	2,9
Conducteurs-livreurs	44,8	32,1	4,8
France métropolitaine	2 437,4	30,7	48,3

Source : DARES/ANPE

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

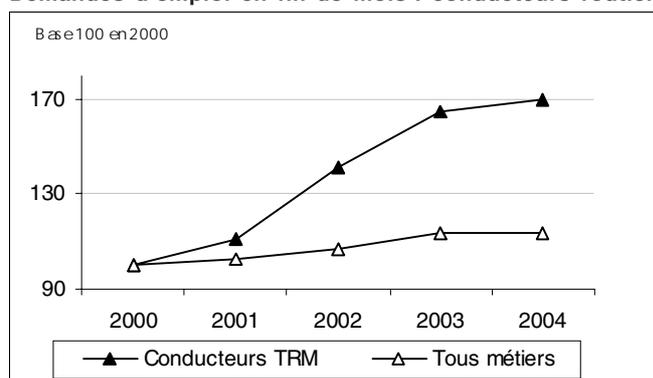
Le taux de demande d'emploi⁴ des conducteurs de véhicules (12 % en juin 2004, inchangé par rapport à 2003) est inférieur à celui des ouvriers de la manutention (14 à 15 % selon leur qualification). Il est par contre nettement supérieur à celui des agents d'exploitation des transports (7 %) ainsi qu'à celui des cadres des transports et navigants de l'aviation (8 %).

Le marché du travail des seuls conducteurs routiers de marchandises se dégrade en 2004, avec une situation où demandes d'emploi et offres enregistrées par l'ANPE augmentent en même temps, pour la deuxième année consécutive.

Les DEFM de catégorie 1 pour un emploi de conducteur routier de marchandises, qui s'établissaient à 30 013 en décembre 2003, atteignent 30 920 en décembre 2004, soit 3% d'augmentation par rapport à 2003. Sur la même période, les DEFM, tous métiers confondus, ont diminué de 0,1 %.

Parallèlement, les offres nouvelles d'emploi de conducteur routier de marchandises (OEE)⁵ augmentent de 13 %, passant de 46 733 en 2003 à 52 711 en 2004 alors que pour l'ensemble des OEE, toutes familles professionnelles, la hausse n'est que de 6 %.

Graphique III 2.3
Demandes d'emploi en fin de mois : conducteurs routiers de marchandises et ensemble des métiers



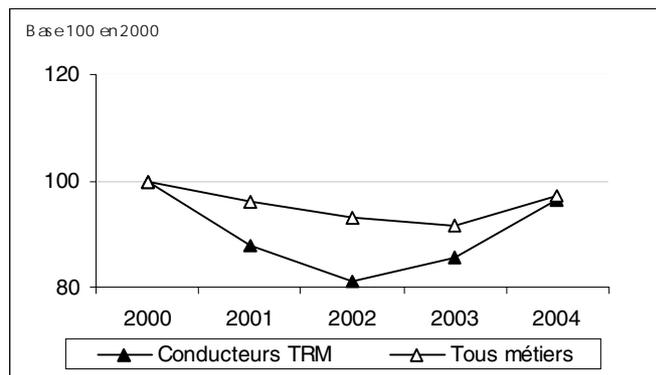
Source : DARES/ANPE

⁴ 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).

⁵ OEE : Offres d'emploi enregistrées en flux à l'ANPE tous types confondus (offres d'emplois durables, temporaires et saisonniers). Il n'est qu'une partie des offres d'emploi qui transitent par l'ANPE.

Graphique III 2.4

Offres d'emploi enregistrées par l'ANPE : conducteurs routiers de marchandises et ensemble des métiers

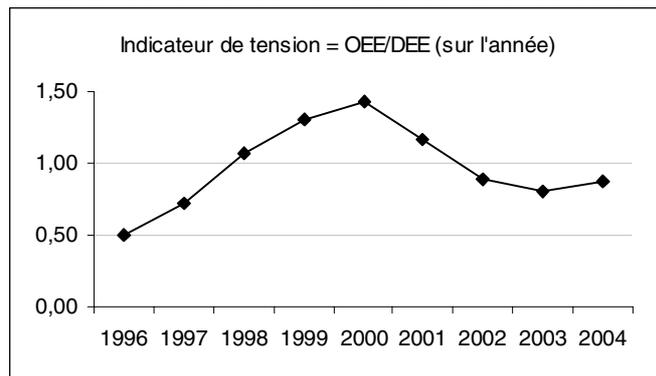


Source : DARES/ANPE

L'évolution de l'indicateur de tension⁶ sur le marché du travail pour les emplois de conducteur routier de marchandises permet de mieux mettre en évidence les tendances de ce marché. Depuis 2000, les tensions dans ce métier avaient diminué mais, l'année 2004 semble marquer une pause dans cette amélioration. Cette tendance se retrouve pour l'ensemble des métiers.

Graphique III 2.5

Indicateur de tension sur le marché du travail de conducteur routier de marchandises.



Source : DARES/ANPE

Par contre, les chômeurs « conducteurs routiers de marchandises » sont moins longtemps au chômage que l'ensemble des DEFM : 23 % de chômeurs de longue durée pour ce métier contre 30 % dans l'ensemble des métiers. Ils sont aussi moins âgés : 13 % des chômeurs « conducteurs routiers de marchandises » ont 50 ans et plus contre 15 % pour l'ensemble des DEFM.

⁶ L'indicateur de tension se calcule en divisant les offres d'emploi enregistrées sur l'année par les demandes d'emploi elles-mêmes enregistrées sur l'année.

Répartition sectorielle des conducteurs routiers en 2004 : compte propre et compte d'autrui

Selon l'enquête emploi⁷ de 2004, l'ensemble des conducteurs représente 2,8 % de la population active occupée salariée. Plus de la moitié d'entre eux sont actifs dans le secteur des transports. Plus précisément, 64 % des conducteurs de poids lourds sont salariés dans un établissement du secteur des transports contre 25 % des conducteurs-livreurs⁸.

Tableau III 2.2**Répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité en 2004***en %*

catégorie de conducteur :	routiers (49 %)	livreurs (34 %)	autres (17 %)	ensemble (100%)
Secteur des transports	64	25	82	54
dont : TRM	54	20	1	33
services auxiliaires	7	4	2	5
Autres secteurs	36	75	18	46
dont : industrie	6	18	1	9
construction	7	2	0	4
commerce	7	31	1	14
autres services	16	25	16	19
Ensemble	100	100	100	100

Source : Insee, 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.

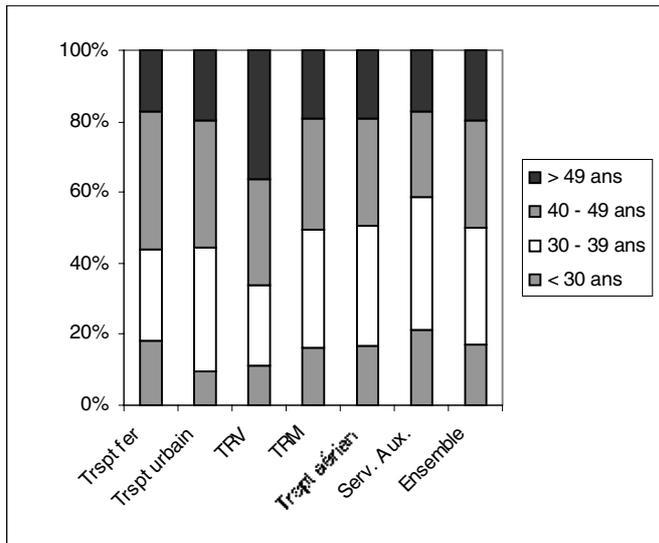
La proportion de jeunes est assez faible : les moins de 30 ans ne sont que 17 % dans les transports. Il en est de même pour les plus de 50 ans qui ne représentent que 20 % des effectifs des transports.

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 le transport routier de voyageurs (TRV) et le transport urbain avec respectivement 10 % et 11 % seulement de salariés âgés de moins de 30 ans. D'autre part, dans le transport routier de voyageurs, 36 % des salariés ont 50 ans ou plus. 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.

⁷ L'enquête emploi de l'Insee réalisée par sondage trimestriel auprès des ménages fournit des données globales qui peuvent être assez fragiles pour certains sous-ensembles. En outre, ses résultats 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).

⁸ 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 641a « conducteurs routiers et grands routiers » et les chauffeurs de véhicules utilitaires légers dans le code 643a « conducteurs-livreurs, coursiers », qui inclut également les livreurs en automobile ou en deux roues.

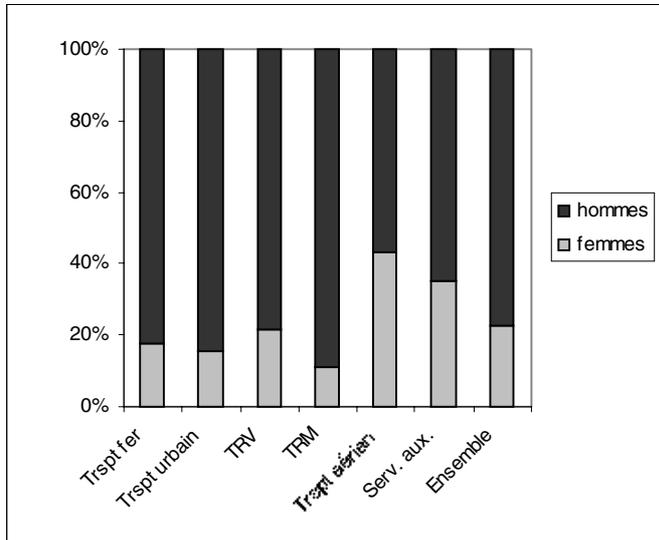
Graphique III 2.6
Structure des effectifs salariés des transports par tranche d'âge en 2004



Source : Insee, enquête emploi

La part des femmes au sein des actifs occupés (salariés et non salariés) était, selon l'enquête emploi de 2004, de 23 % dans les transports.

Graphique III 2.7
Structure par sexe des effectifs salariés des transports en 2004



Source : Insee, Enquête emploi

C'est dans le transport routier de marchandises que le pourcentage des femmes est le plus faible (11 %). Les femmes sont également peu présentes dans le transport urbain de voyageurs (15 %) et dans le transport ferroviaire (17 %). La proportion de femmes est plus importante dans le transport routier de voyageurs (22 %), dans les services auxiliaires des transports (35 %) et dans le transport aérien (43 %).

La durée du travail

Le secteur des transports d'une part et la profession de chauffeur d'autre part se caractérisent par des horaires irréguliers : 40 % des salariés travaillant dans les transports et 40 % des chauffeurs, quel que soit leur secteur d'activité, y étaient soumis en 2001, selon l'enquête « durée du travail » de l'Insee, complémentaire à l'enquête Emploi.

58 % des salariés des transports interrogés dans l'enquête Emploi 2004 déclarent travailler habituellement ou occasionnellement le samedi, 37 % le dimanche et 39 % la nuit.

Par ailleurs, les secteurs du transport routier de voyageurs et du transport aérien se distinguent nettement au sein de l'ensemble du secteur des transports par un taux de temps partiel nettement supérieur à la moyenne, lié à la féminisation de ces secteurs. Dans l'ensemble des transports, 23 % des femmes travaillent à temps partiel en 2004 et seulement 4 % des hommes.

Tableau III 2.3
Rythme de travail des actifs du secteur des transports en 2004

en %

Secteur :	temps partiel	temps complet
Transport ferroviaire	6	94
Transport urbain	4	96
TRV	18	82
TRM	4	96
Transport aérien	17	83
Services auxiliaires	9	91
Total transports	8	92

Source : Insee, enquête emploi

Les salariés des transports travaillent en moyenne une heure à une heure trente de plus par semaine que l'ensemble des salariés, selon l'enquête Emploi de l'Insee. Cette différence s'explique par les temps de travail hebdomadaires très importants des salariés (et notamment des conducteurs) du transport routier de marchandises (TRM) : près de 44 heures en moyenne contre 36 heures environ dans les autres secteurs des transports, avec une très faible proportion de temps partiel dans le TRM.

La durée de travail des conducteurs routiers du TRM

Pour les conducteurs routiers, la mesure du temps de travail, plus complexe, nécessite un suivi spécifique. Avec l'accord des partenaires sociaux et du Conseil national de l'information statistique, le SES a mis en place une enquête sur la durée du travail des conducteurs du transport routier de marchandises, par lecture des enregistrements de chronotachygraphes.

Cette enquête « chronotachygraphes » est faite par lecture des disques journaliers de près de 350 conducteurs chaque mois. Ces conducteurs, ainsi que les établissements dans lesquels ils travaillent, sont sélectionnés dans les fichiers des déclarations annuelles de données sociales (DADS) de l'Insee.

L'enquête « chronotachygraphes » remplace désormais l'enquête auprès des conducteurs pour le suivi de la durée du travail.

Tableau III 2.4

Evolution de la durée du travail hebdomadaire des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 2001 et 2004 (semaines de cinq jours et plus de travail)

en heures

	Rythme de travail	Année 2001	Année 2002	Année 2003	1er semestre 2004
Temps de service dont :	grands routiers	48,2	47,8	47,0	47,0
	courte distance	44,2	43,6	44,8	43,9
	Ensemble	46,2	46,0	46,0	45,6
Temps de conduite	grands routiers	35,3	35,7	35,3	34,9
	courte distance	27,5	25,5	27,2	26,2
	Ensemble	31,3	31,2	31,7	30,9
Autres travaux	grands routiers	6,7	6,7	5,9	5,9
	courte distance	11,4	13,1	11,8	12,6
	Ensemble	9,1	9,5	8,5	9,0
Temps d'attente	grands routiers	6,2	5,3	5,8	6,2
	courte distance	5,3	5,1	5,9	5,1
	Ensemble	5,8	5,2	5,8	5,7

Source : Enquête « chronotachygraphes » DTT-SESP

Au premier semestre 2004, la durée du travail a été, selon cette enquête «chronotachygraphes», de 45,6 heures en moyenne pour une semaine d'au moins cinq jours de travail, 47 heures pour les «grands routiers» (six découchers et plus par mois) et 43,9 heures pour les conducteurs « courte distance ». Cette durée moyenne de service - temps durant lequel le salarié est à la disposition de l'entreprise - se compose de 30,9 heures de conduite (68 %) et de 14,7 heures d'autres activités qui peuvent être de la manutention, des opérations commerciales ou du temps d'attente. Les parts respectives du temps de conduite et de celui consacré aux autres travaux sont très significatives des métiers différents des « grands routiers » et des autres conducteurs. Le « taux de conduite » des « grands routiers » est de 74 % au 1^{er} semestre 2004, contre 60 % pour les conducteurs « courte distance ».

La durée hebdomadaire de travail des conducteurs routiers semble diminuer légèrement depuis 2001, notamment celle des « grands routiers ».

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.

Cette situation est due aux modes terrestres. En revanche, 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 emploi de 2004, 49 % des conducteurs du transport routier de marchandises n'ont aucun diplôme ou simplement le BEPC, et 43 % ne possèdent qu'un CAP ou un BEP. Les jeunes conducteurs sont mieux formés : seuls 21 % des moins de 25 ans et 33 % 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) : 46,2 % en moyenne en 2002 contre 33,8 % pour l'ensemble des salariés.

Le taux d'accès à la formation continue (nombre de stagiaires rapporté au nombre de salariés) varie de 37,5 % pour les salariés des services auxiliaires à 46,7 % pour les salariés du secteur des transports terrestres et à 81,2 % 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 2004 selon le diplôme et le secteur d'activité

Diplôme le plus élevé	en %				Secteur transports
	Transport terrestre	Transport par eau	Transport par air	Services auxiliaires	
Bac ou plus	27	62	69	42	35
CAP - BEP	38	16	15	33	35
Aucun ou BEPC	35	22	16	25	31

Source : Insee, enquête emploi

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 réalisée le Ministère de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement, le taux de salaire horaire des ouvriers a augmenté, en 2004, de 2,9 %, soit un taux très proche de celui de l'ensemble de l'économie (+ 3,0 %). L'indice des prix à la consommation hors tabac ayant augmenté de 1,7 %, le pouvoir d'achat du salaire horaire des ouvriers du transport s'est accru de 1,2 %.

Le secteur des transports est caractérisé par des rémunérations salariales plus faibles que la moyenne. Selon le Ministère de l'emploi, de la cohésion sociale et du logement, le gain moyen des salariés du transport a été en 2003 inférieur à celui de l'ensemble des salariés, et ce quelle que soit la taille des établissements. Le gain brut mensuel moyen des salariés à temps complet du secteur des transports en 2003 est de 2 220 euros pour les établissements de plus de neuf salariés contre 2 490 euros dans l'ensemble de l'économie (avec une différence de 8,6 % entre hommes et femmes en 2000). La part des salariés du secteur des transports bénéficiaires du SMIC et de la garantie mensuelle de rémunération (GMR)⁹ au 1er juillet 2003 était respectivement de 4,2 % et de 3,1 %. Ces pourcentages sont plus faibles que dans l'ensemble de l'économie où ils atteignent les taux de 7,7 % et de 9,7 %.

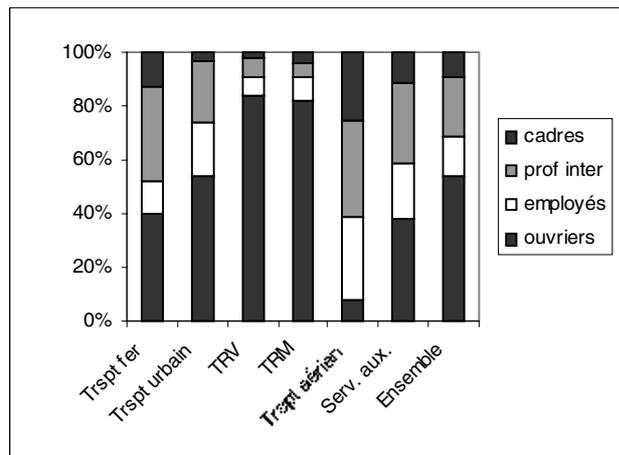
Les rémunérations les plus faibles s'observent dans le transport routier de marchandises (17 451 euros nets par mois en moyenne), et de voyageurs (17 884 euros nets par mois en moyenne) dont la majeure partie des effectifs est composée d'ouvriers.

Les rémunérations sont nettement supérieures à la moyenne dans l'aérien, soit 34 905 euros par mois en moyenne, secteur où la proportion des cadres est notablement plus importante (22 %).

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.

Graphique III 2.8

Répartition des effectifs salariés des transports par catégorie socioprofessionnelle en 2004



Source : Insee, Enquête Emploi

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 passé à 1 337 euros le premier juillet 2004 et celui des conducteurs de zone longue (indice 150M) à 1 780 euros à cette même date, soit respectivement une hausse de + 3,7 % et 3,5 %.

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 d'activité et catégorie socio-professionnelle en 2003

en euros

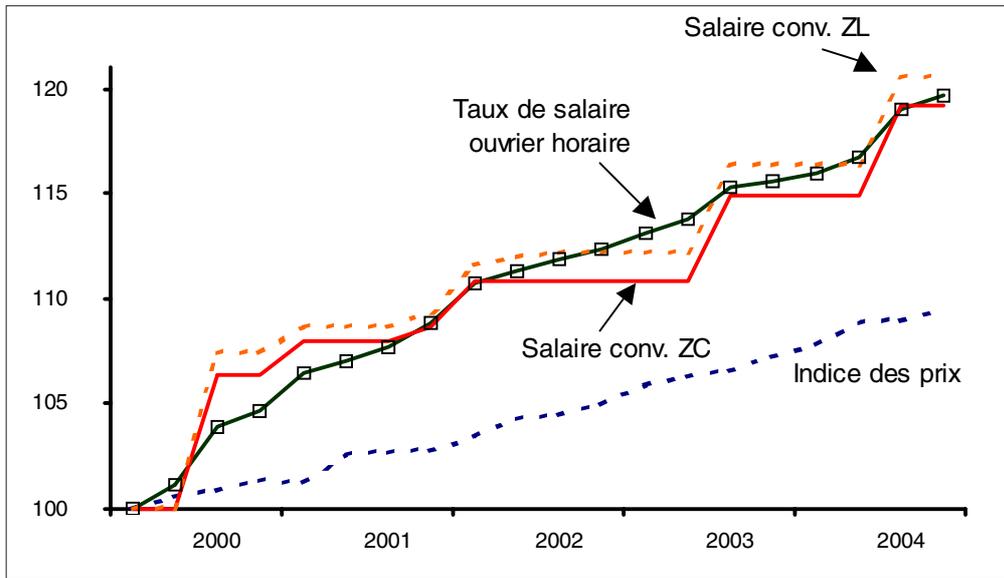
Secteur :	Cadres	Prof Interm	Employés	Ouvriers	dont Conducteurs	Total
Transport ferroviaire	35 593	24 052	19 272	21 670	18 603	23 790
Transport urbain	44 138	27 438	21 104	20 557	19 843	22 901
Transport routier de voyageurs	40 569	21 582	15 130	16 220	16 263	17 884
TRM (y cp messagerie)	37 360	20 968	15 288	16 020	16 174	17 451
Transport maritime et fluvial	41 468	24 510	17 244	21 195	17 668	26 434
Transport aérien	60 910	28 180	20 319	21 712	21 148	34 905
Services auxiliaires hors messagerie	39 901	22 172	16 566	16 386	16 486	20 314
Ensemble	41 813	23 906	17 830	17 656	16 657	21 116

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

Graphique III 2.9

Evolution des taux de salaire horaire des ouvriers de TRM, des salaires minimaux conventionnels (*) et des prix

base 100 : 1er trimestre 2000



Source : Dares, enquête Acemo, DTT, Insee

(*) zone courte et zone longue (ref :128M et 150M, 2 ans d'ancienneté)

Les accidents du travail

En dépit du redressement de l'activité dans le secteur du transport en 2003, le nombre d'accidents avec arrêt de travail des salariés affiliés au régime général de la Sécurité sociale a diminué de 3,3 % par rapport à 2002 et s'établit à 63 551, 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 SNCF (plus de 8000), de la RATP et d'Air France (près de 3000 dans chacune des deux entreprises).

Tableau III 2.7

Nombre d'accidents du travail avec arrêt

en milliers, sauf accidents mortels (unités)

	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003(p)
1- Accidents du travail							
Transport et manutention	48,8	55,6	52,9	62,4	63,2	65,8	63,6
Tous secteurs	732	761	672	743	737	760	721
2-Accidents avec incapacité permanente							
Transport et manutention	5,5	5,6	5,1	4,4	3,9	4,4	4,7
Tous secteurs	74,2	67,2	60,3	48,1	43,1	47,0	48,8
3- Accidents mortels							
Transport et manutention	157	205	144	129	138	145	122
Tous secteurs	1067	1213	712	730	730	686	661

Source : CNAMTS

Série « Transport et manutention » reconstituée par le SESP à partir de 2001

Tableau III 2.8
Fréquence des accidents du travail avec arrêt

pour 1 000 salariés

	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003(p)
1- Accidents du travail							
Transport et manutention	87,9	85,4	76,0	71,3	69,4	70,2	67,6
Tous secteurs	54,1	52,8	46,4	44,1	42,8	43,0	40,9
2-Accidents avec incapacité permanente							
Transport et manutention	9,9	8,7	7,3	5,0	4,3	4,7	5,0
Tous secteurs	5,5	4,7	4,2	2,9	2,5	2,7	2,8
3- Accidents mortels							
Transport et manutention	0,28	0,32	0,21	0,15	0,15	0,15	0,13
Tous secteurs	0,08	0,08	0,05	0,04	0,04	0,04	0,04

Source : CNAMTS

Série « Transport et manutention » reconstituée par le SESP à partir de 2001

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 par rapport à l'ensemble des secteurs (1,6 fois plus pour l'ensemble des accidents, et 3,4 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 (se reporter au chapitre VI 1 – accidentologie poids lourds).

Les conflits du travail dans le secteur des transports en 2004

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

Selon les données disponibles, près de 156 000 journées de travail ont été « perdues » en 2004¹⁰ (c'est-à-dire non travaillées par les salariés parce qu'ils étaient grévistes), beaucoup moins qu'en 2003, année exceptionnelle, marquée, notamment à la SNCF et à la RATP, par les conflits liés à la réforme des retraites.

Le nombre de jours perdus est donc en forte baisse dans les grandes entreprises nationales. Il revient à un niveau plus « normal », mais reste élevé à la SNCF où il représente plus de 60 % du total des transports.

A l'opposé, après avoir chuté en 2003, il progresse dans le secteur privé.

Tableau III 2.9
Les conflits du travail en 2003 et en 2004 dans le secteur des transports

	Nombre de grèves (*)		Nombre de jours perdus	
	2003	2004	2003	2004
Transports (total)	1 105	1 142	505 864	155 836
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	655	776	469 196	114 884
SNCF	371	488	395 276	94 580
RATP	182	182	56 207	6 090
Transports urbains	102	106	17 713	14 214
Autres entreprises de transport	450	366	36 668	40 952
Air France	313	240	15 195	7 880
Aéroport de Paris	50	27	2 601	2 321
Transports routiers	52	70	9 826	14 798
Autres entreprises	35	29	9 046	15 953

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

* Pour la RATP, il s'agit du nombre de préavis de grèves (le nombre de grèves effectives est plus faible)

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

Dans un contexte économique marqué par une légère croissance de la circulation, notamment des véhicules lourds, l'activité des gestionnaires d'infrastructures a augmenté en 2004.

Les investissements en infrastructures augmentent en 2004 (+ 6 %). Cette hausse révèle, toutefois, d'importantes disparités selon les infrastructures et les modes. A côté du dynamisme de ceux du réseau routier concédé, du réseau ferroviaire et des transports collectifs urbains, les investissements pour les modes maritime, fluvial et aérien sont en repli en 2004.

Le réseau routier

Reprise de l'investissement pour les sociétés d'autoroutes

Avec le passage au régime de TVA de droit commun et les modifications comptables intervenues en 2001, les comptes des sociétés d'autoroutes sont établis, désormais, selon une base homogène dans le temps depuis cette date.

En 2004, le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes augmente d'un peu moins de 5 % en euros courants. Depuis 2001, sa croissance ralentit. Cependant, la circulation sur les autoroutes s'accroît plus rapidement que sur l'ensemble du réseau routier où elle reste globalement stable. Et, en 2004, les péages augmentent moins vite que l'inflation.

La valeur ajoutée garde un taux de croissance encore élevé de 5 % après presque 6 % en 2003, les consommations intermédiaires augmentant de 1,5 % en 2004.

L'excédent brut d'exploitation progresse moins rapidement (4 %), les frais de personnel ayant augmenté de 8 %.

Les investissements redémarrent, en 2004, après la baisse de 2003, sans atteindre toutefois le niveau de 2001. Les sociétés d'autoroutes dégagent, une nouvelle fois, une capacité d'autofinancement en croissance (+ 7 %). L'endettement à moyen et long terme diminue et atteint 24,5 milliards d'euros (Tableau IV.1).

En 2004, la plupart des ratios financiers des sociétés d'autoroutes restent assez stables par rapport à 2003. Les taux de valeur ajoutée et d'épargne gagnent un demi-point alors que le taux de marge perd un point. Le taux d'investissement augmente de deux points et le taux d'autofinancement en perd 6,5 (tableau IV.2).

Tableau IV 1
Les comptes des sociétés d'autoroutes

	Evolution annuelle en %				niveau 2 004
	2001	2002	2003	2004	
Chiffre d'affaires	1,4	7,4	5,0	4,6	6 030
Consommation intermédiaire (1)	7,0	1,5	0,7	1,5	742
Valeur ajoutée (2)	0,5	8,4	5,6	5,0	5 288
Frais de personnel	5,6	6,2	3,2	8,4	795
Impôts et taxes	4,6	4,0	3,7	4,1	711
Excédent brut d'exploitation	-4,2	9,6	6,4	4,2	3 816
Frais financiers (3)	-1,1	-0,2	-0,8	-8,5	1 424
Capacité d'autofinancement	-0,5	23,4	11,0	7,0	2 110
Investissements (4)	2,8	-26,3	-1,1	18,7	1 657
Dettes MLT au 31-12	6,8	1,9	0,1	-2,3	24 473

Source : Direction des routes (DR)

Les sociétés concessionnaires d'autoroute comptabilisées ici sont : ASF/ESCOTA, APRR/AREA, SANEF/SAPN, ATMB, SFTRF, COFIROUTE. Les chiffres ci-dessus ne prennent, donc, pas en compte ni la compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau ni la société ALIS (autoroute de liaison Seine-Sarthe).

(1) Achats et charges externes

(2) Hors production immobilisée

(3) Intérêts et indexation des emprunts

(4) Hors TVA déductible (à partir de 2001)

Tableau IV 2
Les ratios financiers des sociétés d'autoroutes (1)

	en %			
	2001	2002	2003	2004
Taux de valeur ajoutée	85,8	86,3	87,3	87,7
Taux de marge	70,3	72,2	73,2	72,2
Taux d'épargne	35,4	37,3	39,2	39,9
Taux d'investissement	38,8	31,7	29,3	31,3
Taux d'autofinancement	91,3	117,9	133,8	127,3

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

Repli des investissements de l'Etat mais relayé par le dynamisme des collectivités locales

Les administrations publiques centrales (APUC - essentiellement l'Etat) assurent la gestion du réseau routier national non concédé.

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 2004, l'ensemble de ces dépenses atteint 2 milliards d'euros, soit 9 % de moins qu'en 2003. Cette diminution, imputable à la baisse des investissements, est, toutefois, compensée par l'accroissement des dépenses d'entretien et de réhabilitation du réseau.

Les investissements sur le réseau routier national non concédé représentent 69 % de l'ensemble de ces dépenses et s'élèvent à 1,4 milliard d'euros. Elles ont fortement diminué (-15 %). Cette baisse succède à la hausse élevée de 2003 (+15 %). Par contre, les dépenses d'entretien et de réhabilitation du réseau s'accroissent de 7 % et se montent à 0,6 milliard d'euros (tableau IV.3).

Tableau IV 3
Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier national non concédé

en % et en millions d'euros TTC

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004	2004
Investissement	3,1	-8,5	14,9	-14,6	1380
Entretien et réhabilitation	5,7	-2,9	0,7	6,6	630
TOTAL	3,8	-6,9	10,7	-8,9	2011

Source : DR

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 général¹, selon les budgets primitifs, l'année 2004 est marquée par une augmentation élevée des dépenses d'investissement des collectivités territoriales (+ 11 % après + 6,5 % en 2003). Elle concerne fortement départements (+ 13 %) et communes (+ 12 %) mais plus modestement les régions (+ 5 %).

Avec la généralisation de la régionalisation des transports ferroviaires de voyageurs depuis le 1er janvier 2002, les dépenses d'investissements des régions en matière de chemins de fer sont en forte augmentation. Dans les budgets primitifs, ces dépenses atteignent 2,3 milliards d'euros (+ 13 % par rapport aux budgets primitifs 2003).

Les dotations du Fonds de compensation pour la TVA sont restées stables en 2004. On sait que ce fonds représente le principal transfert de l'Etat affecté à l'investissement des collectivités locales : il représente, pour l'année 2004, la somme de 3,7 milliards d'euros.

¹ D'après les données de la Direction générale des collectivités locales – décembre 2004.

La réforme du système autoroutier

D'importantes décisions qui réforment en profondeur le système autoroutier ont été prises ces dernières années :

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 1er 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

Amélioration des résultats financiers avec deux nouvelles subventions

Pour Réseau Ferré de France (RFF), les résultats de l'exercice 2004 sont caractérisés par :

- une amélioration plus que sensible du résultat net de l'entreprise, quoique toujours négatif
- une augmentation des investissements qui confirme la tendance amorcée en 2002
- une augmentation de la dette.

En 2004, le résultat d'exploitation, en fait un déficit d'exploitation, s'améliore légèrement : il passe de - 222 millions d'euros en 2003 à - 215 millions d'euros en 2004. Le résultat financier et le résultat net de l'exercice s'améliorent sensiblement avec la création de deux nouvelles subventions : l'une de désendettement de 800 millions d'euros qui couvre partiellement le service de la dette et l'autre de régénération de 675 millions d'euros qui finance les dépenses d'investissements, de renouvellement et de mise aux normes du réseau. La capacité d'autofinancement se révèle, donc, positive pour la première fois depuis 1997 : 220 millions d'euros.

Les produits d'exploitation augmentent, toutefois, moins qu'en 2003 (4 % en 2004 contre 14 % en 2003) et s'élèvent à près de 5 milliards d'euros. Les péages ou redevances d'infrastructures augmentent assez fortement, de 16 %. Mais la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures diminue de près de 20 %. Ces fortes variations impliquent des modifications dans la répartition des différents postes de produits. Si les redevances d'infrastructures sont le principal poste des produits d'exploitation depuis 2001 (44 % en 2004), le poids de la participation de l'Etat aux charges d'infrastructures ne cesse de diminuer (23 % en 2004) mais la production immobilisée augmente fortement.

Les charges d'exploitation augmentent encore de 4 % en 2004 après 15 % en 2003. Elles s'élèvent à 5 milliards d'euros. Cette évolution s'explique par la croissance du poste «travaux» pour la troisième année consécutive (952,2 millions d'euros en 2004 mais 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 20 % en 2004. Par ailleurs, on enregistre une relative stabilité des dotations aux amortissements (- 0,7 %) et de la rémunération du gestionnaire d'infrastructures délégué (+ 0,3 %). Les dotations aux amortissements du réseau ferré ne représentent qu'un cinquième des charges, la rémunération du gestionnaire d'infrastructures délégué en occupe plus de la moitié et le poste travaux représente, aujourd'hui, 19 % des charges (tableau IV.4).

En matière d'investissements, l'année 2004 marque une accentuation de la reprise amorcée en 2002 : le montant des investissements s'élève à 2 522 millions d'euros contre 2 207 millions d'euros en 2003, soit une hausse de 14 %, en valeur. Cette croissance est due principalement aux opérations de développement et, plus particulièrement, à la construction de la LGV est-européenne qui en représente 64 %.

La dette à long terme est marquée par un nouvel alourdissement (+ 4 %).

Tableau IV 4
Les comptes de Réseau ferré de France

en % et en millions d'euros courants HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004	2004
Produits d'exploitation	7,8	6,8	14,3	4,3	4797
dont					
Redevances d'infrastructure	8,8	11,9	1,1	15,5	2130
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	-1,6	-12,5	-1,5	-19,8	1110
Production immobilisée	43,8	217,9	158,7	20,1	1035
Charges d'exploitation	3,9	9,2	14,7	4,0	5012
dont					
Rém. versée au gestionnaire d'infra.délégué	0,6	0,9	-0,9	0,3	2640
Dotation aux amortissements du réseau ferré	9,8	6,7	4,6	-0,7	954
Travaux	ns	ns	201,5	21,9	952
Résultat d'exploitation	ns	ns	ns	ns	-215
Résultat financier	ns	ns	ns	ns	-510
Résultat net de l'exercice	ns	ns	ns	ns	-651
Capacité d'autofinancement	ns	ns	ns	ns	220
Investissements	-12,4	23,0	37,3	14,2	2521
Dette LT nette au 31-12	3,7	-0,3	2,2	3,6	24 947,3

Source : RFF

Les aéroports et la navigation aérienne

Un repli des résultats en 2004 pour 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 2004 ne sont encore que provisoires.

Aéroports de Paris (ADP) est prépondérant dans les résultats totaux, puisqu'en 2002, il représente 78 % du chiffre d'affaires total, 80 % de la valeur ajoutée, 81 % de l'excédent brut d'exploitation, 82 % des investissements et de la dette à moyen et long terme.

Avec une reprise du trafic à l'international mais un recul sur les lignes intérieures, le chiffre d'affaires des aéroports augmente de 5 % en 2004 après 14 % en 2003. L'année 2001 particulièrement morose semble effacée, et la hausse de la taxe d'aéroport se stabilise en 2004 après avoir presque triplé en deux ans (de 2001 à 2003) (tableau IV 5A et B). Basées sur un trafic prévisionnel, les recettes dues à la taxe d'aéroport

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.

Les consommations intermédiaires augmentent plus vite que le chiffre d'affaires (7 % contre 4 %) : ainsi, la valeur ajoutée diminue de près de 1 % en 2004.

Les aéroports dégagent un excédent brut d'exploitation (EBE) de 703 millions d'euros, en augmentation de 3 %.

Après la forte diminution de 2003, l'investissement se stabilise (+ 0,5 %). Cette stabilité est due à un accroissement par ADP alors que, dans les aéroports de province, l'investissement diminue.

La capacité d'autofinancement s'accroît de 14 %. L'endettement reprend sa progression (+ 18 %). Les frais financiers, eux, diminuent de 8 % après la hausse de 2003.

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

en millions d'euros HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004(p)	2004(p)
Chiffre d'affaires	-1,1	5,6	13,7	5,4	2209
Consommation intermédiaire	5,6	13,0	25,9	7,1	867
Valeur ajoutée	-4,0	2,0	11,6	-0,6	1332
Frais de personnel	2,8	4,8	3,8	4,1	576
Impôts et taxes	17,6	-4,8	5,6	3,7	109
Excédent brut d'exploitation	-12,2	0,7	19,9	2,8	703
Frais financiers	22,3	-19,8	12,2	-8,3	169
Capacité d'autofinancement	-4,3	-3,7	9,2	13,9	500
Investissements	9,1	20,3	-14,7	0,5	673
Dettes MLT au 31-12	25,1	16,7	-4,4	17,5	2823

Source : Direction générale de l'aviation civile

(p) estimations provisoires

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

Tableau IV 5 B*
La taxe d'aéroport²

en millions d'euros

	Evolution annuelle en %				2004
	2001	2002	2003	2004(p)	Niveau
Aéroports de Paris	8,5	31,4	122,7	5,1	298,2
Aéroports de province (*)	38,5	80,9	28,5	4,7	124,7
TOTAL	16,8	48,7	80,4	3,0	422,9

Source : Direction générale de l'aviation civile

(*) champ : voir tableau IV 5 A

Compte tenu de ces évolutions, le taux de valeur ajoutée perd 4 points en 2004, pour s'établir à 60 % et le taux de marge gagne 2 points. Le taux d'épargne s'accroît et, dans une moindre mesure, le taux d'investissement également. Le taux d'autofinancement augmente et passe de 66 % à 74 % (tableau IV.6).

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

en %

Ratios financiers	2001	2002	2003	2004
Taux de valeur ajoutée	67	65	64	60
Taux de marge	48	48	51	53
Taux d'épargne	35	34	33	38
Taux d'investissement	55	65	50	51
Taux d'autofinancement	64	51	66	74

Source : Direction générale de l'aviation civile

Champ : voir tableau IV 5 A

² Taxe créée en 1999.

... et la navigation aérienne

Les redevances de la navigation aérienne représentent plus de 82% des recettes d'exploitation du Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) : 1,16 milliard d'euros sur un total de 1,41 milliard en 2004. 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 proviennent des prestations de services rendus aux compagnies aériennes : redevance de route, qui rémunère les services de navigation aérienne rendus aux aéronefs en route et représente environ 66 % du total des recettes, et redevance pour services terminaux, qui rémunère les services de navigation aérienne à l'arrivée et au départ des aéroports (15% du total des recettes). En outre, la taxe de l'aviation civile, acquittée par les passagers, finance notamment les missions relatives à la sécurité, comme le contrôle technique, la certification et les interventions de l'Etat dans le domaine des infrastructures aéroportuaires, à hauteur de 16 % des recettes d'exploitation.

En ce qui concerne plus spécialement la navigation aérienne, on observe en 2004, une progression des dépenses de fonctionnement (+ 2,2%) et une diminution des dépenses d'investissements (- 2,2 %) dans un contexte de reprise modérée du transport aérien.

Tableau IV 7
Les dépenses de navigation aérienne

en % et en millions d'euros TTC

	Evolution annuelle en %				niveau 2004
	2001	2002	2003	2004	
Fonctionnement	-1,9	1,8	0,2	2,2	86,9
Investissement	-8,9	-1,6	0,8	-2,2	163,0
Total	-6,7	-0,5	0,6	-0,7	249,9

Source : DGAC – Direction de la navigation aérienne

Les ports maritimes métropolitains

Dégradation des résultats malgré une activité marchandises élevée

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'industrie³.

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

En 2004, le chiffre d'affaires de l'ensemble des ports maritimes a augmenté pour la troisième année consécutive (+3 % après +4 % en 2003 et +3 % en 2002). Toutefois, la hausse, très importante, des consommations intermédiaires (+ 15 %) contribue à maintenir la valeur ajoutée à peu près au niveau de 2003 (586 millions d'euros). L'excédent brut d'exploitation diminue de 2 % avec l'accroissement des frais de personnel (+ 3 %). Ceux-ci représentent 61 % de la valeur ajoutée.

Après une forte augmentation en 2003 (+ 51 %), les investissements se replient nettement (- 17 %). La capacité d'autofinancement diminue de 5 % en même temps que la dette à moyen et long terme progresse de 34 % (Tableau IV.8).

³ 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 ».

En 2004, les ports autonomes ont représenté plus des trois quarts du chiffre d'affaires et de la valeur ajoutée et 74 % des investissements de l'ensemble des ports. La part de ces ports dans le total est, pour les autres indicateurs retenus : 69 % pour l'excédent brut d'exploitation, 69 % pour la capacité d'autofinancement, 71 % pour les frais financiers et 85 % pour l'endettement à moyen et long terme.

On constate, au niveau de l'ensemble des ports, une diminution du taux de valeur ajoutée (- 2 points), le taux de marge restant presque stable. Par contre, le taux d'investissement perd 15 points ; le taux d'autofinancement en gagne 5 (tableau IV.9) .

Tableau IV 8
Les comptes des ports maritimes

en millions d'euros courants HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004(p)	2004(p)
Chiffre d'affaires	-1,2	3,2	4,4	2,7	743
Consommation intermédiaire	0,9	4,3	6,3	15,0	157
Valeur ajoutée	-1,6	3,0	3,9	-0,1	586
Frais de personnel	1,1	3,0	1,4	2,8	360
Impôts et taxes	-3,9	3,4	0,1	-1,1	10
Excédent brut d'exploitation	-6,0	-0,7	10,1	-1,9	224
dont concours à l'exploitation (*)	-4,6	-4,7	-0,4	-1,0	50
Frais financiers	2,3	1,3	17,9	-15,0	18
Capacité d'autofinancement	-15,2	1,7	4,1	-4,5	164
Investissements	50,4	8,4	50,9	-17,2	400
Dette MLT au 31-12	2,6	8,8	40,6	33,8	373

Source : DTMPL

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

(1) Comptes exécutés 2003

(2) Comptes provisoires 2004

Champ : 6 ports autonomes (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen) et 16 ports d'intérêt national

Tableau IV 9
Les ratios financiers des ports maritimes

en %

Ratios financiers	2001	2002	2003	2004
Taux de valeur ajoutée	81,7	80,9	81,2	78,9
Taux de marge	38,1	36,9	38,9	38,2
Taux d'épargne	29,1	30,7	31,0	28,0
Taux d'investissement	52,8	58,6	82,8	68,3
Taux d'autofinancement	56,1	51,2	35,7	41,0

Source : DTMPL

Voies navigables de France

Dynamisme du secteur fluvial

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).

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) (70 % du produit total), de redevances domaniales (12 %) et, très secondairement, du produit des péages liés au trafic fluvial (9 %).

En 2004, le chiffre d'affaires s'élève à 110,5 millions d'euros, soit un montant très proche de celui atteint en 2004 (+ 0,2 % en euros courants). Du fait notamment des achats liés à l'entretien du réseau, les consommations intermédiaires représentent 47 % du chiffre d'affaires. Elles diminuent, cependant, de 6 % après avoir augmenté de 17 % en 2003. La valeur ajoutée a donc augmenté (9 %) et son montant s'élève à 59,5 millions d'euros. L'excédent brut d'exploitation atteint 47 millions d'euros et enregistre, donc, une forte hausse (+ 14 %) alimentée, également, par la baisse substantielle des impôts et taxes (- 6 %). La capacité d'autofinancement augmente (+ 10 %). Les investissements diminuent de 9 % après la forte hausse de 2003 (18 %) et la dette de 4 % (Tableau IV 10).

Dans ces conditions, le taux de valeur ajoutée gagne un peu plus de 4 points et le taux de marge un peu moins de 4. Le taux d'épargne reste stable. Le taux d'investissement, très élevé, perd 40 points et le taux d'autofinancement augmente de 5 points (Tableau IV.11).

Tableau IV 10
Les comptes de Voies navigables de France

en millions d'euros courants HTVA

	Evolution annuelle en %				niveau
	2001	2002	2003	2004	2004
Chiffre d'affaires	1,0	4,1	0,5	0,2	110
Consommation intermédiaire	1,3	1,3	17,1	-5,5	52
Valeur ajoutée	0,7	6,3	-12,0	8,6	60
Frais de personnel	4,6	4,6	2,3	3,5	16
Impôts et taxes	-1,6	8,3	7,7	-5,7	1
Excédent brut d'exploitation	0,9	7,2	-16,6	13,9	47
dont concours à l'exploitation	26,1	10,0	-10,9	54,4	5
Frais financiers	ns	ns	ns	ns	0
Capacité d'autofinancement	11,7	30,2	-10,7	9,6	34
Investissements	0,2	0,0	17,8	-8,7	125
Dette MLT au 31-12	13,3	0,0	-6,9	-3,5	3

Source : VNF

Tableau IV 11
Ratios financiers de Voies navigables de France

en %

Ratios financiers	2001	2002	2003	2004
Taux de valeur ajoutée	55,7	56,8	49,7	53,9
Taux de marge	78,7	79,3	75,2	78,8
Taux d'épargne	45,6	55,8	56,7	57,2
Taux d'investissement	198,8	187,0	250,3	210,5
Taux d'autofinancement	22,9	29,8	22,6	27,2

Source : VNF

Les investissements en infrastructures

Un dynamisme global mais de fortes disparités selon le type d'infrastructures

En 2004, l'ensemble des investissements en infrastructures de transport atteint un montant global de 14 milliards d'euros, en hausse de 6 % par rapport à 2003.

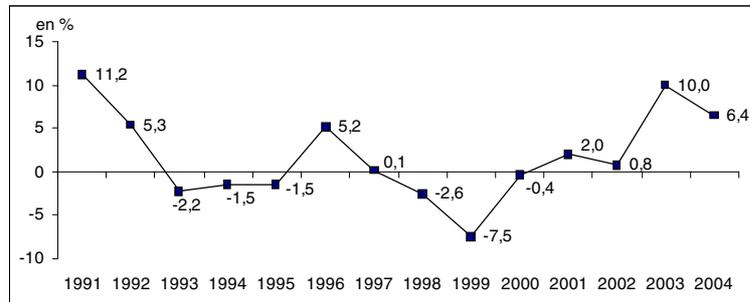
Les investissements routiers, considérés dans leur ensemble, représentent 65 % des investissements en infrastructures, soit un montant de 9 milliards d'euros. Cette part gagne un point en 2004. Ils augmentent de près de 9% par rapport à 2003. Mais, si les investissements pour les réseaux routiers concédé et départemental sont particulièrement dynamiques (respectivement +15 % et +14 %), le réseau routier national se replie nettement (- 15 %).

En 2004, 16 % des investissements en infrastructures sont ferroviaires. Les investissements de Réseau ferré de France sur le réseau principal atteignent plus de 2 milliards d'euros et augmentent de 13 %. La construction de la ligne à grande vitesse est-européenne entraîne, encore cette année, une croissance de 19 % de ce type de dépenses sur le réseau ligne à grande vitesse (LGV) alors que, sur le réseau principal hors LGV, la hausse est plus modeste (+ 7 %).

On estime que les investissements des réseaux de transports collectifs urbains (RATP, province, réseau ferré Ile-de-France) ont augmenté de 5 %. Ils représentent 9 % de l'ensemble des investissements en infrastructures. Les dépenses de RFF en Ile-de-France s'accroissent de 27 % avec des investissements de développement du réseau.

La RATP développe ses dépenses de 10 %. Elle a, en effet, commencé les travaux de prolongement de la ligne 13 du métro et les investissements pour le doublement de la ligne T2 du tramway entre Issy-les-Moulineaux et La Défense se sont poursuivis. Les travaux pour le futur tram des boulevards des maréchaux ont débuté fin 2004. La RATP maintient ses investissements en matière de télébillétique.

Par contre, les dépenses des autres infrastructures de transport sont en baisse de 11 %. Les ports diminuent leurs investissements de 23 %, les investissements 2003 ayant été particulièrement élevés, le mode fluvial baisse les siens de 14 %. Le recul pour les aéroports et la navigation aérienne est beaucoup plus modéré (- 4 %).

Graphique IV 1
Croissance des investissements en infrastructures de transport, 1991 – 2004, en euros constants (1)


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

Tableau IV 13
Les investissements en infrastructures de transport
niveaux en milliards d'euros courants

	2001	2002	2003	2004 (p)	Croissance 2004/2003 (%)	Structure 2004 (%)
1 - Réseau routier	8,4	7,9	8,4	9,1	8,5	65,1
1.1 - réseau non concédé	6,7	6,4	7,0	7,5	7,2	53,2
dont réseau départ. et local (1)	5,2	5,0	5,3	6,1	13,8	43,4
dont réseau national	1,5	1,4	1,6	1,4	-14,6	9,8
1.2 - réseau concédé	1,7	1,5	1,4	1,7	14,8	11,8
2 - Réseau ferré principal	1,1	1,4	2,0	2,2	12,7	15,8
2.1 - Réseau grande vitesse	0,3	0,4	0,9	1,0	19,4	7,5
2.2 - Réseau principal hors LGV	0,8	1,0	1,1	1,2	7,3	8,4
3 - TCU	1,0	1,1	1,2	1,3	4,8	9,1
3.1 - Réseau ferroviaire Ile-de-France	0,2	0,2	0,2	0,3	27,2	1,0
3.2 - RATP	0,4	0,4	0,4	0,4	10,3	3,1
3.3 - TCU de province (1)	0,5	0,5	0,5	0,5	3,2	3,9
4 - Autres infrastructures	1,3	1,5	1,6	1,4	-11,4	10,0
4.1 - Ports maritimes	0,3	0,3	0,5	0,4	-23,4	2,9
4.2 - Aéroports et nav.aérienne	0,8	1,0	0,9	0,8	-3,7	6,0
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,2	0,2	0,2	-13,9	1,2
5 - Ensemble	11,8	11,9	13,2	14,0	6,4	100,0

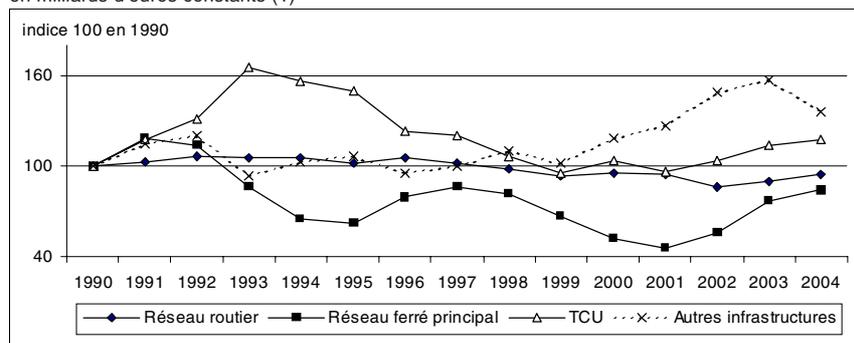
Source : DR, RFF, RATP, DTMPL, DGAC, VNF, SES

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).

(1) Faute d'informations spécifiques, l'évolution des investissements sur les routes départementales et locales est supposée égale à l'évolution, en 2003, de l'investissement total des administrations publiques locales. De même, l'évolution de l'investissement en infrastructures de transports des transports collectifs urbains de province est supposée égale à l'évolution de l'investissement total des villes de plus de 100.000 habitants, hors Paris.

Graphique IV 2
Les investissements en infrastructures de transport entre 1990 et 2004

en milliards d'euros constants (1)



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

(1) déflatés par l'indice des prix à la consommation (base 100 en 1995)

Les investissements en infrastructures de transports en Europe

En 1995, les investissements en infrastructures de transports, en Europe, dans les 14 anciens états membres de la communauté économique européenne⁴, s'élève à près de 60 milliards d'euros aux prix de 1990. Ils se partagent entre les différents modes de manière à peu près similaire à ceux de la France : 62 % pour le routier, 20 % pour le ferroviaire, 7 % pour les transports collectifs, 5 % pour l'aérien, 4 et 1 % pour le maritime et le fluvial.

Entre 1990 et 2000, en Europe, c'est le réseau routier qui s'est le plus développé : sa capacité a augmenté au détriment du rail ou des voies navigables. Cela est d'autant plus vrai pour les pays nouvellement entrés dans l'Union européenne. Le rail, dans les nouveaux états membres, est relativement plus utilisé pour le transport de marchandises alors que, dans les anciens états membres, il l'est plus pour le transport de voyageurs.

Les différences de densité de réseaux entre les anciens pays de la Communauté économique européenne et les nouveaux sont importantes. Mais elles sont aussi dépendantes des caractéristiques géographiques des pays – c'est un indicateur de l'accessibilité du territoire.

Tableau IV 14
Infrastructures de transport, en Europe : densité et longueur par habitant, en 2001

km d'infrastructure pour 1000 km² de surface habitable
km d'infrastructure pour 1 000 habitants

	Autoroutes		Rail		Population (habitants/ km ²)
	par surface habitable	par habitants	par surface habitable	par habitants	
Belgique	56,6	0,17	113	0,34	337
Republique tchèque	6,5	0,05	121	0,93	nd
Danemark	22,5	0,18	64	0,52	124
Allemagne	33	0,14	101	0,44	231
Estonie	2,1	0,07	21	0,71	30
Grèce	5,6	0,07	18	0,22	81
Espagne	18,9	0,24	24	0,31	80
France	18	0,17	57	0,53	107
Irlande	1,8	0,03	27	0,5	55
Italie	21,5	0,11	53	0,28	192
Lettonie	0	0	37	1,02	36
Lithuanie	6,4	0,12	26	0,49	53
Luxembourg	44,5	0,26	106	0,62	171
Hongrie	4,8	0,04	83	0,75	110
Pays-Bas	55,2	0,14	68	0,18	386
Autriche	19,6	0,2	71	0,74	97
Pologne	1,3	0,01	68	0,55	124
Portugal	18	0,16	31	0,27	112
Slovenie	21,5	0,22	61	0,62	98
Slovaquie	6	0,05	75	0,68	110
Finlande	1,8	0,12	17	1,13	15
Suède	3,4	0,17	22	1,11	20
Royaume-Uni	14,8	0,06	70	0,29	242
Europe à 15	16,3	0,14	47	0,4	116
10 nouveaux membres	3,9	0,04	65	0,65	101
Europe à 25	14	0,12	50	0,44	114

Source : Eurostat 2004

⁴14 pays européens : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, non compris le Royaume-Uni.

Partie V

Les transferts de l'État et des collectivités locales

V . 1 – LES RECETTES DES ADMINISTRATIONS LIÉES AUX TRANSPORTS

En 2004, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse, après une année de fort ralentissement. Leur montant s'est élevé à près de 35,7 milliards d'euros versement transport compris, mais hors fiscalité générale. Avec 25,6 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'État liée aux transports. En 2004, elle augmente de 2,6 % suite au relèvement du taux sur le gazole.

Evolution des recettes des administrations liées aux transports en 2004

Les recettes liées aux transports retrouvent leur niveau de 1999

Les activités de transport sont à l'origine d'une part importante des recettes des budgets des administrations centrales et locales. En 2004, ces recettes ont atteint près de 31 milliards d'euros, hors versement transport (VT) (4,8 milliards) et hors fiscalité générale (TVA et impôts sur les sociétés), contre 30 milliards d'euros l'année précédente (tableau V 1.1).

Comme les années précédentes, plus de 85 % des recettes fiscales (hors VT), soient 30,5 milliards d'euros, proviennent de l'utilisation de transports routiers, à titre personnel ou professionnel, et 13,4 % du versement transport. Les 1,3 % restant sont des taxes liées à l'utilisation des voies navigables et aux activités aériennes.

Dans un contexte de reprise économique, les recettes s'accroissent de près de 2,6 %, retrouvant ainsi leur niveau record atteint en 1999, en euros courants.

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

en millions d'euros courants (HTVAD)

	2000	2001	2002	2003	2004
- Route (hors TIPP)	4 483,3	4 522,2	4 611,8	4 758,5	4 822,9
- Voie navigable	104,0	107,0	113,0	112,0	111,0
- Aviation civile	274,8	267,0	276,6	286,8	349,6
- TIPP ⁽¹⁾	25 124,0	24 000,0	24 972,0	24 985,0	25 640,0
Total (hors Versement Transport)	29 986,1	28 896,2	29 973,4	30 142,2	30 923,5
Versement Transport ⁽²⁾	3 831,8	4 024,6	4 249,1	4 472,0	4 778,1
Ensemble	33 817,9	32 920,8	34 222,4	34 614,2	35 701,6

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

⁽¹⁾ Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers.

⁽²⁾ Estimation pour 2004

Depuis 1999, les recettes liées aux transports ont enregistré deux reculs : en 2000 et 2001. Ces diminutions, 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 milliard 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'autoroutes. 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 (+ 4,1 %). Cette forte progression s'expliquait par la suppression de la TIPP flottante et la reprise de la circulation routière (+ 3,7 %). En 2003, la circulation s'est fortement ralentie, les rentrées fiscales de la TIPP ont stagné, conduisant par là-même à un fort ralentissement des recettes liées aux transports.

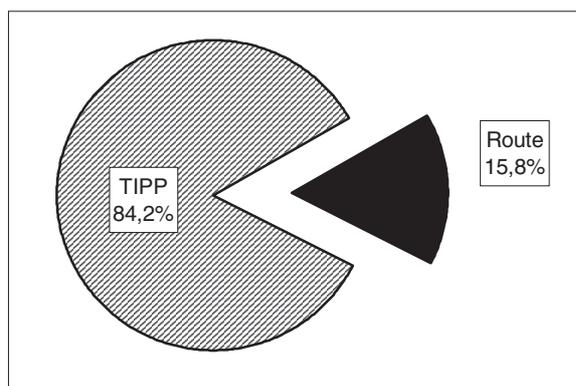
Les recettes de la route (hors TIPP) en ralentissement en 2004

Parmi les 30,5 milliards d'euros de recettes fiscales liées à l'utilisation de la route, hors transports collectifs urbains, plus de 84 % proviennent de la TIPP et 15,8 % sont des taxes sur des activités liées directement à l'utilisation de la route¹. (graphique V 1.1).

Graphique V 1.1

Origines des recettes fiscales liées aux transports par la route, en 2004

(hors versement transport)



Sources : Insee, DGDP

Ces dernières ont augmenté en 2004 de 1,4 %, toutefois moins rapidement que l'année précédente. En 2003, elles s'étaient en effet accrues de 3,2 % en raison de la très forte progression du produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation (+ 82 %), conséquences du renforcement des contrôles routiers dans le cadre de la politique de la sécurité routière. En 2004, cette recette fiscale s'accroît de 33 %, en ralentissement. Hors TIPP, elle demeure encore, même moins fortement, la composante principale qui tire l'augmentation des recettes liées à la route. Les dividendes des sociétés d'autoroutes sont également en forte augmentation en 2004 puisqu'ils ont plus que doublé par rapport à l'année précédente. Les dividendes distribués atteignent, en effet, 137 millions d'euros contre 65 millions en 2003. Cette forte hausse est imputable au fait qu'en 2003, la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) n'avait pas versé de dividendes à ses actionnaires. En outre, les sociétés ASF (Autoroutes du Sud de la France) et APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône) versent, en 2004, 30 % de dividendes supplémentaires par rapport à 2003. Les redevances domaniales ainsi que la taxe sur l'aménagement du territoire ont augmenté respectivement de 2,6 % et 3,4 %.

En revanche, la taxe à l'essieu, les certificats d'immatriculation, la vignette automobile ainsi que la taxe sur les contrats d'assurance rapportent moins de recettes qu'en 2003.

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 des sociétés concessionnaires d'autoroutes se sont élevés à 449 millions d'euros en 2004, en augmentation de 29,2 % par rapport à 2003 et de 47,9 % par rapport à 2002.

Le produit de la taxe de l'aviation civile progresse à un rythme exceptionnellement élevé

Avec une hausse de 22 %, le produit de la taxe de l'aviation civile augmente à un rythme particulièrement élevé en 2004, supérieur aux prévisions budgétaires. Payée par les entreprises de transport aérien public, cette taxe est assise sur le nombre de passagers et sur la masse courrier embarqués en France. La forte hausse de son produit en 2004 résulte de la reprise du trafic aérien plus importante que ce qui était prévu initialement et de l'augmentation des tarifs unitaires. L'accroissement, exceptionnellement élevé (+ 80 %), du produit affecté au Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien (FIATA) résulte de la modification des taux de partage de cette taxe entre le Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) et le FIATA, au profit de ce dernier, afin de lui permettre de financer la dotation de continuité territoriale (30 millions d'euros) instaurée par la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003.

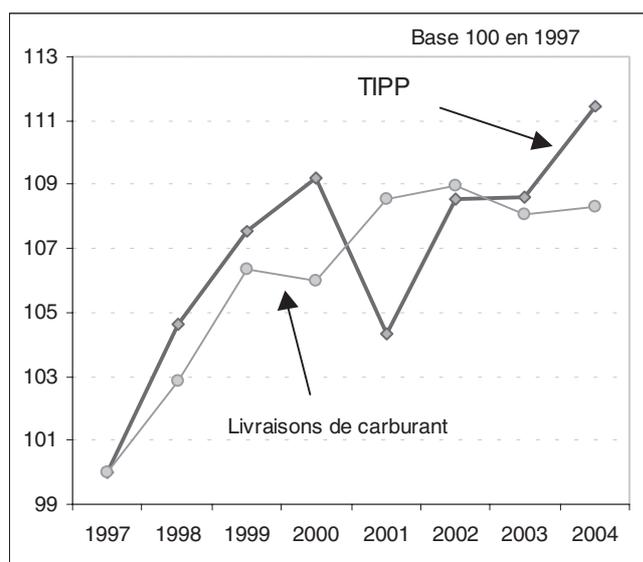
Les taxes sur la navigation intérieure sont, en revanche, stables pour la deuxième année consécutive.

Les recettes de la TIPP en hausse de 2,6 % tandis que la consommation de carburants reste quasi-stable

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 annuellement par décret 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 comme, c'est le cas en 2004, 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 2004, elle a rapporté plus de 25,6 milliards d'euros, soit 2,6 % de plus qu'en 2003. Dans le même temps, la circulation des véhicules progresse globalement de 0,5 %, avec une stabilité pour la circulation des véhicules particuliers et une augmentation de près de 5 % pour les poids lourds (voir sur la circulation la partie II.2 de ce rapport).

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



Sources : Insee, DAEI/SESP

L'augmentation bien plus rapide des recettes de la TIPP que de la consommation de carburant s'explique par la forte hausse de la TIPP par litre sur le gazole en 2004 (graphique V 1.3). En effet, le montant annuel moyen de la taxe s'accroît de plus de 6 %; il reste stable pour les autres carburants (tableau V 1.2).

Tableau V 1.2
Montant annuel moyen de la TIPP par type de carburant

niveaux en euros/hl, évolution en %

	2000	2001	2002	2003	2004	variation 04/03
Super Carburant	63,52	62,15	63,05	63,96	63,96	0,0%
Gazole	38,67	37,44	38,32	39,19	41,69	6,4%
Super SP95	58,47	57,17	58,06	58,92	58,93	0,0%
Super SP98	58,48	57,17	58,06	58,92	58,92	0,0%
GPLc	6,93	5,99	6,18	6,00	5,99	-0,1%

Sources : Minefi, DAEI/SESP

L'augmentation de la seule taxe sur le gazole a un impact à la hausse sur les recettes de la TIPP d'autant plus fort que presque 70 % du carburant acheté en France en 2004 est du gazole. Tandis que les achats d'essence sur le territoire français se contractent d'environ 5 %, à niveau de taxe inchangé, ceux de gazole progressent d'un peu plus de 2 %, générant ainsi 2,6 % de recettes supplémentaires.

Les recettes perçues au titre de la TIPP sont toujours affichées nettes des remboursements aux professionnels. Parmi ces professionnels, les entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs 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. En 2004, les taux de remboursement sont annuels mais alors qu'ils sont calculés dans la limite d'un volume de consommation par véhicule éligible au premier semestre, ils sont « déplaçonnés » au second. En 2004, les remboursements sont de 3,69 euro par hectolitre pour les transporteurs de marchandises et de 2,13 euro par hectolitre pour les transporteurs de voyageurs. L'Insee estime que les entreprises de transports routiers, marchandises et voyageurs, ont reçu 276 millions d'euros en 2004 au titre du remboursement partiel de la TIPP.

En matière de fiscalité, la France est l'un des pays de l'Union européenne à 15, où les taux d'accise sur les carburants sont parmi les plus élevés : cinquième pour l'essence sans plomb, troisième pour le gazole non professionnel et le super carburant (tableau V 1.3).

Tableau V 1.3
Montant des taxes sur les produits pétroliers (France = TIPP) et taux de TVA en 2004 dans les pays de l'Union européenne ⁽¹⁾

niveaux en euros/hl, taux en %

	sans plomb	gazole	super carburant	taux de TVA en %
Allemagne	65,43	48,15	//	16,0
Autriche	42,47	31,72	//	20,0
Belgique	54,52	33,75	//	21,0
Danemark	54,71	38,19	//	25,0
Espagne	40,09	30,72	43,21	16,0
Finlande	59,73	36,46	//	22,0
France	58,92	41,69	63,96	19,6
Grèce	30,15	25,27	34,44	18,0
Irlande	44,27	37,17	//	21,0
Italie	55,86	41,51	//	20,0
Luxembourg	44,21	28,13	//	12,0
Pays-Bas	66,49	40,25	66,37	19,0
Portugal	52,20	32,29	53,00	19,0
Royaume-Uni	69,49	69,29	71,31	17,5
Suède	52,51	37,44	//	25,0
UE à 15*	52,74	38,19	55,38	19,41

Sources : Minefi, DAEI/SESP, mai 2005

⁽¹⁾ Ne sont pris en compte que les pays de l'UE avant l'élargissement, le 1^{er} mai 2004, aux dix nouveaux membres

* Moyenne arithmétique simple

La TIPP sur les carburants sans plomb est supérieure de 6,2 centimes d'euro à la moyenne arithmétique simple des montants d'accises pratiqués par les pays membres de l'Union à 15. La différence est de 4,4 centimes d'euro pour le gazole et de 8,6 pour le supercarburant.

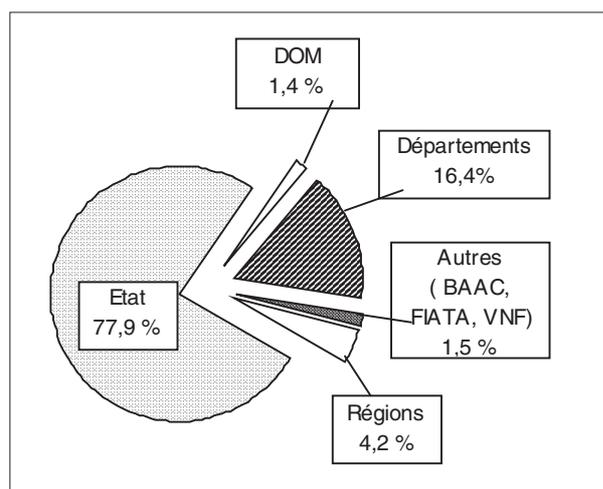
En revanche, la France se retrouve au milieu du classement des pays de l'UE à 15 pour le taux de TVA.

L'affectation budgétaire des recettes liées aux transports en 2004

Les recettes issues des transports, hors versement transport et hors impôts considérés comme non spécifiques aux transports (impôts sur les bénéfices des sociétés et TVA), ont été affectées à hauteur de 77,9 % au budget général de l'Etat, de 16,4 % aux départements, d'un peu plus de 4,2 % aux régions et de 1,4 % aux DOM pour financer le Fonds d'Investissement Routier et des Transports (graphique V 1.3 ; tableau V 1.3). Le solde se répartit entre le budget annexe de l'aviation civile et celui de Voies navigables de France.

Graphique V 1.3

Répartition des recettes liées aux transports suivant leur affectation en 2004 (hors VT)



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

Alors que cette répartition était relativement stable depuis plusieurs années, l'Etat percevant plus de 85 % des recettes, elle est sensiblement modifiée en 2004. Depuis la suppression de la vignette en 2001, les départements encaissaient peu de recettes fiscales liées aux transports. En 2004, ils en deviennent le deuxième bénéficiaire. En effet, la loi du 18 décembre 2003 a prévu le transfert aux départements, au 1er janvier 2004, de la compétence relative au revenu minimum d'insertion (RMI). Le financement de ce transfert de compétence s'accompagne de l'attribution d'une part de la TIPP aux départements (tableau V 1.4). Cette opération a toutefois débuté dès décembre 2003, pour permettre le paiement du RMI de janvier 2004.

Par ailleurs, jusqu'en 2003, la taxe sur contrats d'assurance automobile, la taxe sur véhicules de tourisme des sociétés ainsi que la taxe générale sur les activités polluantes étaient affectées à la Sécurité sociale, plus précisément au FOREC (Fonds pour la réduction des cotisations sociales). Or, en 2004 ce fonds a été supprimé : l'Etat a non seulement repris ses missions, mais également ses sources de financement. La diminution des recettes liées aux transports pour l'Etat dû au transfert d'une partie de la TIPP aux départements est ainsi moins perceptible en raison de cette réallocation des ressources initialement perçues par le FOREC.

Tableau V 1.4
Affectation des recettes liées aux transports en 2004
en millions d'euros courants

	2000	2001	2002	2003	2004
Route (hors TIPP)	4 483,3	4 522,2	4 611,8	4 758,5	4 822,9
affectées à - Etat	1 337,2	1 240,2	1 182,8	1 354,5	3 389,9
- FITTVN ⁽¹⁾	425,1	-	-	-	-
- Régions	1 373,0	1 412,0	1 503,0	1 427,0	1 309,0
- Départements	539,0	249,0	205,0	148,0	124,0
- Sécurité sociale (FOREC ⁽²⁾)	809,0	1 621,0	1 721,0	1 829,0	-
Voies navigables					
affectées à VNF ⁽³⁾	104,0	107,0	113,0	112,0	111,0
Aviation civile	274,8	267,0	276,6	286,8	349,6
affectées au - BAAC ⁽⁴⁾	220,0	223,0	207,4	220,4	230,4
- FIATA ⁽⁵⁾	54,8	44,0	69,2	66,4	119,2
TIPP (1)	25 124,0	24 000,0	24 972,0	24 985,0	25 640,0
affectées à - Etat	24 267,0	23 038,0	23 842,0	23 621,0	20 263,0
- Départements (RMI)	-	-	-	391,0	4 941,0
- Sécurité sociale (FOREC)	408,0	510,0	641,0	487,0	-
- Départements d'Outre-Mer (FIRT ⁽⁶⁾)	449,0	452,0	489,0	486,0	436,0
Total (hors Versement Transport)	29 986,1	28 896,2	29 973,4	30 142,2	30 923,5
Versement Transport *	3 831,8	4 024,6	4 249,1	4 472,0	4 778,1
Ensemble	33 817,9	32 920,8	34 222,4	34 614,2	35 701,6

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. Supprimé en 2004, ses missions et ses ressources ont été confiées à l'Etat

⁽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

⁽⁶⁾ FIRT : Fonds d'Investissement Routier et des Transports

* estimations pour 2004

V . 2 - LES DÉPENSES DES ADMINISTRATIONS CENTRALES CONSACRÉES AUX TRANSPORTS

En 2004, les administrations centrales consacrent aux transports 15 milliards d'euros, soit 10 % de plus qu'en 2003. Les dépenses de fonctionnement (charges de retraite comprises) demeurent quasi stables (+ 0,8 %) tandis que les dépenses en capital s'accroissent fortement. Cette hausse résulte de la reprise, via de nouvelles lignes budgétaires, du versement de l'Etat destiné au désendettement de RFF qui s'était interrompu en 2003.

En 2004, les dépenses en transport des administrations publiques centrales¹ (APUC) s'élèvent à 15 milliards d'euros et sont en augmentation de 10 % par rapport à 2003 (tableau V 2.1). Parmi ces dépenses, 69 % sont destinées à financer des opérations de fonctionnement, les 30 % restants, des opérations en capital. Cette répartition évolue sensiblement, en faveur des dépenses en capital, puisque la part des dépenses de l'Etat destinées à l'investissement passe de 25 % en 2003 à 30 % en 2004.

Tableau V 2.1
Les dépenses de transport des administrations centrales en 2004

en millions d'euros courants

	2001	2002	2003	2004
Fonctionnement	10 304,5	10 048,4	10 248,6	10 326,4
Route	1 579,8	1 621,5	1 702,2	1 718,1
dont CARCEPT + FONGECFA *	43,0	0,0	57,0	72,0
Fer	5 393,4	5 649,5	5 698,6	5 795,5
dont charges de retraites	2 223,0	0,0	2 316,0	2 431,0
Transports collectifs urbains	1 279,0	807,4	843,5	783,9
Autres	2 052,3	1 970,0	2 004,2	2 028,9
dont - voies navigables	447,4	472,6	457,9	464,4
- maritime	399,2	414,9	420,4	421,1
- aérien	509,6	485,5	502,2	514,3
Capital	4 246,9	4 813,8	3 424,3	4 714,3
Route	1 634,5	1 527,9	1 678,5	1 530,3
Fer	1 784,7	2 202,9	854,9	2 354,3
Transports collectifs urbains	38,0	22,1	72,1	33,3
autres	789,8	1 061,0	818,8	796,4
dont - voies navigables	151,4	117,5	152,2	127,4
- maritime	86,4	137,6	83,2	82,8
- aérien	199,1	267,3	308,3	348,0
Total	14 551,4	14 862,2	13 672,9	15 040,8
Route	3 214,3	3 149,4	3 380,7	3 248,4
Fer	7 178,0	7 852,4	6 553,5	8 149,8
Transports collectifs urbains	1 317,0	829,5	915,6	817,3
Autres	2 842,1	3 031,0	2 823,0	2 825,3
dont - voies navigables	598,8	590,1	610,1	591,9
- maritime	485,6	552,5	503,6	503,8
- aérien	708,8	752,8	810,5	862,2

Sources : DGPC, DAEI/SESP

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

L'année précédente avait, en effet, été une année atypique, puisque la forte diminution des dépenses de l'Etat en transport résultait principalement du non-versement de la dotation en capital à RFF (répertoriée

¹ 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).

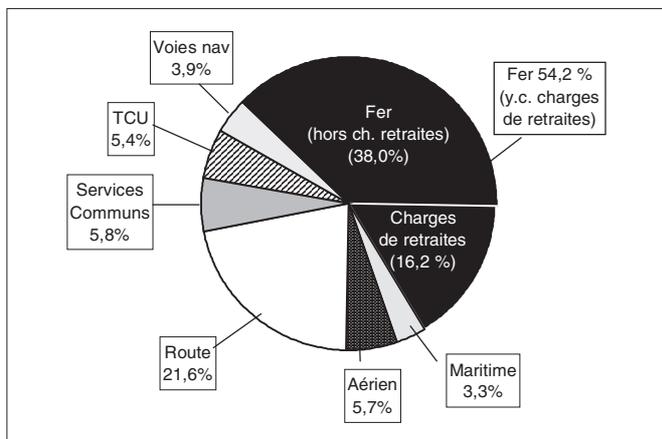
dans les dépenses en capital²). Les dépenses d'investissement de l'Etat s'étaient alors contractées de 30 %. En 2004, en remplacement de la dotation en capital désormais supprimée, deux lignes budgétaires nouvelles sont créées pour contribuer au désendettement de RFF. Les dépenses de l'Etat en capital augmentent ainsi de 38 %. Par ailleurs, à l'exception de l'aérien (+ 13 %), l'investissement des autres modes de transports est moins subventionné que l'année précédente.

En 2004, les dépenses de fonctionnement des APUC consacrées aux transports sont quasi stables pour la deuxième année consécutive (+ 0,8 % en 2004 après + 1,3 % en 2003). Elles avaient enregistré une hausse sensible en 2002 suite à la généralisation de la régionalisation du transport ferroviaire de voyageurs. En effet, l'Etat avait versé aux régions les aides jusqu'alors perçues par la SNCF pour son activité TER, mais il avait également abondé ce montant afin de permettre un renouvellement du matériel roulant³. Ces aides ont été reconduites en 2003 et 2004 (voir sur ce point la partie V 3).

L'ensemble des modes enregistre des progressions relativement modestes pour l'exploitation : + 0,9 % pour la route, + 1,7 % pour le fer, + 1,4 % pour les voies navigables, + 0,2 % pour maritime, + 2,4 % pour l'aérien. Seules les dépenses destinées au financement des opérations de fonctionnement des transports collectifs urbains (TCU) connaissent une diminution en 2004 (- 7 %). Exclusivement destinées au financement des TCU en Ile-de-France, elles sont composées d'une subvention à la région Ile-de-France, stable par rapport à 2003, et de concours publics versés au STIF (Syndicat des transporteurs d'Ile de France), en diminution de 10 % (voir sur ce point la partie V 3).

En 2004, le fer et la route bénéficient, à eux seuls, de près de 76 % du total des dépenses, de fonctionnement et de capital confondues : 54 % pour le fer (48 % en 2003) et 22 % pour la route (25 % en 2003) (graphique V 2.1). Cette répartition plus favorable au ferroviaire résulte de l'augmentation des dépenses en capital pour RFF.

Graphique V 2.1
Répartition modale de l'ensemble des dépenses des administrations centrales en 2004



Sources : DGPC, DAEI/SESP

En outre, les dépenses de fonctionnement pour le fer s'accroissent plus rapidement que l'ensemble des dépenses de fonctionnement (+ 1,7 % contre + 0,8 %). Cette évolution résulte toutefois de la seule hausse, de 5 %, des contributions aux charges de retraites de la SNCF (2,4 milliards d'euros) : hors charges de retraite les dépenses de l'Etat pour le fonctionnement du fer enregistrent une légère diminution de 0,5 % et absorbent alors, moins de la moitié des dépenses des APUC (45,6 %).

Les transports collectifs urbains restent encore, en 2004, le troisième mode de transport à bénéficier de l'aide de l'Etat, puisqu'il y consacre plus de 22 % de ses aides directes.

Le solde de l'ensemble des dépenses des APUC pour les transports se répartit entre transport aérien (5,7 % après 5,9 % en 2003), transport maritime (3,3 % après 3,7 % en 2003), voies navigables (3,9 % après 4,5 % en 2003) et services communs non ventilés (5,8 % après 6,6 % en 2003).

²Le passage en base 2000 a conduit à une modification de traitement de certaines données : les contributions au désendettement des entreprises publiques de transport sont désormais répertoriées dans les dépenses en capital, alors qu'elles étaient considérées comme des dépenses de fonctionnement dans la base 95.

³La totalité de la compensation de l'Etat aux régions pour le transfert du service régional de voyageurs se trouve dans les dépenses de fonctionnement de l'Etat.

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

En 2004, les versements publics vers RFF augmentent de 65 % en raison de la création de deux nouvelles lignes budgétaires destinées à compenser la suppression de la dotation en capital. Les transferts publics (hors charges de retraites et compensation des régimes spéciaux) perçus par la SNCF progressent de plus de 7 % en partie pour permettre à l'activité TER de faire face aux augmentations des péages ferroviaires intervenues en 2004. La RATP perçoit des administrations publiques plus de 1,9 milliard d'euros, dont plus de 50 % sous forme de contributions tarifaires. Les aides à destination de VNF, d'un montant global de 7 millions d'euros, continuent de diminuer, depuis plus de quatre ans. Ce désengagement progressif porte sur les investissements.

Les transferts vers RFF

Le montant des versements effectués par les administrations publiques à RFF s'élève en 2004, à 3,6 milliards d'euros (tableau V 3.1). Cette somme est en hausse de plus de 1,4 milliard, soit plus de 65 % par rapport à l'année précédente. Les aides publiques avaient diminué de plus de 30 % en 2003 principalement en raison du non-versement de la dotation en capital cette année là.

Destinée à combler la dette initialement transférée à RFF lors de sa création en 1997, elle avait été fixée annuellement à 1 829 millions d'euros. La dotation en capital n'était pas budgétée, mais financée par un compte d'affectation spéciale (CAS) alimenté par le produit des privatisations. Ce mode de financement de la dette était donc dépendant de l'approvisionnement de ce CAS. A partir de 2001, les ressources de ce compte se sont révélées insuffisantes pour permettre le paiement intégral de la dotation en capital à RFF. Ainsi, en 2001, seuls 1 067 millions d'euros ont été versés. 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. Enfin, en 2003, RFF n'a rien perçu, ni au titre de 2002, ni au titre de 2003.

C'est par une dotation budgétaire, pour palier le caractère aléatoire de ce mode de financement, que l'Etat contribue donc depuis 2004 au désendettement de RFF. En 2004, elle est de 800 millions d'euros. Toutefois, l'évolution croissante de la dette de RFF a incité à créer en 2004 une ligne budgétaire supplémentaire de subvention de régénération, afin de couvrir la totalité des investissements de renouvellement et de sécurité qui ne produisent pas de revenus futurs. Avant 2004, ces investissements augmentaient chaque année l'endettement de RFF. En 2004, RFF perçoit ainsi 665 millions d'euros à ce titre.

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

en millions d'euros

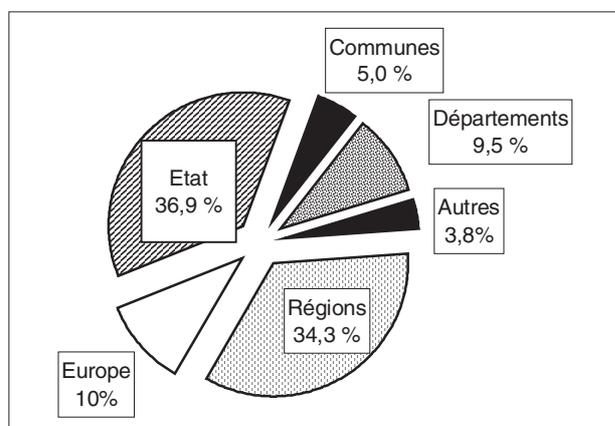
	2000	2001	2002	2003	2004
Contribution de l'État aux charges d'infrastructures	1 631	1 606	1 406	1 385	1 100
Dotation en capital	1 829	1 067	1 362	0	-
Contribution au désendettement					800
Subventions aux travaux de régénération					665
Subventions d'investissement	274	311	405	800	1 037
<i>dont subventions européennes</i>		48	54	29	108
Total	3 735	2 984	3 173	2 186	3 602

Source : RFF

Parallèlement, la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures se contracte de nouveau en 2004, de 20 %. Cette aide a pour but de limiter le déficit courant de RFF et de lui permettre de faire face aux coûts d'exploitation et d'entretien qu'il sous-traite à la SNCF. En 2004, comme en 2002, le recul de cette contribution est lié à l'augmentation des péages payés par les opérateurs à RFF.

Avec une hausse de 30 %, les financements publics destinés au financement des investissements nouveaux augmentent très fortement en 2004, pour la deuxième année consécutive. RFF perçoit ainsi, à ce titre, 1 037 millions d'euros de l'ensemble des subventions des administrations publiques, subventions européennes comprises. L'Etat verse 383 millions d'euros, environ le même montant qu'en 2003, soit 37 % de l'ensemble des subventions d'investissement perçues (graphique V 3.1). Le versement des régions s'accroît fortement (+ 50 %), portant ainsi le montant de leur contribution à plus de 356 millions d'euros (34 % de l'ensemble). Elles sont le deuxième financeur public des investissements de RFF. Les départements, en participant à hauteur 99 millions d'euros (près de 10 % de l'ensemble), accroissent leur participation à l'investissement de RFF de 45 % par rapport à 2003 et la multiplient par 3,3 par rapport à 2002.

Graphique V 3.1
Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2004



Source : RFF

La forte augmentation de ces subventions s'explique surtout par la poursuite de la montée en puissance de la Ligne à Grande Vitesse « Est-européenne ». En effet, les appels de fonds sont toujours importants pour les collectivités locales concernées. Par ailleurs, la mobilisation des crédits inscrits aux Contrats de Plan Etat-Région se maintient à un rythme soutenu en 2004, pour l'ensemble des régions.

A noter enfin que la très forte progression du financement européen (+ 276 %) n'est qu'apparente puisque sur les 108 millions de subventions perçus en 2004, 25 millions d'euros sont des subventions 2003 encaissées en janvier 2004. Il n'en reste pas moins que les subventions européennes sont en forte hausse (+ 26 %).

Les transferts vers la SNCF

En 2004, les dépenses des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF toutes activités confondues (Grandes lignes, TER, fret) se sont montées à près de 4,5 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 HT

	2000	2001	2002	2003	2004
Compensations tarifaires et contributions de service	1 637	1 674	1 952	2 024	2 370
- versées par l'Etat			251	264	261
- versées par les régions			1 426	1 470	1 804
- versées par le STIF			275	290	305
Subventions de fonctionnement (versées par l'Etat)	234	133	65	34	28
Rémunération versée par le STIF	777	797	810	843	853
Service amortissement de la dette (versé par l'Etat)	677	677	677	677	677
Subventions d'investissement	242	363	598	605	572
Total (hors charges de retraites et compensation régimes spéciaux)	3 567	3 644	4 102	4 183	4 500
Charges de retraites	2 131	2 223	2 282	2 316	2 437
Surcompensation régimes spéciaux	564	501	482	475	381
Total	2 695	2 724	2 764	2 791	2 818
Total (charges de retraites et compensation régimes spéciaux comprises)	6 262	6 368	6 866	6 974	7 318

Sources : SNCF, DGCP

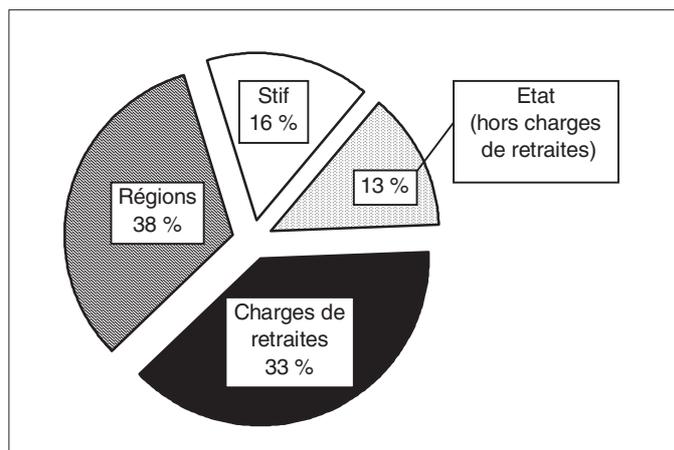
Après avoir sensiblement augmenté en 2002 (+ 13 %), les transferts au profit de la SNCF ont retrouvé le même rythme de progression qu'en 2001, à savoir une hausse de l'ordre de 2 %. L'augmentation des montants publics perçus par la SNCF en 2002 était liée à la forte progression des subventions d'investissements (+ 65 %) 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 en 2004 les aides à l'investissement au niveau élevé de l'année précédente.

En 2004, les compensations tarifaires et les contributions de services se sont accrues, tous réseaux confondus, de 17 % (après + 16 % en 2002 et 3,7 % en 2003). C'est pourtant la hausse des contributions versées par les régions à l'activité TER (+ 23 %) qui est à l'origine de cette progression. 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 versées par l'Etat, à hauteur de 15 millions d'euros en 2004.

Les compensations de services sont en forte augmentation en 2004 car elles intègrent l'aide supplémentaire accordée pour faire face à l'augmentation des péages de RFF intervenue au 1^{er} janvier 2004.

Graphique V 3.2
Répartition des transferts vers la SNCF selon les administrations en 2004



Sources : SNCF, DGCP

Les subventions de fonctionnement versées par l'Etat à la SNCF ont continué à chuter, de 18 % en 2004 (- 48 % en 2003, - 51 % en 2002, - 43 % en 2001). L'Etat ne finance désormais pratiquement plus aucun investissement de la SNCF de façon directe. Outre l'effet de la régionalisation des TER, depuis 2003, l'Etat ne verse plus directement à la SNCF les aides au transport combiné, mais en fait bénéficier les différents opérateurs de transports.

L'Etat participe au désendettement de la SNCF en subventionnant le service d'amortissement de la dette (SAAD) à hauteur de 677 millions d'euros, reconduits systématiquement chaque année. Créé en 1991, le SAAD a pour objectif d'absorber une partie de la dette de la SNCF de façon à consolider sa structure financière.

Au total, en 2004, l'Etat finance directement 51,7 % des versements publics au profit de la SNCF (38,5 % en charges de retraites), les régions 32,5 % et le Stif, 15,8 % (graphique V 3.2). Les régions occupent une place de plus en plus importante dans le financement de la SNCF : l'année précédente leur participation s'élevait à environ 30 %.

En ce qui concerne les services régionaux de voyageurs (SRV) la loi prévoit, depuis le premier janvier 2002, que leur organisation et leur financement relèvent de la compétence des régions (à l'exception de l'Ile-de-France et de la Corse), et non plus de l'Etat.

L'arrêté du 8 août 2002 fixait le montant pour 2002 de la compensation financière globale allouée aux régions en contrepartie de ce transfert de compétence ainsi que ceux de ses trois composantes (la contribution pour l'exploitation des services transférés, la dotation pour tarifs sociaux et la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant) (graphique V 3.3). La contribution pour l'exploitation de services incluait une part destinée aux péages des redevances à RFF de 62,3 millions d'euros (HT). En 2003, la compensation versée n'est plus ventilée en trois composantes (partage présenté fictif), mais l'arrêté prévoit qu'elle évolue globalement comme le taux de croissance de la dotation globale de fonctionnement : 1,0229403 en 2003. En 2004, 95 % de la dotation 2003 progresse suivant le taux d'actualisation de la dotation globale de fonctionnement (taux 2004 : 1,010698849), les 5 % restant évoluant comme la dotation globale de décentralisation (taux 2004 : 1,0193051). Toutefois, il est apparu que l'impact de la modification du barème des péages d'infrastructure intervenue depuis le 1^{er} janvier 2002 avait été imparfaitement estimée. Aussi, l'Etat a-t-il abondé son aide de 214 millions d'euros (HT) pour permettre à la SNCF TER de faire face à ces augmentations.

En 2004, le montant de la compensation TER versé par l'Etat aux régions s'élève donc à 1,7 milliard d'euros (HT) qu'elles abondent largement. La SNCF perçoit ainsi des régions, pour son activité TER, plus de 2,2 milliards d'euros dont près de 1,8 milliard pour le fonctionnement et 425 millions destinés au financement de l'investissement en matériel roulant (graphique V 3.3).

Graphique V 3.3

Les transferts de l'État et des collectivités locales vers l'activité TER de la SNCF en 2004

ÉTAT			
en millions d* HT	2004	2003	2002
Somme versée par l'Etat à la SNCF activité TER :	15,1	14,8	13,7
- tarifs militaires	15,1	14,8	13,7
Sommes versées par l'État* aux Régions :	1714,3	1471,8	1438,7
Exploitation	1508,1	1269,4	1240,9
- la contribution pour l'exploitation des services transférés à la Région*	1330,5	1095,2	1070,6
- la dotation compensation tarifs sociaux	177,6	174,2	170,3
Investissement	206,2	202,4	197,8
- la dotation complémentaire pour le renouvellement du matériel roulant	206,2	202,4	197,8

* y.c majoration pour tenir compte des augmentations des barèmes des redevances payées à RFF

REGIONS (Hors Ile de France et Hors Corse)			
en millions d* HT	2004	2003	2002
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	2 211,8	1 925,1	1 972,6
Contribution d'exploitation	1 787,0	1 468,0	1 404,7
- exploitation des services	1 554,0	1 258,3	1 204,4
- compensation tarifs sociaux	233,0	209,6	200,3
Subventions d'investissement	424,8	457,1	567,9
- pour financement du matériel roulant	424,8	457,1	567,9

SNCF Activité TER			
en millions d* HT	2004	2003	2002
Sommes versées par l'Etat à la SNCF activité TER :	15,1	14,8	13,7
- tarifs militaires	15,1	14,8	13,7
Sommes versées par les Régions à la SNCF activité TER :	2 211,8	1 925,1	1 972,6
Exploitation	1 787,0	1 468,0	1 404,7
- la contribution pour l'exploitation des services transférés la Région	1 554,0	1 258,3	1 204,4
- la dotation compensation tarifs sociaux	233,0	209,6	200,3
Subventions d'investissement	424,8	457,1	567,9
- pour financement du matériel roulant	424,8	457,1	567,9
Total reçu par SNCF Activité TER	2 226,9	1 939,9	1 986,3

Sources : DAEI/SESP, SNCF, DTT

La SNCF Ile-de-France, quant à elle, a perçu plus de 1,2 milliard d'euros par le STIF au titre du fonctionnement (graphique V 3.1). Les aides à l'investissement se sont élevées à 95 millions d'euros, financées majoritairement par la région Ile-de-France.

Les transferts vers la RATP

En 2004, la RATP a reçu des administrations publiques un montant de 2 milliards d'euros, soit 78 millions d'euros de plus que l'année précédente (+ 4 %) (tableau V 3.3).

Le premier poste de dépenses des administrations publiques pour la RATP en 2004 reste, comme les années précédentes, celui des compensations tarifaires, dont le montant s'est élevé à 1 078 millions d'euros, en hausse de 1 % par rapport à 2003. L'augmentation des transferts publics perçus par la RATP s'explique également par la progression des aides à l'investissement. Elles s'étaient déjà accrues de 50 % en 2003 en raison de la montée en charge des opérations d'extension des réseaux inscrites au Contrat de plan Etat-Région Ile-de-France, ainsi que de la décision de la région Ile-de-France de financer, en partie, l'acquisition de matériel roulant sur le RER.

En 2004, les subventions perçues par la RATP sont affectées au financement d'opérations de développement inscrites au Contrat de plan Etat-Région : travaux en cours pour le tramway des Maréchaux Sud, prolongement et augmentation de la capacité de transport de la ligne 13, doublement des quais du tramway T2, prolongement de la ligne 14 à Olympiades; études pour le prolongement de lignes de métro et de tramway. Les aides à l'investissement permettent également de renforcer l'offre sur la ligne A du RER par le déploiement de matériel à deux niveaux. Enfin, elles contribuent à des opérations d'amélioration du service aux voyageurs dans le domaine de l'accessibilité, de la sécurité des réseaux, et de l'information voyageurs.

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

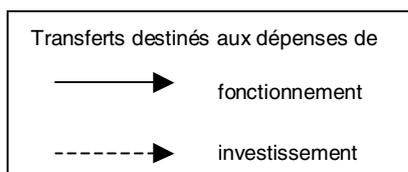
en millions d'euros courants HT

	2000	2001	2002	2003	2004
Subventions de fonctionnement	776,0	778,0	769,8	763,5	786,5
- Contribution forfaitaire			670,8	662,8	677,2
- Contribution incitative à la vente			91,6	93,3	101,7
- Bonus/malus qualité de service			7,4	7,4	7,6
Compensations tarifaires	971,0	967,0	1 003,0	1 067,0	1 078,1
Aides à l'investissement	76,0	58,0	78,6	118,0	162,1
- Subventions du programme			45,7	95,5	116,7
versées par : Région			39,9	70,0	84,0
Etat			5,8	23,0	16,9
Autres collectivités			0,0	2,5	15,8
- Subventions hors programme			32,9	22,5	45,5
versées par : Région			15,8	13,3	19,2
STIF			11,3	5,5	17,2
Collectivités locales			5,9	2,7	9,0
Etat			0,0	1,1	0,0
Total transferts publics perçus	1 823,0	1 803,0	1 851,4	1 948,5	2 026,7

Source : RATP

Graphique V 3.4

Circuits des transferts de l'Etat et des collectivités locales vers la RATP, la SNCF Ile-de-France et le réseau OPTILE en 2004



en millions d'euros courants HTVAD

ETAT	2004	2003	2002
TOTAL versé par l'Etat	878,2	935,1	861,3
- à la Région	229,0	228,0	224,4
- au STIF	629,9	682,1	629,3
▪ Concours publics	547,9	609,1	575,0
▪ Produits sur amendes	82,0	73,0	79,0
- à la RATP ss forme de subv à l'investissement	16,9	24,1	5,8
▪ au titre du programme	16,9	23,0	5,8
▪ hors programme	-	1,1	-
- à la SNCF ss forme de subv à l'investissement	2,4	0,9	1,8
▪ au titre du programme	2,4	0,9	1,8
▪ hors programme	///	///	///

REGION ILE-DE-FRANCE	2004	2003	2002
TOTAL versé par la Région Île-de-France :	345,8	378,9	
- au STIF			
▪ Concours publics	198,3	220,4	208,1
- à la RATP ss forme de subv à l'investissement	103,2	83,3	55,6
▪ au titre du programme	84	70,0	39,9
▪ hors programme	19,2	13,3	15,8
- à la SNCF ss forme de subv à l'investissement	27,1	58,8	87,0
▪ au titre du programme	10,1	2,2	3,3
▪ hors programme	17,0	56,5	83,7
- à OPTILE	17,2	16,5	nd

RATP	2004	2003	2002
Sommes perçues pour le fonctionnement (uniquement du STIF)			
Subventions	786,5	763,5	769,8
- contribution forfaitaire	677,2	662,8	670,8
- rémunération de la vente	101,7	93,3	91,6
- bonus/malus qualité service	7,6	7,4	7,4
Compensations tarifaires	1078,1	1 067,0	1003,0
Total	1 864,6	1 830,5	1 772,8
Sommes perçues pour l'investissement			
Subventions au titre du programme	116,7	95,5	45,7
- de l'État	16,9	23,0	5,8
- de la Région IdF	84	70,0	39,9
- des Départements	15,8	2,5	-
Subventions hors programme	45,5	22,5	32,9
- du STIF (sur le produit des amendes)	17,24	5,5	11,3
- de l'État	-	1,1	-
- de la Région IdF	19,2	13,3	15,8
- des Départements	9,0	2,7	5,9
Total	162,18	118,0	78,6
Total des sommes publiques perçues	2 026,8	1 948,5	1 851,4

OPTILE	2004	2003
Sommes perçues pour le fonctionnement		
Compensations tarifaires versées par le STIF	310,5	310,9
- Carte Orange	220,0	216
- Carte Imagine R	53,5	55,5
- Billets	10,4	10
- Carte scolaire	26,6	29,4
Subventions versées par les départements	23,9	23,3
Total	334,4	334,2
Sommes perçues pour l'investissement		
- versées par les départements	43,0	41,0
- versées par la région Ile-de-France	17,2	16,5
Total	60,2	57,5
Total des sommes publiques perçues	394,6	391,7

STIF	2004	2003	2002
Transferts publics reçus par le STIF			
Concours publics	1066,0	1185,0	1118,7
- par l'État (51,4%)	547,9	609,1	575,0
- par la Région IdF (18,6%)	198,3	220,4	208,1
- par les Départements (30,0%)	319,8	355,5	335,6
Versement Transport	2580,0	2 399,0	2 298,8
Total	3 646,0	3 584,0	3 417,5
Produit des amendes	82,0	73,0	79,0

DEPARTEMENTS (75,92,93,94,78,91,95,77)	2004	2003	2002
TOTAL versé par les départements	412,1	425,6	
- au STIF	319,8	355,5	335,6
▪ Concours publics			
- à la RATP ss forme de subv à l'investissement	24,8	5,2	5,9
▪ au titre du programme	15,8	2,5	-
▪ hors programme	9	2,7	5,9
- à la SNCF ss forme de subv à l'investissement	0,6	0,6	0,1
▪ au titre du programme	///	///	///
▪ hors programme	0,6	0,6	0,1
- à OPTILE	66,9	64,3	
▪ pour le fonctionnement	23,9	23,3	nd
▪ pour l'investissement	43,0	41,0	nd

SNCF ILE-DE-FRANCE	2004	2003	2002
Sommes perçues pour le fonctionnement (uniquement du STIF)			
Subventions	347,8	320,6	320,7
- contribution forfaitaire	295,8	274,6	274,5
- rémunération de la vente	49,4	47,0	46,0
- bonus/malus qualité service	2,6	-1,0	0,2
Compensations tarifaires	807,8	796,2	762,1
Total	1155,6	1116,7	1082,8
Sommes perçues pour l'investissement			
Subventions au titre du programme	12,5	3,2	5,1
- de l'État	2,4	0,9	1,8
- de la Région IdF	10,1	2,2	3,3
- des Départements	///	///	///
Subventions hors programme	82,6	86,8	97,6
- du STIF (sur le produit des amendes)	65,0	29,7	13,8
- de l'État	///	///	///
- de la Région IdF	17,0	56,5	83,7
- des Départements	0,6	0,6	0,1
Total	95,1	90,0	102,7
Total des sommes publiques perçues	1250,7	1206,7	1185,5

Sources : DAEI/SESP, STIF, RATP, SNCF, OPTILE

Les transferts vers VNF

Voies navigables de France (VNF), établissement public à caractère industriel et commercial, reçoit, en 2004, près de 71 millions d'euros de subventions, en baisse de 7,5 % par rapport à 2003, après - 16,2 % l'année précédente (tableau V 3.4).

Les subventions d'exploitation, avec 4,6 millions d'euros, augmentent de 6,5 % en 2004. L'Etat multiplie sa contribution par plus de 4,5 passant de 0,15 millions à 0,74 millions d'euros. Toutefois, comme l'année précédente, la part de l'Etat reste très inférieure à celles des départements et des communes puisque ces dernières financent à plus de 80 % les aides d'exploitation. Les régions, en revanche, ne participent pas aux dépenses de fonctionnement de VNF.

Ces subventions se rapportent pour la plupart à des opérations d'entretien (dragages...) effectuées pour diverses collectivités et remboursées à l'établissement par ces dernières. Leur croissance, remarquable en 2004, est liée à des opérations qui ne sont pas nécessairement renouvelées d'année en année.

Tableau V 3.4
Transferts des administrations publiques au profit de VNF

en millions d'euros courants HTVAD

	2000	2001	2002	2003	2004
Subventions de fonctionnement versées	2,38	3,04	3,34	2,94	4,62
<i>dont - Etat</i>	0,00	0,00	0,34	0,15	0,74
- départements	0,95	1,31	1,29	1,38	1,17
- autres (communes, CCI,...)	1,44	1,72	1,71	1,41	2,71
Dotation en capital versée par l'Etat	-	30,49	-	-	-
Subventions d'investissement versées	97,85	63,89	87,86	73,47	66,06
<i>dont - Etat</i>	81,69	33,31	56,79	38,02	39,72
- régions	7,75	13,15	21,14	17,96	14,52
- départements	4,26	5,27	4,38	6,63	5,13
- union européenne	3,14	10,76	4,07	8,52	5,77
- autres (communes, CCI,...)	1,00	1,41	1,49	2,34	0,92
Total	100,23	97,41	91,20	76,41	70,68

Source : VNF

En 2004, les subventions d'investissement se sont élevées à 66 millions d'euros en recul de 10 % par rapport à 2003 et de 25 % 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 82 % de l'ensemble des subventions d'investissement à VNF en 2004. Les subventions de l'Etat ont légèrement augmenté (+ 4,5 %) tandis que celles des régions sont en recul (- 19,2 %), tout comme celles des départements (- 22 %) ainsi que des autres acteurs locaux (communes, CCI,...) (- 60 %).

En outre, VNF a reçu de l'union européenne 5,8 millions d'euros de subventions d'investissement, également en recul après la forte hausse de 2003.

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

Malgré une légère croissance de la circulation routière (0,3 % en 2004 après 0,8 % en 2003), le nombre d'accidents de la route baisse, de nouveau, de 5,4 % en 2004. Le nombre de tués diminue un peu plus (8,7 %) et s'établit à 5 232 tués en 2004. Moins d'accidents mortels avec alcool et des vitesses moins élevées expliquent une part importante de ces résultats.

Pour les autres modes de transport, les variations annuelles sont erratiques autour de valeurs beaucoup plus faibles. En 2004, le nombre d'accidents ferroviaires et aériens est à la baisse, ainsi que le nombre de tués dans ces accidents.

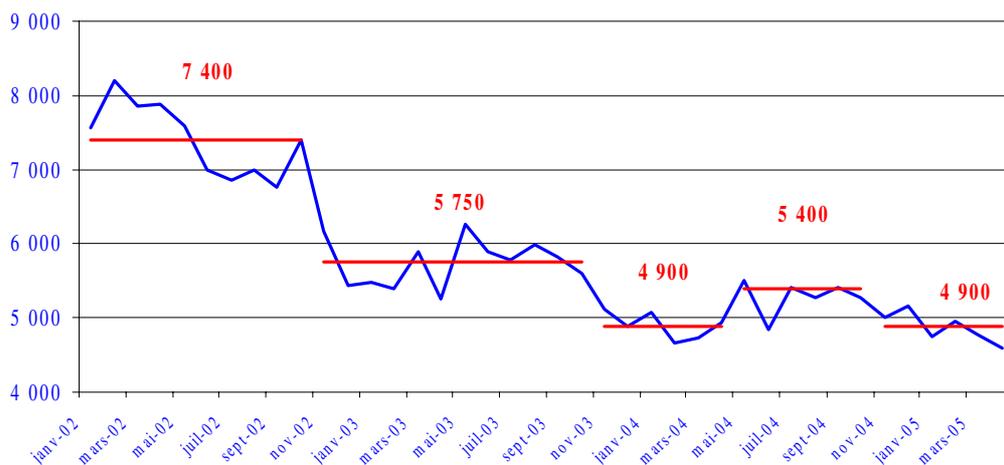
L'insécurité routière

Une nouvelle diminution de la mortalité sur les routes en 2004

Avec une légère croissance de la circulation sur l'ensemble des réseaux (+ 0,3 % en 2004 après + 0,8 % en 2003), le nombre d'accidents corporels (85 390) diminue, encore, en 2004, de 5,4 % et le nombre de tués¹ (5 232), lui, baisse de 8,7 %. La diminution du nombre de tués est plus rapide que celle du nombre d'accidents corporels : cela entraîne une diminution du taux de gravité², qui passe de 6,35 morts pour cent accidents en 2003 à 6,13 en 2004. Ces bons résultats marquent néanmoins un ralentissement par rapport à l'année précédente. On observe, en effet, que la baisse, encore sensible au premier semestre, s'est fortement ralentie au second semestre (graphique VI 1.1 et 1.2 – annexe VI 1.1).

En 2004, la politique de sécurité routière met l'accent, entre autres, sur la lutte contre la violence routière et sur l'utilisation des feux de jour en fin d'année. Les sanctions en matière de conduite avec alcool ou avec stupéfiants sont renforcées. Les contrôles des forces de sécurité sont plus nombreux. Le permis probatoire entre en application le 1^{er} mars 2004.

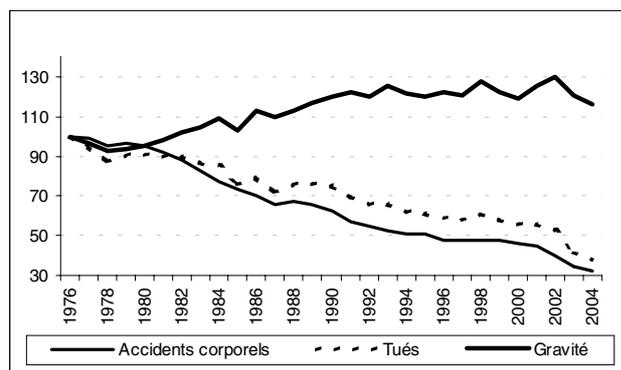
Graphique VI 1.1
Les différentes phases de l'évolution conjoncturelle
Données CVS en équivalent annuel
Nombre de tués dans les accidents de la route



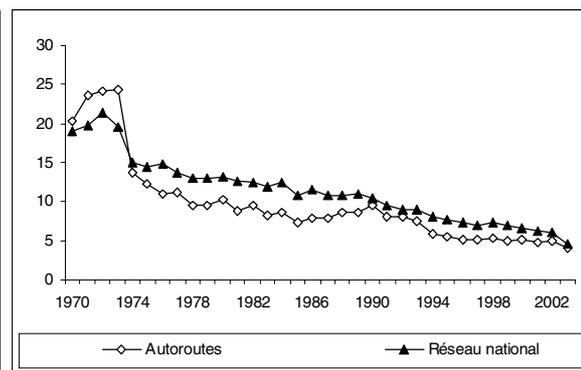
Source : DSCR

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 jusqu'en 2004. La France a adopté un suivi statistique des décès à trente jours à partir du 1^{er} janvier 2005.

² Nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Graphique VI 1.2
Les accidents corporels de la circulation et leur gravité
 (base 100 en 1976)


Source : DSCR

Graphique VI 1.3
Nombre de tués pour 100 kilomètres de longueur de voies, sur les autoroutes et les routes nationales


Source : SETRA/DSCR/SES

La baisse du nombre de tués sur les routes, une tendance de longue période, quasi continue, perceptible dès 1974 s'est fortement accentuée en 2003. Pour cent kilomètres de voies, de 1973 à 2003, cette diminution est de 83 % sur les autoroutes et de 77 % sur les routes nationales, soit des baisses annuelles moyennes de 5,7 % et 4,8 % (graphique VI 1.3).

Moins de morts sur les autoroutes mais des risques élevés en rase campagne, pour les motocyclettes et les hommes de 20-24 ans

En 2004, ce sont les autoroutes qui enregistrent la plus forte baisse à la fois du nombre d'accidents corporels (- 14,8 %) et du nombre de tués (- 27,5 %), malgré une augmentation de la circulation de 2,8 % sur ce réseau. La gravité diminue, ainsi, très fortement, sur les autoroutes (- 1,13 points) mais augmente sur les routes départementales et nationales. Représentant moins de 1 % du réseau routier, les autoroutes concentrent 21,2 % du trafic, 5,4 % des accidents corporels et 5,8 % des tués

Le nombre d'accidents corporels et le nombre de tués diminuent en milieu urbain comme en rase campagne. La gravité des accidents déclarés diminue de la même façon en milieu urbain qu'en rase campagne (Tableau VI 1.1).

Tableau VI 1.1
Accidents corporels de la circulation suivant la localisation et le type de réseau en 2004
évolutions en % (en points pour le taux de gravité)

		Nombre d'accidents corporels		Nombre de tués		Gravité (nombre de tués pour 100)	
		2004	04/03	2004	04/03	2004	04/03
Localisation	Rase campagne	27 565	-8,2	3 781	-9,0	13,72	-0,11
	Milieu urbain	57 825	-3,9	1 451	-8,0	2,51	-0,11
	Ensemble	85 390	-5,4	5 232	-8,7	6,13	-0,22
Type de réseaux	Autoroutes	4 650	-14,8	301	-27,5	6,47	-1,13
	Routes nationales	10 958	-9,8	1 186	-9,2	10,82	0,06
	Routes départementales	24 696	-8,7	2 775	-7,2	11,24	0,18
	Autres voies	45 086	-1,0	970	-4,8	2,15	-0,09
	Ensemble	85 390	-5,4	5 232	-8,7	6,13	-0,22

Source : DSCR

A la différence de 2003 où la baisse avait touché l'ensemble des classes d'âge, le nombre de tués ne diminue pas pour les 18-24 ans (+ 1 %), chez qui la prise de risque sur la route s'avère préoccupante. Les 15-24 ans représentent 13 % de la population mais 28 % des tués sur la route.

À l'exception des motocyclettes (+ 0,1 %), le nombre de tués diminue pour toutes les catégories d'usagers et, plus particulièrement, pour les usagers de poids lourds (- 25 %), les cyclomotoristes (- 14 %) et les cyclistes (- 12 %).

Par rapport au parc en service, le nombre de tués dans les véhicules, par million de véhicules, en circulation, est 6,7 fois plus important pour la motocyclette et 1,3 fois plus pour le poids lourd que pour la voiture de tourisme (tableau VI 1.2).

Ces écarts sont plus importants si on raisonne en kilomètres parcourus, dans ce cas, le risque d'être tué dans un accident est 19 fois plus élevé pour un motocycliste que pour un usager de voiture de tourisme.

Tableau VI 1.2
Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2004

en nombre par million de véhicules

	Tués dans les véhicules
Bicyclettes	8
Cyclomotoristes	241
Motocyclettes	721
Voiturettes	50
Voitures de tourisme	107
Camionnettes	11
Poids lourds	141
Transports en commun (*)	ns

Source : DSCR

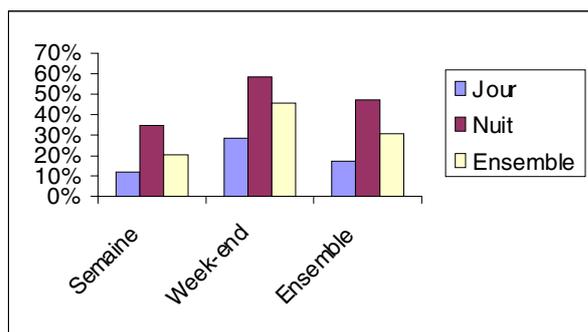
Estimation du parc : CCFA, Chambre syndicale nationale du motorcycle et Association européenne du quadricycle – le parc de bicyclettes comporte une grande partie de véhicules non utilisés et donc non chiffrables.

L'alcool et la vitesse : moins de comportements à risque au volant

En 2004, la DSCR dénombre 6 233 accidents corporels avec alcool dont 827 mortels, soit 9,6 % des accidents corporels pour lesquels l'alcoolémie a pu être mesurée et 30,7 % des accidents mortels, contre respectivement 9,4 % et 31,1 % en 2003. Les deux tiers de ces accidents corporels avec alcool ont lieu la nuit, 39 % les nuits de week-end et 55 % le week-end (graphique VI 1.4).

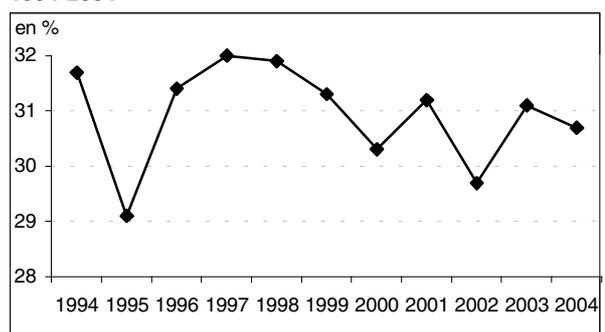
De 1997 à 2004, les accidents mortels avec alcoolémie avérée ont vu, ainsi, leur part diminuer malgré une légère remontée en 2001 et en 2003 (graphique VI 1.5).

Graphique VI 1.4
Part des accidents mortels avec alcool, en 2004



Source : DSCR

Graphique VI 1.5
Evolution de la part des accidents mortels avec alcool dans les accidents avec taux d'alcoolémie connu, 1994-2004



Source : DSCR

La vitesse est une cause d'accidents reconnue. Depuis 2000, les taux de dépassement des vitesses de plus de 10 km/h des véhicules légers ont tendance à diminuer (pour les poids lourds, ce taux diminue depuis mi 2002). Cette baisse se confirme en 2004 : ces taux de dépassements s'élèvent à 22 % pour les véhicules de tourisme (contre 26 % en 2003), à 18 % pour les poids lourds hors autoroutes (24 % en 2003) et 41 % pour les motos (contre 43 % en 2003) (graphique VI 1.6). Pour autant, sur l'ensemble des réseaux, le dépassement des limitations de vitesse, même s'il est en retrait en 2004, reste un comportement de masse puisque c'est le cas de près de 50 % des automobilistes et de plus de 50 % des conducteurs de poids lourds, de 60 % des motocyclistes, toutes vitesses confondues.

Graphique VI 1.6
Taux de dépassement de plus de 10 km/h de la vitesse limite de 2000 à 2004



Source : DSCR

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

Encadré 1

Des accidents de poids lourds moins nombreux en 2003³

En France

En 2003, sur les 90 220 accidents corporels intervenus sur une route française causant la mort de 5 731 personnes, 4 472 accidents impliquaient au moins un poids lourd, entraînant la disparition de 720 usagers de la route. Le taux de gravité de 16,10 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd est 2,5 fois plus élevé que celui observé pour l'ensemble des accidents (6,35).

Ce taux varie de 7,43 en milieu urbain à 20,6 en rase campagne, de 5,45 sur les autoroutes non concédées à 29,6 sur les routes nationales en rase campagne. Il est toujours significativement plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, quel que soit le lieu.

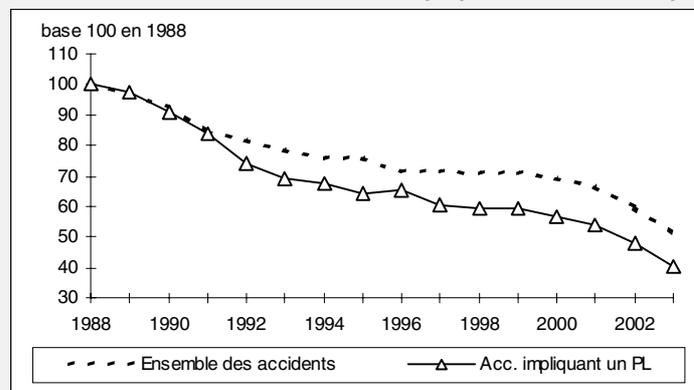
Les poids lourds (plus de 3,5 tonnes), qui représentent moins de 2 % du parc des véhicules à quatre roues et effectuent 6 % de la circulation en France, sont impliqués dans 5 % des accidents corporels, pour 13 % des tués.

C'est sur les routes départementales et nationales que se produit le plus grand nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd. Si l'on compare cette répartition à celle de l'ensemble des accidents corporels, en 2003, on constate qu'il y a 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 71 % le jour et 29 % la nuit. Dans l'ensemble des accidents, avec ou sans poids lourds, elle est respectivement de 57 % et 43 %.

La part des accidents mortels et des tués dans les accidents corporels impliquant des poids lourds 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 qui sont imposées aux poids lourds ces jours-là.

Accidents de la route et accidents impliquant au moins un poids lourd (PL)



Source : DSCR

³ Les poids lourds et la sécurité routière, en France, en 2003 - Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

Si les accidents avec poids lourds sont graves, il convient de souligner qu'entre 1999 et 2003, le nombre d'accidents corporels, dans lesquels ils sont impliqués, ont diminué plus vite (- 32 %) que l'ensemble des accidents corporels (- 28 %). Cette diminution est beaucoup plus marquée en milieu urbain (- 42 %) qu'en rase campagne (- 26 %).

Les vitesses moyennes pratiquées par les poids lourds augmentent globalement entre 2001 et 2002 mais sont restées stables en 2003. Sur cinq ans, on remarque que les vitesses avaient augmenté de manière générale de 2 à 7 km/heure selon les réseaux.

Dans quelques pays européens

Les nombres d'accidents corporels et de blessés ne sont pas comparables entre pays. Il dépend, en particulier, de la manière de les déclarer et de les enregistrer - compte tenu, notamment, des conditions de remboursement des systèmes d'assurance. En France, les accidents corporels légers ne donnent pas toujours lieu à une déclaration auprès des services de police ou de gendarmerie, les remboursements des assurances n'y étant pas assujettis. Les ratios de nombre de tués ou blessés par accident ou du nombre d'accidents par habitant peuvent donc varier sensiblement d'un pays à l'autre et reflètent surtout les diversités institutionnelles.

Accidentologie poids lourds, dans quelques pays européens, en 2003

	Accidents corporels impliquant au moins un poids lourd			Nombre de tués (tous accidents)	Tués dans les accidents avec poids lourd	
	Accidents	Tués	Blessés		en % du total des tués	pour 100 000 habitants
Tchéquie	3 740	326	4 926	1 447	22,50	3,20
Portugal	1 945	189	2 625	1 546	12,20	1,80
Autriche	2 166	144	2 892	931	15,50	1,79
France	4 472	761	5 357	6 058	12,60	1,28
Allemagne	16 224	901	21 641	6 613	13,60	1,09
Pays-Bas	1 432	158	1 698	1 028	15,40	0,98
Grande-Bretagne	12 205	528	16 624	3 508	15,10	0,91
Finlande	608	9	nd	379	2,40	0,17

Source : DSCR - IRTAD

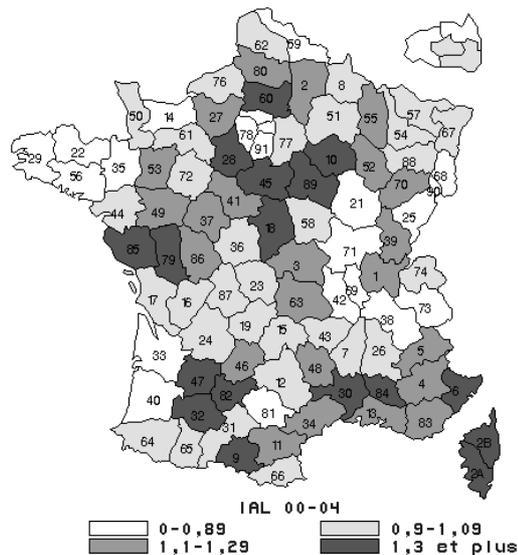
Encadré 2

L'indicateur d'accidentologie locale (IAL)

Au niveau d'un département, le nombre des tués victimes d'accidents connaît des fluctuations 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. 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 2000-2004 par départements



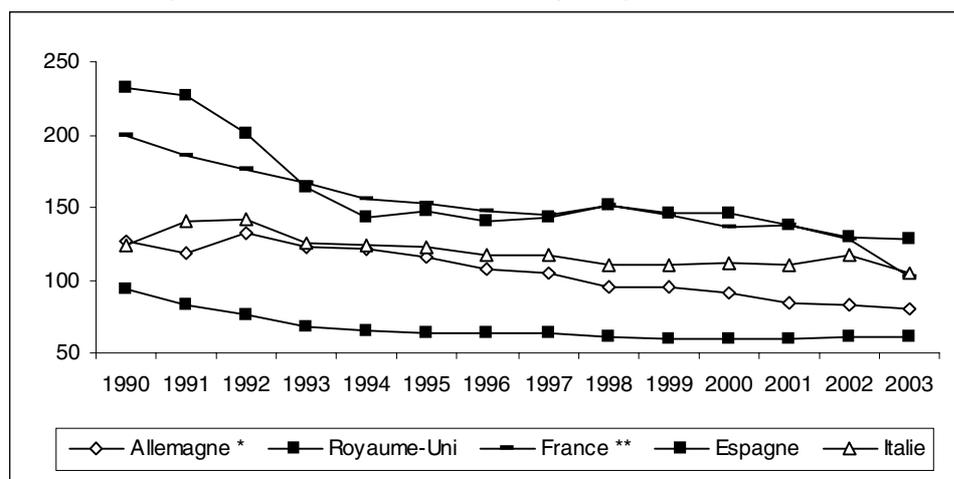
Source : DSCR

La France est le pays européen⁴ qui affiche la plus forte baisse de mortalité sur les routes en 2003

En 2003⁵, le nombre de tués diminue dans la plupart des pays européens : la plus sensible étant celle de la France (- 20,9 %), vient ensuite l'Islande (- 20,7 %), le Luxembourg (- 14,5 %), l'Italie (- 10,7 %) puis la Norvège (- 10,3 %), la moins forte étant celle de la Suède (- 0,6 %). Par contre, il y a une augmentation du nombre de tués sur les routes en Suisse (+ 6,4 %), aux Pays-Bas (+ 4,2 %) et au Royaume-Uni (+ 2,2 %). Depuis 1990, on assiste à une convergence de la mortalité sur les routes dans les principaux grands pays européens : les plus fortes baisses concernent les pays où les niveaux étaient les plus élevés comme l'Espagne ou la France (Graphique VI 1.7).

En 2003, la France se situe, en nombre de tués par milliard de kilomètres parcourus, dans une position médiane, au sixième rang parmi les treize pays européens considérés (graphique VI 1.8).

Graphique VI 1.7
Evolution comparée du nombre de tués à trente jours par million d'habitants

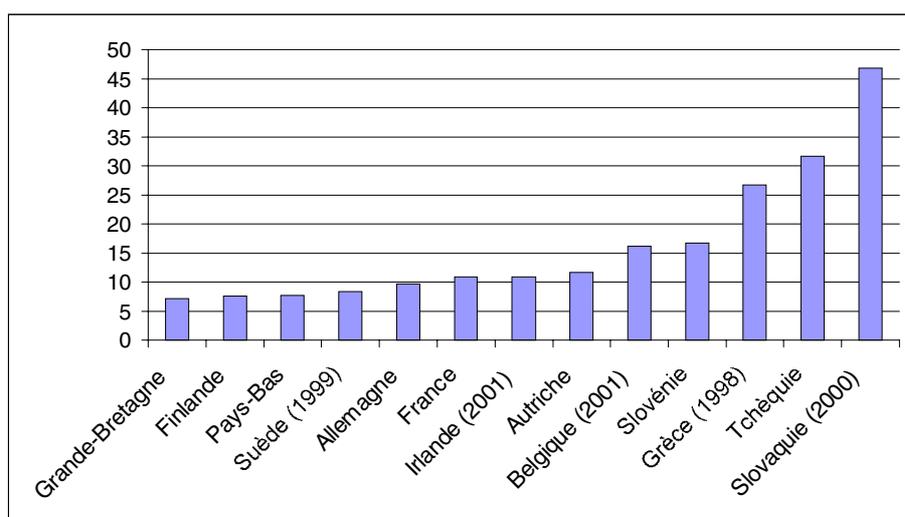


Source : DSCR

* 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

Graphique VI 1.8
Tués à trente jours par milliard de km parcourus en 2003



Source : DSCR

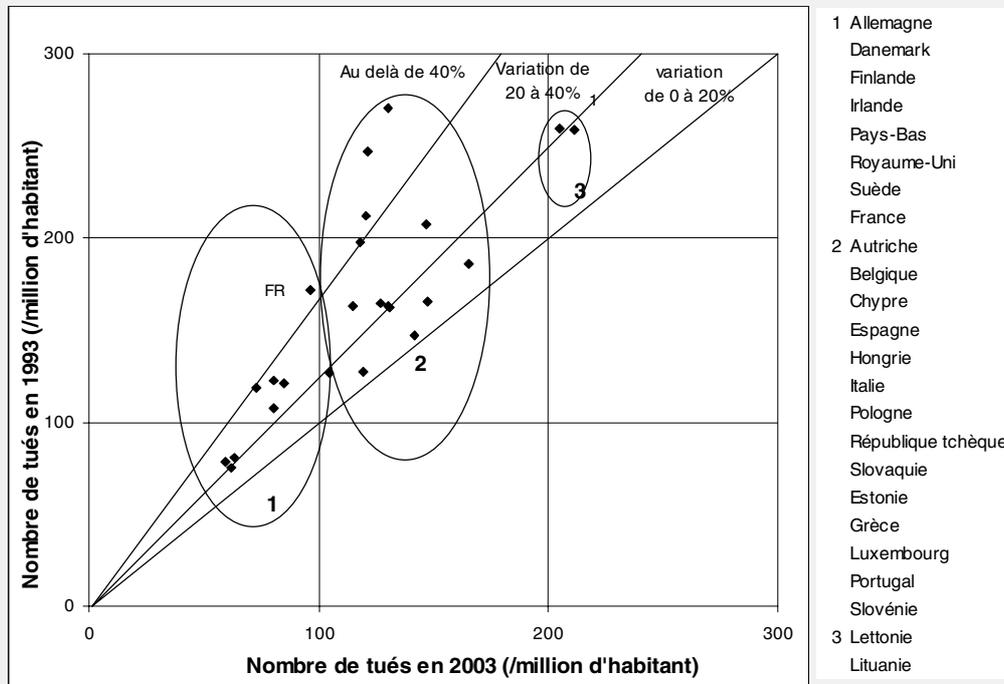
⁴ L'Europe est, ici, envisagée d'un point de vue géographique, à la différence de l'encadré 2.

⁵ Seuls les résultats de 2003 sont disponibles.

Encadré 3

Intégration économique européenne et sécurité routière

Nombre de tués par million d'habitants, en 1993 et en 2003, dans les anciens et les nouveaux états membres de l'Union européenne.



Source : Eurostat/CEMT/calculs SES

Pour l'ensemble des pays européens, le nombre de tués par million d'habitants a diminué entre 1993 et 2003 : ils se situent tous, excepté Malte, qui ne figure pas ici, au-dessus de la diagonale.

Plus la diminution entre le nombre de tués par million d'habitants en 1993 et en 2003 est importante, plus le point représentant le pays s'éloigne de la diagonale

Belgique : 2002

Dans les vingt-cinq pays membres de la communauté économique européenne, entre 1993 et 2003, le nombre de tués par million d'habitants diminue considérablement. Cette baisse est plus forte dans les anciens états membres (- 30 %, soit une baisse moyenne de 3,5% par an) que dans les nouveaux états, qui ont été intégrés en mai 2004, (- 15 %, - 1,6 % par an).

En matière de sécurité routière, le développement économique des nouveaux pays entrants s'accompagne, probablement, dans un premier temps, d'une intensification du trafic routier ; les préoccupations en matière de sécurité routière, de la part des populations et des pouvoirs publics, ne feront pleinement sentir leurs effets que, dans un second temps, avec le développement d'infrastructures routières notamment.

Il y a trois groupes de pays :

- les pays du Nord de l'Europe qui constituent le groupe 1 avec un nombre de tués par million d'habitants inférieur à 100
- les pays dont le nombre de tués par million d'habitants est compris entre 100 et 200 sont le groupe 2
- le groupe 3 composé de la Lituanie et de l'Estonie dont le nombre de tués par million d'habitants est encore supérieur à 200.

Les accidents ferroviaires et aériens

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. Elles dépendent de facteurs plus aléatoires et concernent généralement plus des professionnels du transport, les transports par route en voitures particulières n'étant pour l'essentiel pas le fait de professionnels.

Le train et l'avion plus sûrs que la voiture

Le nombre de décès par milliard de passagers-kilomètres a été, en 2003, de 0,15 pour l'aviation commerciale, de 0,19 pour le transport ferroviaire (hors accidents aux passages à niveau), 0,37 pour les transports en commun routiers et de 6,5 pour les voitures particulières.

Toutes proportions gardées, on peut estimer que, sur les années 1999 à 2003, le train est en moyenne 1,4 fois plus sûr que l'avion et 35 fois plus sûr que la voiture particulière.

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.

En 2004, les accidents ferroviaires diminuent

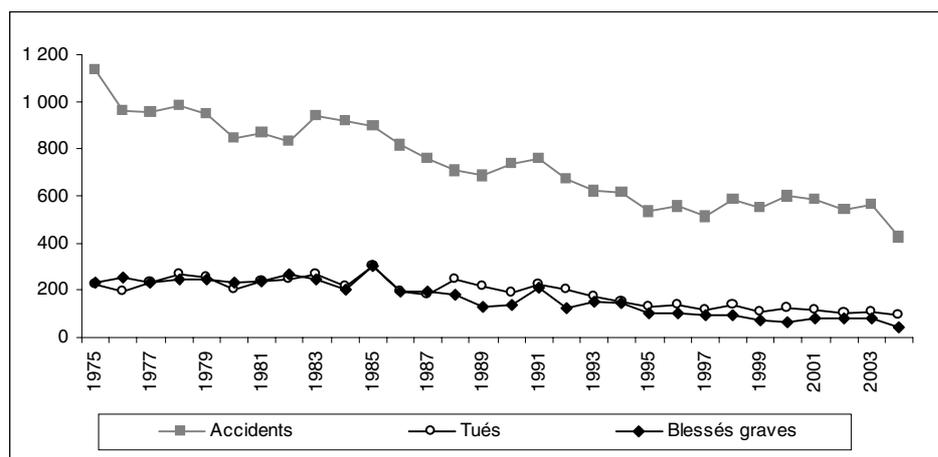
En 2004, la SNCF a enregistré un ensemble de 430 accidents de chemin de fer ou aux passages à niveau, soit 24 % de moins qu'en 2003. Ils sont constitués de 70 % d'accidents de chemin de fer et de 30 % d'accidents aux passages à niveau.

Les accidents de chemin de fer, quoique moins nombreux qu'en 2003, ont fait, au total, plus de morts : 55 contre 45, essentiellement des agents de service ou des ouvriers travaillant sur le réseau SNCF.

Les accidents aux passages à niveau diminuent et sont la cause de moins de décès qu'en 2003 (graphique VI 1.9 – annexe VI 1.4).

Graphique VI 1.9

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



Source : SNCF

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.

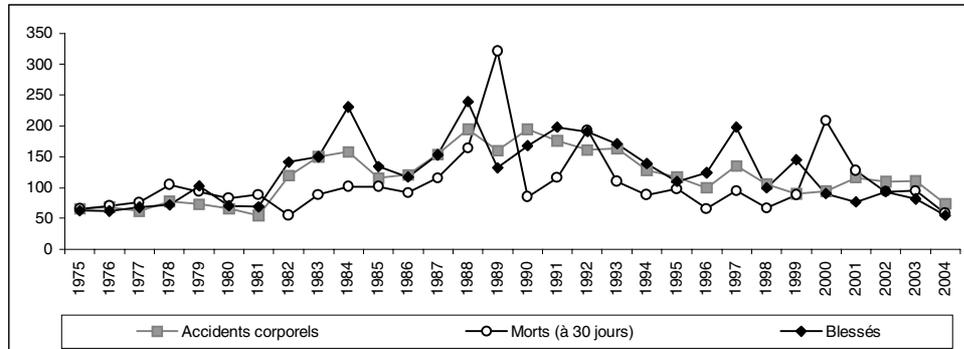
Voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

Personnes ayant été hospitalisées plus de 3 jours, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures.

... les accidents aériens, également

En 2004, l'aviation commerciale française a enregistré deux accidents corporels sans décès. L'aviation générale a connu 65 accidents corporels, soit 37 % de moins qu'en 2003 avec une diminution de 47% du nombre de décès à trente jours (48 en 2004) (graphique VI 1.10 – annexe VI 1.5).

Graphique VI 1.10
L'ensemble des accidents aériens



Source : BEA

Accidentologie maritime

Le bureau d'enquêtes sur les événements de mer⁶ (BEA-mer) diligente des enquêtes techniques après des événements de mer. Son but est de rechercher les causes de ces accidents afin de développer la sécurité maritime.

Les accidents majeurs, recensés ici, sont relativement peu nombreux comparés aux autres modes de transport. En dehors de la navigation de plaisance, dont les données sont parcellaires, 72 % des accidents et la quasi-totalité des victimes concernent des navires de pêche.

Les principales causes de ces accidents résident dans la vétusté et les conditions d'utilisation des navires, la communication à bord et avec la terre ; mais les contraintes économiques, l'organisation du travail à bord et la qualification des équipages peuvent être, également, source d'accidents.

Tableau VI 1.3
Les accidents maritimes

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Navires de commerce							
ETA* ouvertes	4	8	10	7	13	11	2
Nombre de victimes**	0	11	0	0	1	10	0
Navires de pêche							
ETA* ouvertes	13	29	24	26	14	14	16
Nombre de victimes**	6	15	17	24	9	3	14
Collisions pêche/commerce							
ETA* ouvertes	0	1	0	4	3	3	4
Nombre de victimes**	0	0	0	0	4	3	0
Total							
ETA* ouvertes	17	38	34	37	30	28	22
Nombre de victimes**	6	26	17	24	14	16	14
Navires de plaisance							
ETA* ouvertes	3	1	2	3	3	1	3
Nombre de victimes**	7	0	1	3	2	1	6

Source : BEA-mer

Champ : Eaux territoriales françaises - Métropole

Les données sur les navires de plaisances ne sont pas exhaustives

* Enquêtes Techniques et Administratives

** Décédés ou disparus

⁶ Créé en 1997, le bureau enquêtes-accidents de mer (BEAmer) est devenu, en 2004, le bureau d'enquêtes sur les événements de mer.

VI . 2 – LES NUISANCES ENVIRONNEMENTALES

Les émissions d'un certain nombre de gaz nocifs (oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 2003 avec la modernisation continue du parc automobile et les modifications de la composition des carburants. Et, malgré la croissance de la circulation (0,8 %), avec la baisse de la consommation de carburants, les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre ont, pour la première fois, en 2003, diminué de 267 000 tonnes.

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

De moins en moins de pollution locale

Les émissions de la plupart des produits polluants atmosphériques tendent à diminuer ou à stagner depuis quinze ans avec, notamment, le développement d'une réglementation de plus en plus stricte dans ce domaine, au niveau national, européen ou mondial. Dans l'industrie, des investissements importants ont été réalisés pour modifier les procédés techniques afin de les rendre moins polluants. Dans le domaine de l'énergie, le recours à l'énergie nucléaire a fortement réduit les émissions issues des combustibles fossiles. Dans les transports, la modification des carburants et les progrès des techniques automobiles ont permis une diminution régulière des émissions polluantes, et, ce, malgré le développement de la circulation automobile.

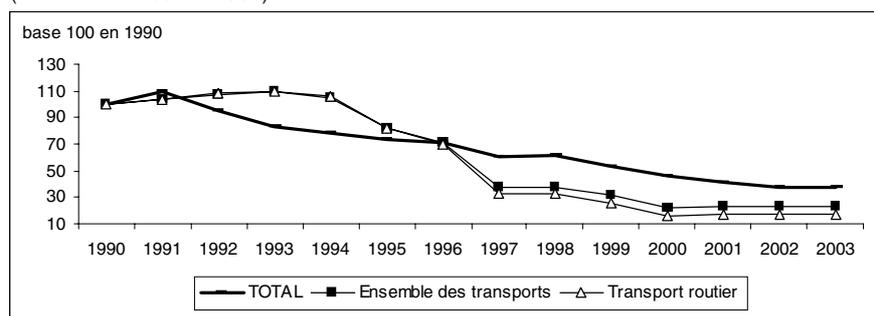
Les données sur les émissions proviennent du Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA). Des données sont disponibles depuis 1960 pour certains polluants.

Les grandes tendances d'évolution des gaz et polluants liés aux transports dans l'atmosphère

Dioxyde soufre (SO ₂)	=	2000/2003	Réduction de la teneur en soufre au 1er octobre 1996
Oxyde d'azote (NO _x)	↘	1990/2003	Pots catalytiques depuis 1993
Composés organiques volatils (COV _{nm})	↘	1990/2003	Pots catalytiques depuis 1993
Monoxyde de carbone (CO)	↘	1990/2003	Diésélisation du parc et catalyseurs à trois voies
Particules	↘	1995/2003	Filtres à particules
Gaz carbonique (CO ₂)	↗	1990/2002	Diésélisation du parc et baisse des consommations unitaires = modération de l'effet croissance de la circulation - baisse légère en 2003

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. En niveau, toutes sources confondues, elles ont diminué de 63 % de 1990 à 2003. Les émissions de SO₂ du transport ont, elles, reculé de 76 % entre 1990 et 2003 soit nettement plus que pour les autres sources (- 61 %). Avec la réduction de la teneur du gazole en soufre au 1er octobre 1996 (de 0,2 % à 0,05 %), cette diminution a été particulièrement importante de 1997 à 2000. Toutefois, depuis 2000, elles ont augmenté à nouveau, d'un peu plus de 5 %. Ainsi, en 2003, elles représentent un peu moins de 7 % des émissions totales de SO₂ dont 5 % est imputable au transport routier (compte propre et compte d'autrui) (graphique VI 2.1 et annexe VI 2.1).

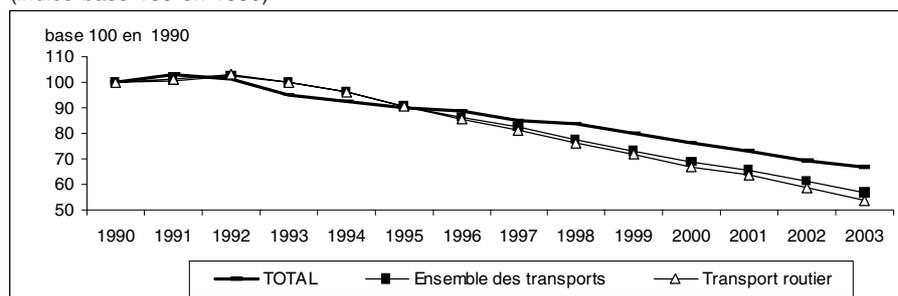
Graphique VI 2.1
Les émissions de SO₂ par source
 (indice base 100 en 1990)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

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. Les transports représentent toujours plus de la moitié des émissions d'oxyde d'azote (54 %) mais le transport routier n'en représente plus que 48 % en 2003, son poids relatif ayant tendance à décliner du fait de la généralisation progressive des pots catalytiques. Les émissions d'oxydes d'azote par l'ensemble des transports ont diminué de 43 % entre 1990 et 2003 (graphique VI 2.2 et annexe A VI 2.1).

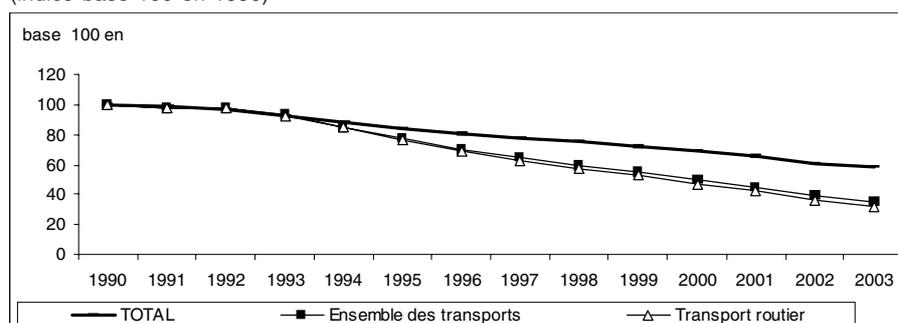
Graphique VI 2.2
Les émissions de NO_x par source
 (indice base 100 en 1990)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

Les transports sont le deuxième producteur de **composés organiques volatils, (COVNM)** après l'industrie manufacturière. Entre 1990 et 2003, ces émissions ont diminué de 65 % pour l'ensemble des transports et de 68 % 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 45 % en 1990 à 27 % en 2003 (graphique VI 2.3 et Annexe A VI 2.1).

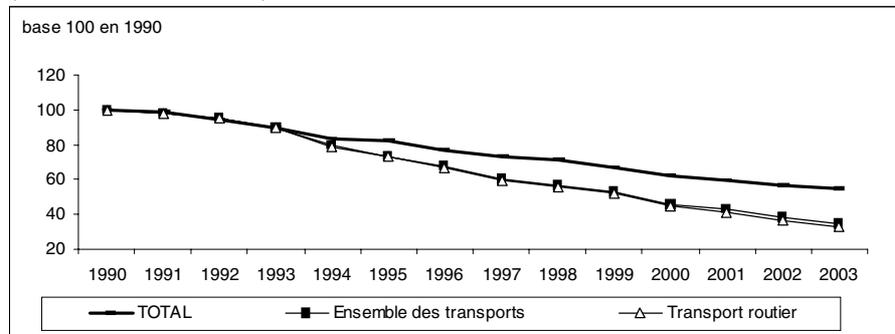
GRAPHIQUE VI 2.3
Les émissions de COVNM par source
 (indice base 100 en 1990)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

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. Avec la diésélisation du parc automobile et l'introduction des catalyseurs à trois voies, les transports représentent 37 % des émissions totales de CO en 2003, alors qu'en 1990, ils en constituaient 59 % (graphique VI 2.4 et Annexe A VI 2.1).

Graphique VI 2.4
Les émissions de CO par source
(indice base 100 en 1990)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

Les particules ou poussières¹ sont émises essentiellement par l'industrie, l'agriculture ou les transports. En 2003, les transports émettent 8 % des poussières totales en suspension (TSP) mais 24 % des $\text{PM}_{1,0}$, 20 % des $\text{PM}_{2,5}$, 14 % des PM_{10} . Et, ce sont, plus particulièrement, les véhicules Diesel, dans le transport routier, qui en émettent de 83 % à 99 %, selon le type de particules. Après avoir augmenté de 1990 à 1995, les émissions de particules dues aux transports ont régressé entre 1995 et 2003.

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

	1990	1995	2000	2003	1995/1990	2000/1995	2003/2000	En % des émissions totales en 2003
	en milliers de tonnes				en % par an			
PM1,0	54,8	65,3	49,9	45,8	3,6	-5,3	-1,7	24
PM2,5	64,7	75,8	59,1	54,6	3,2	-4,9	-1,5	20
PM10	82,2	94,6	77,6	73,0	2,8	-3,9	-1,2	14
TSP	124,3	140,0	126,9	124,9	2,4	-1,9	-0,3	8

Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

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.

¹ Dans les poussières totales en suspension (TSP), on fait ressortir ce qui concerne les particules fines de diamètre aérodynamique équivalent inférieur à : $10\mu\text{m}$ (PM_{10}), $2,5\mu\text{m}$ ($\text{PM}_{2,5}$), $1,0\mu\text{m}$ ($\text{PM}_{1,0}$), 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

1. Le dioxyde de soufre (SO₂)

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 oxydes d'azote (NO_x)

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.

3. Les composés organiques volatils (COV) dont le benzène (C₆H₆)

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.

4. Le monoxyde de carbone (CO)

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.

5. Les particules en suspension (PS)

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 cancérogènes : c'est le cas de celles qui véhiculent certains hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP). Des recherches sont actuellement développées en Europe, au Japon, aux Etats-Unis pour évaluer l'impact des émissions des véhicules diesel.

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

6. L'ozone (O₃)

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).

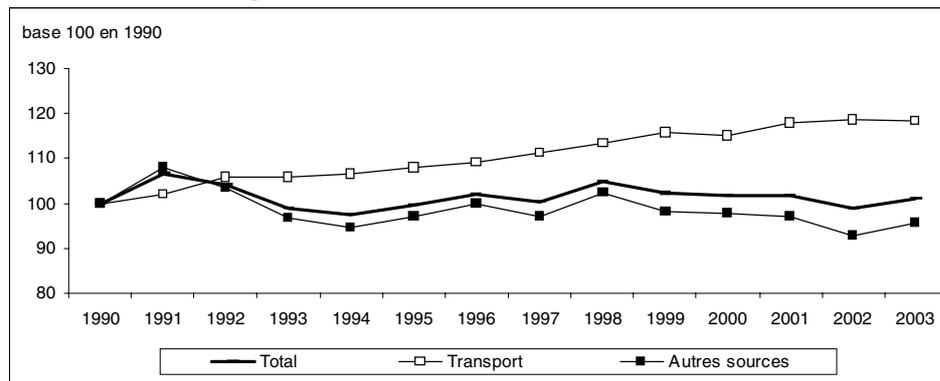
Source : Ministère de l'écologie et du développement durable 2002

Les émissions de gaz à effet de serre

Stabilité en 2003

En 2003, malgré l'augmentation de la circulation routière de 0,8 %, le CITEPA estime que les émissions de CO₂ du transport routier ont diminué de 266 770 tonnes avec la baisse de la consommation de carburants (-0,2 %) (graphique VI 2.5). Jusqu'ici, l'amélioration du rendement énergétique des moteurs et la poursuite de la diésélisation du parc de véhicules ne contrebalançaient pas totalement l'augmentation des émissions de CO₂ dues à l'accroissement de la circulation routière. Ils ne faisaient qu'en modérer l'importance sur longue période.

Graphique VI 2.5
Les émissions de CO₂ par source

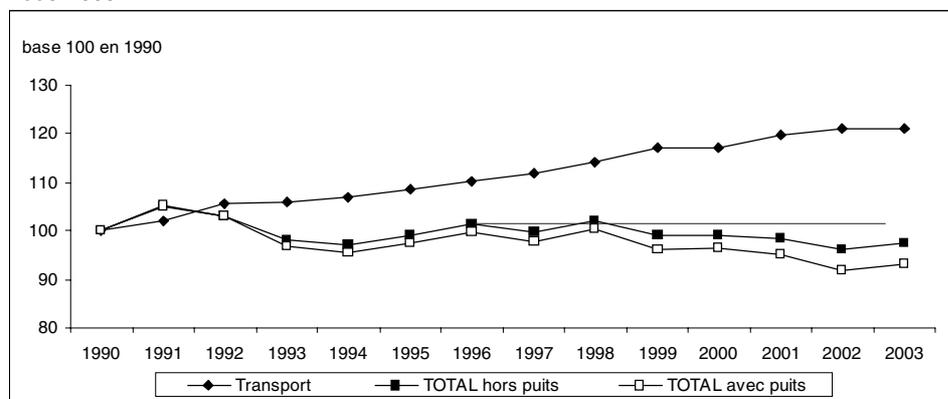


Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

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 2003, les transports sont le deuxième secteur producteur de gaz à effet de serre, avec 21 % du total des émissions, après l'agriculture-sylviculture (26 %), avant le résidentiel-tertiaire et l'industrie manufacturière (21 et 20 %) et la transformation de l'énergie (10 %) (graphique VI 2.6).

Graphique VI 2.6
Les émissions de potentiel de réchauffement global (PRG) totales avec et sans puits², et dans les transports, 1990-2003



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

² Les puits de carbone sont les sources qui réduisent ou absorbent le carbone, essentiellement les forêts.

Encadré 1

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 – activités anthropiques - de ces gaz à durée de vie longue (jusqu'à un siècle) entretient un processus cumulatif qui se traduit par l'accroissement 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).

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⁽¹⁾ 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 « UNFCCC » intègre les émissions outre-mer, avec un découpage sectoriel différent, un total de référence «émissions nettes», est présenté en annexe VI 2.2.

Les émissions de CO₂ font, donc, l'objet d'une attention particulière, en tant que gaz à effet de serre. La production globale de CO₂ d'origine anthropique stagne, en France, depuis les années 1990 avec l'utilisation de techniques industrielles et énergétiques de substitution, en particulier le développement de la production d'électricité nucléaire. Cependant, entre 1990 et 2003, les émissions de CO₂ du transport sont passées de 116 à 138 millions de tonnes. Et elles représentent 27 % du total de ces émissions alors qu'en 1990, elles n'en représentaient que 23 %.

La poursuite de telles tendances pourrait laisser pessimiste quant à la réalisation des objectifs de Kyoto. Les mesures du Plan climat devraient permettre d'infléchir les tendances de long terme afin de permettre à la France de respecter ses engagements.

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 la fixation de normes d'émissions a été mise en place, pour les six GES, 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 son quota d'émissions (réduction de 8%) parmi ses membres, 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. Ce programme a été complété en 2004 par l'adoption du Plan Climat. D'ici 2050, ce plan devrait permettre une réduction de 72,3 millions de tonnes de CO₂, tous secteurs confondus, et pour les transports une diminution de 16,3 millions de tonnes.

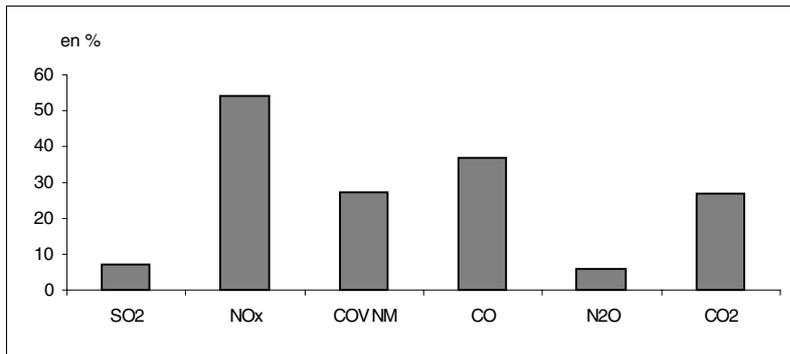
(1) Sont pris en compte six gaz à effet de serre : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les PFC. En 2003, le potentiel de réchauffement global, exprimé en équivalent CO₂, est constitué à 70% de gaz carbonique (CO₂), 15 % d'oxyde nitreux (N₂O), 12 % de méthane (CH₄), et à 3 % de hydrofluorocarbures (HFC), d'hexafluorure de soufre (SF₆) et de perfluorocarbures (PFC).

Les transports ne produisent ni SF₆, ni PFC, 0,8 % du CH₄, 5,7 % du N₂O par contre, ils émettent 25 % de HFC dus à la climatisation des véhicules et, surtout, 27 % du CO₂.

Les émissions atmosphériques des véhicules routiers

Les transports routiers sont des émetteurs prépondérants d'oxydes d'azote (NO_x), de monoxyde de carbone (CO) et une source importante d'émissions de gaz carbonique (CO₂) et de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) (graphique VI 2.7).

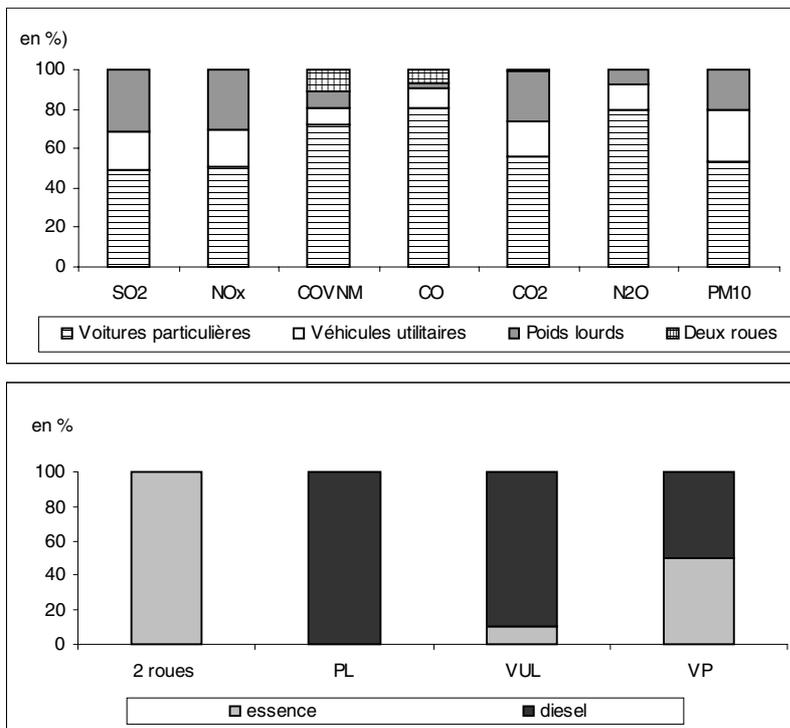
Graphique VI 2.7
Les émissions de polluants par le transport routier en 2003



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

En 2003, les véhicules routiers ont été à l'origine de 65 % à 98 % 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 81 % (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 (30 %), de gaz carbonique (26 %) et de dioxyde de soufre (31 %).

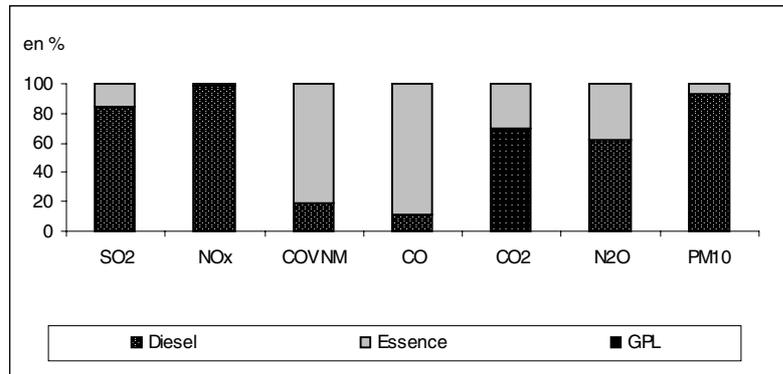
Graphique VI 2.8
Les émissions de la route par type de véhicules et consommation de carburant par type de véhicule en 2003



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005) – (DAEI/SES pour la consommation de carburant)
Hors évaporation essence

En 2003, les émissions polluantes de l'essence sont, en majeure partie, des émissions de monoxyde de carbone (88 %) et de composés organiques volatils non méthaniques (82 %). Le gazole dégage essentiellement du dioxyde de soufre (83 %), du gaz carbonique (68 %) et des oxydes d'azotes (69 %).

GRAPHIQUE VI 2.9
Les émissions de la route par carburant (2003)



Source : CITEPA – série CORALIE/secten (février 2005)

Encadré 2

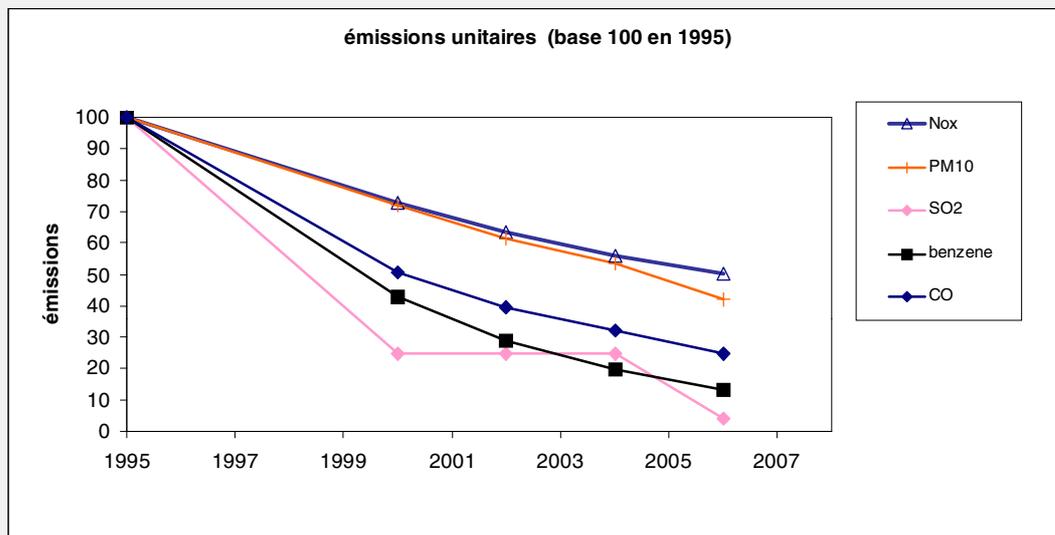
Les émissions unitaires du parc automobile de 1995 à 2007

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 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.



Source : ADEME

Encadré 3

Normes européennes d'émissions des voitures particulières

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.

Quelques comparaisons européennes

Le niveau de développement économique, ainsi que le nombre d'habitants dans un pays, déterminent, dans une large mesure, l'importance du trafic, notamment routier, le choix et le renouvellement du parc de véhicules. L'économie et la population conditionnent également les progrès réalisés dans les véhicules et les carburants ainsi que l'importance accordée par la population et les gouvernements à l'environnement. Plus le pays considéré est développé, plus ses choix en matière de véhicules, d'infrastructures, de politiques économiques pourront intégrer la dimension environnement. Cependant, les particularités des territoires géographiques et les différences « culturelles » dans les choix modaux de transport influent sur les infrastructures et sur les comportements des ménages à l'égard de l'automobile et des déplacements en général.

Tableau VI 2.2

Les émissions de gaz polluants et particules en Europe³ en 2002 – Indicateurs TERM⁴

	1990	1995	2000	2002	Europe - 32	France
					2002/1990 en %	
	millions de tonnes					
SO2	1 430	943	542	570	-34	-77
NOx	9 954	8 990	7 737	7 137	-10	-39
CO	41 006	32 319	23 283	20 845	-21	-62
COVNM	7 735	6 186	4 247	3 983	-20	-60
PM10	632	627	588	597	-1	-6

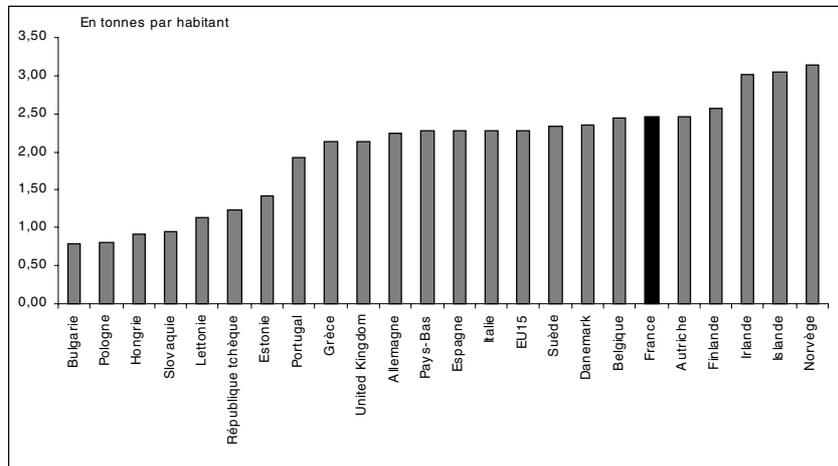
Source : Agence européenne de l'environnement (AEE)

³ 32 pays soit : Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Chypre, Estonie, Hongrie, Lituanie, Pologne, Malte, Slovaquie, Slovénie, République tchèque, Lettonie ainsi que les sept pays suivants : Bulgarie, Croatie, Roumanie, Turquie - Islande, Lichtenstein, et Norvège.

⁴ Indicateurs d'intégration transports-environnement de l'Agence européenne de l'environnement.

Les émissions des principaux gaz et polluants dans l'atmosphère imputables aux transports ont diminué, en Europe, depuis 1990. Par contre, les différences entre les anciens états membres de la Communauté économique européenne et les dix nouveaux membres sont relativement sensibles (graphique VI 2.10). Les émissions de CO₂ du transport, en Europe, en niveau et en évolution, sont données, ici, à titre indicatif.

Graphique VI 2.10
Le niveau de CO₂ des transports par habitant, en Europe, en 2001



Source : Agence européenne de l'environnement (AEE)

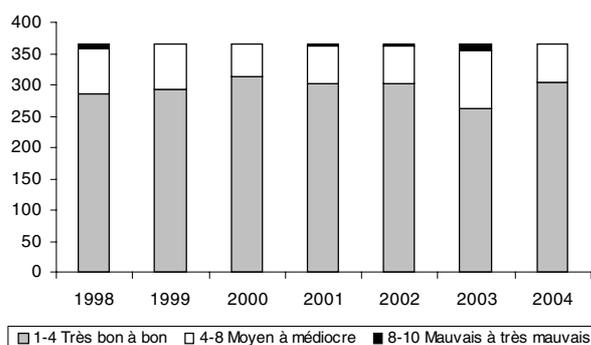
La qualité de l'air

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, 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 augmenté en passant de 262 en 2003 à 305 en 2004, niveau semblable à ceux des années 2001 et 2002. Un printemps et un été 2004 beaucoup moins chauds que ceux de 2003, marqués par la canicule, ont permis une moindre diffusion des polluants dans l'atmosphère (graphique VI 2.11).

Graphique VI 2.11
Les indices ATMO de qualité de l'air en agglomération parisienne de 1998 à 2004
(Agglomération parisienne - nombre de jours par an)



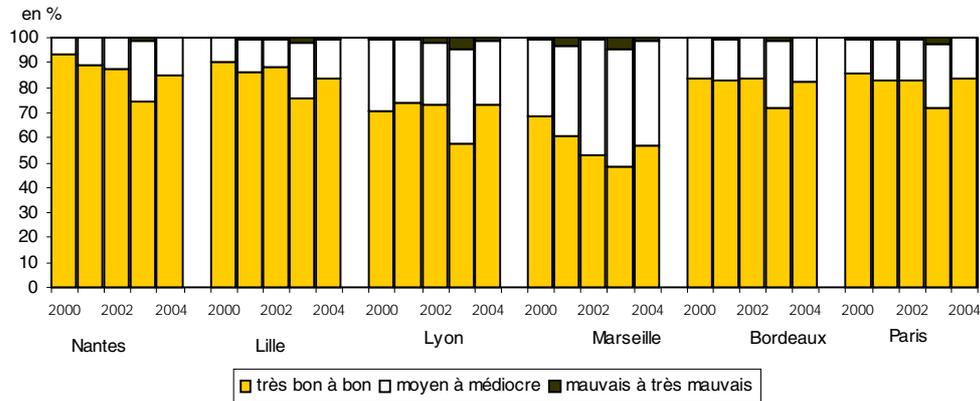
Source : AIRPARIF

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 améliorée, en 2004, pour ces cinq villes dont les données sont disponibles (graphique VI 2.12).

Graphique VI 2.12

Les indices Atmo de qualité de l'air

(cinq grandes villes françaises – en % du nombre de jours par an)



Source : ADEME

Encadré 4

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.

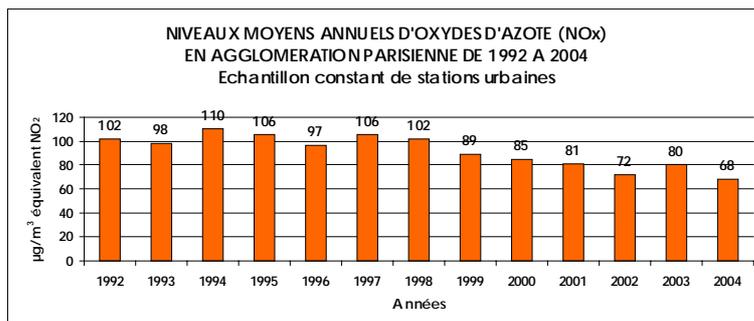
En 2000, le mode de calcul de l'indice Atmo a changé ; les séries 1998 et 1999 ont été rétro-polées pour l'agglomération parisienne mais non pour les autres agglomérations françaises.

Sur longue période, il semble plus 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 33 %. En 2004, avec des températures moins élevées qu'en 2003, il baisse de 15 % et atteint le niveau le plus bas observé depuis 1992 (graphique VI 2.13).

Graphique VI 2.13

Le niveau d'oxyde d'azote NO_x (1992-2004)

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



Source : AIRPARIF

Encadré 5

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.

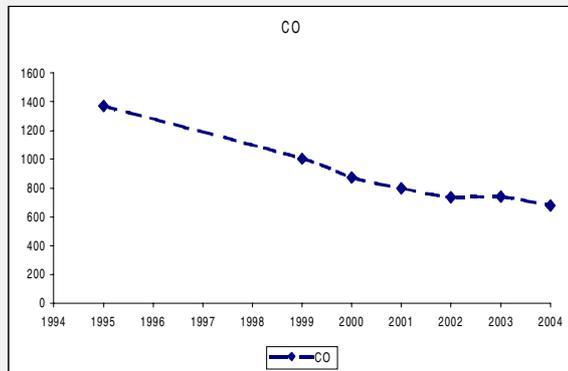
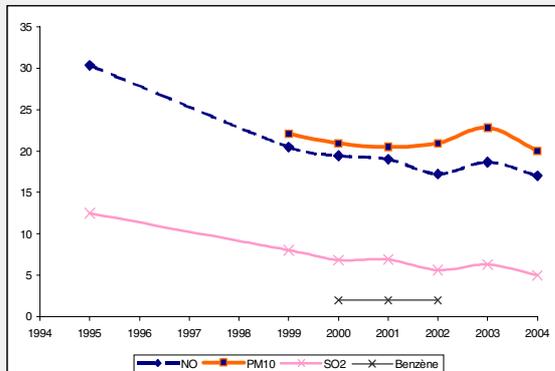
Ces stations sont classifiées selon une typologie précise : stations urbaines, périurbaines, trafic, rurales nationales ou régionales et industrielles. L'ensemble des données est stocké dans la base de données de la qualité de l'air (BDQA) hébergée par l'ADEME.

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

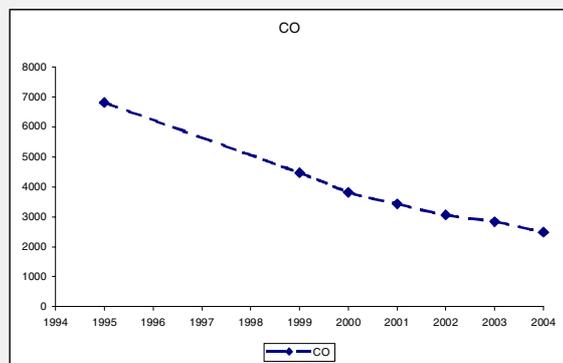
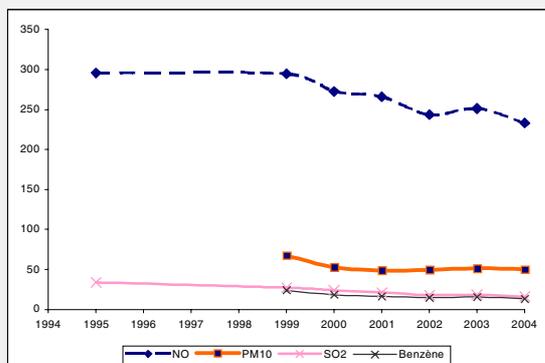
- les stations urbaines ont été retenues pour qualifier la qualité de l'air moyenne observée chaque année en ville. L'indicateur retenu est celui de la moyenne des concentrations moyennes annuelles sur l'ensemble des stations ayant un historique remontant à 1995 au moins (selon les polluants et les typologies, 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).

Résultats

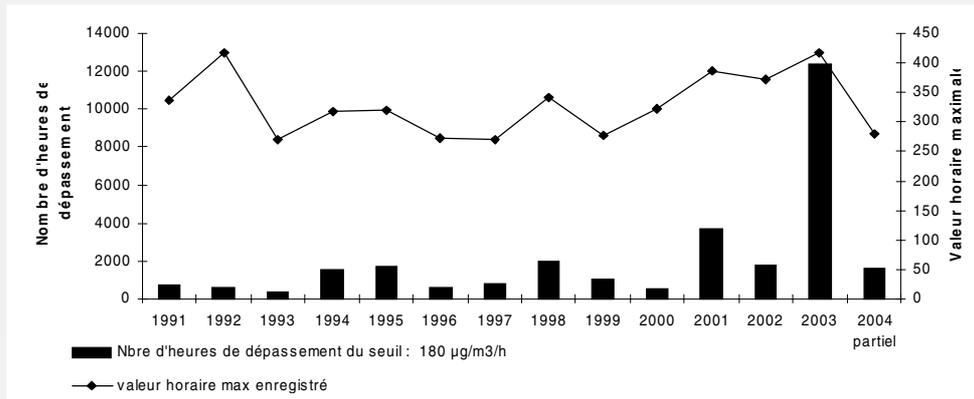
Moyennes annuelles des concentrations en stations urbaines pour les polluants primaires



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



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).

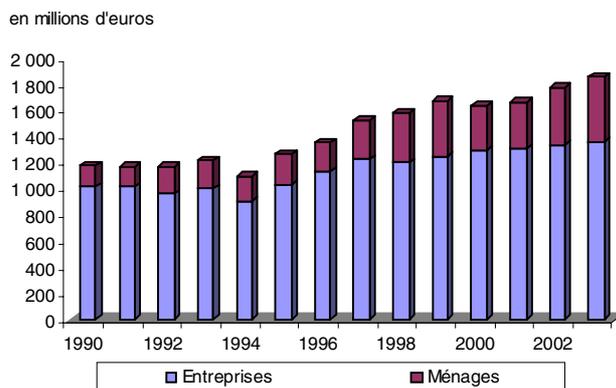
Nombre d'heures de dépassement du seuil 180 microgrammes/m³ pour l'ozone


Les graphiques ci-dessus présentent l'évolution des concentrations pour les différents polluants primaires : 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). L'année 2004 marque un retour à des moyennes annuelles de même niveau que 2002. 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.

La dépense de protection de l'air⁶

Les dépenses de protection de l'air, soit 1 940 millions d'euros, ont augmenté, en 2003, de 4,4 % par rapport à 2002 (encadré 8). Les entreprises réalisent 70 % des dépenses en matière de protection de l'air. Avec 4 % de la dépense de protection de l'air, le poids des ménages dans les dépenses de protection de l'air est faible. (graphique VI 2.14). 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 2.14
Evolution de la dépense de protection de l'air



Source : IFEN – rapport à la CCEE – mai 2005

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

⁶ Des travaux de rénovation des comptes de l'air et du bruit ont été menés pour l'élaboration du rapport sur les comptes de l'environnement 2003. Les séries ont, donc, été réactualisées et ne sont pas comparables à celles de l'an passé.

Encadré 6

Les comptes de protection de l'environnement⁷

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».

La DPE est calculée selon la méthodologie européenne SERIEE⁸ 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 2003, la DPE s'est élevée à 31 830 millions d'euros, soit 3,7 % de plus qu'en 2002. Les entreprises sont les premières à financer la DPE (37 % du financement total), viennent ensuite les administrations publiques (32 %) et enfin les ménages (31 %). Les dépenses de protection de l'air et de réduction du bruit ont représenté 11 % de la DPE.

En 2003, les investissements en matière de protection de l'environnement représentent 27 % de la DPE et 3 % des investissements totaux réalisés dans l'ensemble de l'économie.

Dépense de protection de l'environnement en 2003

en millions d'euros courants

	Administrations			Total
	Publiques	Entreprises	Ménages	
Gestion des eaux usées	3 369	3 133	4 653	11 155
Air	293	1 183	465	1 940
Bruit	193	368	844	1 405
Déchets	1 190	5 450	3 883	10 523
Déchets radioactifs	76	518	0	594
Nettoyage des rues	1 106	0	0	1 106
Biodiversité et paysages**	820	495	76	1 391
Recherche et Développement *	1 046	581	0	1 627
Administration générale*	2 087	0	0	2 087
Dépense de protection de l'environnement (au sens strict)	10 180	11 728	9 922	31 830

Sources : Ifen données provisoires

* estimation

** Les associations sont regroupées avec les administrations publiques.

Evolution de la dépense de protection de l'environnement

en millions d'euros courants

Type de dépense	1990	1995	2000	2001	2002	2003
courante	9 909	14 965	20 334	21 113	22 374	23 163
capital	4 762	5 903	7 566	7 975	8 318	8 666
total	14 670	20 868	27 900	29 089	30 692	31 829

Source : IFEN - rapport à la CCEE - mai 2005

⁷ Des travaux de rénovation des comptes de l'air et du bruit ont été menés pour l'élaboration du rapport sur les comptes de l'environnement 2003. Les séries ont, donc, été réactualisées et ne sont pas comparables à celles de l'an passé.

⁸ 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 2004 dans l'enquête permanente de l'Insee sur les conditions de vie le citent comme le problème qui les préoccupe le plus au même niveau que le manque de sécurité. Il est perçu comme une gêne par 41 % des ménages français, 26 % 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.

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

Ménages selon la résidence :	ensemble des ménages (structure) 2004	proportion de ménages concernés			
		2001	2002	2003	2004
Rural	23	25	25	24	26
- dont bruit dû aux transports		14	14	13	15
Petites villes	17	38	37	31	34
- dont bruit dû aux transports		19	20	17	20
Villes moyennes	13	45	42	43	44
- dont bruit dû aux transports		24	22	23	25
Grandes villes	29	50	46	49	49
- dont bruit dû aux transports		26	26	26	29
Agglomération parisienne	12	54	53	56	53
- dont bruit dû aux transports		30	28	30	28
Paris	4	63	61	58	58
- dont bruit dû aux transports		28	34	30	26
Ensemble	100	42	40	40	41
- dont bruit dû aux transports		22	22	22	23

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

Par ailleurs, en 2004, la mission bruit du ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement a reçu 937 plaintes contre le bruit, soit 5 % de moins qu'en 2003. 56 % des plaintes concerne les transports et 29 % plus spécifiquement les transports aériens (annexe A VI 2.5).

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 %.

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 % les points noirs générés par la circulation routière.

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 aiguës auxquelles l'oreille humaine est la plus sensible. Le bruit des transports terrestres est légalement 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.

Niveaux de bruit : quelques repères

	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	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	10 000
110 dB(A) : biréacteur au décollage à 300 mètres	110	100 000 000

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)

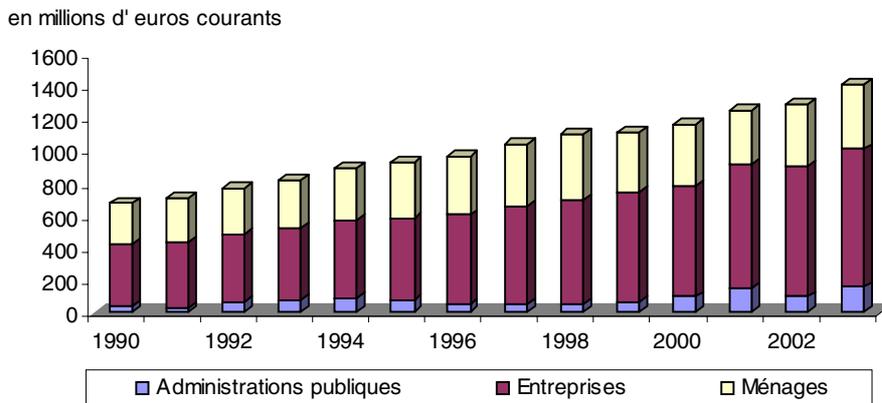
Personnes exposées à plus de 65 dB(A)	7 000 000
Logements soumis sur le réseau national (*) à plus de 70 dB(A) hors centre des agglomérations	250 000
Logements soumis sur l'ensemble des réseaux à plus de 70 dB(A) y compris centres des agglomérations	981 000
Nombre de groupements scolaires touchés	500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

(*) y compris réseau ferré SNCF

Les dépenses de protection contre le bruit plus élevées...

Les dépenses de protection contre le bruit⁹ s'élèvent à 1 400 millions d'euros en 2003, en progression de 9 %, soit environ 23,3 euros par habitant. Elles sont réalisées à 61 % par les entreprises, 28 % par les ménages et 11 % 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 drainants) (graphique VI 2.15).

Graphique VI 2.15
La dépense de protection contre le bruit



Source : IFEN – rapport à la CCEE – mars 2005

⁹ Des travaux de rénovation des comptes de l'air et du bruit ont été menés pour l'élaboration du rapport sur les comptes de l'environnement 2003. Les séries ont, donc, été réactualisées et ne sont pas comparables à celles de l'an passé.

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 ». Pour donner un contenu à ce qui pourrait ne rester qu'une notion abstraite, des indicateurs ont été construits afin de l'évaluer de manière à orienter les politiques à mettre en oeuvre.

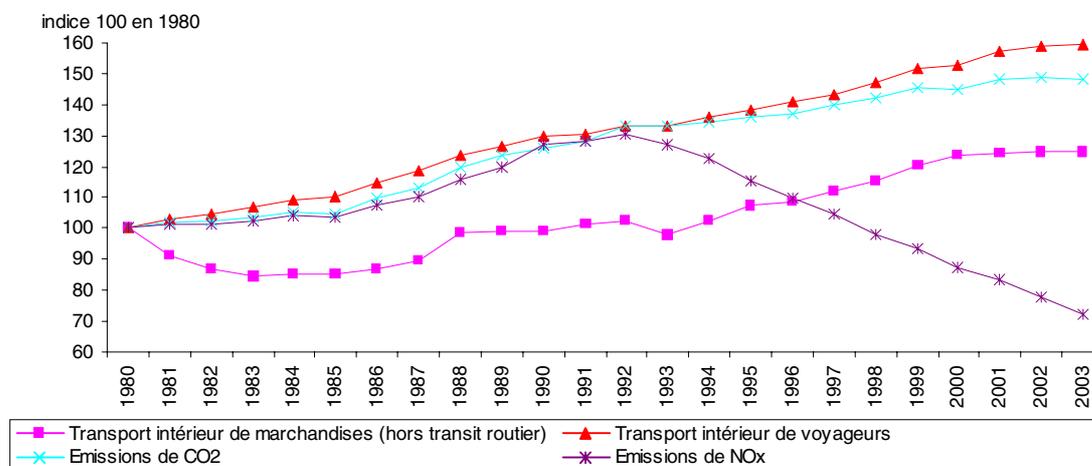
La Stratégie Nationale du Développement Durable de la France (SNDD) a été adoptée par le gouvernement en juin 2003 et son plan d'action prévoit un rapport triennal sur l'état du développement durable en France, afin de mettre à la disposition des citoyens une série d'indicateurs statistiques sur la situation de la France comparée à celle de ses partenaires étrangers.

Dans une 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 quasiment parallèle à celle du transport intérieur de voyageurs et de marchandises. 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 (France métropolitaine)
(indice 100 en 1980)



Transport de marchandises en tonnes-kilomètres ; Transport de voyageurs en voyageurs-kilomètres.
Sources : MTETM (DAEI-SESP ; DGAC) – Minefi (DGEMP) – Insee : Comptes de la nation – RATP - SNCF- Voies navigables de France - Citepa, Coralie, format Secten (mise à jour février 2005).

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.

Les annexes

NOMENCLATURE D'ACTIVITÉS FRANÇAISE (NAF)

60 Transports terrestres

- 60.1 **Transports ferroviaires**
 - 60.1Z Transports ferroviaires
- 60.2 **Transports urbains et routiers**

(60.21 Transports réguliers de voyageurs = 60.2A + 60.2B + 60.2C) :

 - 60.2A Transports urbains de voyageurs
 - 60.2B Transports routiers réguliers de voyageurs
 - 60.2C Téléphériques, remontées mécaniques
 - 60.2E Transports de voyageurs par taxis
 - 60.2G Autres transports routiers de voyageurs

(60.24 Transports routiers de marchandises = 60.2L + 60.2M + 60.2N + 60.2P) :

 - 60.2L Transports routiers de marchandises de proximité
 - 60.2M Transports routiers de marchandises interurbains
 - 60.2N Déménagement
 - 60.2P Location de camions avec conducteur
- 60.3 **Transports par conduites**
 - 60.3Z Transports par conduites

61 Transports par eau

- 61.1 **Transports maritimes et côtiers**

(61.10 Transports maritimes et côtiers = 61.1A + 61.1B) :

 - 61.1A Transports maritimes
 - 61.1B Transports côtiers
- 61.2 **Transports fluviaux**
 - 61.2Z Transports fluviaux

62 Transports aériens

- 62.1 **Transports aériens réguliers**
 - 62.1Z Transports aériens réguliers
- 62.2 **Transports aériens non réguliers**
 - 62.2Z Transports aériens non réguliers
- 62.3 **Transports spatiaux**
 - 62.3Z Transports spatiaux

63 Services auxiliaires des transports

- 63.1 **Manutention et entreposage**

(63.11 Manutention = 63.1A + 63.1B) :

 - 63.1A Manutention portuaire
 - 63.1B Manutention non portuaire

(63.12 Entreposage = 63.1D + 63.1E) :

 - 63.1D Entreposage frigorifique
 - 63.1E Entreposage non frigorifique
- 63.2 **Gestion d'infrastructures de transports**
 - 63.2A Gestion d'infrastructures de transports terrestres
 - 63.2C Services portuaires, maritimes et fluviaux
 - 63.2E Services aéroportuaires
- 63.3 **Agences de voyage**
 - 63.3Z Agences de voyage
- 63.4 **Organisation de transport de fret**

(63.40 Organisation du transport de fret = 63.4A + 63.4B + 63.4C) :

 - 63.4A Messagerie, fret express
 - 63.4B Affrètement
 - 63.4C Organisation des transports internationaux

Ne sont pas inclus dans les transports, les postes :

71.1Z	Location de véhicules automobiles
71.2	Location d'autres matériels de transport
74.8G	Routage
80.4A	Ecoles de conduite
85.1J	Ambulances
90.0B	Enlèvement et traitement des autres déchets

I 1 Bilan économique

TABLEAU A I 1.1

Equilibre du PIB : partage volume-prix de 2000 à 2004, aux prix de l'année précédente, chaînés, base 2000

niveaux en milliards d'euros ; évolutions en %

	2000					2001				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	4,1	1441,4	1,4	1441,4	5,5	2,1	1470,9	1,8	1497,2	3,9
Importations	14,9	398,7	5,5	398,7	21,2	2,2	407,4	-0,9	403,8	1,3
Total	6,2	1840,1	2,2	1840,1	8,5	2,1	1878,4	1,2	1901,0	3,3
Exportations	12,4	411,7	2,4	411,7	15,1	2,5	422,1	-0,3	421,0	2,3
Dép. de conso. finale des ménages	3,6	783,9	2,3	783,9	6,0	2,5	803,7	1,7	817,4	4,3
Dép. de conso. finale des APU	2,1	330,1	2,1	330,1	4,2	2,0	336,7	1,3	341,2	3,4
Dép. de conso. finale des ISBLSM	3,0	19,4	3,0	19,4	6,1	3,9	20,2	3,2	20,8	7,3
FBCF	7,2	280,7	2,0	280,7	9,3	2,4	287,3	1,5	291,6	3,9
Acquisitions, nettes des cessions	-2,4	1,0	6,5	1,0	3,9	-18,4	0,8	22,3	1,0	-0,2

	2002					2003				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	1,2	1488,9	2,2	1548,6	3,4	0,8	1500,8	1,6	1585,2	2,4
Importations	1,7	414,4	-4,2	393,4	-2,6	0,7	417,3	-1,5	390,2	-0,8
Total	1,3	1903,2	0,8	1942,0	2,2	0,8	1918,1	0,9	1975,3	1,7
Exportations	1,5	428,3	-1,7	419,9	-0,3	-1,7	420,9	-1,2	407,7	-2,9
Dép. de conso. finale des ménages	2,2	821,5	1,1	844,4	3,3	1,4	833,4	1,3	868,0	2,8
Dép. de conso. finale des APU	2,9	346,4	3,2	362,2	6,1	2,0	353,3	2,2	377,4	4,2
Dép. de conso. finale des ISBLSM	5,1	21,2	-0,5	21,8	4,6	-2,2	20,7	3,2	22,0	1,0
FBCF	-1,7	282,5	1,3	290,6	-0,4	2,7	290,2	0,6	300,3	3,4
Acquisitions, nettes des cessions	-24,0	0,6	22,8	0,9	-6,6	-37,0	0,4	19,8	0,7	-24,6

	2004				
	% vol	Volume	% prix	Valeur	% val
PIB	2,3	1535,6	1,6	1648,4	4,0
Importations	6,9	446,0	1,7	424,0	8,7
Total	3,2	1979,8	1,6	2072,4	4,9
Exportations	3,1	433,8	1,9	428,1	5,0
Dép. de conso. finale des ménages	2,0	850,3	1,8	901,2	3,8
Dép. de conso. finale des APU	2,6	362,7	1,8	394,4	4,5
Dép. de conso. finale des ISBLSM	4,1	21,6	0,9	23,1	5,0
FBCF	2,5	297,4	2,7	316,0	5,2
Acquisitions, nettes des cessions	-2,9	0,4	-1,0	0,7	-3,9

Source : Insee, comptes nationaux, mai 2005

I 2 La branche transports

Le traitement des subventions au transport ferroviaire et au transport collectif urbain dans la base 2000

Le transport ferroviaire (GK01) et le transport urbain de voyageurs (HK02.A) bénéficient d'un certain nombre de transferts spécifiques à ces deux modes de transport.

Les compensations de réductions tarifaires et contributions de services :

Une partie de ces transferts est constituée par des compensations tarifaires (remboursements de pertes de recettes pour réductions tarifaires et tarifs sociaux) et des contributions de services, qui sont des subventions versées aux entreprises par l'autorité organisatrice. Dans les comptes des entreprises (SNCF, RATP, réseaux de province), elles sont généralement incluses dans les produits du trafic.

En 2002, ces transferts sont évalués à 1 738 millions d'euros pour les transports ferroviaires (hors Île-de-France) et à 3 676 millions d'euros pour les transports collectifs urbains (RATP, SNCF Île-de-France, OPTILE, réseaux de province).

En base 2000, comme en base 95, la comptabilité nationale considère les contributions de services et la plupart des compensations pour réductions tarifaires comme des subventions sur les produits. Elles sont alors retirées des ventes, lorsqu'elles y sont incluses, pour être reclassées en subventions. En revanche, la production au prix de base les prend en compte.

Toutefois, les compensations tarifaires qui correspondent à des tarifs sociaux (cartes « améthyste », cartes « émeraude », cartes au profit des familles nombreuses) ne sont pas classées en subventions sur les produits et figurent toujours dans les ventes au prix du producteur.

En 2002, les tarifs sociaux sont évalués à 209 millions d'euros pour les transports ferroviaires et à 509 millions d'euros pour les transports collectifs urbains. Ils sont classés dans la dépense de consommation finale des APU.

La consommation totale des ménages se décompose ainsi en deux postes : la dépense de consommation finale des ménages correspondant à la dépense réelle des ménages et la dépense de consommation finale des APU correspondant aux tarifs sociaux.

Les subventions sur les produits :

Parmi les subventions, le SEC 95 distingue les subventions sur les produits versées par unité de bien ou de service produit. Elles interviennent dans le passage au prix de base. Pour les transports ferroviaires et le transport urbain de voyageurs, les compensations tarifaires qui ne sont pas des tarifs sociaux sont classées en subventions sur les produits. En plus des compensations tarifaires, les subventions sur les produits comprennent également des subventions dont le montant dépend du volume de la production. Ces subventions s'élèvent à 1 529 millions d'euros pour le transport ferroviaire et à 3 167 millions d'euros pour le transport urbain.

Les autres subventions sur la production :

Elles comprennent en base 2000 les subventions d'exploitation qui ne sont pas proportionnelles aux unités produites. Elles sont négligeables pour les transports ferroviaires et pour les transports urbains.

GK01 Transports ferroviaires : 2002

en millions d'euros HT

Tarifs sociaux (comptés en production)	209
--	------------

Subventions sur les produits (D31)	1529
<i>voyageurs</i>	1504
<i>merchandises</i>	25

Subventions d'investissement (D92)	677
Concours de l'Etat au service annexe de la dette	677

Sources :

Tarifs sociaux : ERE Insee

Subventions sur les produits : ERE Insee

Autres subventions : Insee, DGCP, SNCF

Détail des subventions sur les produits	
Payées par l'Etat	
ERE HK01 A voyageurs	218
Réduction tarifaire militaires et assimilé dont :	218
<i>SNCF</i>	212
<i>Autres transporteurs</i>	6
ERE HK01 B fret	25
Réduction tarifaire pour le transport de la presse et aide au transport combiné	25
Payées par les APUL	
ERE HK01 A voyageurs	1286
Services régionaux (TER)	1286
Total GK01	1529

HKO2.A Transports urbains de voyageurs : 2002

en millions d'euros HT

Tarifs sociaux (comptés en production)	509
--	------------

Subventions sur les produits (D31)	3167
Compensations tarifaires et contributions de services à :	
<i>RATP</i>	1770
<i>SNCF Ile-de-France</i>	1100
<i>Autre (OPTILE)</i>	297

Sources : Insee, DGCP, STIF

TABLEAU A I 2.1
Les comptes du transport

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	51 860	60 058	61 368	62 621	63 803	nd
Valeur ajoutée	49 777	51 200	54 073	56 748	58 055	nd
Production de la branche au prix de base	101 637	111 258	115 441	119 369	121 858	130 312
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	54 363	60 058	61 813	62 348	62 068	nd
Valeur ajoutée	50 304	51 200	50 811	51 710	52 448	nd
Production de la branche au prix de base	104 667	111 258	112 624	114 058	114 516	120 537
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	101 637	111 258	115 441	119 369	121 858	130 312
dont sous-traitance	6 868	7 738	8 008	8 402	8 602	9 394
Importation totale	15 382	17 974	18 099	17 081	16 953	18 846
dont ajustement CAF/FAB	7 046	7 640	6 636	6 503	6 410	7 274
Impôts sur les produits	672	775	770	762	798	901
Subventions sur les produits	6 614	6 552	5 953	6 574	6 640	6 839
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	31 985	36 658	38 686	38 846	40 342	44 470
Marge de transport (y c transitant par commerce)	31 317	34 555	36 988	37 863	38 594	40 745
Consommation finale	19 614	20 935	21 313	22 134	22 804	24 090
Exportation totale	14 540	16 421	17 143	17 342	16 680	17 730
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	104 667	111 258	112 624	114 058	114 516	120 537
dont sous-traitance	7 328	7 738	7 751	8 052	8 065	8 306
Importation totale	16 139	17 974	17 530	16 220	15 723	17 228
dont ajustement CAF/FAB	7 662	7 640	6 623	6 306	6 169	6 884
Impôts sur les produits	718	775	804	762	802	897
Subventions sur les produits	5 935	6 552	6 506	6 613	6 582	6 923
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	33 007	36 658	37 881	38 001	38 638	41 954
Marge de transport (y c transitant par commerce)	32 789	34 555	34 905	34 944	35 353	36 865
Consommation finale	19 946	20 935	21 061	21 326	21 347	22 251
Exportation totale	15 203	16 421	16 624	16 173	15 284	15 931
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		109,5	103,8	103,4	102,1	106,9
Volume base 100 en n-1		106,3	101,2	101,3	100,4	105,3
Prix base 100 en n-1		103,0	102,5	102,1	101,7	101,6

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.2
Les comptes du transport ferroviaire

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	2 551	3 832	3 163	3 582	3 479	nd
Valeur ajoutée	5 513	4 990	5 044	5 135	5 051	nd
Production de la branche au prix de base	8 064	8 822	8 207	8 717	8 530	9 003
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	2 521	3 832	3 338	3 587	3 337	nd
Valeur ajoutée	5 644	4 990	5 430	5 550	5 554	nd
Production de la branche au prix de base	8 165	8 822	8 768	9 137	8 891	9 054
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	8 064	8 822	8 207	8 717	8 530	9 003
dont sous-traitance	0	0	0	0	0	0
Importation totale	1 031	943	922	1 126	1 147	931
dont ajustement CAF/FAB	132	95	75	62	70	58
Impôts sur les produits	0	0	0	0	0	0
Subventions sur les produits	1 525	1 466	725	1 529	1 462	1 560
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	1 441	1 713	2 057	1 604	1 711	1 742
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 498	1 707	1 531	1 724	1 676	1 452
Consommation finale	3 157	3 371	3 518	3 557	3 506	3 711
Exportation totale	1 307	1 376	1 216	1 360	1 245	1 404
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	8 165	8 822	8 768	9 137	8 891	9 054
dont sous-traitance	0	0	0	0	0	0
Importation totale	1 042	943	902	1 064	1 079	844
dont ajustement CAF/FAB	133	95	74	61	70	56
Impôts sur les produits	0	0	0	0	0	0
Subventions sur les produits	1 367	1 466	1 494	1 537	1 509	1 556
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	1 637	1 713	2 002	2 263	2 426	2 351
Marge de transport (y c transitant par commerce)	1 506	1 707	1 459	1 641	1 620	1 354
Consommation finale	3 212	3 371	3 432	3 379	3 219	3 306
Exportation totale	1 321	1 376	1 202	1 299	1 179	1 283
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		109,4	93,0	106,2	97,9	105,5
Volume base 100 en n-1		108,0	99,4	104,2	97,3	101,8
Prix base 100 en n-1		101,3	93,6	101,9	100,6	103,6

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.3
Les comptes du transport terrestre de voyageurs

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	4 068	4 046	4 043	4 336	4 652	nd
Valeur ajoutée	8 949	9 464	10 227	10 501	10 813	nd
Production de la branche au prix de base	13 017	13 510	14 270	14 837	15 465	16 760
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	4 354	4 046	4 105	4 347	4 509	nd
Valeur ajoutée	8 569	9 464	9 724	9 938	10 081	nd
Production de la branche au prix de base	12 923	13 510	13 829	14 285	14 590	15 376
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	13 017	13 510	14 270	14 837	15 465	16 760
dont sous-traitance	467	490	509	534	725	783
Importation totale	0	0	0	0	0	0
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	76	79	55	57	46	59
Subventions sur les produits	3 261	2 921	3 111	3 167	3 334	3 595
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	2 394	3 020	3 000	3 232	3 199	3 559
Marge de transport (y c transitant par commerce)	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	7 388	7 781	8 131	8 373	8 711	9 369
Exportation totale	0	0	0	0	0	0
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	12 923	13 510	13 829	14 285	14 590	15 376
dont sous-traitance	473	490	494	497	512	538
Importation totale	0	0	0	0	0	0
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	73	79	86	77	95	116
Subventions sur les produits	2 748	2 921	3 003	3 033	3 088	3 226
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	2 716	3 020	2 869	3 154	3 240	3 495
Marge de transport (y c transitant par commerce)	0	0	0	0	0	0
Consommation finale	7 480	7 781	7 968	8 080	8 285	8 678
Exportation totale	0	0	0	0	0	0
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		103,8	105,6	104,0	104,2	108,4
Volume base 100 en n-1		104,5	102,4	103,3	102,1	105,4
Prix base 100 en n-1		99,3	103,2	100,7	102,1	102,8

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.4
Les comptes du transport terrestre de marchandises

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	16 461	17 979	18 836	18 909	19 682	nd
Valeur ajoutée	12 131	13 400	15 054	15 559	15 262	nd
Production de la branche au prix de base	28 592	31 379	33 890	34 468	34 944	37 308
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	17 684	17 979	18 946	19 161	19 625	nd
Valeur ajoutée	12 427	13 400	13 339	13 415	13 599	nd
Production de la branche au prix de base	30 111	31 379	32 285	32 576	33 224	35 134
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	28 592	31 379	33 890	34 468	34 944	37 308
dont sous-traitance	2 971	3 332	3 536	3 650	3 553	3 793
Importation totale	2 820	3 263	3 588	3 309	3 328	3 300
dont ajustement CAF/FAB	2 146	2 266	1 926	1 814	1 842	2 123
Impôts sur les produits	0	0	0	0	0	0
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	727	593	611	572	624	630
Marge de transport (y c transitant par commerce)	23 672	26 350	28 741	29 118	29 410	31 142
Consommation finale	440	470	504	532	540	546
Exportation totale	1 456	1 636	2 160	2 091	2 303	2 374
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	30 111	31 379	32 285	32 576	33 224	35 134
dont sous-traitance	3 135	3 332	3 388	3 602	3 715	3 935
Importation totale	2 910	3 263	3 492	3 263	3 292	3 189
dont ajustement CAF/FAB	2 159	2 266	1 884	1 829	1 867	2 098
Impôts sur les produits	0	0	0	0	0	0
Subventions sur les produits	0	0	0	0	0	0
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	743	593	589	535	533	530
Marge de transport (y c transitant par commerce)	24 964	26 350	27 336	27 298	27 615	28 959
Consommation finale	447	470	486	499	501	507
Exportation totale	1 573	1 636	2 099	2 084	2 306	2 330
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		109,7	108,0	101,7	101,4	106,8
Volume base 100 en n-1		104,2	102,9	100,9	102,0	105,7
Prix base 100 en n-1		105,3	105,0	100,8	99,4	101,0

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.5
Les comptes du transport par eau

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	3 703	4 634	4 719	4 993	5 240	nd
Valeur ajoutée	798	893	983	1 019	1 026	nd
Production de la branche au prix de base	4 501	5 527	5 702	6 012	6 266	7 221
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	4 259	4 634	4 719	4 849	5 017	nd
Valeur ajoutée	897	893	964	953	954	nd
Production de la branche au prix de base	5 156	5 527	5 683	5 802	5 971	6 555
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	4 501	5 527	5 702	6 012	6 266	7 221
dont sous-traitance	467	880	678	715	748	738
Importation totale	2 626	3 357	3 049	3 012	2 759	2 887
dont ajustement CAF/FAB	3 539	3 873	3 163	3 254	3 206	3 526
Impôts sur les produits	0	0	0	0	0	0
Subventions sur les produits	102	133	136	148	139	248
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	362	371	390	391	403	406
Marge de transport (y c transitant par commerce)	605	758	803	931	895	992
Consommation finale	269	284	298	318	325	351
Exportation totale	1 787	2 586	3 284	3 268	3 310	3 848
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	5 156	5 527	5 683	5 802	5 971	6 555
dont sous-traitance	807	880	740	748	771	843
Importation totale	3 026	3 357	3 096	2 920	2 640	2 591
dont ajustement CAF/FAB	4 065	3 873	3 218	3 157	3 078	3 056
Impôts sur les produits	0	0	0	0	0	0
Subventions sur les produits	141	133	129	144	138	245
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	144	108	114	126	123	113
Marge de transport (y c transitant par commerce)	810	1 021	949	1 038	991	1 045
Consommation finale	295	284	281	306	310	328
Exportation totale	2 046	2 586	3 327	3 170	3 174	3 492
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		122,8	103,2	105,4	104,2	115,2
Volume base 100 en n-1		107,2	102,8	102,1	102,9	109,8
Prix base 100 en n-1		114,6	100,3	103,3	101,3	105,0

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.6
Les comptes du transport aérien

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	7 737	10 061	10 395	9 559	9 558	nd
Valeur ajoutée	4 742	4 275	4 076	4 906	5 698	nd
Production de la branche au prix de base	12 479	14 336	14 471	14 465	15 256	15 915
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	8 012	10 061	10 564	9 881	9 695	nd
Valeur ajoutée	4 532	4 275	3 744	4 142	4 383	nd
Production de la branche au prix de base	12 544	14 336	14 308	14 023	14 078	15 145
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	12 479	14 336	14 471	14 465	15 256	15 915
dont sous-traitance	173	227	188	192	189	192
Importation totale	4 500	5 210	5 391	4 846	4 489	5 382
dont ajustement CAF/FAB	1 229	1 406	1 472	1 373	1 292	1 567
Impôts sur les produits	236	275	268	277	286	349
Subventions sur les produits	45	42	38	48	48	70
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	4 899	6 508	6 887	6 140	6 391	7 246
Marge de transport (y c transitant par commerce)	397	265	216	255	572	764
Consommation finale	4 390	4 904	5 064	5 299	5 416	5 620
Exportation totale	6 083	6 470	6 266	6 282	6 125	6 189
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	12 544	14 336	14 308	14 023	14 078	15 145
dont sous-traitance	192	227	200	186	173	190
Importation totale	4 619	5 210	5 168	4 571	4 036	4 869
dont ajustement CAF/FAB	1 321	1 406	1 447	1 261	1 164	1 532
Impôts sur les produits	239	275	276	271	271	337
Subventions sur les produits	36	42	42	41	41	61
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	4 794	6 508	7 040	6 490	6 390	7 410
Marge de transport (y c transitant par commerce)	417	265	208	246	554	649
Consommation finale	4 458	4 904	4 816	4 852	4 697	4 980
Exportation totale	6 229	6 470	6 000	5 759	5 348	5 573
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		114,9	100,9	100,0	105,5	104,3
Volume base 100 en n-1		114,3	99,8	98,0	100,4	107,6
Prix base 100 en n-1		100,5	101,1	102,0	105,1	97,0

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.7
Les comptes des autres postes transport

en millions d'euros

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
LES COMPTES DE BRANCHE						
EN VALEUR :						
Consommation intermédiaire	17 340	19 506	20 212	21 242	21 192	nd
Valeur ajoutée	17 644	18 178	18 689	19 628	20 205	nd
Production de la branche au prix de base	34 984	37 684	38 901	40 870	41 397	44 105
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Consommation intermédiaire	17 659	19 506	20 141	20 525	19 902	nd
Valeur ajoutée	18 133	18 178	17 610	17 729	17 864	nd
Production de la branche au prix de base	35 792	37 684	37 751	38 254	37 766	39 261
LES COMPTES DE PRODUIT						
EN VALEUR :						
Production de la branche au prix de base	34 984	37 684	38 901	40 870	41 397	44 105
dont sous-traitance	2 790	2 809	3 097	3 311	3 387	3 888
Importation totale	4 405	5 201	5 149	4 788	5 230	6 346
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	360	421	447	428	466	493
Subventions sur les produits	1 681	1 990	1 943	1 682	1 657	1 366
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	22 619	24 716	25 959	27 136	28 257	31 145
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 688	5 212	5 479	5 606	5 798	6 137
Consommation finale	3 970	4 125	3 798	4 055	4 306	4 493
Exportation totale	3 907	4 353	4 217	4 341	3 697	3 915
EN VOLUME (prix chaînés de la base 2000)						
Production de la branche au prix de base	35 792	37 684	37 751	38 254	37 766	39 261
dont sous-traitance	2 706	2 809	2 929	3 015	2 901	2 934
Importation totale	4 549	5 201	4 872	4 407	4 673	5 633
dont ajustement CAF/FAB	0	0	0	0	0	0
Impôts sur les produits	407	421	442	413	438	452
Subventions sur les produits	1 630	1 990	1 838	1 867	1 807	1 827
Consommation intermédiaire (hs ss-traitance et marge)	23 287	24 716	25 267	25 396	25 893	27 919
Marge de transport (y c transitant par commerce)	4 978	5 212	4 953	4 729	4 612	4 875
Consommation finale	4 056	4 125	4 078	4 219	4 363	4 473
Exportation totale	4 000	4 353	3 996	3 862	3 323	3 306
EVOLUTION DE LA PRODUCTION AU PRIX DE BASE :						
Valeur base 100 en n-1		107,7	103,2	105,1	101,3	106,5
Volume base 100 en n-1		105,3	100,2	101,3	98,7	104,0
Prix base 100 en n-1		102,3	103,0	103,7	102,6	102,5

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.8**Production des branches au prix de base (en volume, aux prix chaînés de la base 2000)***en millions d'euros*

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Transport ferroviaire	8 165	8 822	8 768	9 137	8 891	9 054
Voyageurs	6 138	6 669	6 794	7 123	7 014	7 260
Marchandises	2 027	2 153	1 974	2 020	1 891	1 821
Transport terrestre de voyageurs	12 923	13 510	13 829	14 284	14 594	15 374
Transport urbain de voyageurs	7 143	7 526	7 739	7 869	8 001	8 414
Transport routier de voyageurs	3 451	3 521	3 531	3 747	3 786	3 957
Autres types de transport terrestre de voyageurs	2 329	2 463	2 559	2 670	2 802	3 002
Transport terrestre de marchandises	30 111	31 379	32 285	32 576	33 224	35 134
Transport routier de marchandises	28 862	30 017	30 906	31 259	31 791	33 710
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 258	1 362	1 379	1 326	1 426	1 430
Transport par eau	5 156	5 527	5 683	5 802	5 971	6 555
Transport maritime	4 727	5 124	5 324	5 427	5 603	6 163
Transport fluvial	397	403	363	377	373	398
Transport aérien	12 544	14 336	14 308	14 023	14 078	15 145
Voyageurs	10 690	12 261	12 264	11 962	11 923	12 765
Marchandises	1 857	2 075	2 044	2 061	2 149	2 372
Autres postes transport	35 792	37 684	37 751	38 254	37 766	39 261
Total Transport	104 667	111 258	112 624	114 058	114 516	120 537

Production des branches au prix de base (en valeur, aux prix courants)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Transport ferroviaire	8 064	8 822	8 207	8 717	8 530	9 003
Voyageurs	6 082	6 669	6 118	6 639	6 547	7 080
Marchandises	1 982	2 153	2 089	2 078	1 983	1 923
Transport terrestre de voyageurs	13 017	13 510	14 270	14 837	15 465	16 760
Transport urbain de voyageurs	7 279	7 526	8 006	8 169	8 424	9 142
Transport routier de voyageurs	3 468	3 521	3 596	3 868	3 979	4 222
Autres types de transport terrestre de voyageurs	2 270	2 463	2 668	2 800	3 062	3 396
Transport terrestre de marchandises	28 592	31 379	33 890	34 468	34 944	37 308
Transport routier de marchandises	27 208	30 017	32 244	32 775	33 210	35 508
Autres types de transport terrestre de marchandises	1 384	1 362	1 646	1 693	1 734	1 800
Transport par eau	4 501	5 527	5 702	6 012	6 266	7 221
Transport maritime	4 125	5 124	5 269	5 586	5 823	6 747
Transport fluvial	376	403	433	426	443	474
Transport aérien	12 479	14 336	14 471	14 465	15 256	15 915
Voyageurs	10 752	12 261	12 393	12 223	12 871	13 490
Marchandises	1 727	2 075	2 078	2 242	2 385	2 425
Autres postes transport	34 984	37 684	38 901	40 870	41 397	44 105
Total Transport	101 637	111 258	115 441	119 369	121 858	130 312

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

TABLEAU A I 2.9
L'emploi dans les branches des transports

équivalent temps plein en milliers

	1999	2000	2 001	2002	2003	2004
Transport ferroviaire						
Salariés	97,7	109,0	112,0	110,6	109,9	nd
Non salariés	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	nd
Total des effectifs	98,0	109,3	112,3	110,9	110,2	nd
Transport terrestre de voyageurs						
Salariés	167,2	175,5	180,4	184,4	187,0	nd
Non salariés	22,7	22,9	22,7	22,6	22,7	nd
Total des effectifs	189,9	198,4	203,1	207,0	209,7	nd
Transport terrestre de marchandises						
Salariés	286,3	304,7	317,0	322,4	323,5	nd
Non salariés	26,8	27,0	26,8	26,7	26,7	nd
Total des effectifs	313,1	331,7	343,8	349,1	350,2	nd
Transport par eau						
Salariés	14,7	15,2	14,6	16,4	16,8	nd
Non salariés	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	nd
Total des effectifs	16,1	16,6	16,0	17,8	18,2	nd
Transport aérien						
Salariés	57,7	63,4	66,5	68,4	68,7	nd
Non salariés	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	nd
Total des effectifs	57,9	63,6	66,7	68,6	68,9	nd
Autres postes de Transport *						
Salariés	281,2	283,0	302,1	304,7	302,0	nd
Non salariés	3,5	3,5	3,5	3,5	3,5	nd
Total des effectifs	284,7	286,5	305,6	308,2	305,5	nd
Total transport *						
Salariés	904,8	950,8	992,6	1 006,9	1 007,9	1 003,9
Non salariés	54,9	55,3	54,9	54,7	54,8	55,0
Total des effectifs	959,7	1 006,1	1 047,5	1 061,6	1 062,7	1 058,9
Total économie						
Salariés	20 672,0	21 331,4	21 840,3	22 090,1	22 080,1	22 042,1
Non salariés	2 532,6	2 527,8	2 504,5	2 491,6	2 476,9	2 480,8
Total des effectifs	23 204,6	23 859,2	24 344,8	24 581,7	24 557,1	24 522,9
Part des effectifs transports sur l'ensemble des branches de l'économie, en %						
	4,1	4,2	4,3	4,3	4,3	4,3

Source : INSEE - CCTN (base 2000 de la Comptabilité Nationale)

* hors agences de voyages

I 3 Les ménages et les transports

TABLEAU A I 3.1

Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport

en millions d'euros courants y c TVA

	1990	1995	2000	2001	2002	2003 sd	2004 p
071 Achats de véhicules	31 466	29 310	34 376	36 631	36 360	35 096	36 682
0711 Automobiles neuves et occasions	29 635	27 290	31 810	34 139	33 767	32 436	33 882
0712 Motos	840	960	1 610	1 641	1 606	1 579	1 597
0713 Bicyclettes	991	1 059	956	852	987	1 081	1 202
D01.A.4 D01.C Campings-cars, caravanes (1)	432	359	626	713	775	830	889
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	47 723	57 362	70 752	71 236	72 899	75 162	79 312
0721 Pièces détachées et accessoires	12 153	15 986	18 595	19 423	20 884	22 571	23 900
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	9 301	12 333	14 431	15 164	16 402	17 948	19 078
HF45.A Fabrication de pneumatiques	996	1 270	1 403	1 399	1 440	1 531	1 602
HF45.B Rechapage de pneumatiques	77	93	68	67	66	68	73
HF61.C Fabrication d'accumulateurs (PARTIEL)	204	222	222	225	229	236	234
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	1 574	2 067	2 470	2 568	2 747	2 788	2 912
0722 Carburants et lubrifiants (2)	20 343	22 450	29 979	28 948	28 118	28 227	30 363
0723 Entretien et réparations	11 099	13 333	14 967	15 523	16 178	16 344	16 756
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	10 791	12 673	14 037	14 642	15 219	15 409	15 771
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	208	249	273	288	322	322	337
HN25.C Contrôle et analyse technique	101	410	657	593	636	614	648
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	4 128	5 593	7 211	7 342	7 719	8 019	8 294
HK07.F Services donnant lieu à des péages	1 648	2 460	3 364	3 348	3 603	3 854	4 014
HK07.G Autres infrastructures routières	542	813	1 081	1 148	1 197	1 248	1 309
HN31.A Location de véhicules automobiles	596	757	896	954	970	979	935
HN31.B Location d'autres matériels de transport	18	20	28	29	30	30	28
HQ1A.B Ecoles de conduite	935	1 042	1 229	1 231	1 256	1 232	1 282
HM02.B Location immobilière hors logement	388	501	612	632	663	676	725
073 Services de transports	10 304	11 095	15 206	15 817	16 596	16 993	18 047
0731 Transports de voyageurs par rail	2 380	2 227	3 159	3 327	3 509	3 560	3 781
0732 Transports de voyageurs par route	2 386	2 872	3 500	3 646	3 833	3 935	4 265
HK02.B Transports routiers de voyageurs	1 149	1 516	1 823	1 871	1 945	2 014	2 145
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	591	598	811	875	951	963	1 099
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	646	758	867	901	938	958	1 021
0733 Transports de voyageurs par air	3 351	3 242	5 008	5 171	5 405	5 525	5 734
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures	314	321	290	304	324	332	358
0735 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	1 460	2 000	2 687	2 767	2 891	2 995	3 255
0736 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	414	434	562	602	635	646	654
07 Transport	89 493	97 767	120 333	123 684	125 855	127 251	134 041
Assurance (3)	4 051	3 853	4 268	4 472	4 715	5 376	5 720
Transport + assurance	93 544	101 620	124 601	128 156	130 570	132 626	139 761
Dépenses de consommation des ménages	579 282	661 469	783 885	817 403	844 360	868 031	901 213
Nombre de ménages (France métropolitaine) (5)	21 634	22 908	24 226	24 531	24 836	25 148	25 476
Population (France métropolitaine) (5)	56 735	57 844	58 970	59 322	59 678	60 028	60 381
Dépenses de consommation prises en charge par les	663	759	894	915	690	526	529
Transports de voyageurs par rail	326	352	375	361	220	115	115
Transports urbains de voyageurs	334	404	516	551	467	408	411
Autres services de transports (déménagement)	3	3	3	3	3	3	3

Source : Insee - Comptes nationaux - Nouvelles séries

Notes :

(1) Les campings-cars et les caravanes ne sont pas compris dans les achats de véhicules en nomenclature fonction. En effet, ils appartiennent à la fonction «culture et loisirs». Ils sont donc donnés à titre indicatif.

(2) Y compris les lubrifiants des réparations.

(3) On somme le montant des primes et des produits de placement des entreprises d'assurance moins le total des remboursements.

(4) Les dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques (APU) sont à ajouter aux dépenses de consommation des ménages pour obtenir la consommation effective des ménages.

(5) En milieu d'année, en milliers.

TABLEAU A I 3.2
Consommation en transport - Evolution en volume

Indices base 100 l'année n-1

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 sd	2004 p
071 Achats de véhicules	113,3	112,1	100,5	105,7	98,3	95,1	103,0
0711 Automobiles neuves et occasions	113,9	112,3	100,6	106,5	97,9	94,5	102,7
0712 Motos	113,4	112,1	97,7	100,6	97,1	99,1	100,9
0713 Bicyclettes	95,9	105,3	102,5	87,6	115,1	110,2	113,0
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	103,4	102,6	100,9	101,5	101,6	100,4	100,3
0721 Pièces détachées et accessoires	105,9	102,6	103,9	103,7	105,7	106,4	102,2
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	105,1	103,2	103,9	104,4	105,9	107,8	102,7
HF45.A Fabrication de pneumatiques	108,5	102,0	102,7	99,0	103,1	107,5	99,9
HF45.B Rechapage de pneumatiques	96,7	97,1	96,9	96,6	98,3	105,5	100,9
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	106,6	99,2	93,9	103,6	101,2	102,2	97,3
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	109,2	100,4	104,8	102,4	106,1	98,3	100,4
0722 Carburants et lubrifiants	101,7	101,4	97,8	101,6	99,9	98,0	99,6
0723 Entretien et réparations	103,1	103,9	102,6	99,6	99,4	96,5	98,4
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	101,2	105,0	101,8	100,0	99,0	96,6	98,1
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	100,5	106,2	107,3	101,9	110,0	97,0	101,3
HN25.C Contrôle et analyse technique	161,8	81,1	121,3	89,9	105,6	95,4	104,2
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	104,0	105,1	101,4	99,6	101,8	101,3	101,4
HK07.F Services donnant lieu à des péages	105,6	105,8	102,2	97,4	105,2	104,4	102,4
HK07.G Autres infrastructures routières	101,6	104,4	100,0	103,9	98,3	100,8	102,8
HN31.A Location de véhicules automobiles	105,2	107,0	103,5	104,7	100,1	100,9	94,7
HN31.B Location d'autres matériels de transport	105,7	105,1	106,7	102,8	101,9	97,6	95,1
HQ1A.B Ecoles de conduite	102,7	104,4	98,9	97,3	97,5	94,4	99,8
HM02.B Location immobilière hors logement	100,5	101,0	101,0	101,0	101,3	99,4	106,4
073 Services de transports	104,1	105,5	105,9	100,7	102,5	99,2	105,2
0731 Transports de voyageurs par rail	105,6	103,9	105,6	102,8	102,7	98,0	102,9
0732 Transports de voyageurs par route	103,7	101,4	102,6	101,9	104,0	100,9	106,7
HK02.B Transports routiers de voyageurs	102,7	102,2	103,9	101,0	103,1	102,0	105,3
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	107,9	105,0	98,6	104,1	106,6	98,9	111,4
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	102,1	96,4	103,9	101,6	103,5	100,5	105,0
0733 Transports de voyageurs par air	105,7	111,6	110,0	98,2	100,7	96,8	106,0
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau	96,5	96,5	96,0	98,9	108,6	101,9	105,5
0735 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	101,5	103,7	104,7	101,1	103,0	102,4	105,3
0736 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	102,5	105,9	105,3	103,3	102,5	100,9	101,1
07 Transport	106,1	105,7	101,4	102,6	100,7	98,8	101,7
1254 Assurance automobile	105,9	104,3	115,3	104,7	104,0	112,7	104,4
Dépenses de consommation des ménages	103,8	103,5	103,6	102,5	102,2	101,4	102,0

Source : Insee - Comptes nationaux - Nouvelles séries

Note : Le tableau A I 3.2 rapporte le volume d'une année N calculé aux prix N-1 à la valeur en N-1.

TABLEAU A I 3.3
Consommation en transport - Evolution en prix

Indices base 100 l'année N-1

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 sd	2004 p
071 Achats de véhicules	100,8	99,1	100,2	100,8	101,0	101,4	101,5
0711 Automobiles neuves et occasions	101,0	99,1	100,1	100,8	101,0	101,6	101,7
0712 Motos	98,3	99,2	101,3	101,3	100,8	99,2	100,3
0713 Bicyclettes	100,7	99,3	101,9	101,7	100,7	99,4	98,4
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	99,1	102,3	107,5	99,2	100,8	102,7	105,2
0721 Pièces détachées et accessoires	98,8	100,1	99,9	100,8	101,8	101,5	103,6
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	98,8	100,3	100,3	100,6	102,1	101,5	103,5
HF45.A Fabrication de pneumatiques	97,6	99,6	97,2	100,8	99,9	98,9	104,8
HF45.B Rechapage de pneumatiques	97,8	100,6	97,8	101,0	100,0	98,7	106,4
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	99,3	98,6	98,6	97,6	100,7	100,9	101,8
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	99,4	99,1	99,0	101,5	100,8	103,3	104,0
0722 Carburants et lubrifiants	96,9	104,3	118,4	95,0	97,2	102,4	108,0
0723 Entretien et réparations	102,2	101,8	101,3	104,1	104,8	104,7	104,2
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	102,2	101,9	101,4	104,3	105,0	104,8	104,3
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	102,5	102,6	102,1	103,5	101,6	103,2	103,2
HN25.C Contrôle et analyse technique	102,0	100,2	100,2	100,4	101,6	101,1	101,3
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	102,2	101,3	101,7	102,2	103,2	102,5	102,0
HK07.F Services donnant lieu à des péages	102,7	101,8	101,5	102,2	102,3	102,5	101,7
HK07.G Autres infrastructures routières	103,1	102,5	103,5	102,2	106,1	103,4	102,1
HN31.A Location de véhicules automobiles	100,6	99,2	99,3	101,7	101,5	100,1	100,9
HN31.B Location d'autres matériels de transport	101,8	99,1	99,3	101,7	101,5	100,1	100,9
HQ1A.B Ecoles de conduite	101,4	100,9	102,1	103,0	104,6	103,9	104,3
HM02.B Location immobilière hors logement	102,4	100,9	102,1	102,2	103,6	102,5	100,8
073 Services de transports	101,6	100,8	101,5	103,3	102,3	103,2	101,0
0731 Transports de voyageurs par rail	101,2	101,3	101,6	102,5	102,7	103,5	103,2
0732 Transports de voyageurs par route	101,6	101,0	100,8	102,3	101,0	101,8	101,6
HK02.B Transports routiers de voyageurs	101,8	100,8	100,4	101,6	100,8	101,5	101,2
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	101,9	101,7	102,3	103,7	101,9	102,4	102,5
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	101,8	100,7	100,5	102,3	100,6	101,7	101,4
0733 Transports de voyageurs par air	102,0	100,1	101,5	105,1	103,8	105,6	97,9
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieur	89,3	102,3	109,5	106,3	98,1	100,6	102,2
0735 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	103,1	101,2	101,4	101,8	101,4	101,2	103,2
0736 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	102,6	100,3	101,0	103,6	103,0	100,8	100,1
07 Transport	99,9	101,1	104,6	100,2	101,0	102,4	103,6
1254 Assurance automobile	91,8	97,9	98,7	100,1	101,4	101,2	101,9
Dépenses de consommation des ménages	100,2	99,4	102,3	101,7	101,1	101,3	101,8

Source : Insee - Comptes nationaux - Nouvelles séries

Note : Le tableau A I 3.3 rapporte le volume d'une année N calculé aux prix N-1 à la valeur en N-1.

TABLEAU A I 3.4
Consommation en transport - Evolution en volume

Indices base 100 en 2000

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	sd	2004 p
071 Achats de véhicules	95,4	82,5	100,0	105,7	103,9	98,8		101,8
0711 Automobiles neuves et occasions	96,7	82,9	100,0	106,5	104,3	98,6		101,3
0712 Motos	57,8	58,0	100,0	100,6	97,7	96,8		97,7
0713 Bicyclettes	120,1	114,0	100,0	87,6	100,8	111,1		125,6
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	92,1	94,7	100,0	101,5	103,1	103,6		103,9
0721 Pièces détachées et accessoires	77,2	86,7	100,0	103,7	109,6	116,6		119,1
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	77,7	87,2	100,0	104,4	110,6	119,3		122,5
HF45.A Fabrication de pneumatiques	74,1	80,8	100,0	99,0	102,0	109,6		109,5
HF45.B Rechapage de pneumatiques	120,3	124,4	100,0	96,6	94,9	100,2		101,0
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	94,6	98,6	100,0	103,6	104,8	107,1		104,3
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	71,4	84,4	100,0	102,4	108,6	106,8		107,2
0722 Carburants et lubrifiants	99,8	99,9	100,0	101,6	101,5	99,5		99,0
0723 Entretien et réparations	107,8	100,8	100,0	99,6	99,0	95,6		94,1
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automobiles	112,1	102,3	100,0	100,0	99,0	95,6		93,8
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	107,0	102,2	100,0	101,9	112,1	108,7		110,0
HN25.C Contrôle et analyse technique	21,1	70,4	100,0	89,9	94,9	90,5		94,4
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	76,4	85,8	100,0	99,6	101,4	102,7		104,2
HK07.F Services donnant lieu à des péages	65,7	83,8	100,0	97,4	102,5	106,9		109,5
HK07.G Autres infrastructures routières	78,6	86,5	100,0	103,9	102,1	103,0		105,8
HN31.A Location de véhicules automobiles	77,4	82,8	100,0	104,7	104,9	105,8		100,2
HN31.B Location d'autres matériels de transport	66,5	70,2	100,0	102,8	104,8	102,3		97,3
HQ1A.B Ecoles de conduite	96,2	91,5	100,0	97,3	94,9	89,6		89,4
HM02.B Location immobilière hors logement	86,7	89,4	100,0	101,0	102,4	101,8		108,4
073 Services de transports	81,5	78,3	100,0	100,7	103,3	102,5		107,8
0731 Transports de voyageurs par rail	89,9	76,3	100,0	102,8	105,5	103,5		106,5
0732 Transports de voyageurs par route	88,4	88,5	100,0	101,9	106,0	106,9		114,0
HK02.B Transports routiers de voyageurs	81,7	89,8	100,0	102,0	102,6	104,4		109,2
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	93,2	82,8	100,0	105,8	115,4	119,2		131,8
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	95,6	92,8	100,0	102,8	104,0	105,1		109,8
0733 Transports de voyageurs par air	69,3	66,3	100,0	98,2	98,9	95,8		101,5
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieure	122,2	118,2	100,0	98,9	107,4	109,4		115,4
0735 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	78,8	84,8	100,0	101,1	104,2	106,7		112,4
0736 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	90,8	84,2	100,0	103,3	105,9	106,9		108,1
07 Transport	92,1	88,8	100,0	102,6	103,4	102,1		103,8
1254 Assurance automobile	56,5	64,9	100,0	104,7	108,8	122,6		128,0
Dépenses de consommation des ménages	84,7	88,0	100,0	102,5	104,8	106,3		108,4

Source : Insee - Comptes nationaux - Nouvelles séries - base 100 en 2000

Note : Le tableau A I 3.4 rapporte le volume d'une année N calculé aux prix de 2000 sur la valeur en 2000

TABLEAU A I 3.5
Consommation en transport - Evolution en prix

Indice bases 100 en 2000

	1998	1999	2000	2001	2002	2003 sd	2004 p
071 Achats de véhicules	100,7	99,8	100,0	100,8	101,8	103,3	104,8
0711 Automobiles neuves et occasions	100,8	99,9	100,0	100,8	101,8	103,4	105,2
0712 Motos	99,6	98,8	100,0	101,3	102,1	101,3	101,6
0713 Bicyclettes	98,8	98,1	100,0	101,7	102,4	101,8	100,2
072 Dépenses d'utilisation de véhicules	91,0	93,0	100,0	99,2	99,9	102,6	107,9
0721 Pièces détachées et accessoires	100,0	100,1	100,0	100,8	102,6	104,2	107,9
HD02.A Fabrication d'équipements automobiles	99,4	99,7	100,0	100,6	102,7	104,3	107,9
HF45.A Fabrication de pneumatiques	103,2	102,9	100,0	100,8	100,6	99,5	104,3
HF45.B Rechapage de pneumatiques	101,6	102,2	100,0	101,0	101,0	99,7	106,1
HF61.C Fabrication d'accumulateurs	102,9	101,5	100,0	97,6	98,3	99,2	101,0
HF61.G Fabrication de matériels électriques pour moteur de véhicules	101,9	101,0	100,0	101,5	102,3	105,7	110,0
0722 Carburants et lubrifiants	80,9	84,4	100,0	95,0	92,4	94,7	102,3
0723 Entretien et réparations	96,9	98,7	100,0	104,1	109,1	114,2	119,0
HJ10.B Entretien et réparation de véhicules automob	96,8	98,6	100,0	104,3	109,5	114,8	119,8
HJ10.D Entretien et réparation de motocycles	95,5	97,9	100,0	103,5	105,1	108,5	111,9
HN25.C Contrôle et analyse technique	99,6	99,8	100,0	100,4	102,0	103,1	104,4
0724 Autres services liés aux véhicules personnels	97,1	98,3	100,0	102,2	105,6	108,2	110,4
HK07.F Services donnant lieu à des péages	96,8	98,5	100,0	102,2	104,5	107,2	109,0
HK07.G Autres infrastructures routières	94,2	96,6	100,0	102,2	108,4	112,1	114,4
HN31.A Location de véhicules automobiles	101,5	100,7	100,0	101,7	103,2	103,3	104,2
HN31.B Location d'autres matériels de transport	101,6	100,7	100,0	101,7	103,2	103,3	104,2
HQ1A.B Ecoles de conduite	97,1	97,9	100,0	103,0	107,7	111,9	116,7
HM02.B Location immobilière hors logement	97,1	97,9	100,0	102,2	105,8	108,4	109,3
073 Services de transports	97,8	98,6	100,0	103,3	105,7	109,1	110,1
0731 Transports de voyageurs par rail	97,1	98,4	100,0	102,5	105,2	108,9	112,4
0732 Transports de voyageurs par route	98,2	99,2	100,0	102,3	103,3	105,2	106,8
HK02.B Transports routiers de voyageurs	98,8	99,6	100,0	101,6	102,5	104,0	105,3
HK02.D Transports de voyageurs par taxis	96,2	97,8	100,0	103,7	105,7	108,2	110,9
HK02.E Autres transports routiers de voyageurs	98,8	99,5	100,0	102,3	102,8	104,6	106,1
0733 Transports de voyageurs par air	98,5	98,5	100,0	105,1	109,1	115,2	112,8
0734 Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intéri	89,2	91,3	100,0	106,3	104,2	104,8	107,1
0735 Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)	97,5	98,6	100,0	101,8	103,2	104,5	107,8
0736 Autres services de transports achetés à l'exclusion des assurances-voyages (remontées, déménagement)	98,7	99,0	100,0	103,6	106,6	107,5	107,6
07 Transport	94,6	95,6	100,0	100,2	101,2	103,6	107,3
1254 Assurance automobile	103,5	101,3	100,0	100,1	101,5	102,7	104,7
Dépenses de consommation des ménages	98,4	97,8	100,0	101,7	102,8	104,2	106,1

Source : Insee - Comptes nationaux - Nouvelles séries - base 100 en 2000

Note : Le tableau A I 3.5 rapporte la valeur de l'année N sur le volume de l'année N calculé aux prix de 2000

Tableau A I 3.6

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

en %

	1990	1995	2000	2001	2002	2003 s d	2004 p
Achats de véhicules	5,4	4,4	4,4	4,5	4,3	4,0	4,1
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	8,7	9,0	8,7	8,7	8,7	8,8
Pièces détachées	2,1	2,4	2,4	2,4	2,5	2,6	2,7
Carburants, lubrifiants	3,5	3,4	3,8	3,5	3,3	3,3	3,4
Entretien, réparations	1,9	2,0	1,9	1,9	1,9	1,9	1,9
Autres services	0,7	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9
Services de transports	1,8	1,7	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0
Transports par rail	0,4	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
Transports par route	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Transports par air	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6
Transports par mer, voies d'eau	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Transports urbains de voyageurs	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
Autres transports	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Ensemble	15,5	14,8	15,4	15,2	14,9	14,7	14,9

Source : Insee - Comptes nationaux - Nouvelles séries

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

II 1 Les trafics et les transports

Tableau A II 1.1a
Les transports intérieurs de voyageurs

en milliards de voyageurs-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Voitures particulières	623,3	640,1	649,1	659,5	678,6	699,6	699,6	727,6	733,5	738,6	736,9
Autobus, autocars	42,7	41,6	42,4	42,0	42,4	41,6	43,0	41,3	42,2	42,7	44,0
urbain (hors IdF)	5,3	5,1	5,0	5,0	5,2	5,2	5,4	5,3	5,4	5,6	5,8
interurbain (hors IdF)	5,7	6,2	6,3	7,7	8,3	7,5	8,5	8,0	7,8	8,3	8,3
Ile-de-France (urb.+interurb.hors RATP)	1,4	1,5	1,3	1,3	1,7	1,9	2,1	2,1	2,3	2,5	3,0
scolaire	5,7	5,7	5,4	3,9	3,9	4,1	4,2	4,2	4,0	3,7	4,3
personnel	2,7	2,3	2,2	2,0	2,2	1,7	1,8	1,8	1,6	1,4	1,3
occasionnel	19,7	18,8	20,0	19,7	18,6	18,7	18,3	17,2	18,4	18,6	18,6
Autobus et traw mays RATP	2,2	2,0	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8
Transports en commun ferroviaires	69,0	64,5	69,3	71,4	74,5	76,6	80,7	82,5	84,6	83,1	86,6
SNCF	58,9	55,6	59,8	61,8	64,5	66,2	69,9	71,5	73,5	71,7	74,3
dont : TGV (1)(2)	20,5	21,4	24,8	27,6	30,0	32,4	34,7	37,4	39,8	39,6	41,4
réseau principal hors TGV(1)(3), dont TER (4)	29,0	25,7	26,1	25,0	25,2	24,8	25,4	24,3	23,6	22,6	23,0
réseau Ile de France(3)(5)	9,5	8,5	8,9	9,2	9,3	9,1	9,7	9,9	10,1	9,5	9,9
RATP (métro+RER) (5)	9,3	8,3	8,8	9,0	9,3	9,7	10,1	10,2	10,4	10,6	11,5
métro de province	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8
Transports aériens	12,7	12,7	13,2	13,2	13,9	14,9	15,1	14,0	13,7	13,0	12,7
Ensemble	747,6	758,9	773,9	786,0	809,4	832,7	838,5	865,4	873,9	877,4	880,3

Sources : DAEI/SESP, UTP, RATP, SNCF, DGAC

Notes :

(1) modification du mode de comptage en 1999 sur les TGV : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1998, mais pas les données antérieures. Pour l'année 1998, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 30,6 et 24,7 milliards de voyageurs-kilomètres, respectivement pour le réseau TGV et le réseau principal hors TGV. Nouvelle modification du périmètre TGV et réseau principal hors TGV en 2003, rétropolée jusqu'en 2001. Pour l'année 2001, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 37,4 et 24,2 milliards de voyageurs-kilomètres, respectivement pour le réseau TGV et le réseau principal hors TGV.

(2) prise en compte (pour moitié), à partir de 2000, des transports effectués dans le tunnel sous la Manche : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1999, mais pas les données antérieures. Pour 1999, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 32,2 milliards de voyageurs-kilomètres

(3) réintégration, à partir de 1999 des parcours complémentaires transiliens auparavant inclus dans les transports du réseau principal : les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour 1998 et 1999, mais pas les données antérieures. Pour l'année 1998, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 24,7 et 9,1 milliards de voyageurs-kilomètres, respectivement pour le réseau principal hors TGV et pour le réseau Ile de France.

(4) y compris les «Express d'Intérêt Régional»

(5) modification tous les quatre ans des coefficients de valorisation en voyageurs-kilomètres des titres de transport Ile-de-France : les dernières modifications ont eu lieu en 2000 puis 2004. Chaque fois, les données de ce tableau ont été recalculées dans le nouveau système pour l'année précédente (1999, puis 2003), mais pas les données antérieures. Pour 1999, dans l'ancien système, le tableau mentionnerait 9,6 milliards de voyageurs-kilomètres pour le réseau Ile-de-France de la SNCF. Pour 2003 il en mentionnerait 10,0.

Tableau A II 1.1b
Les passagers trans-Manche passant par la France

en milliers

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Nombre de passagers											
Eurostar	152	2 920	4 841	5 969	6 308	6 593	7 130	6 947	6 600	6 314	7 272
Aériens Paris* - Londres	4 000	3 315	2 925	2 810	2 826	2 835	2 915	2 698	2 895	2 798	2 686
Ferries (9 ports) ***	27 798	25 807	26 002	26 826	24 597	23 121	20 647	19 961	21 010	19 562	19 177
dont Calais ***	18 394	17 056	18 149	20 060	18 115	17 100	15 064	14 366	14 989	13 726	13 256
Part française en % (9 ports)	25,2	21,1	16,4	23,4	25,8	26,2	24,3	26,2	29,1	30,3	31,0
Navettes tourisme **	40	4 394	8 254	8 885	12 286	11 122	10 008	9 464	8 702	8 527	7 788
Véhicules navettes fret	74	444	594	290	797	942	1 280	1 356	1 393	1 455	1 439
Total	32 064	36 880	42 432	44 752	46 729	44 961	42 136	40 309	40 617	38 656	38 362
Total hors aérien	28 064	33 565	39 507	41 942	43 904	42 126	39 221	37 611	37 722	35 858	35 676
Nombre de véhicules											
Navettes tourisme, véhicules	14	1 216	2 077	2 319	3 351	3 260	2 784	2 530	2 336	2 279	2 101
Navettes tourisme, cars	-	23	58	65	96	82	79	75	72	72	63
Maritime, voitures particulières	5 089	4 685	4 612	5 057	4 600	4 223	3 710	3 704	3 906	3 856	3 699
Maritime, cars	184	184	175	178	166	168	158	145	156	133	133

Sources : SNCF, ADP, DTMPL, Eurotunnel

* Aéroports d'Orly et Roissy - Charles de Gaulle

** Série révisée pour le 42ème rapport de la CCTN, à partir de 1996; source Eurotunnel, calculs DAEI-SESP

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

Les véhicules des navettes tourisme d'Eurotunnel comprennent les voitures particulières, les camping-cars et caravanes ainsi que les motos.

Tableau A II 1.2a
Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs

en milliers de passagers

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Métropole - International	44 147	44 665	47 988	50 648	54 843	60 435	66 972	67 145	68 692	69 393	76 065
dont métropole - Europe	28 264	28 569	30 308	32 179	35 207	37 879	41 666	41 710	43 014	44 072	47 562
dont métropole - Union européenne*	23 863	23 932	25 176	26 615	29 329	32 032	34 995	34 996	36 114	37 220	42 014
dont métropole - Afrique	6 360	6 186	6 944	7 311	7 810	9 221	10 170	10 603	10 713	10 776	12 011
dont métropole - Amérique	5 827	5 984	6 660	6 869	7 288	8 294	9 663	9 436	9 040	9 010	9 743
dont métropole - Asie	3 670	3 913	4 070	4 282	4 524	4 990	5 406	5 342	5 819	5 524	6 680
dont métropole - Océanie	26	14	6	7	15	52	66	54	56	11	69
Métropole - Intérieur	24 607	24 858	26 931	27 032	28 343	30 225	30 747	28 451	27 614	26 225	25 843
dont Paris - régions	18 094	18 085	19 594	19 195	19 864	21 146	21 165	19 181	18 430	17 513	17 487
dont régions - régions	3 799	3 869	4 143	4 543	5 098	5 552	5 829	5 806	5 821	5 519	5 014
dont métropole - outre mer	2 714	2 904	3 194	3 294	3 381	3 527	3 754	3 465	3 364	3 193	3 342
Total métropole	68 755	69 523	74 920	77 680	83 186	90 660	97 719	95 595	96 307	95 618	101 909
Outre mer - International	1 599	1 610	1 613	1 678	1 712	1 791	1 912	1 819	1 744	1 794	1 853
Outre mer - Outre mer	1 356	1 417	1 496	1 664	1 848	1 986	2 063	2 000	1 908	2 045	2 113
Total	71 709	72 549	78 028	81 023	86 746	94 437	101 694	99 414	99 959	99 457	105 875

Source : DGAC

* 14 pays jusqu'en 2003, 24 pays en 2004

Tableau A II 1.2b
Les principales radiales métropolitaines

en milliers de passagers

Radiales*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paris - Nice	3 053	3 115	3 256	3 396	3 002	3 165	3 010	3 078
Paris - Toulouse	2 681	2 749	2 955	2 977	2 857	2 947	2 854	2 935
Paris - Marseille	2 744	2 721	2 928	2 976	2 482	2 146	2 025	2 049
Paris - Bordeaux	1 450	1 509	1 603	1 614	1 535	1 414	1 392	1 415
Paris - Strasbourg	1 208	1 225	1 284	1 183	1 150	1 033	1 031	1 030
Paris - Montpellier	1 113	1 209	1 290	1 378	1 208	1 046	1 006	979
Paris - Lyon	743	705	761	732	699	638	627	637
Paris - Bâle-Mulhouse	639	652	678	688	642	609	562	560
Paris - Pau	449	480	519	515	515	500	560	555
Paris - Biarritz	523	571	634	608	586	553	550	538
Paris - Toulon-Hyères	569	528	665	653	508	618	477	457
Paris - Brest	455	470	513	514	482	434	447	445
Paris - Ajaccio	338	385	431	456	460	440	453	432
Paris - Bastia	256	260	287	307	324	319	325	319
Paris - Nantes	298	314	342	301	305	233	243	281
Paris - Perpignan	395	448	476	457	320	414	315	276
Paris - Clermont-Ferrand	281	299	305	306	289	264	257	266
Paris - Lorient	179	178	195	191	190	183	171	151
Paris - Quimper	131	144	153	149	144	134	133	134
Paris - Figari	104	119	132	127	117	128	128	117
Paris - Rennes	83	98	106	105	104	100	94	104
Paris - Calvi	81	101	118	114	120	121	110	103
Ensemble radiales	19 194	19 864	21 146	21 165	19 181	18 430	17 513	17 487

Source : DGAC

* Les flux de passagers sont comptabilisés dans les deux sens, c'est-à-dire qu'un passager effectuant un aller-retour est comptabilisé deux fois

Tableau A II 1.2c
Les principales transversales métropolitaines

en milliers de passagers

Transversales*	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Bordeaux - Lyon	204	215	235	248	257	243	243	258
Ajaccio - Marseille	229	245	247	255	261	252	251	253
Bastia - Marseille	242	248	251	257	264	243	237	251
Lyon - Nantes	197	201	211	212	222	220	227	241
Lyon - Toulouse	214	224	234	247	236	227	222	235
Lyon - Nice	203	214	218	229	206	174	165	159
Bordeaux - Marseille	115	128	123	127	146	137	129	137
Marseille - Nantes	52	70	114	145	135	123	125	135
Lyon - Strasbourg	119	123	126	121	131	124	119	124
Ajaccio - Nice	138	143	149	143	136	123	121	120
Lille - Lyon	164	157	149	154	148	117	118	113
Bastia - Nice	127	131	134	132	126	111	110	111
Lille - Marseille	55	68	82	102	114	113	106	101
Lille - Nice	126	136	143	132	125	124	114	95
Nantes - Toulouse	38	48	56	63	94	88	85	86
Lyon - Rennes	48	59	69	89	94	86	86	85
Nice - Strasbourg	105	109	127	118	116	113	111	85
Biarritz - Lyon	27	33	38	49	59	64	68	80
Nantes - Nice	86	94	109	110	108	115	119	79
Lille - Toulouse	40	55	68	73	68	71	72	77
Caen - Lyon	22	28	36	51	71	74	74	76
Marseille - Strasbourg	31	45	44	55	68	69	66	73
Total transversales	4 532	5 098	5 551	5 828	5 806	5 821	5 519	5 014

Source : DGAC

* Les flux de passagers sont comptabilisés dans les deux sens, c'est-à-dire qu'un passager effectuant un aller-retour est comptabilisé deux fois

Tableau A II 1.2d
Fréquentation des principaux aéroports (passagers locaux*)

en milliers de passagers

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paris	60 127	63 387	68 771	73 521	70 951	71 402	70 457	75 001
Paris-CDG	35 103	38 465	43 439	48 141	47 940	48 258	48 008	50 951
Paris-Orly	25 026	24 932	25 332	25 380	23 011	23 144	22 449	24 049
Nice-Côte d'Azur	7 316	8 006	8 593	9 361	8 972	9 183	9 124	9 327
Lyon-Saint Exupéry	4 819	5 095	5 416	5 933	6 059	5 725	5 859	6 125
Marseille-Provence	5 336	5 526	5 912	5 343	5 842	5 361	5 234	5 605
Toulouse-Blagnac	4 267	4 606	4 974	5 247	5 187	5 289	5 258	5 563
Bordeaux-Mérignac	2 533	2 731	2 874	3 008	3 039	2 905	2 802	2 897
Bâle-Mulhouse**	2 576	2 817	3 504	3 702	3 502	2 935	2 408	2 492
Strasbourg	2 072	2 120	2 226	2 012	2 090	1 994	2 038	1 919
Nantes-Atlantique	1 355	1 573	1 758	1 879	1 919	1 804	1 807	1 864
Beauvais-Tillé	200	257	386	381	415	675	969	1 428
Montpellier-Méditerranée	1 398	1 516	1 622	1 734	1 543	1 560	1 565	1 326
Ajaccio-Campo dell'oro	833	939	1 038	1 067	1 099	1 063	1 062	975
Lille-Lesquin	617	857	971	990	968	918	870	836
Bastia-Poretta	739	777	810	833	868	824	833	820
Biarritz-Anglet-Bayonne	594	664	755	778	790	778	799	786
Pau-Pyrénées	565	596	611	611	599	585	682	720
Brest-Bretagne	602	651	708	741	713	730	691	675
Clermont-Ferrand	561	684	838	902	830	1 061	919	622
Toulon-Hyères	636	702	731	702	552	737	551	525
Total Province	41 300	44 783	48 581	51 205	49 668	49 178	48 215	49 427
Total Métropole	101 429	108 180	117 352	124 726	120 618	120 579	118 672	124 428
Pointe-à-Pitre-le Raizet	nd	1 806	1 884	1 964	1 813	1 719	1 657	1 735
Saint-Denis-de-la-Réunion	nd	1 353	1 368	1 465	1 421	1 439	1 465	1 590
Fort-de-France-le Lamentin	nd	1 571	1 647	1 624	1 523	1 435	1 442	1 504
Tahiti-Faaa	nd	1 220	1 350	1 546	1 470	1 370	1 424	1 414
Total outre-mer	nd	8 787	9 302	9 776	9 291	8 927	9 092	9 092
Total	nd	116 967	126 654	134 502	129 910	129 506	127 764	133 520

Source : DGAC

* Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée.

** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte

Tableau A II 1.2e
Fréquentation des principaux aéroports (mouvements d'avions*)

en milliers de mouvements d'avions

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paris	632	663	708	747	731	709	708	735
Paris-CDG	395	421	467	509	515	502	506	516
Paris-Orly	237	242	241	239	216	208	203	219
Nice-Côte d'Azur	173	192	199	206	193	176	169	154
Lyon-Saint Exupéry	94	103	117	124	127	115	114	119
Marseille-Provence	83	87	90	100	93	87	81	86
Toulouse-Blagnac	69	75	83	87	86	82	78	77
Bordeaux-Mérignac	44	48	49	50	53	50	46	46
Bâle-Mulhouse**	72	83	100	102	97	86	62	56
Strasbourg	40	46	46	38	42	39	40	39
Nantes-Atlantique	37	39	41	43	40	37	35	32
Beauvais-Tillé	2	3	4	4	4	7	9	11
Montpellier-Méditerranée	24	26	26	26	24	24	23	15
Ajaccio-Campo dell'oro	15	15	15	15	15	15	15	13
Lille-Lesquin	19	20	24	25	24	23	19	18
Bastia-Poretta	15	15	14	14	14	14	14	14
Biarritz-Anglet-Bayonne	8	9	10	10	10	10	10	10
Pau-Pyrénées	13	12	10	10	9	9	9	9
Brest-Bretagne	12	14	14	15	15	15	13	13
Clermont-Ferrand	23	28	35	39	36	46	36	26
Toulon-Hyères	10	11	10	9	7	9	7	6
Total Province	913	1 013	1 069	1 094	1 056	1 009	942	893
Total Métropole	1 545	1 677	1 777	1 842	1 787	1 718	1 651	1 629
Pointe-à-Pitre-le Raizet	nd	39	37	35	29	27	29	29
Saint-Denis-de-la-Réunion	nd	13	12	12	13	12	12	13
Fort-de-France-le Lamentin	nd	31	32	29	22	20	21	23
Tahiti-Faaa	nd	40	43	44	39	36	37	36
Total outre-mer	nd	294	293	280	248	233	247	251
Total	nd	1 971	2 070	2 122	2 035	1 951	1 897	1 879

Source : DGAC

* Dans ce tableau sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions

** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte

Tableau A II 1.3a
Données générales sur le transport intérieur de marchandises

en milliards de tonnes-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tr.ferroviaire (1)	47,1	46,6	48,3	52,6	52,7	52,1	55,4	50,4	50,0	46,8	45,1
Tr. ferro. hors transit	39,9	39,0	39,6	42,4	43,1	42,9	46,0	42,2	42,2	39,7	38,7
<i>national</i>	25,7	24,6	24,9	26,4	26,1	26,1	27,5	25,2	25,2	23,9	23,1
<i>importations</i>	5,6	5,9	6,2	6,6	7,7	7,6	8,3	7,5	7,9	7,3	7,2
<i>exportations</i>	8,6	8,5	8,6	9,4	9,4	9,2	10,2	9,5	9,0	8,5	8,4
<i>transit</i>	7,3	7,5	8,7	10,2	9,5	9,2	9,3	8,2	7,9	7,1	6,5
Transport routier	213,7	227,1	231,1	238,2	246,5	260,3	266,5	273,7	277,0	278,8	295,6
Tr. routier hors transit	184,5	196,9	199,7	204,8	212,7	225,0	229,4	234,5	236,1	237,7	248,4
1 - pavillon français	166,7	178,9	180,1	183,6	189,8	201,0	203,0	208,5	208,7	209,9	218,5
1.1 national (PTAC>3,5t) (2)	129,9	141,1	142,1	144,3	149,5	158,9	163,0	168,7	170,0	171,2	179,3
1.2 internat. (PTAC>3,5t) (2)	18,6	19,6	19,9	20,8	21,5	22,7	20,7	19,9	18,1	17,7	17,8
1.3 national (PTAC<=3,5t) (3)	16,5	16,9	17,0	17,4	18,0	18,5	18,8	19,5	20,1	20,6	21,0
1.4 Transit (2)	1,6	1,4	1,1	1,1	0,8	0,9	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4
2 - pavillon étranger	47,0	48,3	50,9	54,6	56,7	59,3	63,5	65,2	68,3	68,9	77,1
2.1 transit pavillon étr.(4)	27,6	28,9	30,3	32,4	33,0	34,4	36,5	38,7	40,4	40,7	46,8
2.2 Autres pavillon étr.(4)	19,4	19,4	20,6	22,2	23,7	24,9	27,0	26,5	27,9	28,2	30,4
Navig. intérieure (5)	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3
<i>national</i>	3,1	3,2	3,2	3,1	3,5	4,1	4,1	3,6	3,9	4,0	4,2
<i>importations</i>	1,1	1,2	1,1	1,1	1,1	1,2	1,4	1,4	1,4	1,3	1,5
<i>exportations</i>	1,4	1,6	1,4	1,4	1,6	1,5	1,8	1,7	1,6	1,5	1,6
Oléoducs (6)	22,2	22,3	21,9	22,1	21,6	21,3	21,7	22,1	21,0	22,1	20,5
Ens. modes terrestres											
y compris transit	288,6	301,9	307,0	318,7	327,0	340,6	350,8	352,9	354,9	354,6	368,5
hors transit	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,5	306,1	306,4	314,9

(1) Source : SNCF. Transport total : tonnes-kilomètres taxées sur le réseau (y compris marchandises en provenance d'autres réseaux) ; transport par wagons, non compris les wagons de particuliers vides, les transports routiers ni les expéditions.

(2) Source : DAEI/SESP (d'après l'enquête TRM). Transport intérieur des véhicules immatriculés en France, de plus de 3,5 tonnes de PTAC et de moins de quinze ans d'âge (au moins 3t de charge utile jusqu'en 2000). Les chiffres ont été rétro-polés à plusieurs reprises pour tenir compte de modifications successives.

(3) Source : DAEI/SESP.

(4) Source : directives Eurostat, DAEI/SESP. Estimations provisoires pour les pavillons étrangers.

(5) Source : Voies navigables de France. Le transit rhénan est exclu pour toutes les années.

(6) Source : Ministère de l'Industrie - DGEMP (Direction générale de l'énergie et des matières premières). La dernière année est provisoire.

Tableau A II 1.3b
Le fret trans-Manche passant par la France

en milliers

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Tonnage											
Fret rail tunnel *	187	1 350	2 361	2 923	3 133	2 865	2 947	2 447	1 456	1 743	1 893
"roll on roll off" ou "roro" (9 ports) ***	42 057	37 790	36 637	45 540	42 313	43 593	41 112	44 757	48 305	50 706	54 591
- dont contenu des véhicules **	13 570	11 909	12 687	17 838	16 347	17 329	17 303	18 892	20 046	21 953	22 462
Contenu des véhicules (navettes) **	573	3 513	5 067	2 585	6 520	8 171	11 047	11 681	12 002	12 528	12 492
Total (milliers de tonnes)	42 817	42 653	44 065	51 048	51 966	54 628	55 106	58 885	61 763	64 977	68 976
Nombre de véhicules											
A bord de ferries	1 533	1 315	1 294	1 765	1 691	1 777	1 775	1 938	2 056	2 252	2 304
- dont part française (%)	26,5	29,0	26,2	34,3	40,2	36,5	35,3	33,4	38,6	33,6	37,5
Dans des navettes fret	65	388	517	256	674	838	1 133	1 198	1 231	1 285	1 281
Total (milliers de véhicules)	1 598	1 704	1 811	2 021	2 366	2 615	2 908	3 136	3 287	3 536	3 585

Sources : DTMPL, Eurotunnel, SNCF

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

** estimation DAEI/SES

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

TABLEAU II 1.4a
Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Produit agro-alimentaire	23,2	22,9	22,1	21,7	21,3	22,1	22,8	22,8	20,8	22,2	21,7
Combust. Minér. solides	3,1	3,0	2,7	2,1	2,6	2,5	2,5	2,0	2,4	2,0	2,1
Produits pétroliers	6,8	6,1	6,5	6,5	6,6	6,8	6,3	6,4	6,2	5,9	5,9
Minerais	4,9	5,0	4,4	4,4	5,2	4,8	5,0	5,2	5,4	5,0	5,3
Sidérurgie	12,4	12,7	12,5	13,5	13,6	13,0	13,8	13,3	14,3	13,8	13,9
Fonderie	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,8
Matériaux de construction	11,2	10,7	10,2	9,7	9,8	10,2	9,6	9,4	9,8	10,2	10,3
Chimie de base	6,9	6,6	6,5	5,9	5,4	5,5	5,2	5,4	5,6	5,7	6,0
Papier	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	1,0	1,0	1,0	0,8
Chimie organique	1,1	1,0	0,8	1,0	0,9	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	0,7
Matériels de transport	3,5	3,7	4,1	4,0	4,3	4,3	3,9	4,4	4,6	4,7	5,2
Machines	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6	0,5
Verres	0,6	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
Produits manufacturés	24,1	25,7	27,6	28,7	27,7	27,3	27,3	27,6	27,3	27,1	26,4
Ensemble en Md t-km	47,1	46,6	48,3	52,6	52,7	52,1	55,4	50,4	50,0	46,8	45,1

Source : SNCF

La décomposition des trafics par produits est ici fondée sur un passage approximatif entre la nomenclature NST et la nomenclature d'activités et de produits de l'Insee. On a retenu quatorze ensembles : produits agro-alimentaires (NAP : U01, U02 - NST 0, 1, 7) ; combustibles minéraux solides (T04 - NST2) ; produits pétroliers (S053 - NST 3) ; minerais (S09, S12 - NST 4) ; sidérurgie (S10, S11 - NST 5a) ; fonderie (S13, T13 - NST 5b) ; matériaux de construction (T09 - NST 6a) ; chimie de base (S171 - NST 6b, 8a) ; papier (T21 - NST 8b) ; chimie organique (S172 - NST 8c) ; machines et matériels de transport (T16 - NST 9a) ; machines (T14 - NST 9b) ; verres (T10 - NST 9c) ; produits manufacturés (U05b, U06 - NST 9d). Ce regroupement très sommaire a pour objet de situer l'évolution des trafics par rapport à celle de la production.

Tableau A II 1.4b
Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises

en % des tonnes-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Produit agro-alimentaire	23,7	24,5	24,8	27,6	29,1	29,7	30,1	28,9	26,7	28,6	26,9
Combust. Minér. solides	6,7	7,1	8,4	7,1	10,3	11,1	10,6	7,3	10,1	8,9	9,9
Produits pétroliers	13,1	11,4	12,9	12,7	12,3	11,5	9,8	9,6	9,1	9,4	8,2
Minerais	3,9	4,1	3,7	4,2	3,3	2,9	2,8	3,6	3,1	3,0	3,3
Sidérurgie	3,3	4,6	4,0	4,4	4,9	4,2	5,4	5,2	4,7	4,4	4,8
Fonderie	0,9	0,4	0,5	0,4	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,2
Matériaux de construction	43,2	41,3	37,6	36,1	32,9	32,6	32,2	34,9	35,2	32,4	32,1
Chimie de base	2,4	2,8	3,2	2,7	2,1	3,0	3,5	3,4	3,5	4,3	5,5
Papier	0,6	0,6	0,7	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5
Chimie organique	1,1	1,3	1,7	1,8	1,5	1,6	1,8	2,1	2,1	2,2	2,1
Matériels de transport	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,4	0,6	0,6	0,6	0,4
Machines	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Verres	0,1	0,1	0,2	0,3	0,3	0,3	0,1	0,1	0,2	0,0	0,0
Produits manufacturés	0,8	1,2	1,8	1,7	1,7	1,6	2,4	3,3	3,9	5,3	6,2
Ensemble en Md t-km	5,6	5,9	5,7	5,7	6,2	6,8	7,3	6,7	6,9	6,9	7,3

Source : Voies navigables de France

Note : le transit Rhénan est exclu pour toutes les années.

Tableau A II 1.4c
Répartition par produit du transport intérieur routier de marchandises pour compte d'autrui, hors transit

en % des tonnes-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Produit agro-alimentaire	34,7	34,8	32,1	32,9	32,1	30,9	29,3	29,2	29,7	29,7	29,4
Combust. Minér. solides	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3
Produits pétroliers	3,8	3,7	3,9	3,9	3,8	3,5	3,2	3,7	3,5	3,5	3,3
Minerais	1,1	1,0	1,1	1,3	1,2	1,0	1,0	1,0	0,9	1,1	1,2
Sidérurgie	3,5	3,3	3,0	3,0	3,0	2,9	2,8	2,4	2,2	2,1	2,0
Fonderie	1,0	1,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,6	0,7	0,6	0,6	0,5
Matériaux de construction	15,5	13,9	14,5	14,8	14,3	13,9	13,8	14,3	13,7	14,1	14,0
Chimie de base	2,5	2,2	2,0	2,0	1,9	1,8	1,7	1,9	1,7	1,8	1,7
Papier	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6	0,6	0,6	0,6
Chimie organique	5,7	5,1	4,5	4,7	4,7	4,0	3,6	3,5	3,3	3,3	2,9
Matériels de transport	2,9	3,7	3,0	2,9	3,3	3,8	4,1	4,2	4,3	4,3	4,3
Machines	4,1	4,1	3,9	3,9	4,0	3,6	3,4	3,4	3,2	3,0	3,1
Verres	1,6	1,8	1,3	1,4	1,4	1,4	1,3	1,1	1,0	1,0	0,9
Produits manufacturés	22,4	24,5	28,7	27,5	28,6	31,6	34,3	33,9	34,8	34,6	35,6
Ensemble en Md t-km	111,6	121,6	125,3	130,3	139,6	150,4	154,5	157,6	155,6	156,2	166,0

Source: DAEI-SESP

Champ : véhicules français de plus de 3,5 tonnes de PTAC (ou 3 tonnes de charge utile jusqu'en 2000) et de moins de quinze ans d'âge

Tableau A II 1.4d

Répartition par produit du transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit
en % des tonnes-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Produit agro-alimentaire	42,8	43,4	42,2	41,3	42,5	40,6	39,5	39,2	39,0	39,9	36,5
Combust. Minér. solides	0,2	0,1	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,1	0,1	0,2
Produits pétroliers	7,0	6,6	5,3	5,7	5,3	6,1	5,6	5,0	5,5	5,3	5,7
Minerais	2,6	2,9	2,5	2,4	2,6	3,1	2,3	2,6	2,4	2,7	2,8
Sidérurgie	1,4	1,5	1,7	1,6	1,3	1,5	1,1	1,2	1,2	1,2	1,3
Fonderie	0,7	0,6	0,7	0,6	0,5	0,5	0,7	0,3	0,4	0,2	0,4
Matériaux de construction	26,3	25,4	23,5	25,4	25,5	26,0	28,6	30,7	30,7	29,4	31,0
Chimie de base	1,0	1,1	1,2	1,2	0,7	0,8	0,8	0,9	0,8	1,0	0,9
Papier	0,4	0,5	0,6	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4
Chimie organique	1,5	1,4	1,8	1,9	1,6	1,6	1,6	1,3	1,1	1,6	1,2
Matériels de transport	1,3	1,3	2,0	2,3	2,2	1,9	1,7	1,1	1,3	1,7	1,7
Machines	2,9	2,9	3,6	2,8	2,8	2,9	2,7	2,9	3,0	2,5	2,6
Verres	1,3	1,2	1,1	1,2	1,0	1,1	0,9	0,8	0,8	0,8	0,8
Produits manufacturés	10,5	11,1	13,5	13,1	13,4	13,3	13,8	13,1	13,2	13,2	14,5
Ensemble en Md t-km	37,0	39,0	36,8	34,8	31,4	31,2	29,2	30,9	32,5	32,5	31,0

Source: DAEI-SESP

Champ : véhicules français de plus de 3,5 tonnes de PTAC (ou 3 tonnes de charge utile jusqu'en 2000) et de moins de quinze ans d'âge

TABLEAU A II 1.5

Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)

en % des tonnes-kilomètres

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Transport ferroviaire	15,8	14,8	14,8	15,4	15,2	14,5	15,1	13,8	13,8	13,0	12,3
Transport routier	73,2	74,6	74,8	74,5	75,0	76,0	75,4	76,7	77,1	77,6	78,9
Navigation intérieure	2,2	2,2	2,2	2,1	2,2	2,3	2,4	2,2	2,3	2,2	2,3
Oléoducs	8,8	8,4	8,2	8,0	7,6	7,2	7,1	7,2	6,8	7,2	6,5
Tous modes en Md t-km	252,1	264,1	266,9	275,0	283,7	296,0	304,4	305,5	306,1	306,4	314,9
Hors Oléoducs, VU de moins de 3,5T PTAC (1) ou pavillon étranger											
Transport ferroviaire	20,5	19,0	19,1	19,9	19,6	18,6	19,4	17,8	17,8	16,9	15,9
Transport routier	76,6	78,1	78,1	77,4	77,6	78,5	77,5	79,4	79,3	80,2	81,1
Navigation intérieure	2,9	2,9	2,8	2,7	2,8	3,0	3,1	2,8	2,9	2,9	3,0
Tous modes en Md t-km	194,0	205,6	207,4	213,2	220,4	231,3	237,0	237,4	237,2	235,5	243,0

Sources : DAEI/SESP, SNCF, VNF, DGEMP.

Pour l'ensemble des modes, les transports (exprimés en tonnes-kilomètres) sont pris hors transit et effectués sur le territoire français.

(1) le critère 3 tonnes de charge utile est remplacé depuis 2001 par le critère 3,5 tonnes de PTAC

Dans la première partie du tableau, le transport routier regroupe :

- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de plus de 3,5 tonnes de PTAC ;
- les transports intérieurs des véhicules de pavillon français de moins de 3,5 tonnes de PTAC ;
- les transports intérieurs des poids lourds de pavillon étranger.

II 2 Le bilan de la circulation

Tableau A II 2.1
Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)

évolutions en %

en milliers de véhicules	1999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Voitures particulières	27 145	27 770	28 380	28 930	29 360	29 730	2,6	2,3	2,2	1,9	1,5	1,3
dont essence	18 210	18 150	17 946	17 575	17 085	16 571	0,4	-0,3	-1,1	-2,1	-2,8	-3,0
dont Diesel	8 935	9 621	10 435	11 356	12 276	13 160	7,4	7,7	8,5	8,8	8,1	7,2
Véhicules utilitaires légers	4 934	5 055	5 191	5 305	5 390	5 465	2,3	2,5	2,7	2,2	1,6	1,4
dont essence	1 356	1 299	1 240	1 178	1 117	1 058	-3,5	-4,2	-4,5	-5,0	-5,2	-5,3
dont Diesel	3 578	3 756	3 951	4 127	4 273	4 408	4,7	5,0	5,2	4,5	3,5	3,1
Véhicules lourds	622	627	634	636	636	639	0,7	0,9	1,0	0,3	0,1	0,4
dont poids lourds	541	547	554	555	555	557	1,0	1,2	1,2	0,2	0,0	0,4
dont bus et cars	81	80	80	81	82	82	-1,2	-1,2	0,0	1,3	0,6	0,6
TOTAL VEHICULES USUELS	32 700	33 452	34 205	34 871	35 386	35 834	2,5	2,3	2,2	1,9	1,5	1,3

Source : CCFA

Tableau A II 2.2
Parcours moyens

évolutions en %

km/véhicule	1999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Voitures particulières (*)	14 103	13 789	14 031	13 875	13 768	13 566	0,5	-2,2	1,8	-1,1	-0,8	-1,5
dont essence	11 359	11 075	11 020	10 887	10 713	10 488	-0,7	-2,5	-0,5	-1,2	-1,6	-2,1
dont Diesel	19 696	18 908	19 210	18 500	18 019	17 442	0,0	-4,0	1,6	-3,7	-2,6	-3,2
Véhicules utilitaires légers	15 971	15 852	16 012	16 181	16 319	16 421	0,5	-0,7	1,0	1,1	0,9	0,6
dont essence	8 542	8 457	8 372	8 372	8 322	8 433	-1,0	-1,0	-1,0	0,0	-0,6	1,3
dont Diesel	18 786	18 410	18 410	18 410	18 410	18 338	-0,5	-2,0	0,0	0,0	0,0	-0,4
Véhicules lourds	46 108	46 010	46 043	46 189	45 246	46 774	2,5	-0,2	0,1	0,3	-2,0	3,4
dont poids lourds	48 837	48 401	48 455	48 658	47 563	49 261	2,7	-0,9	0,1	0,4	-2,2	3,6
dont bus et cars	27 896	29 657	29 360	29 288	29 487	29 891	-1,8	6,3	-1,0	-0,2	0,7	1,4

Sources : SOFRES, panel ADEME-SECODIP et estimations DAEI/SESP

Tableau A II 2.3
Circulation en France

évolutions en %

en milliards de véhicules-km	1999	2 000	2 001	2 002	2 003	2 004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Voitures particulières	382,8	382,9	398,2	401,4	404,2	403,3	3,1	0,0	4,0	0,8	0,7	-0,2
dont essence	206,8	201,0	197,8	191,3	183,0	173,8	-0,3	-2,8	-1,6	-3,2	-4,3	-5,0
dont Diesel	176,0	181,9	200,5	210,1	221,2	229,5	7,4	3,4	10,2	4,8	5,3	3,8
Véhicules utilitaires légers	78,8	80,1	83,1	85,8	88,0	89,7	2,8	1,7	3,7	3,3	2,5	2,0
dont essence	11,6	11,0	10,4	9,9	9,3	8,9	-4,4	-5,1	-5,5	-5,0	-5,7	-4,1
dont Diesel	67,2	69,1	72,7	76,0	78,7	80,8	4,2	2,9	5,2	4,5	3,5	2,7
Véhicules lourds	28,7	28,8	29,2	29,4	28,8	29,9	3,2	0,7	1,1	0,6	-2,0	3,8
dont poids lourds	26,4	26,5	26,8	27,0	26,4	27,4	3,8	0,3	1,3	0,6	-2,2	3,9
dont bus et cars	2,3	2,4	2,3	2,4	2,4	2,5	-3,0	5,0	-1,0	1,0	1,3	2,0
VP et VUL étrangers	19,4	19,9	20,4	21,0	20,5	20,6	-0,2	2,3	2,4	3,0	-2,1	0,2
dont essence	16,1	16,4	16,7	17,2	16,7	16,8	-0,2	2,0	1,8	2,8	-2,6	0,2
dont Diesel	3,3	3,5	3,7	3,8	3,8	3,8	0,0	4,0	5,5	4,0	0,0	0,2
Véhicules lourds étrangers	6,5	6,9	7,1	7,4	7,5	8,2	4,2	6,7	2,9	3,9	0,8	9,4
dont poids lourds	6,0	6,4	6,6	6,9	7,0	7,6	4,5	7,0	3,0	4,0	0,9	9,9
dont bus et cars	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,0	3,0	2,0	3,1	-1,0	2,7
Motocycles	6,9	7,1	7,4	7,7	7,9	8,2	21,1	3,0	4,9	3,0	3,3	3,3
TOTAL GENERAL	523,1	525,8	545,4	552,7	556,9	559,9	3,2	0,5	3,7	1,3	0,8	0,5

Sources : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SESP

Tableau A II 2.4
Consommations unitaires

évolutions en %

(en litre/100km)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Voitures particulières	7,52	7,40	7,31	7,23	7,12	7,00	-1,0	-1,5	-1,3	-1,1	-1,6	-1,6
dont essence	8,25	8,07	8,03	7,95	7,81	7,70	-0,4	-2,2	-0,5	-1,0	-1,7	-1,5
dont Diesel	6,65	6,67	6,60	6,58	6,54	6,48	-1,0	0,3	-1,0	-0,4	-0,6	-0,9
Véhicules utilitaires légers	9,70	9,69	9,65	9,60	9,54	9,46	-0,4	-0,1	-0,4	-0,5	-0,7	-0,8
dont essence	9,61	9,51	9,51	9,41	9,25	9,11	0,0	-1,0	0,0	-1,0	-1,7	-1,5
dont Diesel	9,72	9,72	9,67	9,63	9,57	9,49	-0,5	0,0	-0,5	-0,4	-0,6	-0,8
Véhicules lourds	37,34	37,27	37,10	36,64	36,31	36,12	0,4	-0,2	-0,4	-1,2	-0,9	-0,5
dont poids lourds	37,69	37,69	37,50	37,05	36,72	36,53	0,4	0,0	-0,5	-1,2	-0,9	-0,5
dont bus et cars	33,26	32,60	32,60	32,01	31,88	31,48	-1,0	-2,0	0,0	-1,8	-0,4	-1,3

Sources : SOFRES, panel ADEME-SECODIP et estimations DAEI/SESP

Tableau A II 2.5
Consommations (sur le territoire) et livraisons de carburants

évolutions en %

(en milliers de m3)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Total VP françaises	28 772	28 354	29 115	29 026	28 762	28 246	2,1	-1,5	2,7	-0,3	-0,9	-1,8
Total VUL français	7 643	7 762	8 019	8 244	8 389	8 487	2,4	1,6	3,3	2,8	1,8	1,2
Essence												
Motocycles	286	298	315	325	335	352	20,2	4,2	5,8	3,0	3,3	4,9
Voitures particulières	17 065	16 221	15 879	15 210	14 302	13 376	-0,6	-4,9	-2,1	-4,2	-6,0	-6,5
Véhicules utilitaires légers	1 112	1 045	987	929	860	813	-4,4	-6,1	-5,5	-6,0	-7,3	-5,5
Total véhicules légers français	18 463	17 564	17 181	16 464	15 498	14 541	-0,6	-4,9	-2,2	-4,2	-5,9	-6,2
VP et VUL étrangers	1 393	1 390	1 415	1 437	1 376	1 358	-0,6	-0,2	1,8	1,5	-4,3	-1,3
Total Conso Transpt en France	19 856	18 954	18 596	17 900	16 874	15 898	-0,6	-4,5	-1,9	-3,7	-5,7	-5,8
Achat aux frontières et ajustement statistique	-1 001	-1 011	-1 020	-1 019	-972	-774	-1,1	1,0	0,9	0,0	-4,7	-20,4
Vente sous douane	26	16	21	11	11	10	50,0	-38,0	31,0	-48,3	4,0	-10,4
Divers	340	337	340	363	363	370	2,3	-1,0	1,0	6,8	0,0	2,0
Livraisons CPDP	19 221	18 295	17 937	17 255	16 276	15 505	-0,5	-4,8	-2,0	-3,8	-5,7	-4,7
Gazole												
Voitures particulières	11 708	12 133	13 236	13 816	14 460	14 871	6,3	3,6	9,1	4,4	4,7	2,8
Véhicules utilitaires légers	6 531	6 718	7 032	7 316	7 529	7 674	3,7	2,9	4,7	4,0	2,9	1,9
Total véhicules légers français	18 238	18 851	20 268	21 132	21 989	22 545	5,4	3,4	7,5	4,3	4,1	2,5
Poids lourds	9 948	9 978	10 057	9 996	9 683	10 015	4,2	0,3	0,8	-0,6	-3,1	3,4
Bus et cars	752	773	766	759	766	772	-4,0	2,9	-1,0	-0,8	0,9	0,7
Total véhicules lourds français	10 700	10 751	10 823	10 756	10 449	10 787	3,6	0,5	0,7	-0,6	-2,8	3,2
VP et VUL étrangers	245	255	267	278	278	276	-1,0	4,0	5,0	4,0	0,0	-0,7
Véhicules lourds étrangers	2 382	2 498	2 546	2 613	2 611	2 846	3,5	4,9	1,9	2,7	-0,1	9,0
Total Conso Transpt en France	31 565	32 355	33 904	34 779	35 328	36 453	4,6	2,5	4,8	2,6	1,6	3,2
Achat aux frontières et ajustement statistique	-1 310	-1 420	-1 490	-1 441	-1 172	-1 500	32,1	8,4	4,9	-3,2	-18,7	28,0
Vente sous douane	515	491	527	520	527	479	3,9	-4,8	7,4	-1,2	1,3	-9,1
Divers	900	891	918	933	952	970	1,5	-1,0	3,0	1,7	2,0	1,8
Livraisons CPDP	31 670	32 316	33 859	34 791	35 635	36 402	3,6	2,0	4,8	2,8	2,4	2,2
TOUS CARBURANTS												
Total livraisons CPDP	50 890	50 611	51 796	52 046	51 911	51 907	2,0	-0,5	2,3	0,5	-0,3	0,0

Sources : CPDP et estimations DAEI/SESP

Tableau A II 2.6 a
Circulation par réseaux

évolutions en %

en milliards de véhicules-kilomètres	1999	2000	2001	2002	2003	2004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Autoroutes concédées	64	66	69	72	74	76	7,1	3,0	5,3	4,7	2,5	2,6
Autres autoroutes	39	41	43	44	44	45	4,6	5,7	3,3	2,1	0,8	3,1
Total autoroutes	103	107	112	116	118	121	6,1	4,0	4,5	3,7	1,9	2,8
Routes nationales	90	91	92	94	95	96	1,9	0,6	1,8	1,7	1,2	1,1
Réseau national	193	198	204	210	213	218	4,1	2,4	3,3	2,8	1,6	2,0
Autres routes (1)	330	328	341	343	344	342	2,6	-0,6	4,0	0,5	0,2	-0,4
Total	523	526	545	553	557	560	3,2	0,5	3,7	1,3	0,8	0,5

Sources : ASFA, SETRA et estimations DAEI/SESP

(1) routes départementales et réseau local (calcul par solde)

Tableau A II 2.6 b
Circulation par réseaux (1) et types de véhicules

évolutions en %

en milliards de véhicules-kilomètres	1999	2000	2001	2002	2003	2004	99/98	00/99	01/00	02/01	03/02	04/03
Autoroutes véhicules légers *	87	90	95	99	101	103	5,9	3,4	4,9	4,0	1,9	2,7
Autoroutes véhicules lourds *	15	17	17	17	18	18	7,2	7,3	2,6	1,9	1,7	3,3
Total autoroutes	103	107	112	116	118	121	6,1	4,0	4,5	3,7	1,9	2,8
Routes véhicules légers * (solde)	401	400	414	417	420	419	2,6	-0,2	3,7	0,7	0,7	-0,4
Routes véhicules lourds * (solde)	20	19	19	19	19	20	0,6	-2,6	0,5	0,7	-4,1	6,5
Total routes (nationales et locales)	420	419	434	437	439	438	2,5	-0,3	3,5	0,7	0,5	-0,1
Total	523	526	545	553	557	560	3,2	0,5	3,7	1,3	0,8	0,5

Sources : ASFA, SETRA et estimations DAEI/SESP

(1) La circulation sur les autoroutes non concédées est extrapolée à partir des mesures effectuées pour les années 1996 et 2003 et

de l'évolution de la répartition de la circulation par type de véhicules sur le réseau concédé

La circulation sur les autres routes (nationales et locales) est estimée par solde

(*) Véhicules légers=VP+VUL+motocycles; véhicules lourds = PL, bus et cars

Tableau A II 2.7
Indicateurs généraux

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Prix de vente OPEP (1) (\$ le baril)	15,5	16,9	20,3	18,7	12,3	17,5	27,6	23,1	24,4	28,1	36,1
Cours du dollar (moyenne annuelle en euros)	0,85	0,76	0,78	0,89	0,90	0,94	1,09	1,12	1,06	0,89	0,81
Coût moyen du brut importé (CAF) (euros / t)	98	97	120	126	85	120	228	203	194	194	227
Importations (CAF) produits pétroliers et gaz naturel (GG12 et GG15) (milliards d'euros courants)	14,5	13,9	17,2	19,0	10,0	17,1	31,8	30,7	28,8	29,8	29,8
Rapport consommation corrigée (*) de produits pétroliers sur PIB (1000 tep, milliards d'euros 2000)	75,9	74,1	73,5	73,3	71,8	69,7	66,3	64,8	63,3	62,0	60,4

Sources : Observatoire de l'énergie, Insee (nouvelles séries, base 2000 de la comptabilité nationale)

(1) Moyenne des prix spot OPEP, d'après Platt's Oilgram.

(*) Correction de climat. Les chiffres utilisés sont ceux des bilans énergétiques publiés par l'Observatoire de l'énergie

Tableau A II 2.8

Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers (en %)

Consommation corrigée du climat - Données de base en millions de tep

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004p
Sidérurgie	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Industrie (hors sidérurgie)	11,6	11,4	11,2	11,2	10,9	9,8	9,9	9,0	8,6	8,5	8,4
Résidentiel Tertiaire	24,8	23,7	23,4	23,6	22,4	22,5	21,8	22,5	22,3	21,6	21,0
Agriculture	3,2	3,5	3,6	3,5	3,5	3,4	3,3	3,2	3,2	3,0	3,1
Transports (*)	60,2	61,2	61,6	61,5	62,9	64,1	64,9	65,2	65,8	66,8	67,4
TOTAL	100,0										

Source : Observatoire de l'énergie

* hors soutes maritimes internationales

Tableau A II 2.9

Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur (en %)

	1995	1996	1997	1998	1999*	1999	2000	2001	2002	2003
Transport ferroviaire	21	27	20	18	16	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Transport terrestre de voyageurs	23	29	28	31	30	19	26	24	23	21
Transport terrestre de marchandises	34	37	37	32	33	28	31	28	27	27
Transport par eau	24	26	26	23	23	19	23	18	17	17
Transport aérien	19	21	22	14	18	18	20	17	17	15
Autres postes transport	4	4	3	3	3	4	5	5	4	4
Total transport	18	19	18	16	16	16	18	16	15	15
Autres branches	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2

Source : Insee, comptes nationaux (nouvelles séries, base 2000 de la comptabilité nationale à partir de 1999; base 1995 avant)

Tableau A II 2.10

Evolution des prix des carburants

indice des prix à la consommation, base 100 en 1990, France entière

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	102,4	106,0	110,6	117,3	121,7	119,1	124,0	144,9	139,0	135,8	137,7	144,3
Super carburant sans plomb 98	98,9	102,7	108,9	115,6	120,0	117,1	120,8	139,8	133,5	130,2	132,0	138,8
Gazole	103,5	109,6	109,7	121,9	126,6	120,4	127,8	158,3	149,4	144,4	149,5	166,4
Fioul	92,0	88,8	86,8	97,8	101,3	87,3	93,8	133,9	116,5	109,6	117,3	134,6
Carburacteur	95,4	88,7	87,7	91,5	96,1	96,1	99,4	139,4	162,4	157,6	163,5	170,3

Source : Insee, sauf pour le carburacteur (d'après les données du CPDP pour Orly)

Tableau A II 2.11
Prix des principaux carburants (en euros par litre)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)												
TTC	0,83	0,86	0,89	0,95	0,98	0,96	1,00	1,17	1,12	1,10	1,10	1,14
hors taxes	0,18	0,16	0,16	0,18	0,19	0,16	0,19	0,34	0,31	0,29	0,28	0,31
valeur des taxes	0,65	0,70	0,73	0,77	0,79	0,80	0,81	0,83	0,81	0,81	0,82	0,83
Gazole												
TTC	0,56	0,59	0,59	0,65	0,68	0,64	0,69	0,85	0,80	0,77	0,79	0,88
hors taxes	0,19	0,17	0,16	0,19	0,20	0,16	0,19	0,32	0,29	0,26	0,27	0,32
valeur des taxes	0,37	0,42	0,43	0,46	0,48	0,48	0,50	0,53	0,51	0,51	0,52	0,56
Super carburant sans plomb 98												
TTC	0,80	0,82	0,86	0,92	0,95	0,93	0,96	1,11	1,06	1,04	1,04	1,08
hors taxes	0,21	0,18	0,17	0,19	0,21	0,18	0,21	0,34	0,31	0,29	0,28	0,32
valeur des taxes	0,59	0,64	0,69	0,73	0,74	0,75	0,75	0,77	0,75	0,75	0,76	0,76
Diesel SNCF												
TTC	0,23	0,22	0,22	0,26	0,27	0,22	0,26	0,40	0,32	0,31	0,32	0,38
hors taxes	0,13	0,11	0,11	0,14	0,14	0,10	0,14	0,25	0,21	0,2	0,21	0,26
valeur des taxes	0,10	0,11	0,11	0,12	0,13	0,12	0,12	0,15	0,11	0,11	0,11	0,12
Carburéacteur (*)												
TTC	0,41	0,38	0,38	0,40	0,42	0,42	0,43	0,60	0,70	0,68	0,71	0,74
hors taxes	0,32	0,30	0,29	0,30	0,32	0,32	0,33	0,48	0,56	0,55	0,57	0,59
valeur des taxes	0,09	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	0,10	0,12	0,14	0,13	0,14	0,15
Fioul												
TTC	0,32	0,31	0,30	0,33	0,35	0,30	0,33	0,46	0,39	0,37	0,39	0,45
hors taxes	0,20	0,19	0,18	0,20	0,21	0,17	0,19	0,32	0,29	0,26	0,27	0,32
valeur des taxes	0,12	0,12	0,12	0,13	0,14	0,13	0,14	0,14	0,10	0,11	0,12	0,13

Sources : DIREM, SNCF, CPDP

(*) depuis 1993, il n'y a pas de TIPP sur le carburéacteur pour usage avion ; la valeur des taxes indiquée correspond au carburéacteur «sous condition d'emploi» (moteurs fixes d'essais sur banc, aéroglisseurs)

Tableau A II 2.12
Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants *

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Super carburant plombé (ARS à partir de 2000)	81	82	81	80	83	81	71	72	74	75	72
Gazole	71	72	71	70	75	72	61	63	66	66	63
Gazole (y.c. déduction TVA)	65	67	64	64	69	67	54	56	59	59	56
Fioul	40	41	40	39	43	42	31	27	30	31	29
Supercarburant sans plomb 98	77	80	79	78	81	78	69	70	72	73	71

source : DIREM

* prix moyens annuels France entière. Toutes les taxes sont incluses.

Tableau A II 2.13
Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Electricité :											
millions de kw h	6 484	6 353	7 140	7 314	7 492	7 608	7 784	7 843	7 960	7 819	7 995
milliers de tep	558	546	614	629	644	654	669	674	685	672	688
Diesel :											
milliers de m3	318	304	295	292	278	280	285	271	279	267	263
milliers de tep	269	257	249	247	235	236	241	229	236	225	222
Total :											
milliers de tep	827	803	863	876	879	890	910	903	921	897	910
Part de l'électricité dans le total (en %)	67,5	68,0	71,1	71,8	73,3	73,4	73,8	74,9	74,6	75,1	75,8

Source : SNCF

L'électricité a été valorisée en tep suivant la méthodologie des bilans énergétiques de l'Observatoire de l'énergie, avec 0,086 tep par MWh

Tableau A II 2.14
Les carburants et les ménages

milliards d'euros courants

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Consommation de carburants et lubrifiants par les ménages	21,9	22,5	23,8	24,8	24,5	25,9	30,0	28,9	28,1	28,2	30,4
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. des ménages (en %)	3,4	3,4	3,5	3,6	3,4	3,5	3,8	3,5	3,3	3,3	3,4
Cons. de prod. pétroliers par les ménages	26,0	26,6	28,7	29,7	29,0	30,6	35,9	35,0	33,7	34,4	37,3
Part des prod. Pétroliers dans la cons. des ménages (en %)	4,0	4,0	4,2	4,3	4,0	4,1	4,6	4,3	4,0	4,0	4,1
Part des carburants et lubrifiants dans la cons. de prod. pétroliers par les ménages (en %)	84,2	84,4	83,1	83,7	84,3	84,6	83,4	82,6	83,5	82,2	81,4

Source : Insee (nouvelles séries : base 2000 de la comptabilité nationale)

Tableau A II 2.15

Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

en millions de TEP

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004p
Transports ferroviaires SNCF	0,83	0,80	0,86	0,88	0,88	0,89	0,91	0,90	0,92	0,90	0,91
dont : électricité	0,56	0,55	0,61	0,63	0,64	0,65	0,67	0,67	0,69	0,67	0,69
Transports routiers de marchandises	14,61	14,96	15,12	15,59	16,12	16,69	16,73	17,05	17,25	17,11	17,66
essence (français)	1,15	1,05	0,98	0,95	0,92	0,88	0,82	0,77	0,73	0,67	0,63
gazole : P.T.M.A. <=5t (VUL français)	4,56	4,78	4,93	5,11	5,32	5,52	5,61	5,87	6,11	6,29	6,41
GPL : P.T.M.A. <= 5t (VUL français)	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
gaz naturel véhicules (utilitaires français)							0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
gazole : P.T.M.A. > 5t, français+ étrang.	8,89	9,12	9,20	9,52	9,87	10,28	10,28	10,38	10,38	10,12	10,59
gazole (tous P.T.M.A.)	13,45	13,90	14,1	14,6	15,2	15,80	15,89	16,25	16,49	16,41	17,00
Transports urbains de voyageurs	0,31	0,31	0,32	0,32	0,34	0,35	0,35	0,35	0,36	0,38	0,38
gazole	0,23	0,23	0,23	0,23	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
électricité	0,08	0,08	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09	0,10	0,10
gaz naturel véhicules						0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,03
Transports routiers de voyageurs gazole	0,52	0,53	0,54	0,56	0,55	0,53	0,54	0,53	0,52	0,53	0,54
Navigation intérieure (fioul)	0,05	0,06	0,05	0,05	0,06						
Transport maritime : diesel marine, fioul (1)	2,14	2,20	2,31	2,54	2,79	2,82	2,92	2,48	2,40	2,59	2,94
Transport aérien : carburéacteur, essence aviation (2)	4,65	4,81	5,13	5,26	5,60	6,09	6,29	6,17	6,15	6,07	6,38
Oléoducs (électricité)	0,04	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03
Transports individuels	22,88	23,40	23,53	23,85	24,56	25,14	24,55	25,23	25,21	24,97	24,56
- deux roues	0,21	0,18	0,18	0,18	0,19	0,23	0,23	0,25	0,25	0,26	0,27
- voitures particulières, taxis, vul étrangers											
- essence	15,73	15,33	14,80	14,77	14,70	14,60	13,75	13,50	13,00	12,24	11,50
- gazole	6,92	7,87	8,51	8,81	9,51	10,10	10,34	11,28	11,77	12,31	12,65
- GPL	0,02	0,02	0,04	0,09	0,16	0,21	0,22	0,21	0,19	0,16	0,14
Ensemble	46,03	47,11	47,89	49,09	50,94	52,61	52,39	52,82	52,90	52,64	53,46

Sources : CPDP, DAEI/SESP

Notes : A partir de 2000, les densités de l'essence (0,745) et du gazole (0,835) ont été légèrement modifiées

Coefficients d'équivalence : 1000 kwh électriques = 0,086 tep, une tonne de gazole ou de fioul = 1 tep,

1000 kwh de gaz naturel = 0,077 tep.

Une tonne d'essence ou de carburéacteur = 1,048 tep, une tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

(1) : livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants

(2) : livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

p=donnée provisoire

II 3 Les échanges extérieurs

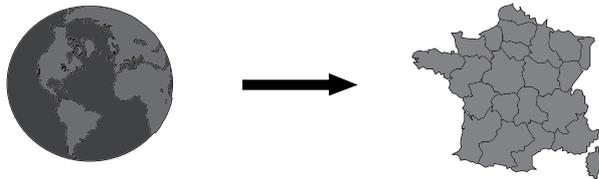
I. La comptabilisation des échanges extérieurs en base 2000 (tirée de la note méthodologique sur la base 2000, INSEE)

Le mode de comptabilisation des coûts de transport et d'assurance des biens importés ou exportés est un problème crucial dans le compte extérieur des biens et des services. Dans les statistiques douanières, la valeur des importations, comme celle des exportations, est mesurée à la frontière française. Cette mesure des importations de biens, dite CAF (« coût, assurance, fret »), comprend les frais de transport et d'assurance liés au transport des marchandises entre le point de production et la frontière française. La valeur douanière des exportations, dite FAB (« franco à bord »), n'inclut en revanche, que le coût du transport sur le territoire français.

Pour éviter les doubles comptes, les importations de services sont comptabilisées en FAB. Ces doubles comptes sont spécifiquement liés à l'enregistrement des coûts de transport en Balance, et ne surviennent que si le transporteur est payé par l'exportateur. Par exemple, dans le cas d'un flux de biens importés, et si le transporteur est résident, les coûts transport entre les frontières sont enregistrés en recettes. Comme ils sont aussi inclus dans la valeur CAF du flux d'importation, et que l'importateur et le transporteur sont tous deux résidents, ils se trouvent comptabilisés deux fois.

C'est l'objectif de la correction CAF-FAB que d'obtenir une estimation de l'ensemble des importations de biens au prix FAB. La correction CAF-FAB est estimée sur la base des résultats d'une enquête spécifique, menée par la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI). À l'occasion de la base 2000, la « correction CAF-FAB » des comptes nationaux a été alignée sur celle de la DGDDI.

Quand le transporteur est résident, en CAF, outre la production de service, il y a importation de bien et exportation de service. En FAB, il ne reste plus que la production de service de transport. Le graphique ci-dessous résume ces différences :



- Le service de transport s'analyse en 3 parties :
- 1 : Transport dans le pays exportateur
 - 2 : Transport entre le pays exportateur et le territoire national
 - 3 : Transport dans le territoire national



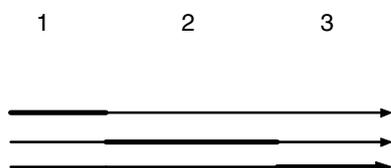
Importation CAF par un transporteur résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>



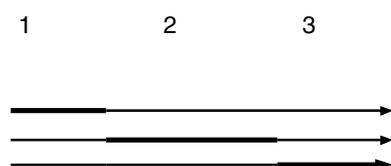
Importation FAB par un transporteur résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>



Importation CAF par un transporteur non résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
<input checked="" type="checkbox"/>			
<input checked="" type="checkbox"/>			
	<input checked="" type="checkbox"/>		



Importation FAB par un transporteur non résident

Import de bien	Import de service	Export de bien	Export de service
<input checked="" type="checkbox"/>			
	<input checked="" type="checkbox"/>		
	<input checked="" type="checkbox"/>		

(1) CAF : coût assurance fret (2) FAB : franco à bord

II. Les différentes mesures des échanges extérieurs de transport routier

Il existe plusieurs mesures du transport international de marchandises, répondant à différentes optiques.

1. Pour apprécier la compétitivité du transport français, on peut d'abord mesurer la part du pavillon français en tonnage ou en valeur des marchandises importées et exportées. On peut aussi évaluer à partir de la dépense nationale du transport international (DNTI), le chiffre d'affaires des transporteurs français pour le transport du commerce extérieur français. En pratique, les évaluations de la DNTI, s'appuient sur les statistiques douanières (en tonnage et en valeur) qu'il faut pondérer par des distances parcourues et des prix moyens. Compte-tenu de la disparition de l'information pavillon depuis 1993, les échanges de services de transport ont été estimés à partir des structures antérieures, des données et évolutions ponctuelles.

2. Une deuxième voie consiste à se limiter aux seuls services de transport rendus par des résidents à des non résidents et inversement. Mais, selon que l'on intègre une part plus ou moins importante de services de transport à la valeur des marchandises, on définit des notions d'échanges de services différentes (*cf. page précédente*).

Tableau A II 3.1
Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2000

en millions d'euros

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 sd	2004 p
Importations de services de transport											
Transports ferroviaires	670	775	739	896	985	1 031	943	922	1 126	1 147	931
Transports routiers	2 161	2 446	2 302	2 393	2 691	2 699	3 138	3 462	3 197	3 209	3 180
Transports fluviaux	49	56	52	53	51	53	62	64	61	65	66
Transports maritimes	2 988	2 979	2 729	2 845	2 930	2 573	3 295	2 985	2 951	2 694	2 790
Transports aériens	3 827	4 059	4 140	4 399	4 555	4 500	5 210	5 391	4 846	4 489	5 382
Transport par conduites	128	143	133	137	118	121	125	126	112	119	120
Total des modes	9 823	10 458	10 095	10 723	11 330	10 977	12 773	12 950	12 293	11 723	12 469
Autres transports (1)	3 883	3 948	3 959	4 213	4 369	4 405	5 201	5 149	4 788	5 230	6 346
Total transport	13 706	14 406	14 054	14 936	15 699	15 382	17 974	18 099	17 081	16 953	18 815
Exportations de services de transport											
Transports ferroviaires	1 067	1 223	1 094	1 426	1 432	1 307	1 376	1 216	1 360	1 245	1 404
Transports routiers	948	1 138	1 115	1 267	1 434	1 456	1 636	2 160	2 091	2 303	2 374
Transports fluviaux	15	17	15	16	15	14	17	23	25	27	28
Transports maritimes	1 474	1 475	1 376	1 494	1 420	1 773	2 569	3 261	3 243	3 283	3 817
Transports aériens	3 010	3 047	3 251	5 102	5 798	6 083	6 470	6 266	6 282	6 125	6 189
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes	6 514	6 900	6 851	9 305	10 099	10 633	12 068	12 926	13 001	12 983	13 812
Autres transports (1)	4 967	5 616	5 624	4 509	4 253	3 907	4 353	4 217	4 341	3 697	3 915
Total transport	11 481	12 516	12 475	13 814	14 352	14 540	16 421	17 143	17 342	16 680	17 727
Solde des échanges											
Transports ferroviaires	397	448	355	530	447	276	433	294	234	98	473
Transports routiers	-1 213	-1 308	-1 187	-1 126	-1 257	-1 243	-1 502	-1 302	-1 106	-906	-806
Transports fluviaux	-34	-39	-37	-37	-36	-39	-45	-41	-36	-38	-38
Transports maritimes	-1 514	-1 504	-1 353	-1 351	-1 510	-800	-726	276	292	589	1 027
Transports aériens	-817	-1 012	-889	703	1 243	1 583	1 260	875	1 436	1 636	807
Transport par conduites	-128	-143	-133	-137	-118	-121	-125	-126	-112	-119	-120
Total des modes	-3 309	-3 558	-3 244	-1 418	-1 231	-344	-705	-24	708	1 260	1 343
Autres transports (1)	1 084	1 668	1 665	296	-116	-498	-848	-932	-447	-1 533	-2 431
Total transport	-2 225	-1 890	-1 579	-1 122	-1 347	-842	-1 553	-956	261	-273	-1 088

Source : Insee

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret et transport spatial

Outre la description des échanges des biens et des services CAF et FAB décrits en début de cette annexe, il existe une troisième façon de procéder en comptabilisant les marchandises acquises à un prix départ-usine, les échanges incluent la totalité des frais de transport et d'assurance relatifs à la livraison ; on parle alors de services effectifs.

Les échanges extérieurs de services de transport sont donc des achats de services de transport (prestations fournies par un transporteur non résident à une entreprise résidente) et des ventes de services de transport (prestations fournies par un transporteur résident à une entreprise non résidente).

Tableau A II 3.2
Echanges extérieurs par mode de transport

tonnages : en millions de tonnes
valeur : en milliards d'euros

			1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 ⁽¹⁾
Imports CAF																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	31,8	36,2	33,0	27,7	28,8	31,7	31,4	31,5	34,8	35,7	36,8	36,7	34,5	35,6	34,9	32,5	32,3	29,9	31,8
		Valeurs	13,7	15,2	15,7	17,9	19,1	19,5	19,5	17,6	19,1	20,3	21,8	25,2	26,7	28,0	35,1	32,2	31,4	29,4	31,2
	Autres	Tonnages	122,5	117,1	123,2	135,8	140,8	146,1	141,2	137,6	141,1	138,8	137,1	142,6	150,3	135,1	138,9	128,0	124,1	126,8	130,8
		Valeurs	26,8	26,3	27,2	32,6	33,3	35,2	28,2	33,2	34,0	35,1	37,0	40,6	39,2	41,6	58,1	58,0	55,4	54,1	60,4
Fer	U.E.(15)	Tonnages	11,3	10,4	10,6	10,7	10,5	9,6	8,6	6,5	8,0	7,8	7,2	8,1	9,2	9,4	10,5	9,1	8,4	8,0	8,5
		Valeurs	7,7	7,9	8,6	9,4	9,0	8,2	6,0	4,7	5,5	6,6	6,8	7,5	9,0	9,3	11,1	10,8	10,0	9,8	8,7
	Autres	Tonnages	1,7	1,8	1,4	1,6	2,0	2,2	3,5	0,7	0,6	0,7	0,9	0,9	1,1	0,9	1,1	0,9	1,1	1,2	0,8
		Valeurs	1,4	1,3	1,5	1,7	1,6	1,6	1,5	0,8	0,8	0,8	1,0	0,9	0,9	0,8	1,0	1,0	1,0	0,8	0,8
Route	U.E.(15)	Tonnages	41,6	45,5	50,2	56,0	60,1	61,7	61,3	57,9	63,8	64,5	66,1	71,4	75,0	78,3	84,9	79,0	78,6	77,5	83,2
		Valeurs	63,0	68,4	76,0	87,1	90,6	90,5	87,0	79,3	90,0	98,9	99,3	105,3	114,8	117,9	133,2	129,8	128,7	128,8	138,9
	Autres	Tonnages	7,2	9,4	9,3	11,1	10,4	8,9	8,9	6,0	9,2	8,2	7,1	7,7	8,8	10,0	10,7	10,4	10,1	11,0	11,3
		Valeurs	14,3	16,0	18,4	22,5	24,6	25,7	26,7	16,7	19,3	20,4	21,2	25,0	28,5	31,3	37,7	39,1	39,6	41,3	44,6
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	5,8	7,8	6,0	6,1	6,3	5,7	5,2	3,3	4,2	4,4	4,2	4,1	4,4	4,2	4,4	3,8	3,3	3,3	3,7
		Valeurs	1,0	1,0	1,0	1,2	1,2	1,0	0,8	0,5	0,6	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	1,0	0,8	0,7	0,7	0,9
	Autres	Tonnages	4,6	4,2	4,6	6,3	5,5	6,1	6,5	0,9	0,8	0,5	0,4	0,4	0,6	0,6	0,8	1,4	1,7	1,7	2,9
		Valeurs	0,8	0,7	0,8	1,0	0,9	0,8	0,8	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,3
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,02	0,03	0,06	0,05	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03	0,03	0,03	0,05	0,10	0,06	0,10	0,08	0,07	0,05	0,05
		Valeurs	2,2	2,7	4,3	4,6	3,5	2,9	3,8	3,0	4,1	3,6	4,0	4,9	5,4	5,2	7,0	6,7	6,6	6,9	6,2
	Autres	Tonnages	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4
		Valeurs	15,1	18,3	16,7	16,5	17,3	18,6	17,5	19,2	18,6	20,3	21,4	24,5	28,1	31,8	39,7	37,1	35,1	31,0	32,8
Total	U.E.(15)	Tonnages	95	104	103	104	110	113	112	104	115	118	120	126	129	134	141	131	131	131	149
		Valeurs	89	96	107	122	126	124	119	106	120	132	134	146	159	164	192	185	182	180	194
	Autres	Tonnages	150	146	154	170	176	181	177	164	171	169	167	174	184	174	177	163	161	162	172
		Valeurs	60	64	69	85	88	97	89	81	84	88	93	107	116	126	163	165	154	146	155
Exports FAB																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	25,0	25,9	26,0	28,1	27,2	25,3	26,8	28,6	27,2	28,2	29,5	32,0	32,9	34,9	36,2	37,5	34,7	37,1	36,8
		Valeurs	16,2	16,3	18,9	20,8	20,8	20,2	21,1	20,2	21,6	23,2	23,5	28,3	30,5	31,8	36,2	35,3	36,1	34,6	36,6
	Autres	Tonnages	26,3	27,5	27,1	28,0	28,7	28,7	29,8	40,8	34,1	32,5	33,3	37,0	38,7	39,8	39,6	34,5	36,0	38,5	35,9
		Valeurs	24,9	23,3	23,9	26,3	25,3	25,2	22,5	35,5	36,7	39,0	41,4	46,6	48,0	47,4	55,5	55,7	56,8	53,6	56,7
Fer	U.E.(15)	Tonnages	16,7	16,3	17,5	17,1	17,0	17,0	16,4	14,3	14,8	13,8	13,2	12,9	12,2	13,0	14,4	12,5	12,7	12,0	12,4
		Valeurs	7,2	7,3	8,3	9,5	9,0	9,0	8,6	7,0	8,4	8,8	9,8	10,6	10,1	10,2	12,4	10,3	9,6	9,5	10,6
	Autres	Tonnages	3,8	3,4	3,0	2,9	3,1	3,1	1,7	1,4	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,5	1,2	1,3	1,3	1,3
		Valeurs	2,6	2,2	2,2	2,3	2,3	2,0	2,1	1,1	1,2	1,1	1,1	1,3	1,2	0,9	1,3	1,3	1,5	1,6	2,0
Route	U.E.(15)	Tonnages	39,6	42,6	46,2	49,2	50,8	54,7	56,6	55,0	61,0	62,9	65,1	69,1	70,3	72,8	76,1	71,7	70,3	72,8	73,4
		Valeurs	52,7	57,7	64,9	74,3	81,2	86,0	87,3	77,8	86,9	96,3	99,8	110,3	119,2	122,9	134,3	131,8	132,8	133,8	139,4
	Autres	Tonnages	8,3	7,8	8,3	9,7	10,0	10,0	10,0	5,9	6,6	7,2	7,1	7,4	7,5	8,6	8,9	9,4	10,0	10,0	10,1
		Valeurs	11,0	11,0	12,0	14,2	16,0	16,3	20,1	10,8	11,5	13,0	14,8	17,5	18,7	19,3	22,7	24,8	26,0	26,8	28,1
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	14,5	14,0	16,4	15,1	15,6	14,8	14,7	11,9	11,5	12,4	11,9	12,5	12,0	12,5	13,8	11,0	11,0	10,2	10,8
		Valeurs	1,6	1,6	1,9	1,9	2,0	1,8	1,8	1,4	1,2	1,4	1,4	1,4	1,3	1,2	1,7	1,3	1,3	1,4	1,8
	Autres	Tonnages	2,6	1,9	1,8	2,5	1,9	1,4	1,7	0,9	1,1	1,2	1,0	1,1	1,3	0,8	1,1	0,9	0,8	0,9	0,8
		Valeurs	0,8	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,6	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,02	0,05	0,04	0,04	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,06	0,06	0,06	0,06	0,06
		Valeurs	6,4	7,2	6,6	5,4	4,9	5,2	5,2	3,6	5,4	5,4	5,4	5,9	6,8	7,6	9,8	10,3	9,4	6,9	7,0
	Autres	Tonnages	0,2	0,2	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,4
		Valeurs	15,1	16,8	15,6	16,6	17,7	17,6	18,7	20,4	22,8	24,3	25,1	30,4	33,7	35,6	43,2	44,5	42,6	41,1	43,3
Total	U.E.(15)	Tonnages	96	99	109	113	113	114	118	112	118	122	123	130	132	138	147	138	138	142	144
		Valeurs	85	91	105	122	127	135	136	119	133	143	147	167	178	186	213	210	208	202	209
	Autres	Tonnages	45	45	44	48	50	49	50	53	47	46	46	50	52	53	54	49	51	54	51
		Valeurs	55	54	58	67	68	71	74	78	83	90	95	112	119	124	146	151	146	143	149

Sources : DAEI/SES, DGDDI (fichier transport, SITRAM : un seul mode de transport considéré pour ces échanges de biens)
(*) Changements de mode de recueil des informations dans l'Union européenne et de définition du mode pour les autres échanges.

Note : Le mode «Autres» (conduites, propulsion propre, etc.) non présenté en tant que tel ci-dessus, intervient néanmoins dans le total

(1) en 2004, le total UE15 des importations inclut 5,4 Mt d'importations d'eau par installations fixes (total sans =143,1 Mt, contre 148,5 Mt). Ces importations contribuent sensiblement à la croissance des imports de l'UE15 en tonnages (+ 13,3 % avec, et + 9,2 % sans), et à celle de l'ensemble des pays. Cependant, l'impact sur le total des importations en valeurs est négligeable

Tableau A II 3.3
Part des modes de transport dans l'acheminement des échanges extérieurs

en % du total

			1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993*	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 ⁽¹⁾
Imports CAF																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	33,4	34,9	32,0	26,6	26,3	28,0	28,1	30,4	30,2	30,3	30,8	29,2	26,7	26,6	24,7	24,9	24,6	22,8	21,4
		Valeurs	15,4	15,9	14,7	14,6	15,2	15,7	16,3	16,6	15,9	15,4	16,3	17,3	16,8	17,0	18,3	17,4	17,3	16,3	16,1
	Autres	Tonnages	81,5	80,3	80,2	79,7	80,1	80,6	79,7	84,2	82,3	82,1	82,2	81,9	81,6	77,5	78,6	78,5	77,0	78,1	75,9
		Valeurs	44,5	41,3	39,2	38,6	37,7	36,3	31,8	41,0	40,4	39,9	39,8	37,9	33,9	32,9	35,7	35,1	35,9	36,9	39,0
Fer	U.E.(15)	Tonnages	11,9	10,1	10,2	10,3	9,6	8,5	7,7	6,3	6,9	6,6	6,0	6,4	7,1	7,0	7,4	6,9	6,4	6,1	5,7
		Valeurs	8,7	8,2	8,0	7,7	7,2	6,6	5,0	4,4	4,6	5,0	5,1	5,1	5,6	5,7	5,8	5,8	5,5	5,4	4,5
	Autres	Tonnages	1,2	1,2	0,9	0,9	1,1	1,2	2,0	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,6	0,5	0,6	0,6	0,7	0,7	0,5
		Valeurs	2,3	2,1	2,2	2,0	1,8	1,6	1,7	0,9	0,9	1,0	1,0	0,8	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,6
Route	U.E.(15)	Tonnages	43,6	43,9	48,7	53,7	54,9	54,5	54,8	55,9	55,3	54,7	55,3	56,8	58,2	58,6	60,2	60,4	60,0	59,1	56,0
		Valeurs	71,2	71,4	71,1	71,2	72,1	72,8	72,8	74,8	74,8	75,1	74,1	72,2	72,4	71,8	69,3	70,0	70,8	71,4	71,6
	Autres	Tonnages	4,8	6,5	6,1	6,5	5,9	4,9	5,0	3,6	5,4	4,8	4,2	4,4	4,7	5,7	6,1	6,4	6,3	6,8	6,6
		Valeurs	23,8	25,1	26,4	26,6	27,8	26,5	30,0	20,7	22,9	23,2	22,8	23,3	24,7	24,8	23,2	23,6	25,7	28,2	28,9
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	6,1	7,6	5,8	5,9	5,8	5,0	4,6	3,2	3,6	3,8	3,5	3,3	3,4	3,2	3,1	2,9	2,5	2,5	2,5
		Valeurs	1,1	1,0	1,0	1,0	0,9	0,8	0,7	0,5	0,5	0,6	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,4	0,4	0,4	0,5
	Autres	Tonnages	3,1	2,9	3,0	3,7	3,1	3,4	3,7	0,5	0,5	0,3	0,3	0,2	0,3	0,4	0,5	0,9	1,1	1,1	1,7
		Valeurs	1,3	1,1	1,1	1,1	1,0	0,8	0,8	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,02	0,03	0,06	0,05	0,03	0,02	0,02	0,04	0,03	0,02	0,02	0,04	0,08	0,05	0,07	0,06	0,05	0,04	0,03
		Valeurs	2,5	2,9	4,0	3,8	2,8	2,4	3,1	2,8	3,4	2,7	3,0	3,3	3,4	3,1	3,6	3,6	3,6	3,8	3,2
	Autres	Tonnages	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
		Valeurs	25,2	28,7	24,0	19,5	19,6	19,2	19,7	23,7	22,1	23,1	23,0	22,8	24,4	25,1	24,4	22,5	22,8	21,2	21,2
Exports FAB																					
Mer	U.E.(15)	Tonnages	26	26	24	25	24	22	23	25	23	23	24	25	25	25	25	27	25	26	26
		Valeurs	19	18	18	17	16	15	16	17	16	16	16	16	17	17	17	17	17	17	17
	Autres	Tonnages	58	61	62	58	58	58	60	77	72	71	72	74	75	75	74	70	71	72	71
		Valeurs	45,3	42,9	41,5	39,1	37,2	35,4	30,4	45,5	44,1	43,1	43,8	41,8	40,4	38,1	38,1	36,9	39,0	37,6	38,1
Fer	U.E.(15)	Tonnages	17,4	16,4	16,0	15,2	15,0	14,8	13,9	12,7	12,5	11,4	10,7	9,9	9,3	9,4	9,8	9,1	9,2	8,4	8,6
		Valeurs	8,5	8,1	7,9	7,8	7,1	6,7	6,3	5,9	6,3	6,1	6,6	6,4	5,7	5,5	5,8	4,9	4,6	4,7	5,1
	Autres	Tonnages	8,4	7,6	6,9	6,1	6,2	6,3	6,2	3,2	3,0	2,6	2,7	2,7	2,5	2,4	2,8	2,5	2,5	2,4	2,6
		Valeurs	4,8	4,0	3,8	3,4	3,3	2,8	2,8	1,4	1,4	1,3	1,2	1,1	1,0	0,8	0,9	0,9	1,0	1,1	1,4
Route	U.E.(15)	Tonnages	41,2	42,9	42,4	43,8	44,8	47,9	48,1	48,9	51,8	51,7	52,7	53,0	53,5	52,7	51,8	52,0	51,1	51,1	50,8
		Valeurs	62,1	63,4	61,7	61,1	64,0	63,8	64,2	65,5	65,5	67,4	67,9	66,2	67,2	66,0	63,2	62,7	63,9	66,3	66,6
	Autres	Tonnages	18,3	17,3	19,0	20,2	20,1	20,3	20,0	11,1	13,9	15,7	15,3	14,8	14,5	16,1	16,6	19,2	19,7	18,6	20,0
		Valeurs	20,0	20,3	20,8	21,0	23,4	22,9	27,2	13,9	13,8	14,4	15,7	15,7	15,7	15,5	15,6	16,4	17,8	18,8	18,9
Fluvial	U.E.(15)	Tonnages	15,1	14,1	15,1	13,4	13,8	12,9	12,5	10,6	9,8	10,2	9,7	9,6	9,1	9,0	9,4	8,0	8,0	7,1	7,5
		Valeurs	1,9	1,8	1,8	1,6	1,6	1,3	1,3	1,2	0,9	1,0	0,9	0,8	0,7	0,7	0,8	0,6	0,6	0,7	0,8
	Autres	Tonnages	5,8	4,3	4,0	5,2	3,8	2,9	3,5	1,7	2,4	2,6	2,2	2,3	2,4	1,6	2,0	1,8	1,6	1,7	1,7
		Valeurs	1,4	1,0	1,0	1,1	1,0	1,2	0,8	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0
Air	U.E.(15)	Tonnages	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
		Valeurs	7,5	7,9	6,3	4,5	3,8	3,9	3,8	3,0	4,0	3,8	3,7	3,5	3,8	4,1	4,6	4,9	4,5	3,4	3,3
	Autres	Tonnages	0,5	0,5	0,5	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,6	0,8	0,8	0,7	0,8	0,8	0,7	0,6	0,7
		Valeurs	27,4	31,0	27,1	24,7	25,9	24,8	25,3	26,2	27,3	26,9	26,5	27,3	28,4	28,6	29,7	29,5	29,3	28,8	29,1

Sources : DAEI/SES, DGDDI (fichier transport, SITRAM : un seul mode de transport considéré pour ces échanges de biens)
 (*) : mêmes remarques que dans la page précédente.

Note : Le mode «Autres» (conduites, propulsion propre, etc.) non présenté en tant que tel ci-dessus, intervient néanmoins dans le dénominateur.

(1) la part des différents modes de transport en tonnages est affectée en 2004 par la présence de 5,4 Mt d'importations d'eau industrielle par installations fixes (UE15)

si l'on exclut ces importations du calcul, ces parts sont multipliées par 1,038 (soit, par exemple, 58,1 % pour la route en 2004, au lieu de 56,0 %)

Le coefficient correctif pour les parts modales en valeur est en revanche peu différent de 1

III 1 Les entreprises de transport

Élaboration des comptes des entreprises à l'Insee

Plusieurs étapes sont nécessaires pour établir les comptes des entreprises publiés dans les comptes nationaux.

Les sources fiscales :

La Direction Générale des Impôts fournit chaque année à l'Insee une exploitation statistique des déclarations fiscales des entreprises soumises au régime d'imposition des bénéfices industriels et commerciaux (BIC). Ces documents constituent une des sources importantes de la comptabilité nationale. La majeure partie des entreprises souscrivent aux BIC. Cependant, ce n'est pas le cas des unités à statut particulier, généralement contrôlées par l'État et les collectivités publiques, notamment certaines régies locales de transport.

Les entreprises soumises aux BIC se divisent en trois groupes :

- les entreprises imposées au «bénéfice réel normal» (BRN). Le système comptable y est développé ;
- les entreprises imposées au «régime réel simplifié» (RSI) ;
- les entreprises au «forfait» (entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel inférieur à un certain seuil et qui n'ont pas opté pour le régime du bénéfice réel).

Le système unifié de statistiques d'entreprises (SUSE) :

Les statisticiens sont confrontés à un problème de mise en cohérence entre les données des statistiques structurelles des enquêtes annuelles d'entreprises et les données comptables des déclarations fiscales. Pour réaliser la cohérence entre ces deux sources différentes, les données fiscales sont traitées à l'Insee dans le cadre de l'opération SUSE (Système Unifié de Statistiques d'Entreprises), où elles sont mises en cohérence avec les données des enquêtes annuelles d'entreprises (EAE), par une confrontation au niveau individuel qui conduit à améliorer l'information initiale. Ceci permet en particulier de détecter les lacunes et de reclasser les plus grosses unités dans leur secteur d'activité réel. SUSE III, mis en place à partir de 1991 vise à assurer une cohérence complète entre les deux sources.

Le système intermédiaire d'entreprises (SIE) :

Les comptes nationaux qui visent à une description macroéconomique des entreprises doivent réconcilier les concepts de la comptabilité d'entreprise avec ceux de la comptabilité nationale. Cette cohérence macroéconomique au niveau sectoriel est assurée par le «système intermédiaire d'entreprises» (SIE) qui a plusieurs objectifs :

- la couverture complète et sectorisée du champ annuel des entreprises non financières :

Toutes les sources disponibles sont utilisées : ensemble des fichiers SUSE, BIC et hors BIC, et diverses comptabilités pour des unités hors du champ SUSE (HLM, Régies,...). Le champ est complété par réintroduction des grandes entreprises absentes des sources et redressement statistique pour absence des petites et moyennes unités. Enfin des reclassements sectoriels ou des retraitements particuliers peuvent être réalisés pour les grandes entreprises.

- la cohérence des postes comptables :

A partir des différentes sources, on élabore un cadre comptable central commun, des listes de variables comptables fournissant le passage des variables de chaque source à celles du système intermédiaire.

Les pratiques comptables pouvant varier entre les entreprises, certaines corrections spécifiques sont réalisées pour remettre certaines variables dans une définition commune, en particulier pour les impôts et taxes sur les produits, les subventions, etc.

Enfin, les données SUSE sont complétées, des variables non renseignées pour les régimes les plus simplifiés sont recalculées et des informations complémentaires diverses (parfois non comptables) sont rajoutées.

Le contenu du SIE a peu changé entre la base 1995 et la base 2000. Le traitement introduit en base 2000 concerne le prêt de personnel. Il consiste à affecter dans l'entreprise où s'exerce effectivement leur activité les effectifs salariés mis à disposition par une autre entreprise et les coûts salariaux associés. Ce traitement concerne surtout la SNCF et le 1^{er} janvier 2001 (prise en compte de la scission du Sernam au début de l'année 2000). Les effectifs détachés décroissent rapidement à partir de l'année 2001 par le reclassement interne à l'établissement public du personnel initialement prêté au Sernam et par l'embauche de personnel nouveau par le Sernam. Les tableaux ci-après présentent donc une rupture en 2000, publiée simultanément dans deux colonnes (en base 1995 et en base 2000).

Méthodologie des comptes présentés dans cette annexe

Nous utilisons ici le système intermédiaire d'entreprises (SIE) pour présenter les comptes des entreprises des divers secteurs. Les années disponibles pour la base 2000 des comptes nationaux sont actuellement les années 2000 à 2002 incluses. Les années 1996 à 1999 ne sont disponibles qu'en base 1995 de la comptabilité nationale ; l'année 2000 est publiée dans les deux systèmes. L'année 2003 a été estimée à partir des évolutions de l'enquête annuelle d'entreprise. Le SIE a l'avantage de comprendre un champ plus complet que l'enquête annuelle d'entreprise (EAE).

Ainsi, les différents postes pour l'année 2003 ont été estimés à l'aide d'une exploitation spécifique en évolution des SQS (sociétés et quasi-sociétés), à partir des EAE 2002 et 2003 ; ces évolutions ont été appliquées au niveaux 2002 du SIE.

Le cadre comptable présenté respecte dans la mesure du possible le compte standard ci dessous, même si tous les postes ne peuvent être présentés.

COMPTE STANDARD

(cadre commun à tous les régimes)

Emplois		Ressources	
VariableSIE		VariableSIE	
		R310	CA (Hors TVA) (ventes marchandises + production vendue)

RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	R401	Ventes de marchandises
RC301	Marge commerciale		

Le compte de production

RC201	Consommations intermédiaires	RC301	Marge commerciale
		RC302	Production vendue
		R311	Production stockée
		RC312	Production immobilisée
VA	Valeur ajoutée brute	RC300	Production totale

Le compte d'exploitation

Emplois		Ressources	
RB216	Frais de personnel	VA	Valeur ajoutée brute
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	R313	Subventions d'exploitations
EBE	Excédent brut d'exploitation		
			Total ressources d'exploitations

Le compte de répartition du revenu

R222	Autres charges d'exploitation	EBE	Excédent brut d'exploitation
RC231	Intérêts et charges assimilées	RS315	Autres produits d'exploitations
RN202	Solde d'opérations en commun	RC303	Intérêts et produits assimilés
PBCAI	Profit brut courant avant impôt		
			Total des ressources courantes

RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de g PBCAI		Profit brut courant avant impôt
R205	Participation des salariés au résultat de l'entr RC340		Produits exceptionnels sur opérations de gestion
R206	Impôts sur les bénéfices		
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice		
			Total des ressources disponibles

B604	Dividendes distribués		
AUTO	Autofinancement de l'exercice	CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice

Tableau A III 1.1
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs (Emplois)

NAF 602A à 602G		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	64	56	62	74	78	69	62	57	56
RC301	Marge commerciale	18	12	22	12	22	21	17	27	20
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	3033	3269	3267	3333	3561	3606	3749	4021	4309
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	3845	3860	4278	4371	4672	4792	4987	5319	5527
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	4380	4475	4605	4808	5007	5198	5422	5817	5952
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	601	409	438	473	475	490	511	539	574
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1122	953	1145	1071	1169	1133	1181	1127	1164
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	73	81	108	114	123	124	164	164	185
RC231	Intérêts et charges assimilées	481	485	448	433	457	460	466	482	509
RN202	Solde d'opérations en commun	1	0	6	6	4	3	4	6	13
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	933	828	954	888	1011	973	1024	1015	1052
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	37	35	42	48	54	126	49	71	51
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	6	7	10	9	11	11	24	22	16
R206	Impôts sur les bénéfices	42	65	83	90	89	86	93	95	97
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	912	789	916	819	927	927	943	943	930
B604	Dividendes distribués	80	83	84	78	78	75	80	104	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	832	706	832	740	848	852	864	839	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.2
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs (Ressources)

NAF 602A à 602G		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	82	68	84	86	100	90	79	83	77
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	18	12	22	12	22	21	17	27	20
RC302	Production vendue	6758	7025	7439	7669	8134	8296	8632	9207	9751
R311	Production stockée	9	5	4	-58	-1	0	1	2	1
RC312	Production immobilisée	94	87	79	81	79	81	86	104	64
RC300	Production totale	6878	7129	7545	7704	8233	8398	8736	9339	9836
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	3845	3860	4278	4371	4672	4792	4987	5319	5527
R313	Subventions d'exploitation	2258	1977	1911	1980	1980	2028	2126	2165	2163
	Total ressources d'exploitation	6103	5837	6189	6351	6652	6820	7113	7483	7690
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1122	953	1145	1071	1169	1133	1181	1127	1164
RS315	Autres produits d'exploitation	207	270	235	228	254	255	282	331	356
RC303	Intérêts et produits assimilés	159	172	135	141	172	172	196	209	183
	Total des ressources courantes	1487	1395	1516	1440	1595	1560	1658	1667	1703
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	933	828	954	888	1011	973	1024	1015	996
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	64	68	97	78	70	176	86	116	99
	Total des ressources disponibles	997	896	1052	966	1081	1149	1109	1132	1094
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	912	789	916	819	927	927	943	943	930

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.3

Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises (Emplois)

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	685	669	632	685	721	696	773	704	542
RC301	Marge commerciale	269	244	300	331	335	327	336	343	201
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	14388	14865	15646	16466	18009	17671	18681	18858	19125
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	9190	9331	10070	10529	11142	10986	12146	12539	12254
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	6753	6892	7392	7922	8600	8486	9133	9659	9761
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	629	642	682	725	775	766	821	836	881
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1828	1825	2024	1912	1808	1777	2237	2077	1638
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	146	147	141	137	136	132	141	155	134
RC231	Intérêts et charges assimilées	297	262	234	216	234	229	252	229	216
RN202	Solde d'opérations en commun	2	2	1	1	-2	-2	-3	-3	-4
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	1577	1586	1809	1718	1613	1582	2034	1900	1481
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	134	139	152	137	169	166	156	156	127
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	14	16	22	19	21	21	34	33	30
R206	Impôts sur les bénéfices	144	173	234	229	233	227	287	253	195
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1409	1387	1526	1460	1336	1311	1712	1605	1291
B604	Dividendes distribués	137	124	122	156	144	140	194	187	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	1271	1263	1403	1304	1192	1172	1518	1418	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.4

Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises (Ressources)

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	954	913	932	1017	1056	1023	1109	1047	743
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	269	244	300	331	335	327	336	343	201
RC302	Production vendue	23291	23937	25400	26654	28809	28326	30482	31042	31165
R311	Production stockée	7	6	9	3	1	-1	2	5	5
RC312	Production immobilisée	11	9	7	7	6	6	7	9	8
RC300	Production totale	23578	24196	25716	26996	29152	28658	30827	31397	31379
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	9190	9331	10070	10529	11142	10986	12146	12539	12254
R313	Subventions d'exploitation	20	27	28	30	42	41	44	33	25
	Total ressources d'exploitation	9210	9358	10098	10559	11184	11028	12191	12572	12280
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1828	1825	2024	1912	1808	1777	2237	2077	1638
RS315	Autres produits d'exploitation	128	116	107	102	112	108	122	132	121
RC303	Intérêts et produits assimilés	66	57	54	59	61	58	65	72	68
	Total des ressources courantes	2022	1997	2185	2073	1981	1942	2424	2281	1826
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	1577	1586	1809	1718	1613	1582	2034	1900	1481
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	124	129	125	127	145	143	155	147	162
	Total des ressources disponibles	1701	1716	1934	1845	1758	1725	2189	2047	1643
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	1409	1387	1526	1460	1336	1311	1712	1605	1291

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.5

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises (Emplois)

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	601	603	561	620	658	637	712	647	498
RC301	Marge commerciale	234	214	271	234	306	299	305	317	182
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	12904	13588	14385	15135	16694	16383	17406	17687	17817
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	8048	8224	8918	9369	9980	9847	10971	11428	11069
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	6295	6457	6958	7447	8104	8000	8652	9199	9247
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	569	584	617	653	700	692	745	763	800
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	1201	1206	1368	1295	1212	1191	1613	1495	1045
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	131	134	128	125	123	120	131	144	124
RC231	Intérêts et charges assimilées	257	226	202	187	206	202	225	206	55
RN202	Solde d'opérations en commun	2	3	1	1	-2	-2	-3	-3	-4
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	986	998	1179	1126	1040	1019	1428	1333	1039
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	117	124	136	122	154	152	142	143	116
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	13	16	22	19	21	20	33	33	30
R206	Impôts sur les bénéfices	144	173	234	229	233	227	287	252	194
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	817	798	896	868	761	747	1103	1035	843
B604	Dividendes distribués	137	124	122	156	144	139	194	186	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	680	675	774	712	617	608	909	11457	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.6

Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises (Ressources)

NAF 602L, 602M, 602N et 602P		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	835	816	832	854	964	936	1016	964	680
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	234	214	271	234	306	299	305	317	182
RC302	Production vendue	20703	21585	23019	24263	26363	25928	28065	28786	28693
R311	Production stockée	4	5	7	1	0	-3	1	4	3
RC312	Production immobilisée	11	8	7	7	6	6	7	8	8
RC300	Production totale	20952	21812	23304	24504	26674	26229	28377	29115	28886
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	8048	8224	8918	9369	9980	9847	10971	11428	11069
R313	Subventions d'exploitation	17	23	24	26	37	37	39	29	22
	Total ressources d'exploitation	8065	8248	8942	9395	10017	9884	11010	11457	11091
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	1201	1206	1368	1295	1212	1191	1613	1495	1045
RS315	Autres produits d'exploitation	109	99	89	86	95	91	104	114	103
RC303	Intérêts et produits assimilés	65	56	53	58	60	57	64	72	67
	Total des ressources courantes	1375	1361	1510	1439	1367	1339	1781	1681	1215
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	986	998	1179	1126	1040	1019	1428	1333	1039
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	106	114	109	111	129	127	137	130	143
	Total des ressources disponibles	1092	1112	1289	1237	1169	1146	1565	1463	1183
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	817	798	896	868	761	747	1103	1035	843

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.7
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien (Emplois)

NAF 621Z et 622Z		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	124	41	31	28	30	30	34	37	31
RC301	Marge commerciale	9	3	11	12	9	10	13	23	11
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	7010	7601	7873	8681	10531	10563	11212	10390	9626
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	3731	4058	4288	4551	4501	4497	4621	4873	5140
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	3065	3129	3378	3556	3817	3821	4066	4130	4306
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	327	262	227	260	246	247	258	230	300
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	388	715	726	866	512	503	372	573	589
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	87	111	117	199	268	268	284	242	283
RC231	Intérêts et charges assimilées	295	275	254	224	219	219	211	213	246
RN202	Solde d'opérations en commun	1	-13	-13	-10	2	2	8	11	-5
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	206	549	538	705	213	204	31	242	236
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	203	192	172	92	113	116	88	86	116
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	5	2	3	32	1	1	0	1	3
R206	Impôts sur les bénéfices	16	4	12	9	8	7	2	4	27
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	61	481	396	632	363	355	146	312	188
B604	Dividendes distribués	4	2	3	3	1	1	37	51	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	57	479	393	628	362	354	109	261	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.8
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien (Ressources)

NAF 621Z et 622Z		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	134	43	42	40	40	40	47	59	42
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	9	3	11	12	9	10	13	23	11
RC302	Production vendue	10682	11606	12110	13177	14939	14966	15735	15181	14734
R311	Production stockée	-2	3	-4	0	0	0	23	1	-2
RC312	Production immobilisée	52	47	45	44	84	84	63	58	22
RC300	Production totale	10741	11659	12161	13233	15033	15060	15833	15263	14766
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	3731	4058	4288	4551	4501	4497	4621	4873	5140
R313	Subventions d'exploitation	50	48	44	130	74	74	75	59	55
	Total ressources d'exploitation	3781	4106	4332	4681	4576	4571	4696	4932	5195
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	388	715	726	866	512	503	372	573	589
RS315	Autres produits d'exploitation	65	57	32	89	23	23	18	14	44
RC303	Intérêts et produits assimilés	136	149	139	163	168	168	144	121	127
	Total des ressources courantes	589	922	896	1118	703	694	534	708	760
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	206	549	538	705	213	204	31	242	236
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	79	130	45	60	272	275	206	162	97
	Total des ressources disponibles	285	679	583	765	485	479	237	404	333
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	61	481	396	632	363	355	146	312	188

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.9
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime (Emplois)

NAF 611A et 611B		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	59	72	43	36	31	32	23	37	26
RC301	Marge commerciale	41	62	66	55	27	27	46	58	44
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	3544	3666	3488	3508	4334	4330	4377	4634	4668
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	413	525	543	577	615	611	646	750	851
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	516	554	541	529	530	532	550	584	639
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	44	47	47	69	72	72	79	83	90
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	-36	35	67	99	136	130	140	198	235
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	15	24	12	23	13	13	21	12	53
RC231	Intérêts et charges assimilées	124	120	93	85	82	82	79	67	125
RN202	Solde d'opérations en commun	-20	-30	-20	-9	-20	-20	-26	-1	38
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	16	98	76	88	155	148	182	247	169
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	86	133	89	72	36	34	49	72	18
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	1	1	2	2	3	3	5	10	14
R206	Impôts sur les bénéfices	2	42	26	13	13	13	21	35	18
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-36	-31	-5	40	211	204	131	158	151
B604	Dividendes distribués	24	77	31	38	16	16	50	27	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	-60	-108	-36	1	195	189	82	131	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.10
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime (Ressources)

NAF 611A et 611B		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	100	134	109	91	58	59	69	95	70
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	41	62	66	55	27	27	46	58	44
RC302	Production vendue	3905	4116	3966	4006	4956	4947	4985	5312	5455
R311	Production stockée	-4	2	-8	23	-34	-34	-10	7	14
RC312	Production immobilisée	14	11	7	0	0	0	3	7	6
RC300	Production totale	3957	4191	4032	4085	4949	4940	5024	5384	5519
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	413	525	543	577	615	611	646	750	851
R313	Subventions d'exploitation	111	111	111	121	123	123	122	115	112
	Total ressources d'exploitation	524	636	654	698	738	734	769	865	964
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	-36	35	67	99	136	130	140	198	235
RS315	Autres produits d'exploitation	41	35	25	14	14	14	24	24	34
RC303	Intérêts et produits assimilés	130	143	69	74	80	79	91	103	117
	Total des ressources courantes	135	213	161	187	230	224	255	325	385
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	16	98	76	88	155	148	182	247	169
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	37	46	36	38	109	106	24	27	32
	Total des ressources disponibles	53	144	112	126	264	255	206	274	201
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	-36	-31	-5	40	211	204	131	158	151

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.11
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial (Emplois)

		millions d'euros								
NAF 612Z		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	12	12	12	13	17	17	18	10	10
RC301	Marge commerciale	3	5	3	9	5	5	6	11	6
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	168	174	185	211	245	244	259	276	309
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	78	84	89	91	101	108	114	116	126
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	51	56	59	62	69	69	73	78	83
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	5	6	6	6	7	7	8	8	10
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	22	22	25	23	27	34	34	31	35
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	1	1	0	1	1	1	1	1	3
RC231	Intérêts et charges assimilées	5	4	3	4	6	6	7	11	6
RN202	Solde d'opérations en commun	-1	-1	-1	-1	-2	-2	-2	-3	-2
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	23	24	30	26	36	43	43	35	43
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	1	2	3	2	3	3	3	2	4
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	0	0	0	1	1	1	1	0	0
R206	Impôts sur les bénéfices	3	4	6	5	5	7	7	5	6
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	19	20	22	20	28	34	35	29	37
B604	Dividendes distribués	4	4	6	12	8	10	3	14	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	15	16	17	8	20	24	31	15	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.12
Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial (Ressources)

		millions d'euros								
NAF 612Z		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	15	17	15	22	22	22	24	21	16
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	3	5	3	9	5	5	6	11	6
RC302	Production vendue	241	252	272	292	340	346	366	381	429
R311	Production stockée	1	0	0	0	0	0	0	0	0
RC312	Production immobilisée	0	0	0	1	0	0	0	0	0
RC300	Production totale	246	258	275	302	346	352	373	393	435
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	78	84	89	91	101	108	114	116	126
R313	Subventions d'exploitation	0	0	1	1	1	1	1	1	2
	Total ressources d'exploitation	78	84	90	91	102	109	115	118	128
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	22	22	25	23	27	34	34	31	35
RS315	Autres produits d'exploitation	1	1	1	1	1	1	1	1	2
RC303	Intérêts et produits assimilés	4	5	6	6	13	13	13	12	12
	Total des ressources courantes	27	27	32	29	40	47	48	44	49
PBCA1	Profit brut courant avant impôt	23	24	30	26	36	43	43	35	43
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	1	2	1	2	1	1	2	1	4
	Total des ressources disponibles	24	26	31	28	37	44	45	36	47
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	19	20	22	20	28	34	35	29	37

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.13
Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie fret express (Emplois)

NAF 634A		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	72	69	68	50	28	26	22	19	21
RC301	Marge commerciale	46	24	21	10	28	29	21	23	10
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	5 392	5 617	6 120	6 505	7 773	7666	7 975	7 781	8019
	<i>dont sous traitance</i>	<i>3 645</i>	<i>3 815</i>	<i>4 350</i>	<i>4 540</i>	<i>5 282</i>	<i>5209</i>	<i>5 348</i>	<i>5 334</i>	<i>5 457</i>
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	2 128	2 179	2 437	2 459	2 477	2585	2 683	2 774	2755
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	1 777	1 786	1 972	2 052	2 212	2320	2 387	2 394	2406
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	191	195	215	212	184	184	183	166	197
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	164	203	254	198	84	84	115	216	154
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	56	60	68	57	60	60	81	96	148
RC231	Intérêts et charges assimilées	47	41	54	40	82	82	78	59	77
RN202	Solde d'opérations en commun	3	-1	0	0	-1	-1	59	0	0
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	142	180	216	197	64	63	47	209	122
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	35	41	49	43	40	41	60	56	63
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	12	15	17	16	16	16	24	27	26
R206	Impôts sur les bénéfices	45	57	57	62	67	67	73	73	73
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	83	89	119	98	-18	-18	-78	84	-22
B604	Dividendes distribués	69	70	68	74	79	79	91	92	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	14	19	51	24	-97	-97	-169	-7	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.14
Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie fret express (Ressources)

NAF 634A		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	118	93	88	60	56	55	43	42	31
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	46	24	21	10	28	29	21	23	10
RC302	Production vendue	7 473	7 772	8 533	8 951	10 220	10220	10 636	10 524	10756
R311	Production stockée	0	0	2	2	1	1	-1	-1	1
RC312	Production immobilisée	1	1	1	1	1	1	1	9	7
RC300	Production totale	7 520	7 796	8 557	8 964	10 249	10251	10 658	10 555	10774
	<i>dont sous traitance</i>	<i>3 645</i>	<i>3 808</i>	<i>4 297</i>	<i>4 540</i>	<i>5 282</i>	<i>5209</i>	<i>5 348</i>	<i>5 334</i>	<i>5 457</i>
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	2 128	2 179	2 437	2 459	2 477	2585	2 683	2 774	2755
R313	Subventions d'exploitation	4	4	2	3	3	3	2	2	2
	Total ressources d'exploitation	2 132	2 183	2 440	2 462	2 479	2588	2 685	2 776	2757
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	164	203	254	198	84	84	115	216	154
RS315	Autres produits d'exploitation	35	32	35	43	55	55	75	67	85
RC303	Intérêts et produits assimilés	50	45	50	53	66	67	75	81	108
	Total des ressources courantes	249	280	338	294	205	205	265	364	347
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	142	180	216	197	64	63	47	209	122
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	33	23	26	22	42	42	32	31	18
	Total des ressources disponibles	175	202	243	219	106	105	79	240	140
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	83	89	119	98	-18	-18	-78	84	-22

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.15

Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux (Emplois)

NAF 634B et 634C		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
RC202	Coût d'achat des marchandises vendues	141	96	117	181	138	143	274	160	308
RC301	Marge commerciale	-32	12	2	-52	21	20	-30	17	-12
Compte de production										
RC201	Consommations intermédiaires	7 112	7 960	9 057	9 556	11 396	11 607	12 493	12 768	13 161
	<i>dont sous traitance</i>	<i>5 671</i>	<i>6 382</i>	<i>7 104</i>	<i>7 699</i>	<i>8 748</i>	<i>8 910</i>	<i>8 917</i>	<i>8 802</i>	<i>9 090</i>
VA	Valeur ajoutée brute (solde)	1 766	1 867	2 131	2 233	2 413	2 442	2 775	3 018	3 192
Compte d'exploitation										
RB216	Frais de personnel	1 420	1 469	1 614	1 714	1 890	1 913	2 144	2 377	2 552
R215	Impôts, taxes, versements assimilés	126	135	148	156	159	161	163	175	198
EBE	Excédent brut d'exploitation (solde)	223	268	376	368	369	373	472	472	459
Compte de répartition du revenu										
R222	Autres charges d'exploitation	58	56	62	65	61	62	119	108	131
RC231	Intérêts et charges assimilés	79	71	70	67	90	91	137	114	154
RN202	Solde d'opérations en commun	0	-4	1	3	-2	-1	0	1	0
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	208	273	367	366	384	389	410	473	420
RC240	Charges exceptionnelles sur opérations de gestion	75	77	63	55	95	95	62	64	77
R205	Participation des salariés au résultat de l'entreprise	8	10	13	13	17	17	21	23	24
R206	Impôts sur les bénéfices	67	87	96	100	113	114	127	126	133
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	114	146	233	245	205	209	262	319	256
B604	Dividendes distribués	42	107	109	108	111	113	138	164	
AUTO	Autofinancement de l'exercice	72	39	124	137	94	96	124	156	

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.16

Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux (Ressources)

NAF 634B et 634C		1996	1997	1998	1999	2000	2000*	2001	2002	2003 (e)
millions d'euros										
VariableSIE										
R401	Ventes de marchandises	109	108	118	129	159	163	244	176	295
Compte de production										
RC301	Marge commerciale	-32	12	2	-52	21	20	-30	17	-12
RC302	Production vendue	8 901	9 808	11 178	11 821	13 806	14 046	15 301	15 725	16 347
R311	Production stockée	9	7	3	15	-21	-21	-7	2	17
RC312	Production immobilisée	1	0	4	5	3	4	4	43	2
RC300	Production totale	8 878	9 827	11 188	11 788	13 809	14 048	15 268	15 787	16 353
	<i>dont sous traitance</i>	<i>5 671</i>	<i>6 382</i>	<i>7 104</i>	<i>7 699</i>	<i>8 748</i>	<i>8 910</i>	<i>8 917</i>	<i>8 802</i>	<i>9 090</i>
Compte d'exploitation										
VA	Valeur ajoutée brute	1 766	1 867	2 131	2 233	2 413	2 442	2 775	3 018	3 192
R313	Subventions d'exploitation	3	5	6	6	5	5	4	6	16
	Total ressources d'exploitation	1 769	1 872	2 137	2 238	2 418	2 447	2 779	3 024	3 209
Compte de répartition du revenu										
EBE	Excédent brut d'exploitation	223	268	376	368	369	373	472	472	459
RS315	Autres produits d'exploitation	40	44	42	46	50	53	67	80	83
RC303	Intérêts et produits assimilés	81	83	82	86	114	114	127	144	163
	Total des ressources courantes	344	395	500	500	533	540	666	696	704
PBCAI	Profit brut courant avant impôt	208	273	367	366	384	389	410	473	420
RC340	Produits exceptionnels sur opérations de gestion	56	48	38	48	46	47	62	59	70
	Total des ressources disponibles	264	321	405	414	430	435	472	532	490
CAF	Capacité d'autofinancement de l'exercice	114	146	233	245	205	209	262	319	256

Source : INSEE (Système Intermédiaire d'Entreprises) de 1996 à 2002. Estimations SESP pour 2003.

* Les années 2000 à 2003 sont en base 2000 de la comptabilité nationale, les années antérieures en base 1995

Tableau A III 1.17
Démographie des entreprises de transport

		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001(*)	2002	2003	2004
601Z - transports ferroviaires	nombre	27	30	28	27	30	30	26	29	28	nd
602L+602M - TRM	créations	6 171	5 917	6 153	5 903	5 213	3 546	3 413	3 002	3 205	3 260
	défaillances	1 270	1 285	1 494	1 239	1 193	1 303	1 244	1 224	1 266	1 228
	nombre	42 135	41 485	42 358	41 844	41 075	40 682	39 804	39 005	38 154	nd
c 602L - TRM de proximité	créations	4 897	4 689	4 873	4 704	4 075	2 648	2 502	2 127	2 365	2 465
	défaillances	672	695	842	732	751	807	812	768	799	770
	nombre	25 630	25 881	27 018	26 734	26 185	25 868	25 353	24 646	24 109	nd
602M - TRM interurbain	créations	1 274	1 228	1 280	1 199	1 138	898	911	875	840	795
	défaillances	598	590	652	507	442	496	432	456	467	458
	nombre	16 505	15 604	15 340	15 110	14 890	14 814	14 451	14 359	14 045	nd
Autres transports terrestres	créations	2 953	2 467	2 700	2 510	2 477	2 365	2 156	2 556	2 902	2 626
	défaillances	365	309	313	282	283	280	246	223	268	265
	nombre	38 327	37 973	37 696	37 585	37 556	37 403	37 325	37 512	37 949	nd
c 602E - transports par taxis	créations	2 167	1 644	1 947	1 853	1 864	1 867	1 685	2 090	2 281	2 159
	défaillances	129	105	104	108	133	97	85	81	91	112
	nombre	28 417	28 128	28 108	28 088	28 209	28 149	28 306	28 660	29 143	nd
61 - transports par eau	créations	174	155	146	137	135	136	142	138	119	130
	défaillances	26	15	25	17	11	18	15	12	21	17
	nombre	2 007	1 987	1 871	1 924	1 950	1 930	1 890	1 933	1 939	nd
62 - transport aérien	créations	74	51	36	49	48	52	39	43	46	52
	défaillances	18	13	11	6	7	10	15	11	19	18
	nombre	575	554	532	537	550	531	382	556	568	nd
63 - auxiliaires de transport	créations	1 126	1 052	1 039	1 051	1 027	974	1 012	873	961	1 019
	défaillances	287	284	288	245	227	219	228	209	228	245
	nombre	9 920	9 670	10 239	10 525	10 856	10 774	10 835	11 335	11 600	nd
dont 633Z - agences de voyages	créations	412	435	438	407	387	408	427	363	392	435
	défaillances	148	131	143	115	80	73	98	91	96	101
	nombre	3 829	3 812	4 049	4 166	4 329	4 303	4 314	4 575	4 711	nd
634 - organisation de transp de fret	créations	487	403	415	421	396	333	300	256	300	281
	défaillances	106	119	108	93	118	106	93	86	100	97
	nombre	3 243	3 001	3 278	3 304	3 356	3 349	3 319	3 430	3 467	nd
T31 - secteur des transports*	créations	10 498	9 642	10 074	9 650	8 900	7 068	6 766	6 612	7 234	7 089
	défaillances	1 966	1 906	2 132	1 790	1 721	1 830	1 748	1 679	1 802	1 773
	nombre	92 991	91 699	92 724	92 415	91 987	91 350	90 262	90 370	90 238	nd

Source : Insee

Notes : Le champ couvert est l'ensemble des entreprises françaises (y compris Dom-Tom) dont l'activité principale relève des transports : postes 60 à 63 de la nomenclature NAF.

Les créations d'entreprises sont issues du répertoire Sirène de l'Insee, et incluent les «réactivations» et les reprises. Le nombre d'entreprises issu du répertoire Sirène est comptabilisé au 31 décembre.

Le nombre de défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales (Bodacc) pendant l'année considérée à la date du jugement.

* Le nombre d'entreprises au 31/12/2001 ne comprend pas les entreprises étrangères ayant des établissements en France.

Les prix du transport routier de marchandises

Les prix du transport routier de marchandises

La méthode de calcul des indices de prix des transports routiers au SES

En 1996, le SES a modifié le questionnaire de l'enquête sur le transport routier de marchandises, en changeant notamment d'unité enquêtée (le véhicule tracteur contre le véhicule porteur précédemment). La production et la publication de l'indice de prix du TRM ont été profondément perturbées par le changement d'enquête, et une refonte de la chaîne de l'indice des prix a été nécessaire.

Le champ du nouvel indice est plus restreint que le précédent. En effet, alors que l'ancien indice des prix du TRM couvrait l'ensemble de la branche «transport de marchandises pour compte d'autrui», le champ du nouvel indice se limite au secteur du transport routier de marchandises, c'est-à-dire qu'il porte uniquement sur des observations de chargement transporté dans des véhicules dont le propriétaire possède un code APE 602L (transport de marchandises de proximité) ou un code APE 602M (transport de marchandises de zone longue). L'unité de prix élémentaire retenue dans la comptabilité nationale est le prix à la tonne-kilomètre, ainsi le nouvel indice sera comme le précédent publié dans sa version en tonne-kilomètre, mais le calcul des prix au véhicule-kilomètre a été poursuivi.

La **source statistique** utilisée jusqu'en 1995 est l'enquête TRM du SES qui recense les transports de marchandises en relevant, pour chaque trajet de l'échantillon, ses caractéristiques physiques (nature de la marchandise transportée, poids, conditionnement, origine et destination, distance en charge, facture hors TVA, type de véhicule-porteur). A partir de 1996, l'enquête TRM du SES a changé d'unité enquêtée. L'enquête porte dorénavant sur les véhicules tracteurs (tracteurs ou camions).

La **formule indicielle** est un indice de Laspeyres à pondération fixe (le poids est la part du chiffre d'affaires de la strate dans le total) pour distinguer les évolutions structurelles de trafics des évolutions de prix. Une strate élémentaire est considérée comme un produit homogène avec un volume de transport exprimé en tonne-kilomètre et un prix unitaire. Si l'on repère l'observation élémentaire par n , le prix à la date t pour la strate i se définit par :

$$\text{prix}(t, i) = S \text{ facture}(t, i, n) / S \text{ transport}(t, i, n)$$

l'indice élémentaire de prix par rapport à la date par :

$$\text{ind}(t, i) = \text{prix}(t, i) / \text{prix}(0, i)$$

l'indice agrégé sur l'ensemble des strates i par :

$$\text{ind}(t) = S ((\text{ind}(t, i) * \text{poids}(t, i)) / S (\text{poids}(t, i))$$

La stratification : jusqu'en 1995, la stratification se composait de 110 strates élémentaires qui s'agrégeaient en quatre grands groupes d'importances inégales croisant les critères : {zone courte, zone longue} et {petits véhicules, gros véhicules}. A partir de 1996, la nature de l'enquête rend indisponibles certaines variables de stratification (charge utile et carrosserie du véhicule porteur). La nouvelle stratification se compose donc de trois grands groupes (France zone courte, France zone longue, international zone longue), scindés chacun en sept strates de tonne-kilomètre.

Tableau A III 1.18

La stratification de l'indice des prix du transport routier de marchandises

Strate de tranche de tonnes-km	Nombre annuel d'observations	Poids dans l'indice
France zone courte	29070	255
35 à 90 t-km	381	17
90 à 150 t-km	534	15
150 à 300 t-km	1535	26
300 à 490 t-km	2011	27
490 à 860 t-km	3984	28
860 à 1880 t-km	8508	61
1880 t-km et plus	12117	82
France zone longue	25952	525
0 à 780 t-km	979	26
780 à 1320 t-km	1023	31
1320 à 2400 t-km	2389	59
2400 à 3600 t-km	2659	58
3600 à 5000 t-km	3041	74
5000 à 8400 t-km	7981	125
8400 t-km et plus	7880	153
International zone longue	5682	220
0 à 1320 t-km	122	3
1320 à 2400 t-km	166	6
2400 à 4400 t-km	433	12
4400 à 7500 t-km	1048	30
7500 à 12500 t-km	1528	43
12500 à 22400 t-km	1603	65
22400 t-km et plus	782	61
Total	60704	1000

Note: il s'agit du nombre annuel d'observations en 2001.

Redressement et filtres

Après la baisse du nombre annuel d'observations de prix constaté lors du passage (1996) de l'ancienne enquête TRM à la nouvelle enquête, des méthodes de filtrages plus «économiques» en terme de perte d'observations que précédemment ont été mises en place. Pour les strates correspondant à un faible nombre de tonnes-kilomètres, le filtrage des observations consiste à écarter les observations de prix plus de dix fois supérieures ou inférieures à la médiane des prix constatés sur la strate. Pour les autres strates, on évince les observations sensiblement trop éloignées d'une régression du type $\log(\text{prix})=a+b.\log(\text{tkm})$, calculée sur chacun des grands regroupements de strate. Les non-réponses au prix sont assimilées aux moyennes de leurs strates (strates à faible tonne-kilomètre) ou estimées suivant la précédente relation économétrique.

Tableau III.1.19
Les prix du transport routier de marchandises

Prix HT à la tonne-kilomètre

en euros courants

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
France Zone courte	0,132	0,145	0,145	0,146	0,150	0,150	0,147	0,145	0,143	0,144	0,145	0,155	0,163	0,159	0,160	0,158
France Zone longue	0,074	0,076	0,077	0,080	0,079	0,081	0,080	0,081	0,082	0,081	0,082	0,087	0,091	0,091	0,089	0,089
International Zone longue	0,059	0,060	0,061	0,061	0,060	0,061	0,060	0,059	0,061	0,061	0,060	0,063	0,066	0,066	0,066	0,066
Ensemble	0,079	0,082	0,082	0,083	0,084	0,085	0,084	0,084	0,085	0,084	0,085	0,090	0,094	0,094	0,093	0,093

Prix HT à la tonne-kilomètre

indices base 100 en 1990

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
France Zone courte	90,7	100,0	99,5	100,2	103,5	102,8	101,0	99,4	98,3	98,7	99,8	106,3	112,1	109,6	110,1	108,9
France Zone longue	97,2	100,0	101,4	105,2	103,8	105,8	105,2	106,2	107,2	106,4	107,9	113,9	119,3	118,9	117,0	117,4
International Zone longue	98,7	100,0	101,3	102,3	99,7	101,0	100,3	97,7	101,3	101,8	99,3	105,6	109,2	110,5	109,2	110,1
Ensemble	96,3	100,0	100,6	102,1	102,8	103,5	103,0	102,4	103,5	103,4	103,9	110,1	115,2	114,7	113,6	113,6

Prix HT au véhicule-kilomètre

en euros courants

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
France Zone courte	1,765	1,899	1,946	1,903	1,935	1,990	1,976	1,962	1,946	1,977	2,040	2,156	2,284	2,300	2,320	2,354
France Zone longue	1,076	1,087	1,106	1,120	1,131	1,134	1,116	1,094	1,092	1,096	1,107	1,166	1,213	1,214	1,230	1,231
International Zone longue	1,084	1,097	1,117	1,113	1,107	1,109	1,108	1,056	1,086	1,109	1,107	1,191	1,242	1,239	1,259	1,273
Ensemble	1,161	1,194	1,214	1,205	1,212	1,215	1,194	1,224	1,227	1,241	1,257	1,331	1,392	1,395	1,413	1,422

Prix HT au véhicule-kilomètre

indices base 100 en 1990

	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
France Zone courte	92,9	100,0	102,5	100,2	101,9	104,8	104,1	103,3	102,5	104,1	107,4	113,6	120,3	121,1	122,2	123,9
France Zone longue	98,9	100,0	101,8	103,0	104,0	104,3	102,7	100,7	100,4	100,9	101,9	107,3	111,6	111,7	113,2	113,3
International Zone longue	98,8	100,0	101,8	101,4	100,9	101,1	101,0	96,2	99,0	101,1	100,9	108,6	113,2	112,9	114,8	116,0
Ensemble	97,2	100,0	101,7	100,9	101,6	101,8	100,0	102,5	102,8	103,9	105,3	111,5	116,6	116,8	118,4	119,1

Source : DAEI-SES

Champ : compte d'autrui - véhicules de plus de 3,5t de PTAC. Les prix n/n-1 sont les indices de prix calculés selon la méthode précédemment décrite. Le raccordement entre l'ancienne série et la nouvelle série a eu lieu sur l'année 1996.

III 2 Les données sociales

Tableau A III 2.1
Les effectifs salariés et non salariés dans les transports

en milliers et en %

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	04/03
Grandes entreprises nationales	273	267	263	263	266	270	277	283	283	279	275	-1,6
SNCF	183	179	175	174	174	176	176	178	176	172	168	-2,4
RATP	39	39	40	40	40	40	41	43	44	44	44	0,5
Air France+Air Inter	51	48	48	49	52	55	59	62	63	63	63	-0,9
Autres entreprises	563	585	595	602	625	671	707	727	738	737	741	0,6
Transport ferroviaire	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	-9,4
TRM	264	274	277	285	300	317	331	340	339	337	337	0,2
TRV	108	112	115	117	122	127	130	134	138	141	143	1,5
Transport aérien et spatial	26	27	27	18	18	20	20	17	18	15	15	-0,1
Transport par eau	13	13	14	14	14	14	14	15	15	16	16	2,2
Transport par conduite	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0,2
Auxiliaires des transports*	150	157	160	166	169	192	209	220	226	226	227	0,5
Non salariés	57	59	57	56	55	56	55	54	54	54	54	0,0
Total	893	911	915	921	946	997	1 038	1 063	1 074	1 070	1 069	0,0

Sources : Insee, Unedic, SNCF, RATP, Air France, estimations SES en 2004 dans le secteur privé et pour les non salariés.

Données au 31 décembre de chaque année. Les chiffres pour 2003 et 2004 sont provisoires dans le secteur privé.

Non salariés : chiffres calés sur les résultats du recensement de 1999 et rétopolés avant 1999.

(*) Hors agences de voyage.

Tableau A III 2.2
Structure des emplois dans les transports

en %

Année	1988	1992	1997	2000	2003*
Transports routiers de marchandises					
Salariés	89	89	90	91	92
<i>roulants</i>	62	64	68	66	70
<i>sédentaires</i>	27	25	22	26	22
Non salariés	11	11	10	9	8
Transports urbains de voyageurs					
Roulants	66	68	50	52	52
Sédentaires	34	32	50	48	48
Transports de voyageurs par taxis					
Salariés			23	27	32
<i>roulants</i>			19	22	23
<i>sédentaires</i>			4	5	9
Non salariés			77	73	68
Transports routiers de voyageurs					
Salariés	96	97	97	98	97
<i>roulants</i>	75	76	74	73	78
<i>sédentaires</i>	21	20	23	25	20
Non salariés	4	3	3	2	3
Transports maritimes et côtiers					
Navigants	57	60	57	56	57
Sédentaires	43	40	43	44	43
Transports fluviaux					
Navigants	55	62	67	75	69
Sédentaires	45	37	33	25	31
Transports aériens					
Navigants	27	29	29	31	30
Sédentaires	73	71	71	69	70
Auxiliaires des transports					
Non sédentaires	19	18	17	17	16
Sédentaires	81	81	83	83	84
Ensemble					
Salariés	94	94	93	94	94
<i>non sédentaires</i>	42	40	41	43	42
<i>sédentaires</i>	52	54	52	51	52
Non salariés	6	6	7	6	6

Source : EAE - SES

* Les données de 2003 sont provisoires.

La rupture de série après 1992 est due au changement de nomenclature d'activité NAP - NAF en 1993.

Lecture : en 2003, on compte dans les transports 6 % de non salariés et 94 % de salariés (52 % de sédentaires et 42 % de non sédentaires).

IV Les gestionnaires d'infrastructures

Tableau A IV.1
Les sociétés concessionnaires d'autoroute

	2001	2002	2003	2004(p)	2001	2002	2003	2004
	Niveaux en millions d'euros HTVA				Evolution annuelle en %			
Chiffre d'affaires	5 115	5 493	5 766	6 030	1,4	7,4	5,0	4,6
Consommation intermédiaire (1)	715	726	731	742	7,0	1,5	0,7	1,5
Valeur ajoutée (2)	4 400	4 767	5 035	5 288	0,5	8,4	5,6	5,0
Frais de personnel	670	711	734	795	5,6	6,2	3,2	8,4
Impôts et taxes	634	659	684	711	4,6	4,0	3,7	4,1
Excédent brut d'exploitation	3 142	3 443	3 662	3 816	-4,2	9,6	6,4	4,2
Frais financiers (3)	1 573	1 569	1 557	1 424	-1,1	-0,2	-0,8	-8,5
Capacité d'autofinancement	1 440	1 777	1 972	2 110	-0,5	23,4	11,0	7,0
Investissements (4)	1 915	1 412	1 396	1 657	2,8	-26,3	-1,1	18,7
Dette MLT au 31-12	24 573	25 032	25 058	24 473	6,8	1,9	0,1	-2,3

Les sociétés concessionnaires d'autoroute comptabilisées ici sont : ASF/ESCOTA, APRR/AREA, SANEF/SAPN, ATMB, SFRTRF, COFIROUTE. Les chiffres ci-dessus ne prennent, donc, pas en compte ni la compagnie EIFFAGE du viaduc de Millau ni la société ALIS (autoroute de liaison Seine-Sarthe).

Source : Direction des routes

(1) Achats et charges externes (2) Hors production immobilisée

(3) Intérêts et indexation des emprunts (4) Hors TVA déductible (à partir de 2001)

Tableau A IV 2
Réseau ferré de France

	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
	Niveaux en millions d'euros HTVA					Evolution annuelle en %			
Produits d'exploitation	3 495	3 766	4 021	4 598	4 797	7,8	6,8	14,3	4,3
dont									
Redevances d'infrastructure	1 499	1 630	1 824	1 844	2 130	8,8	11,9	1,1	15,5
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	1 633	1 606	1 406	1 385	1 110	-1,6	-12,5	-1,5	-19,8
Production immobilisée	73	105	333	862	1 035	43,8	217,9	158,7	20,1
Charges d'exploitation	3 703	3 847	4 202	4 820	5 012	3,9	9,2	14,7	4,0
dont									
Rém. versée au gestionnaire d'infra.délégué	2 617	2 632	2 655	2 630	2 640	0,6	0,9	-0,9	0,3
Dotations aux amortissements du réseau ferré	784	860	918	961	954	9,8	6,7	4,6	-0,7
Travaux	nd	10	259	781	952	nd	2542,9	201,5	21,9
Résultat d'exploitation	-208	-80	-180	-222	-215	ns	ns	ns	ns
Résultat financier	-1 598	-1 593	-1 484	-1 270	-510	ns	ns	ns	ns
Résultat net de l'exercice	-1 701	-1 647	-1 587	-1 422	-651	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	-874	-784	-757	-615	220	ns	ns	ns	ns
Investissements	1 492	1 307	1 607	2 207	2 521	-12,4	23,0	37,3	14,2
Dette LT nette au 31-12	22 779	23 615	23 555	24 079	24 947	3,7	-0,3	2,2	3,6

Source : RFF

Tableau A IV 3
Les principaux aéroports (Paris et province)

	2000	2001	2002	2003	2004(p)	2001	2002	2003	2004(p)
	Niveaux en millions d'euros HTVA					Evolution annuelle en %			
Chiffre d'affaires	1765	1746	1843	2096	2209	-1,1	5,6	13,7	5,4
Consommation intermédiaire	538	569	643	809	867	5,6	13,0	25,9	7,1
Valeur ajoutée	1227	1177	1200	1340	1332	-4,0	2,0	11,6	-0,6
Frais de personnel	495	509	533	553	576	2,8	4,8	3,8	4,1
Impôts et taxes	89	104	99	105	109	17,6	-4,8	5,6	3,7
Excédent brut d'exploitation	645	566	570	684	703	-12,2	0,7	19,9	2,8
Frais financiers	167	204	164	184	169	22,3	-19,8	12,2	-8,3
Capacité d'autofinancement	437	418	402	439	500	-4,3	-3,7	9,2	13,9
Investissements	599	653	785	670	673	9,1	20,3	-14,7	0,5
Dette MLT au 31-12	1722	2154	2513	2401	2823	25,1	16,7	-4,4	17,5

Source : Direction générale de l'aviation civile

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

Tableau A IV 4
Les ports maritimes métropolitains

	2000	2001	2002	2003	2004(p)	2001	2002	2003	2004
	Niveaux en millions d'euros HTVA					Evolution annuelle en %			
Chiffre d'affaires	679	671	692	723	743	-1,2	3,2	4,4	2,7
Consommation intermédiaire	122	123	128	136	157	0,9	4,3	6,3	15,0
Valeur ajoutée	557	548	565	587	586	-1,6	3,0	3,9	-0,1
Frais de personnel	331	335	345	350	360	1,1	3,0	1,4	2,8
Impôts et taxes	10	10	10	10	10	-3,9	3,4	0,1	-1,1
Excédent brut d'exploitation	222	209	207	228	224	-6,0	-0,7	10,1	-1,9
dont concours à l'exploitation (*)	56	53	51	51	50	-4,6	-4,7	-0,4	-1,0
Frais financiers	18	18	18	22	18	2,3	1,3	17,9	-15,0
Capacité d'autofinancement	191	162	165	172	164	-15,2	1,7	4,1	-4,5
Investissements	197	296	320	483	400	50,4	8,4	50,9	-17,2
Dette MLT au 31-12	180	182	198	279	373	1,1	8,8	40,6	33,8

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

(1) Comptes exécutés 2003 2) Comptes provisoires 2004

Champ : 6 ports autonomes (Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille-Fos, Nantes-Saint-Nazaire et Rouen) et 16 ports d'intérêt national

Source : DTMPL

Tableau A IV 5
Voies navigables de France

	2000	2001	2002	2003	2004	2001	2002	2003	2004
	Niveaux en millions d'euros HTVA					Evolution annuelle en %			
Chiffre d'affaires	104	105	110	110	110	1,0	4,1	0,5	0,2
Consommation intermédiaire	46	47	47	55	52	1,3	1,3	17,1	-5,5
Valeur ajoutée	58	59	62	55	60	0,7	6,3	-12,0	8,6
Frais de personnel	14	14	15	15	16	4,6	4,6	2,3	3,5
Impôts et taxes	1	1	1	1	1	-1,6	8,3	7,7	-5,7
Excédent brut d'exploitation	46	46	49	41	47	0,9	7,2	-16,6	13,9
dont concours à l'exploitation	2	3	3	3	5	26,1	10,0	-10,9	54,4
Frais financiers	0	0	0	0	0	ns	ns	ns	ns
Capacité d'autofinancement	24	27	35	31	34	11,7	30,2	-10,7	9,6
Investissements	116	117	117	137	125	0,2	0,0	17,8	-8,7
Dette MLT au 31-12	3	4	4	4	3	13,3	0,0	-6,9	-3,5

Source : VNF

Tableau A IV.6
Investissements en infrastructures de transport

en milliards d'euros HTVA déductible

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
1 - Réseau routier	7,5	8,6	8,5	8,4	7,9	8,4	9,1
1.1 - réseau non concédé	5,9	6,0	6,4	6,7	6,4	7,0	7,5
<i>dont réseau départ. et local (2)</i>	<i>4,2</i>	<i>4,4</i>	<i>5,0</i>	<i>5,1</i>	<i>5,0</i>	<i>5,3</i>	<i>6,1</i>
<i>dont réseau national</i>	<i>1,8</i>	<i>1,6</i>	<i>1,5</i>	<i>1,5</i>	<i>1,4</i>	<i>1,6</i>	<i>1,4</i>
1.2 - réseau concédé (1)	1,5	2,5	2,1	1,7	1,5	1,4	1,7
Réseau ferré principal	2,0	1,4	1,3	1,1	1,4	2,0	2,2
2.1 - Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	0,3	0,4	0,9	1,0
2.2 - Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	0,8	1,0	1,1	1,2
3 - TCU	0,8	1,4	1,0	1,0	1,1	1,2	1,3
3.1 - Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
3.2 - RATP	0,3	0,6	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4
3.3 - TCU de province (2)	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5
4 - Autres infrastructures	0,8	1,0	1,1	1,3	1,5	1,6	1,4
4.1 - Ports maritimes	0,3	0,2	0,2	0,3	0,3	0,5	0,4
4.2 - Aéroports et navigation aérienne	0,5	0,6	0,8	0,8	1,0	0,9	0,8
4.3 - Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2	0,2
5 - Ensemble	11,1	12,4	11,7	11,8	11,9	13,2	14,0

(1) 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).

(2) Faute d'informations spécifiques, l'évolution des investissements sur les routes départementales et locales est supposée égale à l'évolution, en 2004, de l'investissement en équipement brut des collectivités territoriales (séries longues – DGCL). De même, l'évolution de l'investissement en infrastructures des transports urbains collectifs de province est supposée égale à l'évolution de l'investissement total des villes de plus de 100.000 habitants, hors Paris.
Sources : DR, RFF, RATP, DTMPL, DGAC, VNF, SESP

V Les transferts de l'État et des collectivités locales

Tableau A V 1.1
Recettes liées aux transports

en millions d'euros

	Affectation	2000	2001	2002	2003	2004
- Taxe à l'essieu	Etat	223	226	227	184	181
- Taxe sur l'aménagement du territoire	Etat depuis 2001, avant au FITTVN ⁽¹⁾	425	447	469	481	493
- Redevances domaniales	Etat	131	136	140	144	149
- Droits de timbres sur contrats de transport	Etat	10	1	0	0	0
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	Etat	329	279	264	480	638
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	Etat	-	151	83	65	137
- Certificats d'immatriculation	Région	1 373	1 412	1 503	1 427	1 309
- Vignette	Département	539	249	205	148	124
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale jusqu'en 2003, Etat à Etat jusqu'en 2000, puis	809	920	965	1 002	936
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	Sécurité sociale jusqu'en 2003 puis Etat à partir de 2004	644	701	756	827	855
Total route (hors TIPP)		4 483	4 522	4 612	4 758	4 823
- Taxe sur la navigation intérieure	VNF ⁽²⁾	104	107	113	112	111
Total voies navigables		104	107	113	112	111
- Taxe de l'Aviation Civile affectée au BAAC	BAAC ⁽³⁾	220	223	207	220	230
- Taxe de l'Aviation Civile affectée au FIATA	FIATA ⁽⁴⁾	55	44	69	66	119
Total aviation civile		275	267	277	287	350

Sources : Insee, DGAC, DTT, DGCP

⁽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⁾ VNF : Voies navigables de France

⁽³⁾ BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

⁽⁴⁾ FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien

Tableau A V 1.2
Rendement fiscal des taxes sur les carburants

	en millions d'euros				
	2000	2001	2002	2003	2004
Prélèvement au profit de :					
- Budget général ⁽¹⁾	24 074	22 844	23 641	23 621	19 807
- FMI	-	-	-	391	4 941
- Taxe générale sur les activités polluantes	408	510	641	487	456
- IFP - Institut Français du Pétrole	193	194	201	0	0
- Taxe sur carburants (DOM)	449	452	489	486	436
Total Taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)	25 124	24 000	24 972	24 985	25 640

Source : Insee

(1) cette taxe inclut la taxe intérieure sur la consommation de gaz naturel

Tableau A V 1.3
Produit du versement transport

	en millions d'euros				
	2000	2001	2002	2003	2004*
Province	1 732	1 821	1 951	2 073	2 198
- autorités organisatrices à TCSP (1)	830	877	932	977	1 024
- autres autorités organisatrices de 100 000 habitants et plus	719	763	832	895	964
- autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants	182	182	187	201	210
Ile-de-France (STIF)	2 100	2 203	2 298	2 399	2 580
Ensemble	3 832	4 025	4 249	4 472	4 778

Sources : Certu, Syndicat des transports d'Ile de France, calculs DAEI-SESP

*estimations du versement transport pour la province

(1) TCSP : transport collectif en site propre

Tableau A V 1.4
Montant des fonds de concours perçus par l'Etat

	en millions d'euros			
LIBELLES	2001	2002	2003	2004
Participation de l'Allemagne à la construction d'un pont sur le Rhin entre Eschau et Altenheim	5	1	-	-
Participation d'Etats européens au financement d'études et de travaux dans le domaine des transports	-	2	2	-
Participation financière de l'UE aux projets d'investissement en matière de transports routiers (FEDER et FSE)	3	5	1	14
Contribution de l'Union européenne aux programmes relatifs à la sécurité et à la circulation sur le réseau autoroutier transeuropéen	-	-	-	1
Participation du FEDER aux projets d'investissement en matière de transport (programme 2000-2006)	-	2	14	115
Participations diverses à l'entretien du réseau routier	1	3	3	2
Participations diverses à la sécurité et à la circulation routières - Investissements	-	9	13	16
Participations diverses à l'aménagement de la voirie des villes nouvelles	15	5	-	-
Participations diverses actions d'études pour le développement, expérimentations	5	4	7	3
Participations à la construction, à l'équipement et à l'exploitation du réseau routier national	701	889	866	743
Participations des régions au contrat interrégional du bassin parisien	10	4	1	-
Participations à la réhabilitation des chaussées et ouvrages, aux aménagements en matière de sécurité des infrastructures sur le réseau national	27	27	36	29
Remboursement par des tiers de travaux effectués par le service d'études techniques des routes et autoroutes	2	2	2	3
Total fonds de concours perçus par l'Etat	764	952	945	926

Source : DGCP

Tableau A V 2.1
Ventilation par fonction des dépenses des APUC (*)

en millions d'euros

année 2001	Transport collectif urbain	Route et voirie urbaine	Services communs	Route et transport routier	Transport ferroviaire	Voies navigables	Transport maritime	Transport aérien	Total
P2 Consommation intermédiaire	6,2	54,3	186,0	122,2	0,0	45,3	34,1	6,0	454,2
D1 rémunération des salariés			295,5	1 324,4		372,0	247,2	275,8	2 514,8
D2 Impôts liés à la production			0,3	0,3		1,1	0,5	0,0	2,2
D3 Subventions			82,8	2,0	2 409,2	25,0	111,4		2 630,4
D41 Intérêts									
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine									
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	1,4				295,0				296,4
D71 Primes nettes d'assurance-dommages			0,0				0,0		0,0
D73 Transferts courants entre administrations publiques	1 271,3	31,6	129,2	45,0	2 689,1	3,1	0,6	227,9	4 397,9
dont : Pensions de Retraite CARCEPT(1)	0,5	0,5		2,0					3,0
Charges de retraite SNCF					2 223,0				2 223,0
Versement FONGECFA (2)				43,0					43,0
D74 Coopération internationale courante			2,2		0,0		0,7		2,9
D75 Transferts courants divers			0,1			1,0	4,7		5,9
Total Dépenses d'exploitation	1 279,0	86,0	696,1	1 493,9	5 393,4	447,4	399,2	509,6	10 304,5
P51 Formation Brute de Capital Fixe		650,6	83,0	959,5	0,0	121,4	61,8	0,0	1 876,2
D92 Aides à l'investissement	38,0	0,3	269,8	24,1	1 784,7	30,0	24,6	199,1	2 370,7
Total Investissement	38,0	650,9	352,8	983,6	1 784,7	151,4	86,4	199,1	4 246,9
Total	1 317,0	736,8	1 048,9	2 477,4	7 178,0	598,8	485,6	708,8	14 551,4

en millions d'euros

année 2002	Transport collectif urbain	Route et voirie urbaine	Services communs	Route et transport routier	Transport ferroviaire	Voies navigables	Transport maritime	Transport aérien	Total
P2 Consommation intermédiaire	6,3	91,9	193,7	86,2	0,6	60,2	37,8	0,0	476,6
D1 rémunération des salariés			290,0	1 375,1		384,4	258,8	285,2	2 593,5
D2 Impôts liés à la production			0,4	0,3		1,0	0,4	0,0	2,1
D3 Subventions			18,2	1,8	1 681,5	25,0	114,5		1 841,1
D41 Intérêts									
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine									
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	1,4				115,0				116,4
D71 Primes nettes d'assurance-dommages			0,0				0,0		0,0
D73 Transferts courants entre administrations publiques	799,7	14,1	91,4	52,0	3 852,3	0,0	0,6	200,2	5 010,5
dont : Pensions de Retraite CARCEPT(1)	0,5	0,5		2,0					3,0
Charges de retraite SNCF					2 282,0				2 282,0
Versement FONGECFA (2)				50,0					50,0
D74 Coopération internationale courante			3,1		0,0		0,8		3,9
D75 Transferts courants divers			0,3			2,0	2,1		4,3
Total Dépenses d'exploitation	807,4	106,0	597,0	1 515,5	5 649,5	472,6	414,9	485,5	10 048,4
P51 Formation Brute de Capital Fixe		682,5	89,3	824,3	0,0	117,5	33,0	0,0	1 746,6
D92 Aides à l'investissement	22,1	0,4	178,0	20,7	2 202,9	0,0	104,6	538,6	3 067,2
Total Investissement	22,1	682,9	267,3	844,9	2 202,9	117,5	137,6	538,6	4 813,8
Total	829,5	788,9	864,3	2 360,4	7 852,4	590,1	552,5	1 024,0	14 862,2

Sources : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SESP

(*) Données en base 2000

(1) Pensions de retraite remboursées à la caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance des transports.

(2) Versement au fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité (FONGECFA-Transports)

Tableau A V 2.1 (suite et fin)
Ventilation par fonction des dépenses des APUC(*)

en millions d'euros

année 2003	Transport collectif urbain	Route et voirie urbaine	Services communs	Route et transport routier	Transport ferroviaire	Voies navigables	Transport maritime	Transport aérien	Total
P2 Consommation intermédiaire	5,9	92,9	196,2	151,9	0,6	56,2	39,6	1,0	544,4
D1 rémunération des salariés			292,4	1 379,1		382,6	263,3	296,9	2 614,3
D2 Impôts liés à la production			0,2	0,6		1,0	0,4	0,0	2,2
D3 Subventions			39,2	1,5	1 656,5	16,0	113,6		1 826,8
D41 Intérêts									
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine									
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	1,6				115,0				116,6
D71 Primes nettes d'assurance-dommages			0,0				0,0		0,0
D73 Transferts courants entre administrations publiques	836,0	17,2	90,9	59,0	3 926,5	0,0	0,6	204,3	5 134,6
<i>dont : Pensions de Retraite CARCEPT(1)</i>	0,5	0,5		2,0					3,0
<i>Charges de retraite SNCF</i>					2 316,0				2 316,0
<i>Versement FONGECFA (2)</i>				57,0					57,0
D74 Coopération internationale courante			4,3		0,0		0,8		5,1
D75 Transferts courants divers			0,5			2,0	2,0		4,6
Total Dépenses d'exploitation	843,5	110,1	623,8	1 592,1	5 698,6	457,9	420,4	502,2	10 248,6
P51 Formation Brute de Capital Fixe		622,8	72,4	1 011,0	0,0	128,5	48,4	0,0	1 883,1
D92 Aides à l'investissement	72,1	2,7	202,7	42,0	854,9	23,7	34,8	308,3	1 541,2
Total Investissement	72,1	625,5	275,1	1 053,1	854,9	152,2	83,2	308,3	3 424,3
Total	915,6	735,6	898,9	2 645,2	6 553,5	610,1	503,6	810,5	13 672,9

en millions d'euros

année 2004	Transport collectif urbain	Route et voirie urbaine	Services communs	Route et transport routier	Transport ferroviaire	Voies navigables	Transport maritime	Transport aérien	Total
P2 Consommation intermédiaire	5,6	103,0	198,5	114,1	0,5	58,2	35,5	0,0	515,2
D1 rémunération des salariés			299,0	1 409,3		389,2	267,7	308,0	2 673,2
D2 Impôts liés à la production			0,4	1,2		1,1	0,4	0,0	3,1
D3 Subventions			28,9	1,5	1 328,0	14,0	109,1		1 481,5
D41 Intérêts									
D5 Impôts sur le revenu, le patrimoine									
D6313 Prestations d'assurance sociale en nature	1,8				115,0				116,8
D71 Primes nettes d'assurance-dommages			0,0				0,0		0,0
D73 Transferts courants entre administrations publiques	776,5	17,1	88,9	72,0	4 296,1	0,0	0,7	206,3	5 457,6
<i>dont : Pensions de Retraite CARCEPT(1)</i>	0,5	0,5		2,0					3,0
<i>Charges de retraite SNCF</i>					2 431,0				2 431,0
<i>Versement FONGECFA (2)</i>				70,0					70,0
D74 Coopération internationale courante			13,0		56,0		0,8		69,8
D75 Transferts courants divers			0,3			2,0	6,9		9,2
Total Dépenses d'exploitation	783,9	120,1	629,1	1 598,0	5 795,5	464,4	421,1	514,3	10 326,4
P51 Formation Brute de Capital Fixe		563,9	78,2	919,5	0,0	111,1	27,8	0,0	1 700,4
D92 Aides à l'investissement	33,3	1,3	160,1	45,6	2 354,3	16,3	54,9	348,0	3 013,9
Total Investissement	33,3	565,2	238,3	965,1	2 354,3	127,4	82,8	348,0	4 714,3
Total	817,3	685,2	867,4	2 563,2	8 149,8	591,9	503,8	862,2	15 040,8

Sources : Direction générale de la Comptabilité publique, DAEI/SESP

(*) Données en base 2000

(1) Pensions de retraite remboursées à la caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance des transports.

(2) Versement au fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité (FONGECFA-Transports)

VI Transport et développement durable

Tableau A VI 1.1
Accidents corporels de la circulation routière (tués à six jours)

	1976	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Accidents corporels	261 275	248 469	191 132	162 573	132 949	121 223	116 745	105 470	90 220	85 390
Tués	13 787	12 543	10 448	10 289	8 412	7 643	7 720	7 242	5 731	5 232
Gravité (tués/100 acc.)	5,28	5,03	5,44	6,33	6,32	6,30	6,61	6,87	6,35	6,13

Source : DSCR

Tableau A VI 1.2
Evolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Allemagne *	121	116	107	104	95	95	91	85	83	80
Espagne	144	147	140	143	151	146	146	138	130	128
France **	156	153	147	144	152	144	136	138	128	102
Italie	124	123	117	117	110	ND	111	111	118	105
Royaume-Uni	65	64	64	63	60	60	60	60	61	61

Source : DSCR

* Allemagne : jusqu'en 1991, République Fédérale d'Allemagne

**France : le coefficient de correction pour passer aux tués à 30 jours est de 1,057

Tableau A VI 1.3
Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus en 2002

	Allemagne	Autriche	Belgique	Danemark	Espagne	Finlande	France	Grèce	Irlande
Nombre de tués à trente jours par million d'habitants	83	119	126	85	132	80	129	150	96
Nombre de tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus	10	12	14	10	nd	9	14	nd	nd

	Italie	Luxembourg	Pays-Bas	Portugal	Royaume-Uni	Suède	Tchèque	Slovénie
Nombre de tués à trente jours par million d'habitants	117	140	61	161	61	60	140	137
Nombre de tués à trente jours par milliard de kilomètres parcourus	nd	nd	8	nd	nd	nd	33	22

Source : IRTAD - International Road Traffic and Accident Database

ND: non disponible

Tableau A VI 1.4
Accidents ferroviaires et aux passages à niveau

Nombre	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
1 - Accidents de chemins de fer										
1.1 Accidents (1)	804	567	598	501	359	426	410	365	365	303
Trains	224	128	124	109	74	129	107	114	103	85
Individuels (2)	237	283	301	220	138	104	112	93	93	70
Autres (3)	343	156	173	172	147	193	191	158	169	148
1.2 Tués (4)	128	131	218	131	73	73	68	64	45	55
Voyageurs	51	33	115	30	22	15	11	22	6	6
Autres (5)	77	98	103	101	51	58	57	42	39	49
1.3 Blessés graves (6)	188	185	259	122	79	46	61	58	64	27
Voyageurs	93	94	193	63	40	24	22	19	27	7
Autres (5)	95	91	66	59	39	22	39	39	37	20
2 - Accidents de passage à niveau										
Accidents	333	276	299	233	177	171	176	177	198	127
Tués	97	72	87	57	57	49	45	40	61	38
Blessés graves	42	47	44	18	22	20	22	19	14	13
3 - Ensemble des accidents ferroviaires										
Accidents	1 137	843	897	734	536	597	586	542	563	430
Tués	225	203	305	188	130	122	113	104	106	93
Blessés graves	230	232	303	140	101	66	83	77	78	40

Source : SNCF

(1) accidents impliquant un véhicule en mouvement ;

ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une «conséquence grave»

(2) notamment : chute d'un train, heurt par un train ... (non compris les suicides et tentatives de suicide)

(3) par exemple : avaries en pleine voie de véhicule moteur, rupture de caténaire, etc.

(4) jusqu'en 2003, personnes décédées le jour ou le lendemain de l'accident ; à compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident (définition du règlement européen sur les statistiques ferroviaires).

(5) agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau SNCF

(6) jusqu'en 2003, personnes ayant été hospitalisées plus de 3 jours ; à compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures (définition du règlement européen sur les statistiques ferroviaires).

Tableau A VI 1.5
Accidents aériens ayant fait des victimes sur le sol français

Nombre	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
1 - Aviation commerciale (1)										
Accidents corporels	1	4	2	1	2	2	4	3	2	2
Morts (à 30 jours)	8	2	0	0	30	113	20	5	1	0
Blessés	0	3	5	1	0	21	11	2	7	2
2 - Aviation générale (2)										
Accidents corporels	65	62	101	186	108	81	104	99	103	65
Morts (à 30 jours)	57	81	85	83	65	85	102	82	91	48
Blessés	63	68	115	158	95	61	60	88	72	51
3 - Travail aérien (3)										
Accidents corporels			12	8	7	11	8	8	6	7
Morts (à 30 jours)			16	2	3	11	5	6	3	10
Blessés			14	9	15	8	6	3	3	2
4 - Ensemble des accidents aériens										
Accidents corporels	66	66	115	195	117	94	116	110	111	74
Morts (à 30 jours)	65	83	101	85	98	209	127	93	95	58
Blessés	63	71	134	168	110	90	77	93	82	55

Source : DGAC

(1) Avions et hélicoptères (compagnies et sociétés)

(2) Avions, hélicoptères et ULM (aéroclubs, écoles, sociétés, privés)

(3) Avions, hélicoptères et ULM (sociétés et privés ; épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreillage,...)

Tableau A VI 2.1
Quantité de polluants émis dans l'air

EMISSIONS DE SO2 EN FRANCE METROPOLITAINE

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation d'énergie	590	425	425	372	419	350	302	251	246	258
Industrie manufacturière	439	323	315	282	249	220	191	177	151	127
Résidentiel et tertiaire	124	82	84	72	77	70	67	69	57	60
Agriculture et sylviculture	21	15	15	15	11	11	11	10	11	10
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	156	128	111	59	58	49	35	36	36	37
dont route	139	114	98	47	46	36	22	23	24	24
fer	2	1	1	0	0	0	0	0	0	0
fluvial	3	2	2	1	1	1	1	1	1	1
maritime (*)	10	10	9	10	9	10	10	10	10	10
aérien (*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL	1 330	974	950	800	815	701	605	544	500	492
Part transport (en %)	11,7	13,2	11,7	7,4	7,1	7,0	5,8	6,6	7,2	7,5
Part route dans transport (en %)	89,7	88,7	88,2	79,1	79,8	73,5	64,3	64,9	65,2	64,7

EMISSIONS DE NOx EN FRANCE METROPOLITAINE

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation d'énergie	150	128	144	130	166	153	152	127	136	138
Industrie manufacturière	211	174	177	175	173	163	157	157	149	147
Résidentiel et tertiaire	95	97	105	98	104	101	96	106	93	99
Agriculture et sylviculture	210	188	190	194	193	191	187	180	182	174
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	1164	1058	1004	957	899	854	798	766	715	662
dont route	1093	987	935	890	832	784	732	695	641	586
fer	13	10	10	10	9	9	10	9	9	9
fluvial	20	21	19	18	18	20	17	21	25	27
maritime (*)	29	29	28	29	29	30	29	31	30	30
aérien (*)	9	10	11	10	11	11	11	10	10	9
TOTAL	1 830	1 646	1 619	1 554	1 534	1 462	1 390	1 335	1 275	1 220
Part transport (en %)	63,6	64,3	62,0	61,6	58,6	58,4	57,4	57,4	56,1	54,2
Part route dans transport (en %)	93,9	93,3	93,2	93,0	92,5	91,8	91,7	90,7	89,6	88,6

EMISSIONS DE COVNM EN FRANCE METROPOLITAINE

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation d'énergie	176	120	118	118	114	103	96	88	83	81
Industrie manufacturière	591	514	508	511	518	490	504	477	460	425
Résidentiel et tertiaire	390	372	387	367	375	368	357	361	333	350
Agriculture et sylviculture	179	190	170	182	171	180	169	176	171	163
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	1081	838	763	697	641	599	534	483	428	380
dont route	1051	802	726	658	600	556	493	441	382	333
fer	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
fluvial	25	32	33	35	37	38	38	39	43	43
maritime (*)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
aérien (*)	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TOTAL	2 416	2 033	1 946	1 874	1 819	1 740	1 661	1 586	1 475	1 400
Part transport (en %)	44,7	41,2	39,2	37,2	35,2	34,4	32,2	30,5	29,0	27,2
Part route dans transport (en %)	97,3	95,7	95,1	94,5	93,7	92,9	92,2	91,2	89,0	87,6

Source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2005

(*) selon les définitions de l'UNEP : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources biotiques des forêts et les émissions non anthropiques.

Tableau A VI 2.1 (suite)
Quantité de polluants émis dans l'air

EMISSIONS DE CO EN FRANCE METROPOLITAINE

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation d'énergie	49	40	45	44	46	43	45	47	45	45
Industrie manufacturière	1999	1930	1553	1781	1759	1598	1590	1446	1596	1501
Résidentiel et tertiaire	1994	1844	1976	1771	1861	1798	1719	1787	1615	1779
Agriculture et sylviculture	421	397	422	438	453	445	432	404	436	393
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	6352	4670	4325	3855	3629	3377	2909	2721	2413	2179
dont route	6260	4557	4209	3735	3502	3245	2780	2589	2266	2031
fer	4	3	3	3	3	3	3	2	3	2
fluvial	79	102	105	109	115	120	118	121	136	136
maritime (*)	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
aérien (*)	6	5	5	5	5	5	5	5	5	4
TOTAL	10 817	8 881	8 322	7 889	7 748	7 262	6 695	6 406	6 105	5 897
Part transport (en %)	58,7	52,6	52,0	48,9	46,8	46,5	43,5	42,5	39,5	36,9
Part route dans transport (en %)	98,6	97,6	97,3	96,9	96,5	96,1	95,5	95,1	93,9	93,2

Source : CITEPA - série CORALIE/secten (février 2005)

(*) selon les définitions de l'UNECE : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources biotiques des forêts et les émissions des sources non anthropiques.

EMISSIONS DE N2O EN FRANCE METROPOLITAINE

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation d'énergie	2	3	3	3	4	3	4	3	3	4
Industrie manufacturière	85	92	92	91	67	48	44	44	36	36
Résidentiel et tertiaire	4	4	5	4	5	4	4	5	4	4
Agriculture et sylviculture	202	190	189	196	195	190	195	187	186	181
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport	5	8	9	10	10	11	12	13	13	14
- dont route	5	8	9	9	10	11	11	12	13	13
TOTAL	299	296	298	304	281	258	259	251	242	239
Part transport (en %)	1,8	2,8	3,0	3,2	3,7	4,4	4,5	5,0	5,4	5,7
Part route dans transport (en %)	95,8	97,2	97,4	97,6	97,7	97,8	97,9	98,1	98,2	98,3

Source : CITEPA - série CORALIE/secten (février 2005)

(*) selon les définitions de l'UNFCCC : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources non anthropiques.

Tableau A VI 2.1 (fin)
Quantité de polluants émis dans l'air

EMISSIONS DE CO2 EN FRANCE METROPOLITAINE

en milliers de tonnes

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation d'énergie	72	62	67	64	76	69	68	61	66	68
Industrie manufacturière	115	111	110	112	112	106	106	105	101	99
Résidentiel et tertiaire	114	117	127	117	123	120	114	125	111	119
Agriculture et sylviculture	72	73	70	70	72	72	76	71	69	71
Autres	6	6	7	6	6	6	7	6	6	6
Transport	116	126	127	130	132	135	134	137	138	138
dont route	109	118	119	121	124	126	126	129	130	129
fer	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
fluvial	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
maritime (*)	1	1	1	1	1	2	1	2	2	2
aérien (*)	4	4	4	4	4	4	5	4	4	4
TOTAL émissions brutes	497	495	507	499	521	508	506	506	491	501
Part transport (**)	23,4	25,5	25,1	26,0	25,3	26,5	26,5	27,1	28,1	27,5
Part route dans transport	93,4	93,7	93,6	93,8	93,7	93,7	93,8	93,9	93,9	94,0
Puits	-136	-144	-146	-147	-149	-151	-149	-152	-152	-155
TOTAL émissions nettes	361	351	361	351	371	358	357	354	339	346

Source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2005

(*) selon les définitions de l'UNFCCC : les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources non anthropiques.

(**) rapporté au total des émissions brutes

EMISSIONS DANS L'AIR EN FRANCE METROPOLITAINE des GES exprimé en PRG

en milliers de tonnes

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transformation énergie	80	70	74	70	82	75	74	66	71	73
Industrie manufacturière	162	157	157	157	150	139	137	134	128	126
Résidentiel / tertiaire	120	123	134	125	131	128	123	135	121	130
Agriculture/sylviculture	179	175	171	174	175	173	179	172	169	168
Autres	6	6	7	6	6	6	7	6	6	6
Transport	119	129	131	134	137	140	140	144	145	145
dont route	111	121	123	126	128	131	132	135	136	137
autres transports (*)	8	8	8	8	8	9	9	9	9	9
TOTAL hors puits	666	661	675	665	681	661	659	657	640	648
Part transport	17,8	19,6	19,4	20,1	20,1	21,2	21,2	21,9	22,7	22,4
Part route dans transport	93,5	93,8	93,7	93,9	93,8	93,8	93,9	94,0	94,0	94,1
Puits	-137	-145	-147	-148	-150	-151	-149	-152	-153	-156
TOTAL avec puits	530	516	528	518	531	510	510	505	487	492

Source : CITEPA/Coralie/Secten, février 2005

(*) selon les définitions de l'UNFCCC - les émissions répertoriées hors total ne sont pas incluses, à savoir les émissions maritimes et aériennes internationales, ainsi que les émissions des sources non-anthropiques

Tableau A VI 2.2
Quantité de CO₂ émis dans l'air

EMISSIONS DE CO ₂ EN FRANCE (METROPOLE ET OUTRE-MER) CO ₂ (Gg)						
secteurs UNFCCC	1990	1999	2000	2001	2002	2003
Total national (émissions nettes)	396 928	411 212	405 049	410 758	403 147	408 155
1 Energie	369 095	388 903	382 865	389 164	381 659	387 135
dont Conso. de combustible (approche sectorielle)	364 789	384 906	378 788	384 955	377 747	383 274
1 Industries de l'énergie	68 016	64 967	63 515	57 038	61 621	63 802
2 Industries manufacturières et construction	83 256	80 933	81 230	81 011	78 580	77 634
3 Transport	119 100	138 192	137 705	140 941	141 840	141 384
4 Autres secteurs	94 417	100 814	96 338	105 965	95 705	100 454
5 Autre	0	0	0	0	0	0
2 Procédés industriels	23 675	19 067	18 910	18 530	18 606	18 287
3 Utilisation de solvants et autres produits	1 858	1 568	1 597	1 515	1 458	1 348
4 Agriculture	0	0	0	0	0	0
5 Changement d'utilisation des sols et sylviculture	-32 668	-46 257	-40 322	-48 559	-55 094	-53 073
6 Déchets	2 300	1 675	1 677	1 549	1 424	1 386
7 Autre	0	0	0	0	0	0
Soutes internationales	16 755	23 072	23 985	22 790	22 583	23 313
Emissions de CO₂ de la biomasse	40 784	43 316	42 230	42 687	39 161	42 301

Source : CITEPA/Coralie format UNFCCC mise à jour décembre 2004

Tableau A VI 2.3
Emissions du trafic routier en France métropolitaine en 2003

	SO ₂		NO _x		COVNM		CO		CO ₂		N ₂ O		PM ₁₀	
	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%	1000 t.	%
Voitures particulières														
Diesel non catalysées	3,7	31,6	61,5	20,6	12,1	5,1	49,8	3,0	16,6	22,8	2,4	22,8	17,4	51,4
Diesel catalysées	4,7	40,1	75,8	25,4	10,3	4,3	58,2	3,5	21,1	29,0	3,4	32,2	12,3	36,4
Essence non catalysées	0,9	7,3	112,8	37,7	110,7	46,3	690,3	42,0	9,1	12,5	0,2	2,3	1,1	3,3
Essence catalysées	2,4	20,4	47,5	15,9	105,2	44,0	837,2	50,9	25,4	34,9	4,5	42,3	3,0	8,8
GPL	0,1	0,6	1,4	0,5	0,6	0,3	8,4	0,5	0,6	0,8	0,0	0,4	0,1	0,2
Sous-total	11,7	100,0	299,0	100,0	239,0	100,0	1 643,9	100,0	72,8	100,0	10,6	100,0	33,9	100,0
Véhicules utilitaires														
Diesel catalysées	2,5	53,4	58,4	53,0	10,0	32,8	39,6	20,6	11,0	49,4	0,7	42,5	11,9	71,0
Diesel non catalysées	1,9	40,7	39,4	35,8	4,6	15,2	18,4	9,6	8,4	37,7	0,6	36,5	4,6	27,4
Essence non catalysées	0,1	1,9	10,1	9,2	11,2	36,9	85,6	44,5	0,9	4,1	0,0	1,2	0,1	0,6
Essence catalysées	0,2	4,0	2,2	2,0	4,6	15,2	48,6	25,3	1,9	8,7	0,3	19,8	0,2	1,0
Sous-total	4,6	100,0	110,1	100,0	30,5	100,0	192,3	100,0	22,3	100,0	1,7	100,0	16,7	100,0
Poids lourds														
Diesel	7,5	100,0	175,6	99,8	27,0	99,0	51,4	95,3	33,5	99,9	1,1	100,0	12,7	100,0
Essence	0,0	0,0	0,3	0,2	0,3	1,0	2,5	4,7	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Sous-total	7,5	100,0	175,9	100,0	27,3	100,0	53,9	100,0	33,5	100,0	1,1	100,0	12,7	100,0
Deux roues														
Sous-total	0,1	100,0	1,5	100,0	36,6	100,0	141,3	100,0	0,8	100,0	0,0	100,0	0,1	100,0
Tous véhicules														
Diesel	20,2	84,6	410,7	70,1	64,0	19,2	217,4	10,7	90,6	70,0	8,2	61,5	58,9	92,9
Essence	3,6	15,1	174,0	29,7	268,7	80,6	1 805,6	88,9	38,2	29,5	5,1	38,2	4,4	7,0
GPL	0,1	0,3	1,4	0,2	0,6	0,2	8,4	0,4	0,6	0,5	0,0	0,3	0,1	0,1
Total	23,9	100,0	586,1	100,0	333,4	100,0	2 031,4	100,0	129,4	100,0	13,4	100,0	63,4	100,0

Source : CITEPA / CORALIE / SECTEN février 2005

Tableau A VI 2.4

Evolution de l'indice qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1998 à 2004
en nombre de jours par an

Niveau	Qualité	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Total
1	Très bon	0	0	0	0	0	0	0	0
2	Très bon	11	15	8	15	9	15	23	96
3	Bon	170	174	206	190	183	138	186	1 247
4	Bon	106	103	99	97	111	109	96	721
5	Moyen	48	52	36	33	45	47	39	300
6	Médiocre	15	12	13	13	8	30	19	110
7	Médiocre	7	8	2	14	7	16	2	56
8	Mauvais	6	1	2	3	2	10	1	25
9	Mauvais	2	0	0	0	0	0	0	2
10	Très mauvais	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	365	365	366	365	365	365	366	2 557

Source : AIRPARIF

Tableau A VI 2.5

Evolution de la dépense de protection contre la pollution de l'air

en millions d'euros courants

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 p
Dépense en capital										
Administrations publiques	0	5	6	25	16	15	13	11	10	6
Entreprises	344	301	371	430	350	384	322	325	320	333
Ménages										
Total	344	306	377	455	365	399	335	335	330	340
Dépense courante										
Administrations publiques	7	15	22	30	41	48	57	58	73	76
Entreprises	671	732	759	794	851	860	972	983	1 014	1 027
Ménages	159	231	220	297	378	427	343	352	442	498
Total	837	978	1 002	1 121	1 269	1 336	1 372	1 393	1 529	1 601
Dépense totale										
Administrations publiques	7	20	28	55	57	63	70	69	83	82
Entreprises	1 015	1 033	1 131	1 224	1 200	1 244	1 294	1 308	1 334	1 360
Ménages	159	231	220	297	378	427	343	352	442	498
Total	1 181	1 284	1 379	1 576	1 635	1 734	1 708	1 729	1 859	1 940

Des travaux de rénovation des comptes de l'air et du bruit ont été menés pour l'élaboration du rapport sur les comptes de l'environnement 2003. Les séries ont, donc, été réactualisées et ne sont pas comparables à celles de l'an passé.

Source : IFEN - rapport à la CCEE - mars 2005

Tableau A VI 2.6
Evolution de la dépense de protection contre le bruit

en millions d'euros courants

	1990	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003 p
Dépense en capital										
Administrations publiques	40	61	36	40	40	44	75	124	70	129
Entreprises	325	439	472	512	547	596	590	670	706	751
Ménages										
Total	365	500	508	552	587	639	665	794	776	880
Dépense courante										
Administrations publiques	5	13	14	17	18	19	22	28	27	30
Entreprises	50	76	82	87	91	90	94	94	102	99
Ménages	256	341	367	384	407	366	379	336,4	387	395
Total	311	430	463	488	516	476	495	458	517	525
Dépense totale										
Administrations publiques	45	73	49	57	58	63	97	152	97	159
Entreprises	375	515	554	599	638	686	684	764	808	851
Ménages	256	341	367	384	407	366	379	336	387	395
Total	676	930	970	1039	1103	1115	1160	1252	1292	1405

Des travaux de rénovation des comptes de l'air et du bruit ont été menés pour l'élaboration du rapport sur les comptes de l'environnement 2003. Les séries ont, donc, été réactualisées et ne sont pas comparables à celles de l'an passé.

Source : IFEN - rapport à la CCEE - mars 2005

Les dossiers

Dossier 1

Enquête sur les conditions de travail des conducteurs « étrangers » en France

Dans le cadre du dispositif d'observation des conditions de travail des conducteurs routiers, le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a fait réaliser une enquête en juillet 2004 auprès de 2 900 conducteurs routiers, employés par des entreprises européennes établies dans sept États membres de l'Union Européenne (Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Italie, Espagne, Portugal). Les conducteurs routiers, travaillant dans ces entreprises étrangères, effectuent des transports pour compte d'autrui et circulent sur le réseau français¹.

Le conducteur routier « étranger » type issu de l'enquête est un homme de 42 ans, de même nationalité que celle de son entreprise. Il a une ancienneté de seize ans en tant que conducteur routier et de sept ans dans l'entreprise. Il est salarié dans une entreprise de taille moyenne (entre 10 et 50 salariés). Il est en transit une fois sur deux et une fois sur dix en train de faire du cabotage. Il parcourt 690 kilomètres par jour et 3 550 par semaine. Il conduit 9 heures par jour et passe deux nuits sur trois hors de son domicile. Il travaille 58 heures par semaine. Dans une journée, il passe 83 % de son temps au volant, et le reste à attendre le chargement ou déchargement ou à effectuer des tâches annexes. Il perçoit un salaire mensuel de 1 660 euros, qui représente deux tiers de sa rétribution totale. Il touche des primes et des majorations qui concernent plus souvent le travail du dimanche et des jours fériés que les heures supplémentaires ou le travail de nuit. Il reçoit également des frais de route qui s'ajoutent à sa rétribution et en représentent plus du quart.

Dans cette étude, on appelle conducteurs « étrangers », quelle que soit leur nationalité, les conducteurs routiers de marchandises, employés par des entreprises de transport européennes et circulant sur le territoire français. Ces entreprises sont établies dans un des sept États suivants de l'Union européenne : Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Italie, Belgique, Espagne et Portugal.

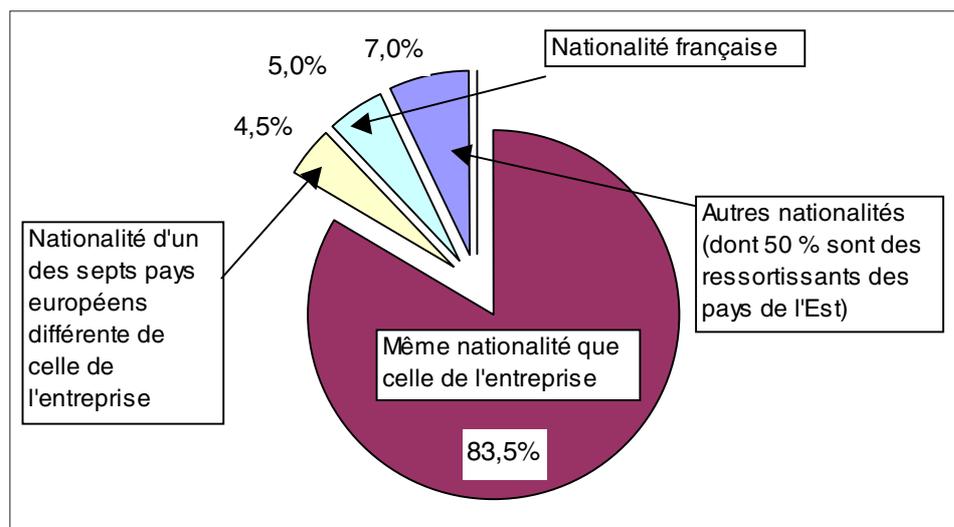
1 - Caractéristiques des conducteurs «étrangers» en France

8 conducteurs sur 10 sont de même nationalité que celle de leur entreprise

83,5 % des conducteurs interrogés sont des «nationaux» (de nationalité identique à celle de leur entreprise), 4,5 % sont des ressortissants d'un des sept pays concernés travaillant pour une entreprise d'une nationalité différente de la leur, 5 % sont français et 7 %, dits « d'autres nationalités », ne sont ni français, ni ressortissants d'un des sept pays de l'enquête. La moitié de ces derniers viennent des pays de l'Europe de l'Est, un sur six des pays de l'Union européenne (Autriche, Danemark, Grèce et Irlande), un sur dix des pays du Maghreb et un sur dix des pays d'Amérique du Sud. Parmi les conducteurs des pays de l'Europe de l'Est, la moitié est de nationalité roumaine, l'autre moitié est de nationalité polonaise, bulgare ou russe.

¹ On ne dispose pas d'enquête similaire pour les conducteurs français opérant à l'international, ce qui empêche toute comparaison.

Graphique 1
Répartition des conducteurs «étrangers» selon la nationalité de leur entreprise



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

L'Allemagne et le Portugal ont le plus fort taux d'employés nationaux - près de 90 %. Dans six des sept pays de l'enquête, cette proportion s'élève à plus de 80 %.

L'Espagne fait exception puisqu'elle n'emploie que 76 % de nationaux. Elle fait appel à 7,5 % de Portugais et à 12 % de conducteurs d'«autres nationalités », provenant pour 52 % d'Europe de l'Est, 29 % d'Amérique du Sud et 10 % du Maghreb.

Les entreprises italiennes, qui emploient 80 % de nationaux, font appel aux conducteurs d'« autres nationalités » à hauteur de 17 %, ce qui est la plus forte proportion observée dans l'enquête. Ils proviennent pour les deux tiers d'Europe de l'Est (surtout des conducteurs roumains) et pour 20 % du Maghreb. Ce type d'embauche transnationale est plus faible dans les autres pays.

La moitié des conducteurs français est employée par des entreprises belges, 14 % par des entreprises espagnoles et 11 % par des entreprises allemandes.

Les conducteurs sont expérimentés mais se caractérisent par des disparités importantes en matière de diplôme

L'âge moyen des conducteurs « étrangers » est de 42 ans, leur ancienneté moyenne est de seize ans en tant que conducteur routier et de sept ans dans l'entreprise.

Près de la moitié des conducteurs a un diplôme professionnel de transporteur routier, autre que le permis de conduire, avec toutefois de fortes disparités en fonction de la nationalité de l'employeur. La proportion des conducteurs diplômés est de 72 % aux Pays-Bas contre à peine 30 % en Espagne, Italie, Portugal et Belgique.

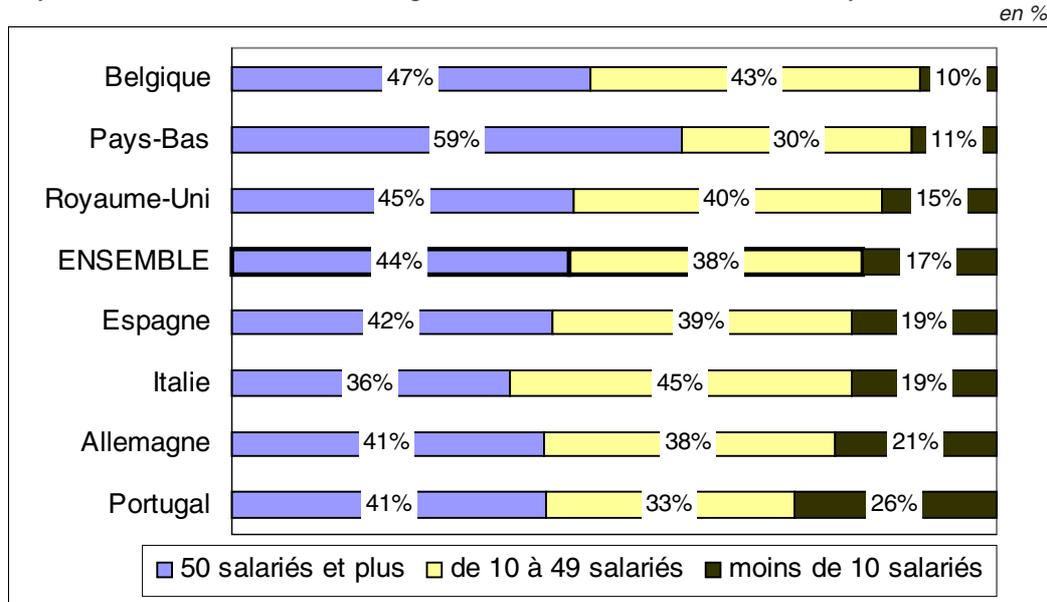
Les femmes sont très peu présentes dans cette activité : 0,4 % des personnes interrogées.

Près d'un conducteur sur deux est employé dans une entreprise de plus de 50 salariés

92 % des conducteurs «étrangers» sont salariés. Cette proportion varie de 87 % en Espagne à 95 % aux Pays-Bas. Les autres conducteurs, soit 8 % des conducteurs, sont indépendants et sous-traitent avec un seul transporteur dans 60 % des cas.

Près de 83 % des conducteurs salariés travaillent dans des entreprises de 10 salariés et plus, dont 44 % dans une entreprise de 50 salariés ou plus. Le reste, soit 17 % des conducteurs, travaille dans des entreprises de moins de 10 salariés. Une répartition analogue se retrouve quelle que soit la nationalité du pavillon avec toutefois quelques différences : 74 % des conducteurs travaillent dans une entreprise portugaise de 10 salariés ou plus; ce taux atteint 89 % pour les Pays-Bas et la Belgique.

Graphique 2
Répartition des conducteurs «étrangers» salariés selon la taille des entreprises



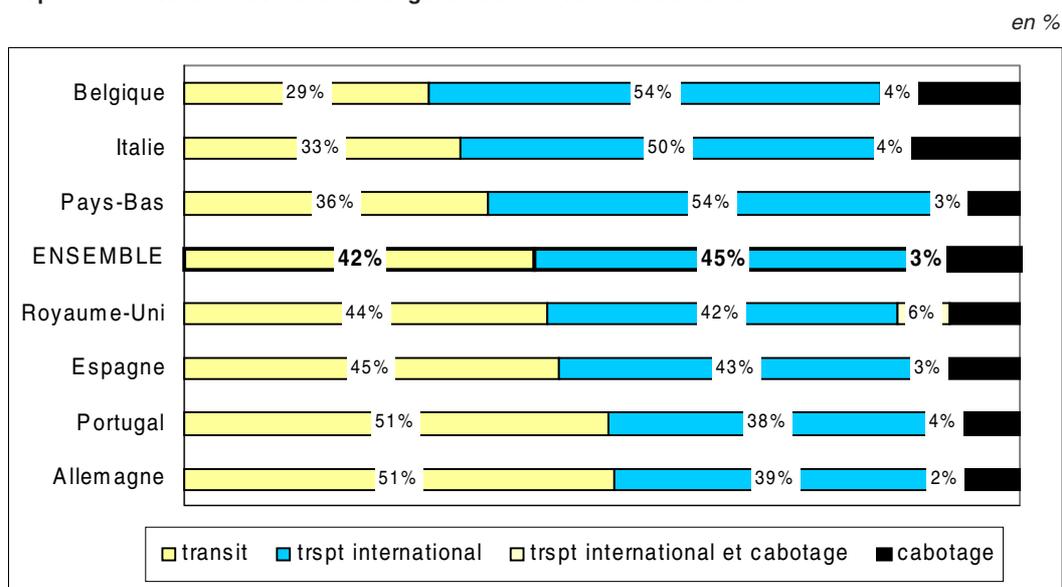
Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

2 – Les activités des conducteurs «étrangers» en France

Le transit : surtout les entreprises allemandes et portugaises

42 % des conducteurs routiers «étrangers» circulant en France sont en simple transit, c'est à dire qu'ils n'effectuent aucun chargement ni déchargement en France. Plus de 50 % des conducteurs des entreprises allemandes et portugaises sont dans ce cas. Viennent ensuite ceux des entreprises britanniques (44 %) et espagnoles (45 %). Enfin, les conducteurs des entreprises belges ne transitent en France que dans 29 % des cas.

Graphique 3
Répartition des conducteurs «étrangers» selon l'activité déclarée



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Le transport international : les entreprises belges et hollandaises

Hors transit, les déplacements des conducteurs «étrangers» se répartissent en transport international et en cabotage. Ces deux activités peuvent aussi être associées, ce qui permet d'optimiser les déplacements.

Le transport international, ou import-export, désigne un transfert de marchandises vers la France ou en provenance de la France. Le cabotage désigne un chargement ou déchargement en France d'une même marchandise. Légal depuis 1998, il est réglementé et doit être temporaire.

Le transport international, hors cabotage, est l'activité de 45 % des conducteurs. Cette proportion est variable selon les pays, de 38 % au Portugal à 54 % en Belgique et aux Pays-Bas.

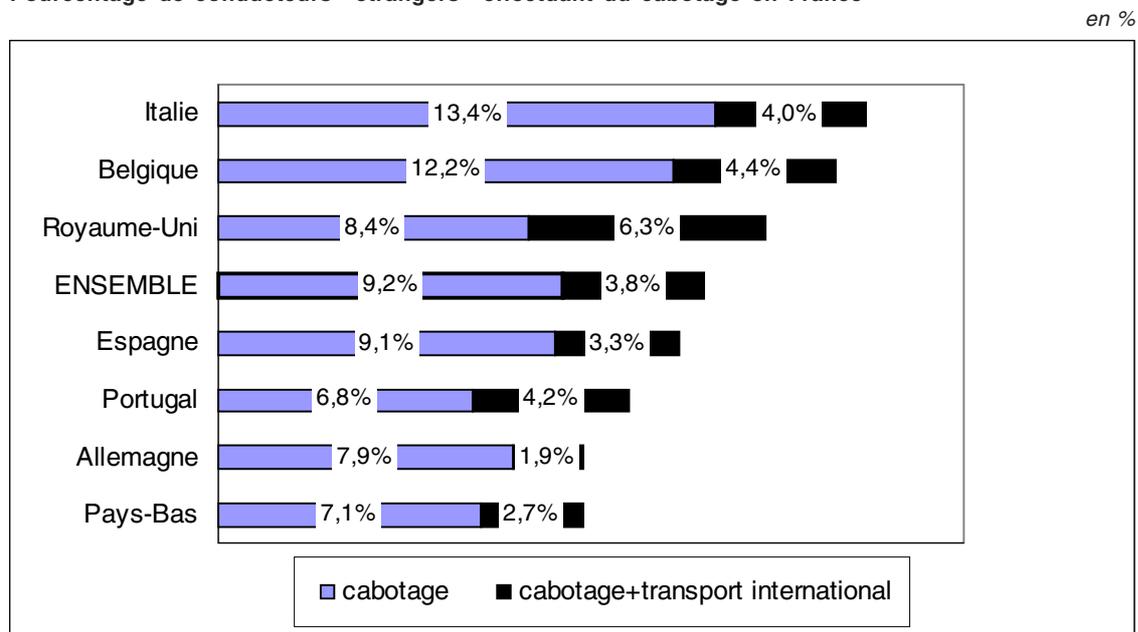
Le cabotage : les entreprises belges et italiennes

Le cabotage par des transporteurs non résidents reste encore marginal sur le territoire français, bien que plus développé que dans les autres pays de l'Union européenne. Toutefois, en 2004, sur l'ensemble des conducteurs des sept pays concernés par l'enquête, 10 % font du cabotage seul, et 3 % du cabotage associé à une activité de transport international.

Les entreprises qui réalisent le plus de cabotage sur le territoire français sont celles des pays limitrophes de la France. La part du cabotage est la plus élevée dans les entreprises italiennes et belges (16 % environ des conducteurs). Les entreprises portugaises et espagnoles interviennent moins sur le marché intérieur français où le cabotage n'est déclaré que respectivement par 12 % et 11 % des conducteurs.

Pour chacun des pays concernés par l'enquête, quelques conducteurs font à la fois du cabotage et du transport international. Cette double activité, peu pratiquée par le pavillon allemand, est plus fréquente sous les pavillons du Royaume-Uni ou de la Belgique.

Graphique 4
Pourcentage de conducteurs «étrangers» effectuant du cabotage en France



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

3 – Les conditions de travail des conducteurs «étrangers» en France

Kilométrage moyen journalier : 690 kilomètres

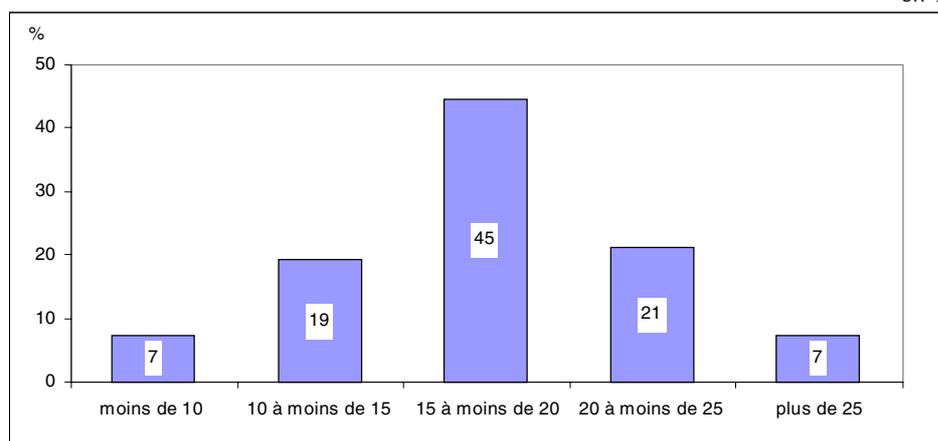
Les conducteurs «étrangers» parcourent en moyenne 690 kilomètres par jour et 3 550 kilomètres au cours d'une semaine. Les différences sont faibles selon les nationalités des entreprises. Toutefois, on observe un parcours moyen plus élevé pour les conducteurs espagnols et portugais.

Dans 10 % des cas, les trajets se font avec un autre conducteur. Les conducteurs portugais effectuent des déplacements en double équipage deux fois plus souvent que l'ensemble des conducteurs. Le kilométrage moyen journalier parcouru est alors de 720 kilomètres.

Près de 2/3 des nuits hors du domicile

D'après la définition française, sont «grands routiers» les conducteurs s'absentant 6 nuits ou plus par mois. Les conducteurs «étrangers» en France passent en moyenne 18 nuits par mois hors de leur domicile et dorment pratiquement toujours dans leur cabine. Parmi ces derniers, 7 % dépassent même 25 nuits par mois hors de leur domicile. Ce nombre extrêmement élevé de découchers est une des caractéristiques principales des conditions de travail de ces conducteurs. Ce sont donc tous de «très grands routiers».

Graphique 5
Répartition des conducteurs «étrangers» selon le nombre de découchers par mois
en %



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Ce nombre varie peu selon la nationalité des entreprises. Il atteint 20 nuits en moyenne au Portugal et en Espagne, pays qui font relativement plus de transit, et 17 nuits en Belgique, Allemagne et Italie. Le nombre de découchers reste pratiquement identique quel que soit le type d'activité effectué en France (cabotage, transit, transport international).

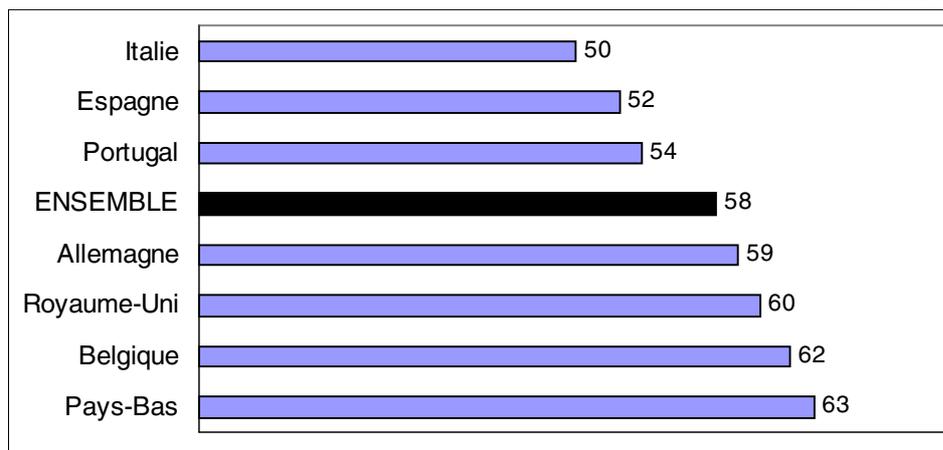
Durée moyenne hebdomadaire de travail des conducteurs «étrangers» en France : 58 heures

La notion de temps de travail est extrêmement hétérogène en Europe. Des règlements différents existent dans chacun des pays, et parfois même à l'intérieur des pays. En 2004, il n'existait pas de réglementation commune européenne, pour le temps de travail des conducteurs routiers en Europe.

La durée moyenne hebdomadaire de travail déclarée par les conducteurs routiers «étrangers» est de 58 heures qu'ils soient artisans ou salariés. Elle dépasse 65 heures pour un quart d'entre eux.

C'est dans ce domaine que les disparités selon la nationalité des entreprises sont les plus importantes. La durée de travail hebdomadaire moyenne varie de 50 heures en Italie à 63 heures aux Pays-bas. Les conducteurs déclarent des durées de travail plus courtes dans les pays du sud de l'Europe (Portugal, Espagne et Italie) où les durées moyennes sont de 52 heures, que dans les pays du Nord où les durées moyennes de travail atteignent 61 heures.

Graphique 6
Durée hebdomadaire moyenne de travail des conducteurs «étrangers» en France
en heures



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Temps de conduite moyen journalier : 9 heures

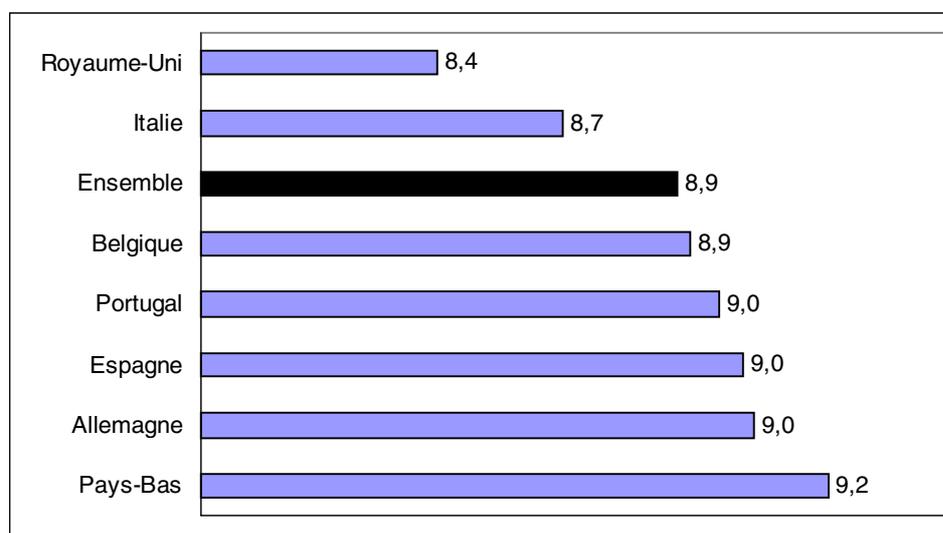
En 2004, le temps de conduite est le seul temps réglementé au niveau européen. Il obéit à une définition commune (règlement CEE n° 3820/85). La conduite maximale journalière autorisée est de 9 heures, avec dérogation à 10 heures deux fois par semaine, et de 90 heures sur deux semaines consécutives.

La moitié des conducteurs «étrangers» déclarent conduire 9 heures par jour, en moyenne, durée qui correspond exactement au maximum prévu par la législation. Un quart des conducteurs «étrangers» conduit entre 9 et 10 heures.

Cette répartition montre que les conducteurs connaissent la législation mais peut laisser penser, au regard des kilomètres parcourus, que les temps de conduite déclarés sont sous estimés.

L'écart des différents temps de conduite entre les nationalités s'élève à près d'une heure par jour. Les conducteurs britanniques passent 8,4 heures par jour au volant et les conducteurs hollandais 9,2 heures. Quatre pays ont des temps de conduite très proches de la moyenne : c'est-à-dire du maximum légal : la Belgique, le Portugal, l'Espagne et l'Allemagne. Enfin, l'Italie affiche un temps de conduite de 8,7 heures par jour.

Graphique 7
Temps de conduite journalier moyen des conducteurs «étrangers» en France
en heures



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

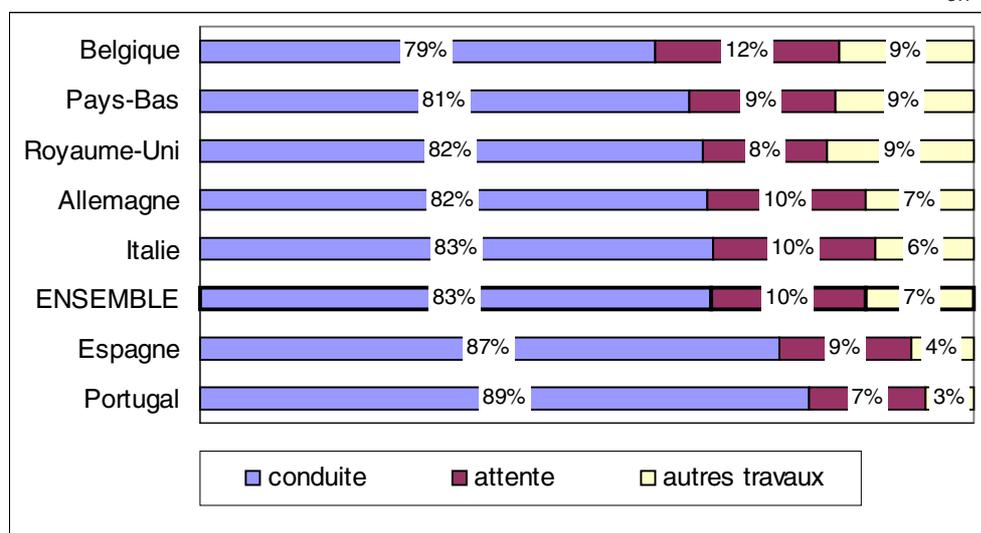
Le repos compensateur est une notion difficile à appréhender. En moyenne, 14 % des conducteurs «étrangers» déclarent récupérer le travail du dimanche et des jours fériés en temps de repos. Ce taux concerne 23 % des conducteurs en Belgique et 8 % en Espagne et au Portugal. Peu de conducteurs bénéficient d'un repos compensateur à la suite d'un travail de nuit (4 %).

Plus de 80 % du temps consacré à la conduite pour les conducteurs «étrangers» en France

L'importance du temps de conduite par rapport aux «autres travaux» (surveillance ou entretien du véhicule, formalités administratives) et au temps d'attente (avant chargement ou déchargement) est représentative des conditions de travail des conducteurs à l'international.

Les parts respectives des différents temps sont calculées par rapport au temps de service, c'est-à-dire par rapport au temps de travail hors temps de pause. En 2004, 83 % du temps de service des conducteurs «étrangers» circulant en France est consacré à la conduite. Ce nombre semble sur-estimé dans la mesure où 20 % des conducteurs déclarent ne faire que de la conduite. Il varie entre 79 % en Belgique et 89 % au Portugal.

Graphique 8
Répartition des composantes du temps de service des conducteurs «étrangers» en France
en %



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

La part moyenne des temps d'attente est de 10 %, les conducteurs portugais «attendent» relativement moins que les conducteurs allemands.

Le reste du temps est consacré aux «autres travaux» : entretien du véhicule, formalités administratives... Il s'élève, en moyenne, à 7 %, avec des différences importantes : 9 % en Belgique et 3 % au Portugal.

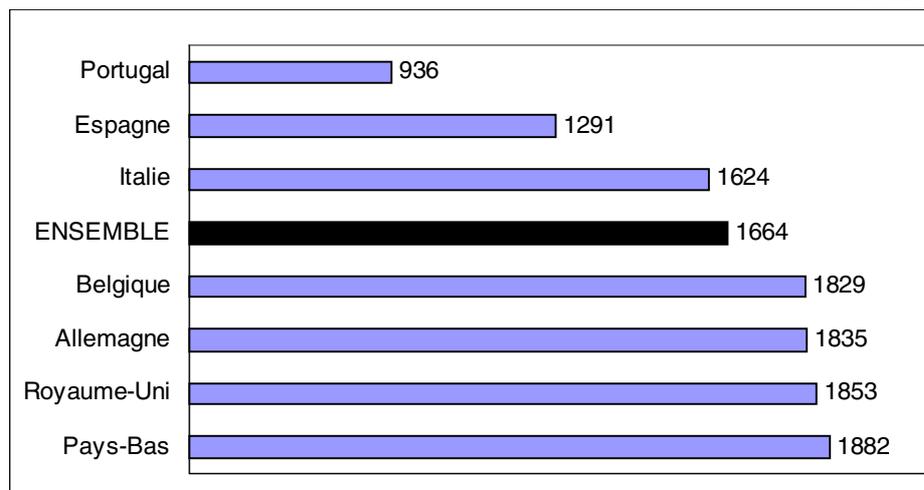
4 – Les conditions de rétribution des conducteurs «étrangers» en France

Salaires : des écarts de un à deux selon les pavillons

Les rétributions des conducteurs «étrangers» salariés comprennent à la fois les salaires, les primes et les frais de route. Les salaires des conducteurs «étrangers» représentent les deux tiers de l'ensemble de leur rémunération. Ils en constituent la part fixe. La part complémentaire est versée sous forme de primes (primes au kilomètre, à l'ancienneté, au respect du code de la route...), de bonus correspondant à des situations particulières (travail le dimanche et jours fériés, travail de nuit, heures supplémentaires...) et surtout de frais de route.

Graphique 9
Salaires des conducteurs «étrangers» en France selon les nationalités

en euros



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

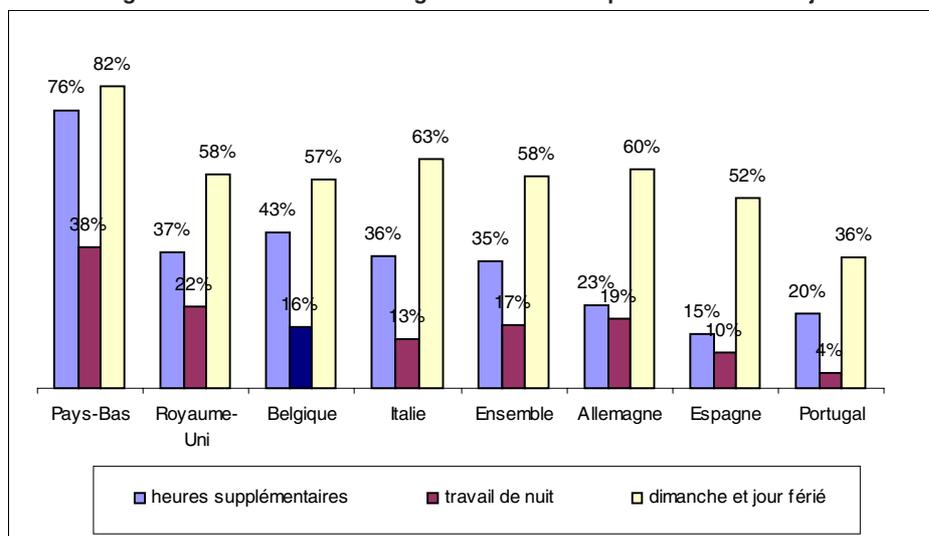
Une forte dispersion des salaires est constatée selon les pays, avec un écart du simple au double entre les entreprises portugaises et hollandaises. Toutefois, les conducteurs «étrangers» provenant des quatre pays d'Europe du Nord concernés par l'enquête ont un salaire très proche, supérieur d'environ 12 % au salaire moyen. A l'autre extrémité, les conducteurs sous pavillon portugais perçoivent un salaire inférieur de 44 % au salaire moyen. Enfin, le conducteur italien touche un salaire proche de la moyenne.

Compléments de rémunération : un tiers du montant des rétributions

Les compléments de rémunération peuvent prendre un grand nombre de formes : majorations pour heures supplémentaires, majorations du travail du dimanche et des jours fériés ainsi que celles du travail de nuit, primes au kilomètre, primes au découcher...

Ces majorations sont nettement corrélées entre elles et mettent en évidence des différences nationales dans le mode de rémunération. Les majorations perçues par les conducteurs indemnisent plus souvent le travail du dimanche et des jours fériés que les heures supplémentaires ou le travail de nuit. C'est aux Pays-Bas que les trois types de majorations concernent le plus de conducteurs, et au Portugal qu'elles en concernent le moins.

Graphique 10
Pourcentage de conducteurs «étrangers» en France percevant des majorations



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

Plus d'un conducteur «étranger» sur deux est concerné par la majoration du travail le dimanche et les jours fériés. Son taux de majoration est, en moyenne, de 44 %. Les majorations peuvent prendre également la forme d'une rétribution horaire ou, plus rarement, d'un jour de congé.

Un tiers des conducteurs «étrangers» déclare toucher des heures supplémentaires. Le nombre de conducteurs concernés passe de 15 % en Espagne à 76 % aux Pays-Bas. Le seuil des heures supplémentaires, payées à un taux majoré, n'est pas le même dans les sept pays de l'enquête. Il se situe en moyenne à la 43^{ème} heure de travail hebdomadaire.

Enfin, près de 20 % de l'ensemble des conducteurs ont des majorations pour le travail de nuit. Mais ce sont 38 % des conducteurs hollandais et seulement 5 % des conducteurs portugais qui en perçoivent.

Primes au kilomètre : Espagne et Portugal

Près d'un conducteur «étranger» en France sur cinq touche une prime au kilomètre. Elle est très utilisée dans les pays du Sud, alors qu'elle est pratiquement absente dans les pays du Nord. Son montant est fonction du kilométrage et peut atteindre dans certains cas des montants très élevés.

Les conducteurs déclarent que cette prime de rendement au kilomètre est illicite dans de nombreux pays (Belgique, Hollande et Italie). Elle incite en effet au dépassement de la durée de conduite autorisée et au non-respect des règles de sécurité.

Près d'un conducteur sur deux touche une prime au kilomètre en Espagne et au Portugal. En effet, 47% des conducteurs espagnols déclarent bénéficier d'une prime au kilomètre et 41% des conducteurs portugais. Par contre, seulement 5 % des conducteurs provenant des pays du Nord en bénéficieraient. Enfin, c'est le cas de 17 % des conducteurs italiens.

Primes au découcher : les pays d'Europe du Nord

Les primes de découcher ne font pas partie des frais de route. Bien que le nombre de nuits passées à l'extérieur du domicile soit très élevé, un conducteur sur cinq seulement est concerné par les primes au découcher. Ce sont essentiellement les conducteurs salariés des pays d'Europe du Nord qui en bénéficient, à l'inverse des primes au kilomètre.

En moyenne, 20 % des conducteurs touchent la prime au découcher : 12 % des conducteurs des pays d'Europe du Sud et 34 % des pays d'Europe du Nord.

Les frais de route : plus du quart des rétributions des conducteurs «étrangers» en France

Les frais de route comprennent les frais liés aux repas et à l'hébergement. Ils peuvent être très élevés et sont une composante importante de l'ensemble des rétributions des conducteurs «étrangers». Ils se montent, en moyenne, à 28 % des sommes perçues.

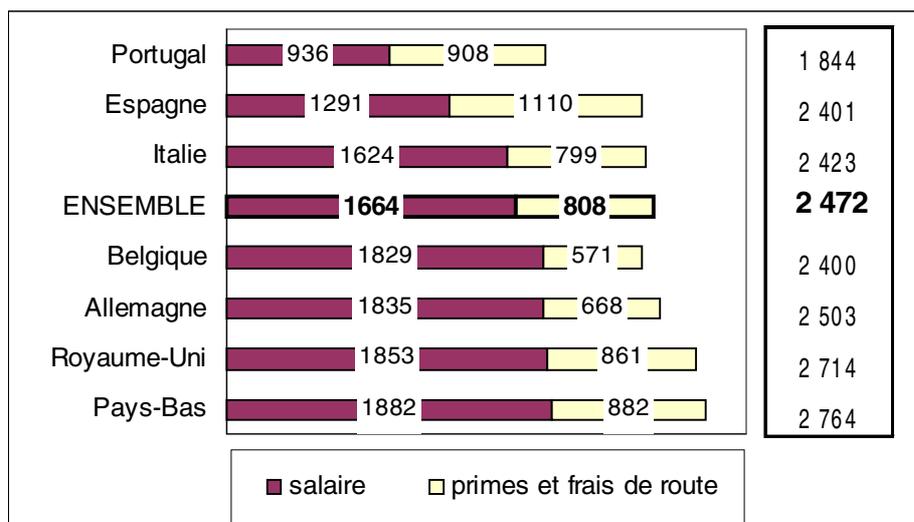
Ils sont relativement plus élevés dans les pays d'Europe du Sud (33 %, en moyenne, pour les trois pays de l'Europe du Sud et 26 % pour les quatre pays d'Europe du Nord).

Les rétributions des conducteurs «étrangers» en France

Elles comprennent les salaires, les primes et les frais de route. La rétribution nette moyenne mensuelle des conducteurs «étrangers» est de près de 2 500 euros par mois. Elle se décompose ainsi : 2/3 sous forme de salaires et 1/3 sous forme de primes et frais de route.

Graphique 11

Rétributions nettes moyennes mensuelles des conducteurs «étrangers» en France
en euros



Source : enquête conducteurs «étrangers» – DTT-SESP. L'ensemble est une moyenne pondérée (cf méthodologie)

L'écart relatif des rétributions totales est de 1,5 entre le Portugal et les Pays-Bas. Il est moindre que celui des salaires qui est du simple au double. Les primes et les compléments de rémunération représentent une partie flexible de la rétribution qui réduit les disparités apparentes entre les sommes perçues par les conducteurs des différentes nationalités étudiées. Les pays font ainsi des choix différents en ce qui concerne les parts fixe et variable des rétributions. Une part variable élevée peut s'interpréter comme une volonté de flexibilité dans le mode de rétribution, et peut aussi refléter une moindre protection sociale des salariés.

Les conducteurs «étrangers» indépendants

8 % des conducteurs «étrangers» circulant en France sont indépendants. Ce taux passe de 5 % aux Pays-Bas à 13 % en Espagne.

Leurs rémunérations mensuelles nettes de charges sont plus élevées que celle des conducteurs salariés. Elles atteignent, en moyenne, 3 000 euros par mois. Elles fluctuent selon les nationalités entre 2 500 euros au Portugal à 3 300 euros aux Pays-Bas.

Les conducteurs indépendants déclarent conduire autant que les conducteurs salariés, soit 9 heures par jour, pour un nombre de kilomètres légèrement supérieur.

Encadré méthodologique

2 900 conducteurs employés par les entreprises européennes de transport routier de marchandises circulant en France ont été interrogés. Sept pays sont concernés par l'enquête : Royaume-Uni, Allemagne, Pays-Bas, Belgique, Italie, Espagne, Portugal. L'échantillon des conducteurs a été choisi selon la méthode des quotas. La variable retenue est la nationalité de l'entreprise, elle-même repérée à partir des plaques d'immatriculation des poids lourds. L'échantillon comprend environ 400 conducteurs par nationalité.

L'enquête s'est déroulée du 3 juin au 28 juillet 2004 dans six régions françaises (Nord-Pas de Calais, Ile-de-France, Lorraine, Aquitaine, Rhône-Alpes et PACA) et sur 18 sites (parkings des aires de service, centres routiers, entrées des restaurants routiers...). L'interrogation des conducteurs a pris la forme d'une interview en face à face, durant une vingtaine de minutes, à l'aide d'un questionnaire rédigé dans une des six langues.

L'enquête porte sur les conducteurs d'entreprises qui transportent des marchandises pour le compte d'un client qui leur a confié la réalisation du transport (compte d'autrui). Elle exclut les entreprises de déménagement ainsi que les entreprises qui font du transport pour compte propre (c'est-à-dire qui transportent des marchandises uniquement dans le cadre de leur propre production).

Les résultats d'ensemble présentés dans cette enquête ont été redressés, sur la base d'information issue des enquêtes TRM européens, pour tenir compte de la part de marché des pavillons des sept pays concernés sur le territoire français. Ainsi des coefficients de pondération ont été affectés à tous les conducteurs d'un même pavillon, quelle que soit leur activité déclarée à l'enquête : Royaume-Uni (0,43) Allemagne (1,99), Pays-Bas (1,0 réf.), Belgique (1,86), Italie (0,78), Espagne (1,76), Portugal (0,20).

Dossier 2

Esquisse d'un compte temps de transport

Lors de sa réunion de juin 2004, la Commission des Comptes Transports de la Nation avait demandé au SESP de produire une esquisse d'un compte du temps passé dans les transports. L'approche présentée ici s'appuie sur des données de trafics et de vitesses. A cet effet, est notamment établi un indicateur agrégé de vitesses pour le mode routier concernant :

- L'ensemble des véhicules hors modes doux (VL, PL, 2 roues motorisés) ;
- L'ensemble des réseaux de circulation (autoroutes, routes nationales, départementales et réseaux locaux).

Cette note propose une première estimation du temps passé par les voyageurs et les marchandises dans les différents modes de transport ; une valorisation de ce temps à l'aide des recommandations de l'instruction-cadre du 25 mars 2004 est également proposée. Puisqu'il était impossible de mettre en place une nouvelle enquête, l'approche retenue ici consiste essentiellement à rassembler et à rendre cohérentes entre elles les différentes sources de données disponibles concernant les trafics et les vitesses.

1. Résumé et résultats

Les principaux résultats dans le cas du transport de voyageurs sont les suivants :

- Le temps passé par le voyageur moyen dans l'ensemble des modes de transport varie peu sur la période étudiée (+ 0,2 %/an entre 1993 et 2003) ; cette approche, portant sur l'ensemble des déplacements, semble donc aller dans le même sens que le constat empirique réalisé par Zahavi à propos de la constance du temps total passé dans les transports en milieu urbain.
- Le temps passé par le voyageur moyen dans les transports routiers augmente fortement (+1,1%/an se décomposant en + 1,4 %/an lié à l'augmentation du trafic et - 0,3 %/an lié à l'augmentation de la vitesse moyenne) alors que celui passé dans les modes doux, marche à pied et vélo, diminue considérablement (- 1,7 %/an, intégralement attribuable à une baisse de trafic).
- En 2003, le voyageur moyen a passé par jour 43 minutes et 31 secondes dans les transports répartis de la façon suivante :
 - Mode routier : 29 min 23 s ;
 - Mode ferroviaire : 3 min 20 s ;
 - Mode aérien : 4 s¹ ;
 - Modes doux : 10 min 43 s.
- La valorisation du temps passé par les voyageurs dans l'ensemble des transports est estimée en 2003 à 164 Md €2004 (dont 108 Md €2004 pour le seul mode routier), soit environ 10 % du PIB. Sur la période 1993-2003, cette valeur a crû, en monnaie constante, de + 1,8 % par an (se décomposant en + 0,8 % dû à l'augmentation du trafic, - 0,2 %/an dû à l'augmentation de la vitesse moyenne et + 1,2 %/an dû à l'augmentation de la valeur du temps).

¹ L'évaluation du temps moyen passé par les voyageurs dans les transports aériens ne concerne que les liaisons intérieures à la métropole, les liaisons métropoles - outre-mer et internationales n'étant pas comptabilisées. Cela peut entraîner une sous-estimation du temps réellement passé dans le mode aérien. Cependant, cette valeur étant très faible par rapport à celles mises en évidence dans les autres modes (4s sur un total de plus de 43 minutes par jour), l'impact sur le résultat global reste mineur.

Les principaux résultats dans le cas du transport de marchandises sont les suivants :

- Sur la période 1993-2003, le temps total passé par les marchandises est en forte croissance dans le mode routier de + 2,2 %/an (se décomposant en + 3,0 %/an lié à l'augmentation du trafic et - 0,9 %/an lié à l'augmentation de la vitesse moyenne). Cette valeur augmente en moyenne de 0,7 %/an dans le cas du ferroviaire et de 1,5 %/an dans le cas du fluvial (dans ces deux cas, ces évolutions sont intégralement attribuables à l'évolution du trafic ; faute d'informations sur les vitesses pratiquées dans ces modes, des valeurs par défaut ont été utilisées).
- En 2003, le temps passé par les marchandises dans les différents modes de transport, mesuré en milliards de tonnes.heures (Gt.h), se répartit de la façon suivante :
 - Mode routier : 62,7 % des Gt.h ;
 - Mode ferroviaire : 26,3 % des Gt.h ;
 - Mode fluvial : 10,9 % des Gt.h.
- La valorisation du temps passé par les marchandises dans l'ensemble des transports s'élève à 2,3 Md €2004 en 2003 soit 0,14 % du PIB (1,9 Md €2004 pour le seul mode routier). Sur la période 1993-2003 cette valeur a cru, en monnaie constante, de 3,4 % par an (se décomposant en + 2,2 % dû à l'augmentation du trafic, - 0,5 %/an dû à l'augmentation de la vitesse moyenne et + 1,7 %/an dû à l'augmentation de la valeur du temps).

La différence entre la valorisation marchandises et la valorisation voyageurs est dans une proportion de 1 à 100. Ce constat pourrait avoir plusieurs explications : la fiabilité pourrait être un facteur important dans le cas du transport de marchandises ; le temps de transport effectif, seul comptabilisé ici, pourrait également n'être qu'une faible part du temps logistique total.

2. Elaboration d'un indice agrégé de vitesse pour le mode routier

Indice agrégé de vitesse pour le mode routier

Avec les hypothèses exposées en annexes, il est possible de construire un indice agrégé de vitesse sur l'ensemble des réseaux pour les VL² et les PL.

L'évolution de ces indices, mesurée en base 100 en 1993, figure dans le tableau 1 et le graphique 1.

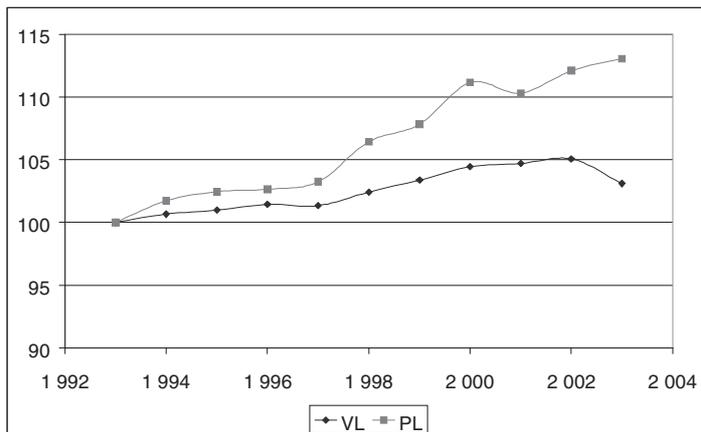
Parmi les évolutions, il apparaît tout particulièrement une baisse en 2003 consécutive à l'abaissement général des vitesses pratiquées sur la plupart des réseaux (particulièrement sur les routes départementales à grande circulation et les routes nationales à 2 ou 3 voies).

Tableau 1
Indice agrégé de vitesse sur la période 1993 – 2003

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	TCAM 1993-2003
VL	100	100,7	101,0	101,4	101,3	102,4	103,4	104,4	104,7	105,1	103,1	0,30%
PL	100	101,7	102,4	102,6	103,2	106,4	107,8	111,2	110,3	112,1	113,0	1,20%

² Dans le cas des VL, la pondération entre les réseaux tient compte des différents taux de remplissage des véhicules.

Graphique 1
Indice agrégé de vitesse sur la période 1993 – 2003



3. Temps total passé dans les transports pour les voyageurs³

Il est possible de calculer, en fonction du mode, le temps total passé dans les transports par les passagers à partir de la méthodologie présentée en annexe 1⁴. Ce temps total dépend :

- du volume total de voyageurs ;
- des vitesses pratiquées dans les différents modes et sur les différents réseaux ;
- de la répartition par mode et des déformations de la structure de la circulation pour un mode donné.

Les résultats, mesurés en milliards de voyageurs.heures (Gvoy.h), figurent dans les tableaux 2 et 3, ainsi que sur le graphique 2 ; la décomposition du taux de croissance annuel moyen (TCAM) en un effet «Trafic» et un effet «Vitesse» figure dans le tableau 4 :

Tableau 2
Temps total passé dans les transports pour les passagers (en Gvoy.h)

En Gvoy.h	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	TCAM 1993-2003
Route ^{5 et 6}	9,24	9,36	9,53	9,62	9,76	9,94	10,13	10,05	10,37	10,43	10,69	1,5%
Fer ⁷	1,17	1,13	1,02	1,08	1,10	1,14	1,16	1,22	1,22	1,24	1,21	0,3%
Air ⁸	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,6%
Modes doux	4,47	4,38	4,33	4,27	4,22	4,16	4,11	4,06	4,01	3,95	3,90	-1,4%
Total	14,90	14,90	14,91	15,00	15,11	15,27	15,43	15,36	15,63	15,65	15,83	0,6%

³ L'approche présentée ici ne tient pas compte des temps d'attente (quai de gare, ...).

⁴ L'objet de cette note est principalement le transport routier. Les valeurs du temps passé dans les autres modes sont avant tout présentées pour pouvoir comparer les ordres de grandeur vis-à-vis de la route et non pour être utilisées en tant que telles.

⁵ Le mode routier intègre les déplacements en VL, autobus et autocars.

⁶ La vitesse de déplacement en milieu urbain est prise égale pour toutes les années, pour les VL et les PL, à celle donnée par l'enquête «transports et communications» pour les déplacements de centre à centre d'une ZPIU, soit 20,4 km/h durant le jour. Le reste de la circulation sur le réseau local et départemental est supposé s'effectuer pour toutes les années à la vitesse moyenne mesurée pour les déplacements de banlieue/périphérie à banlieue/périphérie dans une ZPIU d'après la même enquête, soit 33,9 km/h durant le jour.

⁷ Le mode ferroviaire intègre les déplacements sur le réseau principal de la SNCF, le réseau Ile-de-France, le réseaux RATP (métro et RER) et les métros de province.

⁸ L'évaluation du temps moyen passé par les voyageurs dans les transports aériens ne concerne que les liaisons intérieures à la métropole, les liaisons métropoles - outre-mer et internationales n'étant pas comptabilisées. Cela peut entraîner une sous estimation du temps réellement passé dans le mode aérien. Cependant, cette valeur étant très faible par rapport à celles mises en évidence dans les autres modes (4s sur un total de plus de 43 minutes par jour), l'impact sur le résultat global reste mineur.

Tableau 3

Répartition du temps total passé dans les transports pour les passagers en fonction du mode (en % des Gvoy.h)

En % des Gvoy.h	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Route	62	62,8	63,9	64,1	64,6	65,1	65,6	65,5	66,4	66,7	67,5
Fer	7,9	7,6	6,9	7,2	7,3	7,4	7,5	7,9	7,8	7,9	7,7
Air	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Modes doux	30	29,4	29	28,5	27,9	27,3	26,6	26,4	25,6	25,3	24,6
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

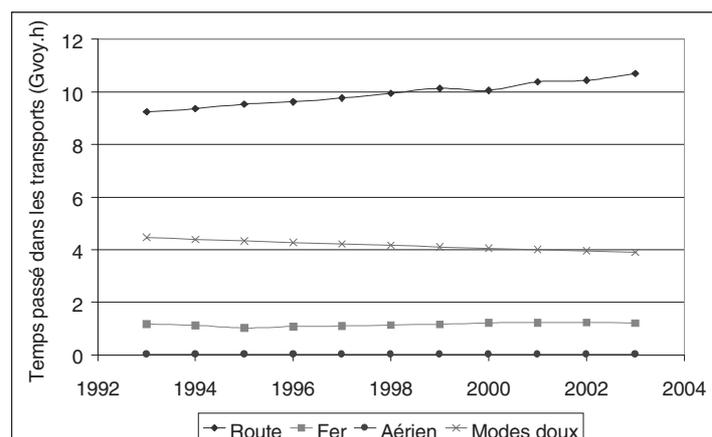
Tableau 4

Décomposition par effet du TCAM du temps total passé dans les transports pour les passagers

En %/an	Effet trafic	Effet vitesse	TCAM 1993-2003
Route	1,8	-0,3	1,5
Fer	0,9 ⁹	-0,6	0,3
Air	0,6	0,0	0,6
Modes doux	-1,4	0,0	-1,4
Total	0,8	-0,2	0,6

Graphique 2

Répartition du temps total passé dans les transports par les passagers selon les modes (en Gvoy.h)



Il est également possible de présenter ces résultats en minutes passées dans les transports par voyageur et par jour. Cette présentation a l'avantage d'éliminer l'augmentation du temps de transport liée à la croissance démographique (tableaux 5 et 6).

Tableau 5

Temps passé dans les transports par jour et par passager (en min/voy.j)

En min/voy.j	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	TCAM 1993-2003
Route	26,4	26,7	27,1	27,2	27,6	28,0	28,4	28,0	28,8	28,8	29,4	1,1%
Fer	3,3	3,2	2,9	3,1	3,1	3,2	3,3	3,4	3,4	3,4	3,3	0,0%
Air	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2%
Modes doux	12,8	12,5	12,3	12,1	11,9	11,7	11,5	11,3	11,1	10,9	10,7	-1,7%
Total	42,6	42,4	42,3	42,5	42,6	42,9	43,2	42,8	43,4	43,2	43,5	0,2%

⁹ L'effet trafic dans le mode ferroviaire diffère de la croissance du trafic sur la période considérée (+ 0,9 % contre + 2,0 %) : il s'agit d'une conséquence de la modification de la structure des trafics et notamment de la forte croissance du TGV.

Tableau 6
Décomposition par effet du TCAM du temps total passé dans les transports par jour et par passager

En %/an	Effet trafic	Effet vitesse	TCAM 1993-2003
Route	1,4	-0,3	1,1
Fer	0,6	-0,6	0,0
Air	0,2	0,0	0,2
Modes doux	-1,7	0,0	-1,7
Total	0,5	-0,2	0,2

La croissance du temps total de transport est relativement faible sur la période étudiée (+ 0,2 %/an). Cette approche, portant sur l'ensemble des déplacements, semble donc aller dans le même sens que le constat empirique réalisé par Zahavi à propos de la constance du temps total passé dans les transports en milieu urbain.

Enfin, il est possible de valoriser ce temps passé dans les transports à l'aide des recommandations de l'instruction-cadre du 25 mars 2004.

En 2003, cette valorisation est estimée pour l'ensemble des modes à environ 164 G€2004, soit 10,2 % du PIB (tableaux 7 et 8); la décomposition du taux de croissance annuelle moyen en un effet «Trafic», un effet «Vitesse» et un effet «Valeur du temps» figure dans le tableau 9 :

Tableau 7
Valorisation du temps passé dans les transports pour les voyageurs (en G€2004/an)

En G€ 2004/an	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	TCAM 1993-2003
Route	83,1	84,9	87,0	88,5	89,9	93,7	97,5	98,5	103,0	104,7	108,2	2,7%
Fer	18,4	17,7	16,3	17,4	17,7	18,6	19,7	21,2	21,7	22,3	21,9	1,8%
Air	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,6	1,6	1,5	1,5	1,4	1,6%
Modes doux	34,2	33,7	33,5	33,3	32,8	33,1	33,3	33,4	33,4	33,2	33,0	-0,4%
Total	136,9	137,7	138,1	140,5	141,8	146,8	152,0	154,7	159,7	161,7	164,5	1,8%

Tableau 8
Valorisation du temps passé dans les transports pour les voyageurs (en % du PIB)

En % du PIB	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Route	6,4	6,4	6,4	6,5	6,4	6,5	6,5	6,4	6,5	6,5	6,7
Fer	1,4	1,3	1,2	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4
Air	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Modes doux	2,6	2,5	2,5	2,4	2,3	2,3	2,2	2,2	2,1	2,1	2,1
Total	10,5	10,3	10,2	10,2	10,1	10,2	10,2	10,0	10,1	10,1	10,2

Tableau 9
Décomposition par effet du TCAM du temps total passé dans les transports pour les passagers

En %/an	Effet trafic	Effet vitesse	Effet valeur du temps ¹⁰	TCAM 1993-2003
Route	1,8	-0,3	1,2	2,7
Fer	0,9	-0,6	1,4	1,8
Air	0,6	0,0	1,0	1,6
Modes doux	-1,4	0,0	1,0	-0,4
Total	0,8	-0,2	1,2	1,8

¹⁰ L'effet valeur du temps intègre pour tous les modes la croissance économique. Pour le mode routier, elle prend en compte l'évolution de la répartition des trafics par classe de distance (la valeur du temps est d'autant plus forte que la distance parcourue est élevée). Pour le mode ferroviaire, elle prend en compte l'évolution des trafics en première et en seconde classes.

Cohérence avec les enquêtes emplois du temps de l'INSEE

L'INSEE mène régulièrement des enquêtes «emploi du temps» donnant également des indications sur le temps consacré par les ménages aux activités de transport, y compris les déplacements professionnels.

D'après cette enquête, les ménages avaient consacré aux transports 59 minutes par jour en 1986; en 1999, cette valeur était de 55 minutes par jour, soit une baisse de 0,5 % par an.

Ce résultat semble contradictoire avec la croissance de 0,2 % par an obtenue par la méthode présentée ici. Cependant, plusieurs phénomènes peuvent expliquer cet écart.

Ainsi, l'approche du SESP ne prend pas en compte les temps d'attente (quai de la gare, ...) que les ménages enquêtés par l'INSEE peuvent déclarer comme faisant partie des temps de transports.

D'autre part, les temps consacrés à la marche sont difficilement évaluables par des approches déclaratives (il existe ainsi une rubrique «Promenade» distincte des rubriques consacrées aux transports); les modes doux occupant une part non négligeable du temps consacré aux transports, ces différences d'appréciation peuvent conduire à des écarts compatibles avec ceux observés entre les deux approches.

4. Temps total passé dans les transports par les marchandises

A partir de la même méthodologie (annexe 1); il est également possible de calculer en fonction du mode le temps total passé dans les transports par les marchandises¹¹. Ces estimations portent sur l'ensemble des transports intérieurs de marchandises (trafics nationaux, internationaux et de transit). Les résultats, mesurés en Gt.h, figurent dans les tableaux 10 et 11 ainsi que sur le graphique 3 la décomposition du taux de croissance annuelle moyen en un effet «Trafic» et un effet «Vitesse» figure dans le tableau 12 :

Tableau 10
Temps total passé dans les transports pour les marchandises (en Gt.h)

En Gt.h	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	TCAM 1993-2003
Route	2,90	3,04	3,21	3,26	3,34	3,36	3,50	3,48	3,60	3,58	3,60	2,2%
Fer	1,41	1,52	1,50	1,56	1,70	1,70	1,68	1,79	1,63	1,61	1,51	0,7%
Fluvial	0,54	0,51	0,53	0,52	0,52	0,56	0,62	0,66	0,61	0,63	0,63	1,5%
Total	4,85	5,06	5,24	5,34	5,55	5,62	5,80	5,92	5,83	5,83	5,74	1,7%

Tableau 11
Répartition du temps total passé dans les transports pour les marchandises en fonction du mode (en % des Gt.h)

En % des Gt.h	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Route	59,8	59,9	61,2	61,0	60,1	59,7	60,3	58,7	61,7	61,5	62,7
Fer	29,0	30,0	28,7	29,2	30,6	30,2	29,0	30,1	27,9	27,7	26,3
Fluvial	11,1	10,0	10,2	9,8	9,3	10,0	10,7	11,1	10,5	10,8	10,9
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

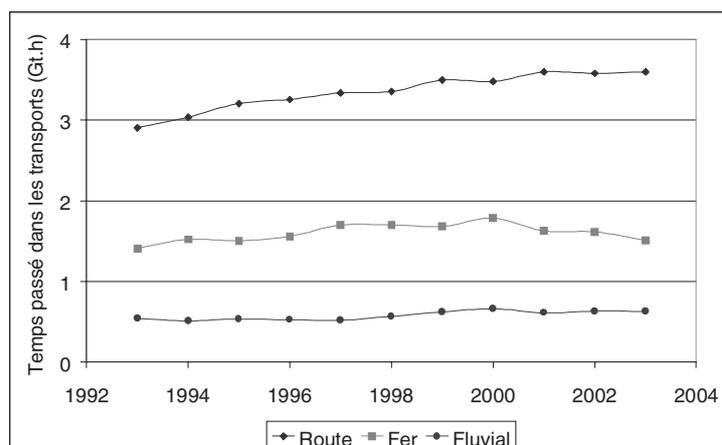
Tableau 12
Décomposition par effet du TCAM du temps total passé dans les transports pour les passagers

En %/an	Effet trafic	Effet vitesse	TCAM 1993-2003
Route	3,0	-0,9	2,2
Fer	0,7	0,0	0,7
Fluvial	1,5	0,0	1,5
Total	2,2	-0,5	1,7

¹¹ L'objet de cette note est principalement le transport routier. Les valeurs du temps passé dans les autres modes sont avant tout présentés pour pouvoir comparer les ordres de grandeur vis-à-vis de la route et non pour être utilisées en tant que telles.

Graphique 3

Répartition du temps total passé dans les transports pour les marchandises selon les modes (en Gt.h)



Il est également possible d'obtenir une estimation du temps passé par les marchandises dans le transport routier en utilisant les données des bilans annuels de la situation sociale dans le transport routier de marchandises (DTT-SESP). Ainsi, en 2001, le nombre de conducteurs est estimé à 264 000 pour une durée de conduite hebdomadaire (semaines de 5 jours de travail et plus) de 33,6h, ce qui donne une estimation du temps passé par les marchandises transportées par le pavillon français de l'ordre de 418 Mvéh.h.

Les données de vitesses combinées aux données de trafic du pavillon français issues des Comptes Transports de la Nation permettent d'évaluer le temps passé par les marchandises dans le mode routier à environ 353 Mvéh.h. L'écart entre les deux approches est donc de l'ordre de 20 %, ce qui semble raisonnable.

Enfin, il est possible de valoriser ce temps passé dans les transports à l'aide des recommandations de l'instruction-cadre du 25 mars 2004. En 2003, cette valorisation est estimée pour l'ensemble des modes à environ 2,3 Md €2004, soit 0,14 % du PIB (tableaux 13 et 14); la décomposition du taux de croissance annuelle moyen en un effet «Trafic», un effet «Vitesse» et un effet «Valeur du temps» figure dans le tableau 15 :

Tableau 13

Valorisation du temps passé dans les transports pour les marchandises (en G€2004/an)

En G € 2004/an	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	TCAM 1993-2003
Route	1,3	1,4	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	3,6%
Fer	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	2,1%
Fluvial	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	2,9%
Total	1,7	1,7	1,9	1,9	2,0	2,0	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	3,4%

Tableau 14

Valorisation du temps passé dans les transports pour les marchandises (en % du PIB)

En % du PIB	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Route	0,10	0,11	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12
Fer	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Fluvial	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Total	0,13	0,13	0,14	0,14	0,14	0,14	0,15	0,14	0,14	0,14	0,14

Tableau 15

Décomposition par effet du TCAM du temps total passé dans les transports pour les marchandises

En %/an	Effet trafic	Effet vitesse	Effet valeur du temps	TCAM 1993-2003
Route	3,0	-0,9	1,4	3,6
Fer	0,7	0,0	1,4	2,1
Fluvial	1,5	0,0	1,4	2,9
Total	2,2	-0,5	1,7	3,4

La différence entre la valorisation marchandises et la valorisation voyageurs est dans une proportion de 1 à 100. Ce constat pourrait avoir plusieurs explications : la fiabilité pourrait être un facteur important dans le cas du transport de marchandises; le temps de transport effectif, seul comptabilisé ici, pourrait également n'être qu'une faible part du temps logistique total.

Annexe 1

Méthodologie mise en œuvre dans le cas du mode routier

Données utilisées

La construction de l'indicateur agrégé de vitesse dans le cas du mode routier s'appuie sur :

- Les statistiques concernant les vitesses pratiquées par les véhicules sur la période 1993-2003; celles-ci sont publiées annuellement par l'ONISR.
- Des données de circulation issues de plusieurs sources : comptes transports de la nation, enquêtes Transport de l'Insee, données du SETRA, ...

Les statistiques concernant les vitesses de circulation des véhicules

L'ONISR publie chaque année les vitesses moyennes observées sur différents types de réseaux pour différentes catégories de véhicules :

- Voitures de tourisme :
 - Autoroutes de liaison (de jour et de nuit)
 - Autoroutes de dégagement (de jour et de nuit)
 - Routes nationales 2x2 voies avec chaussées séparées (de jour seulement)
 - Routes nationales à 2 ou 3 voies (de jour et de nuit)
 - Routes départementales à grande circulation (de jour seulement)
 - Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par une route nationale (de jour et de nuit)
 - Traversées d'agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants par une grande artère (de jour et de nuit)
 - Traversées d'agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants par les voies d'entrées en agglomération (de jour et de nuit)
- Poids lourds (les résultats sont présentés en fonction du nombre d'essieux (2, 3 ou 4 et plus) des véhicules)¹²:
 - Autoroutes de liaison (de jour seulement)
 - Autoroutes de dégagement (de jour seulement)
 - Routes nationales 2x2 voies avec chaussées séparées (de jour seulement)
 - Routes nationales à 2 ou 3 voies (de jour seulement)
 - Routes départementales à grande circulation (de jour seulement)
 - Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par une route nationale (de jour seulement)
- Deux roues
 - Autoroutes de liaison (de jour seulement)
 - Autoroutes de dégagement (de jour seulement)
 - Routes nationales 2x2 voies avec chaussées séparées (de jour seulement)
 - Routes nationales à 2 ou 3 voies (de jour seulement)
 - Routes départementales à grande circulation (de jour seulement)
 - Traversées d'agglomérations de moins de 5 000 habitants par une route nationale (de jour seulement)

¹² Des statistiques sur les vitesses pratiquées par les transports de matières dangereuses sont également disponibles; elles ne sont pas utilisées ici.

Les données de circulation

Les principales sources utilisées sont :

- Le bilan de la circulation des comptes transports de la nation :
 - Circulations totales selon le type de véhicules
 - Répartition des circulations par type de réseaux
- L'enquête «transports et communications» 1993-1994¹³ :
 - Répartition des déplacements à longue distance en fonction des heures de départ
 - Flux et vitesse de déplacements à l'intérieur des zones de peuplement industriel ou urbain (ZPIU)
- Bulletin officiel des Douanes : statistiques concernant le paiement de la taxe à l'essieu
- Rapport «Couverture des coûts des infrastructures routières - Analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national», METLTM – MEDD
 - Bilan de la circulation pour l'année 2000
- Modèle Modev reprenant des données du SETRA
 - Répartition des trafics tous véhicules entre routes nationales 2x2 voies et 2 ou 3 voies

Hypothèses retenues

Cas des VL

- Les vitesses des VUL sont supposées suivre la même évolution que celles des VP.
- La proportion de VL circulant la nuit est déduite des données de l'enquête «Transports et communications»¹⁴ qui propose une répartition des déplacements à longue distance (>100km) selon l'heure de départ; en retenant les voyages dont l'heure de départ est comprise entre 21h et 6h, on aboutit à une proportion de 8,8 %, estimation qui est retenue dans la présente étude. La DSCR estime, quant à elle, que cette valeur est inférieure à 10 %.
- Les taux d'occupation par réseaux sont supposés être de 2,17 pour les autoroutes, 1,99 pour les routes et 1,25 en milieu urbain.
- La part du trafic VL, en voy.km, réalisé en milieu urbain est estimée à 40 %.

Cas des PL

- Il n'existe pas de données de vitesses pour la circulation de nuit des PL; par la suite, les vitesses pratiquées de jour sont supposées être également représentatives de la circulation de nuit.
- La répartition du trafic PL en fonction du nombre d'essieux des véhicules est donnée :
 - Par les statistiques concernant le paiement de la taxe à l'essieu en 2003 qui fournissent des informations sur le nombre de véhicules.
 - Par l'enquête TRM 2001 qui indique que les tracteurs routiers ont un parcours annuel moyen 2,2 fois plus élevé que celui des camions.

¹³ "La mobilité à longue distance des ménages en 1994", INSEE, Nelly Gouider

«La mobilité régulière et la mobilité locale en 1982 et 1994», INSEE, Jean-Loup Madre et Joëlle Maffre

¹⁴ «La mobilité à longue distance des ménages en 1994», INSEE, Nelly Gouider p176

La répartition utilisée, supposée constante dans le temps, est la suivante :

- 2 essieux : 25,8 %
- 3 essieux : 9,9 %
- 4 essieux et plus : 64,3 %

Autres hypothèses pour le mode routier

- La répartition des trafics VL/PL sur les routes nationales à 2x2 voies est supposée être égale à celle mesurée sur les autoroutes concédées. Par ailleurs, la valeur sur les routes nationales à 2 ou 3 voies est cohérente avec les informations contenues dans le rapport «Couverture des coûts des infrastructures routières - Analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national» et le modèle Moddev, utilisant les résultats de comptages du SETRA. On aboutit ainsi à un taux de VL par rapport au trafic total, en 2000 de :
 - Autoroutes concédées, non concédées et routes nationales à 2x2 voies: 83,2 % (valeur actualisée chaque année en fonction des informations de l'AFSA)
 - Routes nationales à 2 ou 3 voies : 96,3 % (chiffre supposé être constant dans le temps)
- La proportion de circulation sur les routes départementales à grande circulation par rapport à la circulation totale sur le réseau départemental et local est supposée être celle évaluée par le rapport «Couverture des coûts des infrastructures routières - Analyse par réseaux et par sections types du réseau routier national» pour les routes départementales en rase campagne, soit 23,7 % pour les VL et 39,5 % pour les PL.
- La proportion de circulation en milieu urbain par rapport à la circulation totale sur le réseau départemental et local est déduite du même document. Elle est de 26,0 % pour les VL et 23,7 % pour les PL. La vitesse de déplacement est prise égale pour toutes les années, pour les VL et les PL, à celle donnée par l'enquête «transports et communications» pour les déplacements de centre à centre d'une ZPIU, soit 20,4 km/h.¹⁵
- Le solde, correspondant au reste de la circulation sur le réseau local et départemental, est supposé s'effectuer pour toutes les années à la vitesse moyenne mesurée pour les déplacements de banlieue /périphérie à banlieue /périphérie dans une ZPIU d'après l'enquête «transports et communication», soit 33,9 km/h.

¹⁵ Les vitesses observées par la DSCR en centre-ville correspondent davantage à des vitesses maximum qu'à des vitesses moyennes de déplacements. On a ainsi préféré retenir les valeurs issues de l'enquête «transports et communications»

Tableau 16
Répartition des circulations (en Gvéh.km)

Véhicule	Réseau	1 990	1 991	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003	
VL	Jour	AL	32,6	34,7	36,5	38,8	40,2	41,6	42,2	43,5	45,8	48,6	49,8	52,7	55,3	56,7
		AD	19,2	20,2	20,7	22,2	23,5	24,8	26,1	26,8	28,6	29,8	31,4	32,5	33,4	33,6
		RN 2*2 voies	15,6	15,9	16,0	16,3	16,6	16,8	17,1	17,4	17,8	18,1	18,1	18,5	18,9	19,2
		RN 2/3 voies	49,8	50,8	50,9	51,6	52,9	53,6	54,6	55,8	57,3	58,4	58,8	59,8	60,8	61,6
		RD GC	58,4	58,8	60,5	60,3	61,1	62,5	63,1	64,1	65,7	67,4	67,0	69,8	70,1	70,4
		Agglo CV	63,9	64,3	66,1	65,9	66,8	68,4	69,0	70,0	71,8	73,6	73,3	76,3	76,6	77,0
		Autres RL	123,7	124,6	128,1	127,7	129,3	132,5	133,6	135,7	139,2	142,7	142,0	147,9	148,4	149,1
	Nuit	AL	3,1	3,3	3,5	3,7	3,9	4,0	4,1	4,2	4,4	4,7	4,8	5,1	5,3	5,5
		AD	1,9	2,0	2,0	2,1	2,3	2,4	2,5	2,6	2,8	2,9	3,0	3,1	3,2	3,2
		RN 2*2 voies	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8
		RN 2/3 voies	4,8	4,9	4,9	5,0	5,1	5,2	5,3	5,4	5,5	5,6	5,7	5,8	5,9	5,9
		RD GC	5,6	5,7	5,8	5,8	5,9	6,0	6,1	6,2	6,3	6,5	6,5	6,7	6,8	6,8
		Agglo CV	6,2	6,2	6,4	6,4	6,4	6,6	6,7	6,8	6,9	7,1	7,1	7,4	7,4	7,4
		Autres RL	11,9	12,0	12,4	12,3	12,5	12,8	12,9	13,1	13,4	13,8	13,7	14,3	14,3	14,4
PL 2 essieux	AL	1,7	1,8	1,9	2,0	2,1	2,2	2,2	2,4	2,5	2,7	2,8	2,9	3,0	3,1	
	AD	1,0	1,1	1,1	1,1	1,2	1,3	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8	1,8	1,8	
	RN 2*2 voies	0,8	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	
	RN 2/3 voies	0,5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	
	RD GC	1,2	1,3	1,4	1,3	1,3	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	
	Agglo CV	0,7	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,6	
	Autres RL	1,1	1,2	1,3	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,0	
PL 3 essieux	AL	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,2	1,2	
	AD	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	0,6	0,7	0,7	0,7	0,7	
	RN 2*2 voies	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
	RN 2/3 voies	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	
	RD GC	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	
	Agglo CV	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,2	
	Autres RL	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	
PL 4 essieux	AL	4,3	4,6	4,8	4,9	5,2	5,4	5,6	5,9	6,2	6,7	7,1	7,3	7,5	7,7	
	AD	2,5	2,7	2,7	2,8	3,0	3,2	3,4	3,6	3,9	4,1	4,5	4,5	4,5	4,6	
	RN 2*2 voies	2,1	2,1	2,1	2,0	2,1	2,2	2,3	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6	2,6	2,6	
	RN 2/3 voies	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	
	RD GC	3,1	3,2	3,4	3,1	3,3	3,2	3,1	3,1	3,0	3,1	2,9	2,9	2,9	2,7	
	Agglo CV	1,8	1,9	2,0	1,9	2,0	2,0	1,9	1,9	1,8	1,8	1,7	1,7	1,8	1,6	
	Autres RL	2,9	3,0	3,2	2,9	3,1	3,0	2,9	2,9	2,9	2,9	2,7	2,7	2,7	2,5	
Motocyclettes	AL	0,6	0,6	0,6	0,8	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,8	0,9	0,9	1,0	
	AD	0,3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5	0,6	0,6	
	RN 2*2 voies	0,3	0,3	0,2	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
	RN 2/3 voies	0,9	0,8	0,8	1,0	0,8	0,8	0,8	0,7	0,8	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	
	RD GC	1,0	1,0	0,9	1,2	0,9	0,9	0,9	0,9	0,9	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	
	Agglo CV	1,1	1,0	1,0	1,3	1,0	1,0	1,0	0,9	1,0	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	
	Autres RL	2,1	2,0	2,0	2,6	2,0	1,9	1,9	1,8	1,9	2,2	2,3	2,4	2,5	2,5	

AL : autoroutes de liaison

AD : autoroutes de dégagement

RN 2x2 voies : routes nationales à 2*2 voies

RN 2/3 voies : routes nationales à 2 ou 3 voies

RD GC : routes départementales à grande circulation

Agglo CV : centre ville d'une agglomération

Autres RL : circulation sur le réseau local et départemental non couvert par les catégories précédentes

Tableau 17
Répartition des vitesses (en km/h)

Véhicule	Réseau	1 990	1 991	1 992	1 993	1 994	1 995	1 996	1 997	1 998	1 999	2 000	2 001	2 002	2 003		
VL	Jour	AL	111,0	110,0	117,0	121,0	122,0	120,0	119,0	121,0	122,0	127,0	123,0	126,0	126,0	124,0	
		AD	99,0	99,0	105,0	105,0	107,0	106,0	106,0	104,0	109,0	109,0	110,0	110,0	112,0	112,0	
		RN 2*2 voies	109,0	105,0	104,0	106,0	109,0	110,0	111,0	111,0	111,0	112,0	112,0	112,0	112,0	109,0	
		RN 2/3 voies	90,0	89,0	87,0	89,0	89,0	90,0	90,0	90,0	89,0	88,0	89,0	90,0	88,0	85,0	
		RD GC	94,0	92,0	89,0	92,0	91,0	93,0	93,0	92,0	92,0	92,0	95,0	93,0	93,0	90,0	
		Agglo CV	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4	20,4
		Autres RL	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9	33,9
	Nuit	AL	108,0	112,0	113,0	120,0	118,0	116,0	120,0	116,0	120,0	115,0	121,0	122,0	121,0	114,0	
		AD	101,0	99,0	107,0	109,0	113,0	111,0	116,0	111,0	114,0	112,0	117,0	117,0	121,0	117,0	
		RN 2*2 voies	106,1	106,9	100,4	105,1	105,4	106,3	111,9	106,4	109,2	101,4	110,2	108,4	107,6	100,2	
		RN 2/3 voies	93,0	91,0	91,0	96,0	95,0	93,0	97,0	96,0	97,0	96,0	96,0	96,0	92,0	88,0	
		RD GC	97,1	94,1	93,1	99,2	97,1	96,1	100,2	98,1	100,3	100,4	102,5	99,2	97,2	93,2	
		Agglo CV	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2
		Autres RL	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3	38,3
PL 2 essieux	AL	80,0	82,0	87,0	89,0	91,0	91,0	87,0	90,0	92,0	93,0	95,0	94,0	95,0	96,0		
	AD	80,0	79,0	82,0	82,0	85,0	82,0	81,0	80,0	85,0	85,0	87,0	87,0	90,0	91,0		
	RN 2*2 voies	89,0	86,0	84,0	88,0	90,0	91,0	91,0	90,0	92,0	95,0	95,0	95,0	96,0	95,0		
	RN 2/3 voies	80,0	79,0	77,0	80,0	82,0	81,0	81,0	79,0	78,0	78,0	80,0	81,0	77,0	78,0		
	RD GC	82,0	80,0	78,0	80,0	81,0	81,0	81,0	80,0	80,0	80,0	84,0	80,0	85,0	82,0		
	Agglo CV	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	
	Autres RL	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	
PL 3 essieux	AL	80,0	79,0	83,0	86,0	87,0	85,0	85,0	83,0	87,0	87,0	88,0	87,0	91,0	91,0		
	AD	76,0	78,0	78,0	78,0	81,0	79,0	81,0	77,0	81,0	81,0	83,0	83,0	81,0	88,0		
	RN 2*2 voies	79,0	72,0	77,0	76,0	77,7	82,0	85,0	86,0	87,0	89,0	88,0	87,0	88,0	92,0		
	RN 2/3 voies	80,0	76,0	76,0	78,0	80,0	80,0	77,0	79,0	80,0	80,0	79,0	82,0	80,0	82,0		
	RD GC	77,0	75,0	74,0	76,0	77,0	77,0	80,0	80,0	80,0	80,0	82,0	87,0	84,0	84,0		
	Agglo CV	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6		
	Autres RL	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1		
PL 4 essieux	AL	76,0	77,0	81,0	84,0	86,0	86,0	84,0	85,0	89,0	88,0	90,0	89,0	91,0	91,0		
	AD	77,0	77,0	80,0	82,0	84,0	82,0	81,0	81,0	84,0	85,0	86,0	85,0	88,0	88,0		
	RN 2*2 voies	90,0	85,0	80,0	84,0	87,0	87,0	88,0	87,0	86,0	89,0	89,0	88,0	88,0	87,0		
	RN 2/3 voies	80,0	77,0	75,0	79,0	79,0	81,0	81,0	80,0	81,0	81,0	80,0	82,0	80,0	76,0		
	RD GC	82,0	79,0	75,0	79,0	78,0	80,0	81,0	81,0	80,0	82,0	86,0	84,0	85,0	83,0		
	Agglo CV	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6		
	Autres RL	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1		
Motocyclettes	AL	118,0	113,0	121,0	131,0	125,0	126,0	129,0	125,0	132,0	130,0	132,0	129,0	134,0	130,0		
	AD	106,0	106,0	110,0	112,0	114,0	111,0	110,0	112,0	116,0	120,0	118,0	120,0	120,0	119,0		
	RN 2*2 voies	111,0	118,0	106,0	113,0	114,0	115,0	116,0	118,0	114,0	114,0	121,0	118,0	118,0	113,0		
	RN 2/3 voies	101,0	103,0	101,0	102,0	100,0	110,0	104,0	104,0	102,0	103,0	103,0	97,0	104,0	98,0		
	RD GC	100,0	105,0	104,0	101,0	99,0	101,0	109,0	106,0	106,0	103,0	97,0	99,0	109,0	96,0		
	Agglo CV	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6	20,6		
	Autres RL	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1	34,1		

AL : autoroutes de liaison

AD : autoroutes de dégagement

RN 2*2 voies : routes nationales à 2x2 voies

RN 2/3 voies : routes nationales à 2 ou 3 voies

RD GC : routes départementales à grande circulation

Agglo CV : centre ville d'une agglomération

Autres RL : circulation sur le réseau local et départemental non couvert par les catégories précédentes

Remarque : La vitesse de déplacement en milieu urbain est prise égale pour toutes les années, pour les VL et les PL, à celle donnée par l'enquête « transports et communications » pour les déplacements de centre à centre d'une ZPIU, soit 20,4 km/h durant le jour. Le reste de la circulation sur le réseau local et départemental, est supposé s'effectuer pour toutes les années à la vitesse moyenne mesurée pour les déplacements de banlieue / périphérie à banlieue / périphérie dans une ZPIU d'après la même enquête, soit 33,9 km/h durant le jour.

Annexe 2

Méthodologie mise en œuvre dans les modes autres que la route

L'objet de cette note est principalement le transport routier. Les valeurs du temps passé dans les autres modes sont avant tout présentées pour pouvoir comparer les ordres de grandeur vis-à-vis de la route et non pour être utilisées en tant que telles.

Cas du mode ferroviaire

Le bilan temps des voyageurs et des marchandises dans le mode ferroviaire fait intervenir :

- les données de trafics issues des Comptes Transports de la Nation
- les données de vitesses issues des statistiques annuelles de la SNCF dans le cas des voyageurs. Dans le cas des marchandises et faute d'information supplémentaire sur les vitesses des trains de fret, une valeur de 31 km/h (ordre de grandeur donné par la SNCF) n'évoluant pas dans le temps est utilisée.

Cas du mode aérien

Le bilan temps des voyageurs dans le mode aérien ne concerne que les liaisons intérieures à la métropole. Il fait intervenir :

- les données de trafics issues des Comptes Transports de la Nation
- une vitesse moyenne calculée à partir des temps de vol annoncés par Air France sur les 10 premières liaisons intérieures, faute d'information supplémentaire. La valeur ainsi obtenue, qui n'évolue pas dans le temps, est de 483 km/h.

Cas du mode fluvial

Le bilan temps des marchandises dans le mode fluvial fait intervenir :

- les données de trafics issues des Comptes Transports de la Nation
- une valeur de 11 km/h n'évoluant pas dans le temps (ordre de grandeur donné par VNF), faute d'information supplémentaire.

Cas des modes doux de déplacements (marche à pied et vélo)

A la différence des modes motorisés, il existe peu de données nationales pour les modes doux, en dehors des enquêtes transports & communications de 1982 et 1994. Faute d'information supplémentaire, nous avons retenu les approches suivantes.

Marche à pied

Une distinction est opérée entre l'Ile-de-France et la province. En effet, les Enquêtes Générales Transports réalisées périodiquement par la DREIF donnent des informations régulières sur ce mode de transport.

L'évolution du temps utilisé pour la marche à pied est :

- dans le cas de l'Ile de France, une poursuite des tendances mise en évidence par les Enquêtes Générales Transports de la DREIF sur la période considérée.
- dans le cas de la province, une poursuite des tendances mise en évidence par les Enquêtes Transports et communications sur la période considérée.

Dans les deux cas, la vitesse retenue pour les déplacements à pied est de 2,5 km/h (valeur cohérente avec les estimations de la DREIF).

Vélo

Les déplacements en vélo sont particulièrement difficiles à cerner car ils sont généralement agrégés dans une catégorie deux roues qui comprend également les motocyclettes, ... Faute d'information supplémentaire, on a considéré que la distance parcourue en vélo sur la période considérée par les Franciliens était représentative de ce mode de transport pour l'ensemble de la France.

La vitesse retenue pour les déplacements en vélo est de 10km/h.

LISTE DES TABLEAUX DU RAPPORT

LE RAPPORT

Partie I : Les données macro-économiques

I. 1 Bilan économique

TABLEAU I 1.1	Croissance du PIB des principaux pays de l'OCDE	15
TABLEAU I 1.2	Evolution des échanges de biens et services, en volume, des principaux pays de l'OCDE	16
TABLEAU I 1.3	Evolution des principaux agrégats de la zone Euro en volume	17
TABLEAU I 1.4	Equilibre Ressources-Emplois	19
TABLEAU I 1.5	Evolution des revenus des ménages et de leur pouvoir d'achat	20
TABLEAU I 1.6	Evolution de la production par branche en volume	21
TABLEAU I 1.7	Evolutions moyennes annuelles des tonnages du commerce extérieur	23
TABLEAU I 1.8	La part de l'Europe (UE15 et UE10) et des autres pays dans le commerce extérieur français	24
TABLEAU I 1.9	Evolution des tonnages échangés avec nos principaux partenaires européens	26
TABLEAU I 1.10	Evolution à long terme de la structure du commerce extérieur par produit	27

I. 2 La branche transports

TABLEAU I 2.1	Partage volume-prix de la production aux prix de base des branches du transport en 2004	30
TABLEAU I 2.2	Evolution de l'activité par mode	32
TABLEAU I 2.3	Equilibre ressources - emplois des services de transports	32
TABLEAU I 2.4	Effectifs salariés par branche	34

I. 3 Les ménages et les transports

TABLEAU I 3.1	La consommation intérieure pour les transports, en volume, 2001-2004	35
TABLEAU I 3.2	Immatriculations de voitures particulières neuves	36
TABLEAU I 3.3	Les dépenses d'utilisation des véhicules, en volume, 2001-2004	37
TABLEAU I 3.4	La consommation de transports collectifs, en volume, 2001-2004	38
TABLEAU I 3.5	Les coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, dans les dépenses réelles, en valeur, 1990-2004	39
TABLEAU I 3.6	Les dépenses de transport individuel et collectif dans les dépenses en transports des ménages, en valeur, 1990-2004	39
TABLEAU I 3.7	Nombre d'arrivées de touristes étrangers en France et nombre de leurs nuitées en 2004, par nationalités	40
TABLEAU I 3.8	Evolution du nombre de séjours effectués par les Français entre 2003 et 2004	42
TABLEAU I 3.9	«Répartition, en 2004, du nombre de voyages à longue distance avec nuitée des Français et des kilomètres parcourus lors de ces voyages, suivant le motif et le mode principal de transport»	42

Partie II : Les trafics et les transports

II. 1 Les trafics et les transports de marchandises et de voyageurs

TABLEAU II 1.1	Evolution globale des transports intérieurs	47
TABLEAU II 1.2	Les transports terrestres intérieurs de marchandises	49
TABLEAU II 1.3	Les transports routiers intérieurs de marchandises	50
TABLEAU II 1.4	Transports avec origine et destination en France	51
TABLEAU II 1.5	Les transports ferroviaires de marchandises selon les produits	52
TABLEAU II 1.6	Activité des principaux ports (ports autonomes de métropole, ports d'intérêt national et ports d'outre-mer)	54
TABLEAU II 1.7	Le pré/post acheminement par mode en 2000	57
TABLEAU II 1.8	Le fret transmanche passant par la France	57
TABLEAU II 1.9	Les transports intérieurs de voyageurs	60
TABLEAU II 1.10	Régularité de la circulation des trains de voyageurs	60
TABLEAU II 1.11	Evolution de la demande de transport aérien	62
TABLEAU II 1.12	Activité des principales compagnies françaises en 2004	64
TABLEAU II 1.13	Principaux partenaires du transport aérien international	64
TABLEAU II 1.14	Evolution de l'activité internationale	65
TABLEAU II 1.15	Résultats des aéroports en 2004	65
TABLEAU II 1.16	Les principales radiales métropolitaines	66

TABLEAU II 1.17	Evolution de la demande sur les principales transversales intérieures à la métropole	66
TABLEAU II 1.18	Retard moyen sur les aéroports français	67
TABLEAU II 1.19	Activité passagers des principaux ports (croisières et lignes régulières)	68
TABLEAU II 1.20	Les passagers trans-Manche passant par la France	69

II . 2 Le bilan de la circulation

TABLEAU II 2.1	Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburant en évolution	73
TABLEAU II 2.2	Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburant en 2004 (niveaux)	73
TABLEAU II 2.3	Circulation par catégorie de réseau	74

II . 3 Transports en Europe et échanges internationaux

TABLEAU II 3.1	Evolution des tonnages totaux des grands ports européens	80
TABLEAU II 3.2	Evolution des tonnages de vracs (L + S) des grands ports européens	81
TABLEAU II 3.3	Evolution des tonnages de marchandises diverses des grands ports européens	81
TABLEAU II 3.4	Evolution des tonnages de marchandises conteneurisées des grands ports européens	82
TABLEAU II 3.5	Evolution de l'activité passagers des aéroports des principales villes européennes	83
TABLEAU II 3.6	Evolution de l'activité fret des aéroports des principales villes européennes	83
TABLEAU II 3.7	Evolution de l'activité passagers des principales compagnies européennes	84
TABLEAU II 3.8	Evolution de l'activité passagers des huit principales compagnies européennes	84
TABLEAU II 3.9	Evolution du partage modal des échanges extérieurs de biens	86
TABLEAU II 3.10	Evolution moyenne annuelle des tonnages échangés, pour les principaux modes	87
TABLEAU II 3.11	Soldes des échanges extérieurs de services de transport, hors services annexes	87
TABLEAU II 3.12	Les échanges extérieurs de transports routiers (marchandises)	88
TABLEAU II 3.13	Les échanges extérieurs de transport maritime	88
TABLEAU II 3.14	Echanges extérieurs de transport ferroviaire	89
TABLEAU II 3.15	Echanges extérieurs de transport aérien	89

Partie III : Les entreprises de transport

III . 1 Les entreprises de transport

TABLEAU III 1.1	Ventilation des entreprises du TRM, par taille, des pays européens	95
TABLEAU III 1.2	Compte d'exploitation du secteur du transport routier de marchandises	96
TABLEAU III 1.3	Indices de coûts des transports routiers de marchandises longue distance	97
TABLEAU III 1.4	Prix des transports routiers de marchandises	97
TABLEAU III 1.5	Evolution des comptes du transport urbain de voyageurs de province	98
TABLEAU III 1.6	Les produits du trafic de la SNCF 2004	99
TABLEAU III 1.7	Comptes de la SNCF (HTVA)	100
TABLEAU III 1.8	Recettes en 2004 de la RATP par titre	101
TABLEAU III 1.9	Comptes de la RATP	102
TABLEAU III 1.10	Comptes du secteur aérien (sociétés et quasi-sociétés)	103
TABLEAU III 1.11	Comptes du secteur maritime (sociétés et quasi-sociétés)	103
TABLEAU III 1.12	Prix du transport maritime	104
TABLEAU III 1.13	Comptes du secteur fluvial (sociétés et quasi-sociétés)	104
TABLEAU III 1.14	Comptes du secteur de la messagerie et du fret express (sociétés et quasi-sociétés)	105
TABLEAU III 1.15	Comptes du secteur de l'affrètement et de l'organisation des transports internationaux (sociétés et quasi-sociétés)	106
TABLEAU III 1.16	Données de cadrage sur les entreprises du TRM en Europe en 2002	106

III . 2 Les données sociales

TABLEAU III 2.1	Demandeurs d'un emploi de conducteur d'engin terrestre fin 2004	111
TABLEAU III 2.2	Répartition des conducteurs salariés selon le secteur d'activité en 2004	113
TABLEAU III 2.3	Rythme de travail des actifs du secteur des transports en 2004	115
TABLEAU III 2.4	Evolution de la durée du travail hebdomadaire des conducteurs routiers selon leur rythme de travail entre 2001 et 2004 (semaines de 5 jours et plus de travail)	116
TABLEAU III 2.5	Répartition des salariés des transports en 2004 selon le diplôme et le secteur d'activité	117
TABLEAU III 2.6	Salaires annuels nets moyens par secteur d'activité et par catégorie socio-professionnelle en 2003	118
TABLEAU III 2.7	Nombre d'accidents du travail avec arrêt	119
TABLEAU III 2.8	Fréquence des accidents du travail avec arrêt	120
TABLEAU III 2.9	Les conflits du travail en 2003 et en 2004 dans le secteur des transports	120

Partie IV : Les gestionnaires d'infrastructures

TABLEAU IV 1	Les comptes des sociétés d'autoroutes	123
TABLEAU IV 2	Les ratios financiers des sociétés d'autoroutes	123
TABLEAU IV 3	Dépenses d'investissement, d'entretien et de réhabilitation sur le réseau routier national non concédé	124
TABLEAU IV 4	Les comptes de Réseau ferré de France	126
TABLEAU IV 5A	Les comptes des principaux aéroports (Paris et province)	127
TABLEAU IV 5B	La taxe d'aéroport	127
TABLEAU IV 6	Les ratios financiers des principaux aéroports (Paris et province)	127
TABLEAU IV 7	Les dépenses de navigation aérienne	128
TABLEAU IV 8	Les comptes des ports maritimes	129
TABLEAU IV 9	Les ratios financiers des ports maritimes	129
TABLEAU IV 10	Les comptes de Voies navigables de France	130
TABLEAU IV 11	Ratios financiers de Voies navigables de France	130
TABLEAU IV 12	Les investissements en infrastructures de transport	131
TABLEAU IV 13	Infrastructures de transport, en Europe : densité et longueur par habitant en 2001	132

Partie V : Les transferts de l'Etat et des collectivités locales

V . 1 Les recettes des administrations publiques liées aux transports

TABLEAU V 1.1	Evolution des recettes des administrations publiques liées à l'activité transport	135
TABLEAU V 1.2	Montant annuel moyen de la TIPP par type de carburant	138
TABLEAU V 1.3	Montant des taxes sur les produits pétroliers (France = TIPP) et taux de TVA en 2004 dans les pays de l'Union européenne	138
TABLEAU V 1.4	Affectation des recettes liées aux transports en 2004	140

V . 2 Les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports

TABLEAU V 2.1	Les dépenses de transport des administrations centrales en 2004	141
---------------	---	-----

V . 3 Les transferts financiers des administrations à destination des établissements et entreprises publics de transport

TABLEAU V 3.1	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de RFF	143
TABLEAU V 3.2	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF	145
TABLEAU V 3.3	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP	147
TABLEAU V 3.4	Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de VNF	149

Partie VI : Transport et développement durable

VI . 1 L' accidentologie

TABLEAU VI 1.1	Accidents corporels de la circulation suivant la localisation et le type de réseau en 2004	154
TABLEAU VI 1.2	Taux de tués dans les véhicules par rapport au parc en 2004	155
TABLEAU VI 1.3	Les accidents maritimes	161

VI . 2 Les Nuisances environnementales

TABLEAU VI 2.1	Les émissions de poussières et de particules par l'ensemble des transports	165
TABLEAU VI 2.2	Les émissions de gaz polluants et particules en Europe en 2002 - Indicateurs TERM	171
TABLEAU VI 2.3	Dépenses réalisées dans le domaine du transport routier	175
TABLEAU VI 2.4	Ménages déclarant être gênés par le bruit «souvent ou de temps en temps»	177

LES ANNEXES

Partie I : Les données macro-économiques

I. 1 Bilan économique

TABLEAU A I 1.1	Equilibre du PIB : partage volume-prix de 2000 à 2004, aux prix de l'année précédente, chaînés, base 200	187
-----------------	--	-----

I. 2 La branche des transports

TABLEAU A I 2.1	Les comptes du transport	190
TABLEAU A I 2.2	Les comptes du transport ferroviaire	191
TABLEAU A I 2.3	Les comptes du transport terrestre de voyageurs	192
TABLEAU A I 2.4	Les comptes du transport terrestre de marchandises	193
TABLEAU A I 2.5	Les comptes du transport par eau	194
TABLEAU A I 2.6	Les comptes du transport aérien	195
TABLEAU A I 2.7	Les comptes des autres postes transport	196
TABLEAU A I 2.8	Production des branches au prix de base (en volume, aux prix chaînés de la base 2000)	197
TABLEAU A I 2.9	L'emploi dans les branches des transports	198

I. 3 Les ménages et les transports

TABLEAU A I 3.1	Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport	199
TABLEAU A I 3.2	Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année N-1	200
TABLEAU A I 3.3	Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année N-1	201
TABLEAU A I 3.4	Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 2000	202
TABLEAU A I 3.5	Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 2000	203
TABLEAU A I 3.6	Evolution des coefficients budgétaires au titre de la fonction transport, dans les dépenses réelles, «en valeur»	204

Partie II : Les trafics et les transports

II. 1 Les trafics et les transports de marchandises et de voyageurs

TABLEAU A II 1.1a	Les transports intérieurs de voyageurs	205
TABLEAU A II 1.1b	Les passagers trans-Manche passant par la France	206
TABLEAU A II 1.2a	Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs	206
TABLEAU A II 1.2b	Les principales radiales métropolitaines	207
TABLEAU A II 1.2c	Les principales transversales métropolitaines	208
TABLEAU A II 1.2d	Fréquentation des principaux aéroports (passagers locaux)	209
TABLEAU A II 1.2e	Fréquentation des principaux aéroports (mouvements d'avions)	210
TABLEAU A II 1.3a	Données générales sur le transport intérieur de marchandises	211
TABLEAU A II 1.3b	Le fret trans-Manche passant par la France	212
TABLEAU A II 1.4a	Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)	212
TABLEAU A II 1.4b	Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (y compris transit)	213
TABLEAU A II 1.4c	Répartition par produit du transport intérieur routier de marchandises (y compris transit)	213
TABLEAU A II 1.4d	Répartition par produit du transport intérieur routier de marchandises pour compte propre, hors transit	214
TABLEAU A II 1.5	Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)	214

II. 2 Bilan de la circulation, consommations de carburants et d'énergie

TABLEAU A II 2.1	Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)	215
TABLEAU A II 2.2	Parcours moyens	215
TABLEAU A II 2.3	Circulation en France	215
TABLEAU A II 2.4	Consommations unitaires	216
TABLEAU A II 2.5	Consommations (sur le territoire français) et livraisons de carburants	216
TABLEAU A II 2.6a	Circulation par réseaux	217
TABLEAU A II 2.6b	Circulation par réseaux et types de véhicules	217
TABLEAU A II 2.7	Indicateurs généraux	217
TABLEAU A II 2.8	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers	218
TABLEAU A II 2.9	Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires en valeur	218
TABLEAU A II 2.10	Evolution des prix des carburants	218

TABLEAU A II 2.11	Prix des principaux carburants (en euros par litre)	219
TABLEAU A II 2.12	Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants	219
TABLEAU A II 2.13	Consommation d'énergie de traction ferroviaire SNCF	220
TABLEAU A II 2.14	Les carburants et les ménages	220
TABLEAU A II 2.15	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain	221

II . 3 Les échanges extérieurs

TABLEAU A II 3.1	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2000	223
TABLEAU A II 3.2	Les échanges extérieurs par modes de transport	224
TABLEAU A II 3.3	Par des modes de transport dans l'acheminement des échanges extérieurs	225

Partie III : Les entreprises de transport

III . 1 Les entreprises de transport

TABLEAU A III 1.1-2	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de voyageurs	226
TABLEAU A III 1.3-4	Compte des entreprises (sociétés et quasi-sociétés et entrepreneurs individuels) du transport routier de marchandises	229
TABLEAU A III 1.5-6	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport routier de marchandises	230
TABLEAU A III 1.7-8	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport aérien	231
TABLEAU A III 1.9-10	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport maritime	232
TABLEAU A III 1.11-12	Compte des sociétés et quasi sociétés du transport fluvial	233
TABLEAU A III 1.13-14	Compte des sociétés et quasi sociétés de messagerie-fret express	234
TABLEAU A III 1.15-16	Compte des sociétés et quasi sociétés d'affrètement et d'organisation de transports internationaux	235
TABLEAU A III 1.17	Démographie des entreprises de transport	236
TABLEAU A III 1.18	La stratification de l'indice des prix du TRM	238
TABLEAU A III 1.19	Les prix du transport routier de marchandises	239

III . 2 Les données sociales

TABLEAU A III 2.1	Les effectifs salariés et non salariés dans les transports	240
TABLEAU A III 2.2	Structure des emplois dans les transports	241

Partie IV : Les gestionnaires d'infrastructures

TABLEAU A IV 1	Les sociétés concessionnaires d'autoroutes	242
TABLEAU A IV 2	Réseau ferré de France	242
TABLEAU A IV 3	Les principaux aéroports (Paris et province)	242
TABLEAU A IV 4	Les ports maritimes métropolitains	243
TABLEAU A IV 5	Voies navigables de France	243
TABLEAU A IV 6	Investissements en infrastructures de transport	244

Partie V : Les transferts de l'Etat et des collectivités locales

TABLEAU A V 1.1	Recettes liées aux transports	245
TABLEAU A V 1.2	Rendement fiscal des taxes sur les carburants	246
TABLEAU A V 1.3	Produit du versement transport	246
TABLEAU A V 1.4	Montant des fonds de concours perçus par l'Etat	246
TABLEAU A V 2.1	Ventilation par fonction des dépenses des APUC	247

Partie VI : Transport et développement durable

VI . 1 L' accidentologie

TABLEAU A VI 1.1	Accidents corporels de la circulation routière (tués à six jours)	249
TABLEAU A VI 1.2	Evolution comparée du nombre de tués par million d'habitants dans les accidents de la circulation routière (tués à trente jours)	249
TABLEAU A VI 1.3	Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus en 2002	249
TABLEAU A VI 1.4	Accidents ferroviaires et aux passages à niveau	250
TABLEAU A VI 1.5	Accidents aériens ayant fait des victimes sur le sol français	251

VI . 2 Les Nuisances environnementales

TABLEAU A VI 2.1	Quantité de polluants émis dans l'air	252
TABLEAU A VI 2.2	Quantité de CO2 émis dans l'air	255
TABLEAU A VI 2.3	Emissions du trafic routier en France métropolitaine en 2003	255
TABLEAU A VI 2.4	Evolution de l'indice qualité de l'air ATMO en agglomération parisienne de 1998 à 2004	256
TABLEAU A VI 2.5	Evolution de la dépense de protection contre la pollution de l'air	256
TABLEAU A VI 2.6	Evolution de la dépense de protection contre le bruit	257

BIBLIOGRAPHIE

Ménages

- « *La consommation des ménages en 2004* », Insee Première n° 973, juillet 2005
- « *Les dépenses de motorisation en France – 2003* », CCFA, 2005
- « *Plus de la moitié des déplacements des Franciliens pour leurs affaires personnelles et leurs loisirs* », INSEE-Ile-de-France, décembre 2003
- « *Les comptes du tourisme : Comptes définitifs 2003, Comptes provisoires 2004* », Direction du tourisme, mai 2005

Trafics

Dossiers thématiques des notes de synthèse du SES : le transport de marchandises, édition 2003 – le transport aérien, édition 2004 – le transport maritime 1987-2004, édition septembre 2004

- « *Les transports par autocar en 2002* », SES, 2003
- « *Annuaire statistique - transports collectifs urbains, évolution 1997 - 2002* », CD-Rom Certu, janvier 2004
- « *Transports routiers de marchandises* », SES (enquête TRM), année 2002
- « *Transports routiers de marchandises en Europe en 2002* », SES, 2004
- « *Tendances des transports routiers de marchandises 1990-2002* », Eurostat, juin 2004
- « *Statistique annuelle de la navigation intérieure, année 2003* », VNF, 2004
- « *Résultats de l'exploitation des ports maritimes . Statistiques 2002* », DTMPL , 2004
- « *Activité des ports de commerce français en 2003* », DTMPL, 2004
- « *Cahier statistique maritime 2003* », Armateurs de France
- « *Transport de marchandises et de passagers par mer 1997-2002* », Eurostat, juillet 2004
- « *Les transports de marchandises, résultats 2002* », SES (SITRAM), mise en ligne prochaine sur le site internet (pdf et html)
- « *Bulletin statistique - trafic commercial* », DGAC, 2003
- « *Summary of Traffic and Airlines Results* », AEA, 2004
- « *Évolution des transports 1970-2002* », CEMT, 2004
- « *Panorama des transports Données 1970 - 2001* », Eurostat, édition 2004.
- « *Everything on transport statistics* » - DVD, Eurostat, 2004

Comptes

- « *Comptes Nationaux Annuels* », Insee, mai 2005 (base 2000)
- « *Comptes trimestriels* », Insee, mai 2005, base 2000
- « *Les comptes financiers de la nation en 2004* », Insee Première mai 2005
- « *Les comptes des administrations publiques en 2004* », Insee Première mai 2005
- « *Les comptes des administrations publiques en 2003* », Insee Première avril 2004
- « *Note de conjoncture de l'Insee* », Insee, mars 2004
- « *Note de conjoncture internationale* », DGTPPE, mars 2005
- « *Compte transport de voyageur pour la région d'Ile-de-France* », STP DRE IdF RATP SNCF
- « *Comptes nationaux SEC-tableaux détaillés par branches* », Eurostat
- « *Note de conjoncture sur les Finances Locales* », février 2005, Crédit Local de France

Matériel de transport, énergie

- « *L'industrie automobile en France* », CCFA 2003
- « *Le marché des véhicules en 2003* », DAEI-SES
- « *Pétrole 2003* », CPDP 2004
- « *Véhicules légers d'occasion en 1999* », CCFA 2000
- « *Le financement automobile en 1999/2000* », CCFA 2001
- « *Utilisation des véhicules utilitaires légers en 2000* » DAEI-SES
- « *Energy, transport and environmental indicators – Data 1991-2001* » Statistical pocketbook - Eurostat 2004

Entreprises

- « *Les entreprises de transport EAE année 2001* » Résultats 1999 - 2000 - 2001 (cédérom), SES, 2003
- « *La hausse des créations d'entreprises se poursuit en 2004* », Insee Première janvier 2005
- « *Résultats annuels du groupe SNCF* », communiqué de presse SNCF, 2005
- « *Annuaire statistique - transports collectifs urbains, évolution 1998 - 2003* », Certu, 2004
- « *Shipping Statistics and Market Review* », ISL, 2005
- « *Lloyd's shipping economist* », 2005

Données sociales

- « *Enquête sur l'emploi 2004* », Insee Première n°1009, mars 2005
- « *Statistiques Nationales d'accidents du travail* », CNAMTS, données trimestrielles et annuelles
- « *Les salaires dans l'industrie, le commerce et les transports en 2002* », Insee Résultats n°38, série Société, décembre 2004
- « *Les mouvements de main d'œuvre dans les établissements de 50 salariés ou plus en 2003* », Insee Résultats n° 37, série Société, décembre 2004
- « *Rapport sur l'évolution sociale dans les transports terrestres, maritimes et aériens en 2001-2002* », CNT, février 2003
- « *Bilan social annuel du transport routier de marchandises* », Observatoire social des transports, DTT / SES, mars 2004
- « *Bilan social du transport routier de voyageurs* », Observatoire social des transports, DTT / SES, février 2004
- « *Note de conjoncture sociale du transport routier de marchandises* », Observatoire social des transports, DTT / SES
- « *Estimations 2003 et Prévisions 2004 en matière d'emploi et de formation continue dans les entreprises*, Commission Nationale Paritaire Professionnelle de l'Emploi et de la Formation Professionnelle des Transports Routiers et des Activités Auxiliaires du Transport, janvier 2004
- « *Les emplois difficiles à pourvoir : cinq métiers en exemples* », Premières synthèses, premières informations n° 50.2, décembre 2004
- « *Analyse comparative du coût de personnel de conduite en Europe* », Les cahiers de l'observatoire du CNR, décembre 2003
- « *Conditions d'emploi 2004 des conducteurs et coûts de structure* », Les cahiers de l'observatoire du CNR, avril 2005
- « *Enquête auprès des conducteurs de poids lourds (automne 1999)* », INRETS, rapport final, mars 2002, P. Hamelin, M. Lebaudy
- « *Les conditions de travail des conducteurs routiers étrangers : une enquête exploratoire* », Notes de synthèse du SES N 122, mars-avril 1999, Franck Piot
- « *Le transport routier de marchandises en Europe en 2002* », Notes de synthèse du SES N° 152, Mars - Avril 2004, Jean-Pierre Decure, Michel de Saboulin
- *Bilans sociaux annuels de la SNCF, de la RATP, d'Air France...*

Méthodologie

- « *L'indice de production des services de transport* » (IPST), Notes de synthèses du SES n°144, 2002
- « *La nouvelle base 95 - Un guide pratique* », Courrier des statistiques n° 87-88, mai 1999
- « *Vingt ans après, la comptabilité nationale s'adapte* », Economie et Statistiques n° 318, février 1999
- « *Système élargi de comptabilité nationale* », Insee
- « *Nomenclatures d'activités et de produits françaises NAF rév.1 - CPF rév.1* », Insee, édition 2003
- « *Les comptes satellites* », Insee, document de travail n°D9304

Infrastructures, économie des transports

- « *Chiffres-clés 2004* » ASFA
- « *Résultats financiers 2004* », dossier de presse RFF, avril 2005
- « *Présentation des comptes de 2003* », ADP, avril 2005
- « *La lettre mensuelle de la DNA* », DGAC
- « *Le compte satellite des transports en 1992, 1996, 1998* », Commission des Comptes des Transports de la Nation, décembre 2001
- « *Infrastructures de Transport et Croissance* », E. Quinet, Economica, 1992
- « *Transports 2010* » - Rapport du groupe de travail Transport du Commissariat Général du Plan, Documentation Française, 1992

- « *Transport : pour un meilleur choix des investissements* », CGP (Boiteux (M)), 1994
- « *2000 – 2006 : quelles priorités pour les infrastructures de transport ?* », CGP (Bonnaufous (A)), 1999
- « *Les perspectives de la demande de transport à l'horizon 2015* », CGP (Bonnaufous(A) ; Baumstark (L) ; Lapaeys (J)), 1998
- « *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport* » (édition papier et cédérom), CGPC, 2003

Transports et développement durable

Généralités

- « *Transport : choix des investissements et coût des nuisances (rapport Boiteux 2)* », CGP (Boiteux (M)), 2001
- « *L'environnement en France, édition 2002* », IFEN (2002), éditions La Découverte et Institut français de l'environnement, Paris et Orléans 2002
- « *Les comptes de l'environnement en 2003* », Ministère de l'écologie et du développement durable - IFEN, Paris, (2005)
- « *L'évolution des taxes et redevances liées à l'environnement depuis 1995* », IFEN, octobre 2003.
- « *32 milliards d'euros pour protéger l'environnement* », Les données de l'environnement, IFEN, mai-juin 2005

Sécurité routière

- « *La sécurité routière en France, bilan de l'année 2004* », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2005), La Documentation Française, Paris
- « *Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2003* », Observatoire national interministériel de sécurité routière (2005), La Documentation Française, Paris.
- « *Statistiques des accidents de la circulation routière en Europe et en Amérique du Nord* », (2003), Nations Unies
- « *La sanction des comportements routiers dangereux en 2001* », Infostat justice, N°70, novembre 2003.

Emissions de polluants

- « *Inventaire des émissions de polluants atmosphériques en France* », CITEPA, format secten, février 2005
- « *La qualité de l'air en France 1996 –2000* », édité par le ministère de l'environnement, (2001), Paris

Effet de serre

- « *Troisième rapport d'évaluation complet 2001* », GIEC (2001)
- « *Programme national de prévention du changement de climat* », Mission interministérielle de l'effet de serre (1995), Paris.
- « *Les indices du réchauffement climatique* », Les données de l'environnement, IFEN, avril 2005
- « *Plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre devra venir des transports et du bâtiment* », L'essentiel de la DAEI, septembre 2004

Nuisances sonores

- « *Enquête nationale sur le bruit des transports en France* », INRETS, (1988), rapport n° 71.
- « *La résorption des points noirs du bruit routier et ferroviaire* », C. Lamure (1998), CGPC, Paris.
- « *Evaluer les effets des transports sur l'environnement. Le cas des nuisances sonores* », Académie des sciences (Kail (JM);Lambert (J);Quinet (E)), 1999

Développement durable

- « *45 indicateurs de développement durable : une contribution de l'IFEN* », Etudes et travaux, IFEN, décembre 2003

Le financement des infrastructures de transports et de la SNCF

D.Schwartz, JP Taroux - Rapport au Conseil National des Transports (2001) « *Evolution du financement des investissements des gestionnaires d'infrastructures et des transporteurs publics des réseaux ferroviaires* ».

SITES INTERNET

Aménagement - Collectivités

- Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr
- Centre d'études sur les réseaux, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : www.certu.fr
- Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr
- Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr
- Groupement des autorités responsables des transports (GART) : www.gart.org
- Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : www.iaurif.org
- Ministère de l'équipement : www.equipement.gouv.fr

Automobile

- Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr
- Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr
- Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

- AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com
- Dares : www.travail.gouv.fr/etudes/etudes_f.html
- Unedic : www.assedic.fr/unistatis/

Economie du transport - Recherche

- Conseil national des transports (CNT) : www.cnt.fr
- Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) : www.inrets.fr
- Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.ish-lyon.cnrs.fr/let

Environnement

- ADEME : www.ademe.fr
- AIRPARIF : www.airparif.asso.fr
- CITEPA : www.citepa.org
- IFEN : www.ifen.fr

Infrastructures de transport

- Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr
- Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr
- Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr
- Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

Sécurité routière

- Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.securiteroutiere.gouv.fr

Statistiques

- Insee : www.insee.fr
- SES : www.statistiques.equipement.gouv.fr
- SNCF : www.sncf.fr
fret.sncf.com
- Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr
- DGEMP – Observatoire de l'énergie : www.industrie.gouv.fr

Transport urbain - Transport collectif

- CERTU : www.certu.fr
- GART : www.gart.org
- Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr
- Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

- Armateurs de France : www.armateursdefrance.org
- DTMPL : www.mer.gouv.fr
- European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

- CNCA : www.aviation-civile.gouv.fr/html/oservice/comuta/comuta.htm
- DGAC : www.aviation-civile.gouv.fr

SIGLES

Ademe : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
ADP : Aéroports de Paris
AEA : Association des Compagnies Aériennes Européennes
AFT : Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport
ANPE : Agence Nationale Pour l'Emploi
ASF : Autoroutes du Sud de la France
ASFA : Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes
Assedic : Association pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
BEI : Banque Européenne d'Investissement
BIT : Bureau International du Travail
Bodacc : Bulletin Officiel des Annonces Civiles et Commerciales
CARCEPT : Caisse Autonome de Retraite Complémentaire et de Prévoyance du Transport Routier Voyageurs et Marchandises
CCEE : Commission des Comptes et de l'Économie de l'environnement
CCFA : Comité des Constructeurs Français d'Automobiles
CCTN : Commission des Comptes de Transport de la Nation
CEMT : Conférence Européenne des Ministres des Transports
Cereq : Centre d'Études et de Recherche sur les Qualifications
Certu : Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques
Cete : Centres d'Études Techniques de l'Équipement
CETUR : voir CERTU
CGP : Commissariat général du plan
CGPC : Conseil Général des Ponts et Chaussées
Citepa : Centre Interprofessionnel Technique d'Études de la Pollution Atmosphérique
CLTI : Chambre des Loueurs et Transporteurs Industriels
CNAMTS : Caisse Nationale d'Assurance Maladie des Travailleurs Salariés
CNBA : Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale
CNCA : Conseil National des Clients Aériens
CNL : Comité National des Loueurs
CNPE : Commission Nationale Paritaire professionnelle de l'Emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
CNR : Comité National Routier
CNT : Conseil National des Transports
CNUT : Conseil National des Usagers des Transports
CPDP : Comité Professionnel du Pétrole
Credoc : Centre de Recherches et de Documentation sur la Consommation
CSAM : Conseil Supérieur de l'Aviation Marchande
DAEI : Direction des Affaires Économiques et Internationales
Dares : Direction de l'Animation, de la Recherche, des Etudes et des Statistiques (ministère de l'emploi, du travail et de la cohésion sociale)
DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile
DGCP : Direction Générale de la Comptabilité Publique
DGDDI : Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects
DGEMP : Direction générale de l'énergie et des matières premières
DGI : Direction Générale des Impôts
DGTPE : Direction générale du Trésor et de la Politique Economique
DIMAH : Direction des Matières Premières et des Hydrocarbures
DR : Direction des Routes
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
DTMPL : Direction des Transports Maritimes, des Ports et du Littoral
DTT : Direction des Transports Terrestres
FCA : Fichier Central des Automobiles
FNTR : Fédération Nationale des Transports Routiers
GART : Groupement des Autorités Responsables de Transport
GIEC : groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

IdF : Ile-de-France
IATA : International Air Transport Association
Ifen : Institut français de l'environnement
IGTT : Inspection Générale du Travail des Transports
Inrets : Institut National de Recherche en Économie sur les Transports et leur Sécurité
Insee : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
ISL : Institute of shipping economics and logistics
ITA : Institut du Transport Aérien
LET : Laboratoire d'Économie des Transports
Minofi : Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique
ONN : voir VNF
ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière
OPTILE : Organisation professionnelle des Transports d'Ile-de-France
OSCE : Office Statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat
RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens
RFA : République Fédérale d'Allemagne
RFF : Réseau Ferré de France
SDT : Suivi de la Demande Touristique
SESP : Service Economie, Statistiques et Prospective (ex-SES)
Setra : Service d'Études Techniques des Routes et Autoroutes
Sitram : Système d'Information sur les Transports de Marchandises
SOFRETU : Société Française d'Études et de Réalisations de Transports Urbains
SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer Français
SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer
Stif : Syndicat des Transports d'Ile-de-France
STP : Syndicat des Transports Parisiens
UEBL : Union Économique Belgo-Luxembourgeoise
UFT : Union des Fédérations de Transport
Unedic : Union Nationale Interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
USAP : Union des Sociétés d'Autoroutes à Péage
UTP : Union des transports publics
VNF : Voies Navigables de France

SYMBOLES

«	Chiffre impossible à obtenir
blanc (ou nd)	Chiffre non disponible
//	Sans objet
d	Chiffre définitif
sd	Chiffre semi-définitif
e	Evaluation ou estimation
ns	Non significatif
p	Chiffre provisoire
r	Chiffre révisé
- (ou 0)	Résultat nul

ABRÉVIATIONS

ACEMO : enquête sur l'Activité et les Conditions d'Emploi de la Main-d'Oeuvre, du Ministère du Travail
APE : Activité Principale Exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises
APU : Administrations Publiques
APUC : Administrations Publiques Centrales
APUL : Administrations Publiques Locales
ARTT : Aménagement et Réduction du Temps de Travail
BGCA : Bâtiment et Génie Civil ou Agricole
BIC : Bénéfices Industriels et Commerciaux
BNC : Bénéfices Non Commerciaux
BRN : Bénéfice Réel Normal
CA : Chiffre d'affaires
Compte d'autrui
CAF : Coût, Assurance, Fret
CI : Consommations Intermédiaires
CLD : Chômage de Longue Durée
CP : compte propre
CVS : corrigé des variations saisonnières
CU : Charge Utile
DADS : Déclarations Annuelles de Données Sociales
DAU : Déclaration Administrative Unique
DEB : Déclaration d'Echange de Biens
DEFM : Demandeurs d'Emploi en Fin de Mois
DNTM : Dépense Nationale de Transport Maritime
DNTRI : Dépense Nationale de Transport Routier International
EAE : Enquête Annuelle d'Entreprises
EBE : Excédent Brut d'Exploitation
EI : Entreprises Individuelles
FAB : Franco à Bord
FBCF : Formation Brute de Capital Fixe
FCOS : Formation Continue Obligatoire de Sécurité des conducteurs du transport routier
FIMO : Formation Initiale Minimale Obligatoire des conducteurs du transport routier
FPC : Formation Professionnelle Continue
GMR : Garantie Mensuelle de Rémunération
ISBLSM : Institution Sans But Lucratif au Service des Ménages
LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
M : Millions
Mds : Milliards
NAF : Nomenclature d'Activités Française
NAP : Nomenclature d'Activités et de Produits
NFA : Nomenclature Fonctionnelle des Administrations
NST : Nomenclature des Statistiques de Transport
PBCAI : Profit Brut Courant Avant Impôts
PCS : Professions et Catégories Socioprofessionnelles
PIB : Produit Intérieur Brut
PIBm : Produit Intérieur Brut marchand
PKT : passagers-kilomètres transportés
PL : Poids Lourds
PNB : Produit National Brut
PTAC : Poids Total Autorisé en Charge
RMI : Revenu Minimum d'Insertion
RSI : Régime Simplifié d'Imposition
SCN : Système de Comptabilité Nationale
SD : Comptes Semi-Définitifs
SIE : Système Intermédiaire d'Entreprises

SIS : Système Intermédiaire Simplifié
SMIC : Salaire Minimum Interprofessionnel de Croissance
SNF-EI : Sociétés Non Financières et Entreprises Individuelles
SRO : Services Réguliers Ordinaires (d'autobus et autocars)
SUSE : Système Unifié de Statistiques d'Entreprises
t : tonnes
t-km : tonnes-kilomètres
TCSP : Transports Collectifs en Site Propre
TCU : Transports Collectifs Urbains
TER : Trains Express Régionaux
TGV : Trains à Grande Vitesse
TIPP : Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers
TKT : tonnes-kilomètres transportées
TSPP : Taxe de Soutien aux Produits Pétroliers
TRM : Transport Routier de Marchandises
TRO : Tarification Routière Obligatoire
TRV : Transport Routier de Voyageurs
TVA : Taxe sur la Valeur Ajoutée
VA : Valeur Ajoutée
Véh-km : véhicules-kilomètres
VI : véhicules industriels
VL : véhicules légers
Voy-km : voyageurs-kilomètres
VP : véhicules particuliers
VU : véhicules utilitaires
VUL : véhicules utilitaires légers
ZC, ZL : Zone Courte, Zone Longue

LISTE DES PARTICIPANTS À LA CCTN DU 1^{ER} JUILLET 2005

M. GRESSIER	Vice président Conseil Général des Ponts et Chaussées
Mme AUBRIOT	Conseil National des Transports (CNT)
M. AUJOUANNET	Aéroport de Paris (ADP)
M. BECKER	Ministère de l'Economie et des Finances (MINEFI)/DGTPE
M. BLANC	Direction Générale des Routes (DGR)
M. BRESSE	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Energie (Ademe)
M. CESARI	Conseil National des Transports (CNT)
Mme CHOCHOY-CAILLAUD	INSEE
M. CHOLIN	Direction Générale des Routes (DGR)
M. DEBAR	Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA)
Mme DEBRINCAT	Société des Transports Ile-de- France (STIF)
M. DENIAU	Union Routière de France (URF)
M. DENIZOT	SNCF
Mme DESARMENIEN	Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA)
M. GENEVOIS	MTETM/CGPC
M. GERMON	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
M. HOURIEZ	Ministère de l'Economie et des Finances (MINEFI)/DGCP
Mme LAGACHE	Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR)
M. LAUNEZ	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
M. LE BORGNE	Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)
M. LE BRIQUERUIT	CGT
M. NIEL	INSEE
M. NOLIN	INSEE
Mme PAILLEUX	Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR)
M. RIGAL	Fédération des Entreprises de Transports et Logistique de France (FETLF)
M. ROSE	Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA)
M. VASSILLE	Direction des Routes (DR)
Mme ARDOUIN	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme AUGRIS	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme COMTE TROTET	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme D'AUTUME	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. FAVRE-BULLE	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme GOUJON	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme HERMILLY	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. JOURDY	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. KORMAN	MTETM/SG/DAEI/SESP
Mme MABILE	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. MARIOTTE	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. ROLIN	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. SAUNIER	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. SAUVANT	MTETM/SG/DAEI/SESP
Excusés :	
M. BUREAU	MTETM/SG/DAEI
M. DE SABOULIN	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. DUPUY	Commissariat Général au Plan
Mme GHERAB	RATP
M. MICHEL	Institut Français de l'Environnement (IFEN)
M. RAOUL	MTETM/SG/DAEI/SESP
M. RATHERY	OECD
M. SECQUEVILLE	DT/DSPES/BESCE

REMARQUES DES MEMBRES DE LA COMMISSION

Commission du 1^{er} juillet 2005

Examen du projet de rapport final et des dossiers associés

Claude GRESSIER ouvre la séance et annonce le déroulement de la réunion : présentation, à partir du 42^{ème} rapport, du bilan de l'année 2004 pour les transports, puis exposés des principaux résultats de l'enquête sur les «conducteurs étrangers» et de l'étude sur le «compte temps».

Examen du projet de rapport final

Sylvie MABILE, rapporteur de la Commission, rappelle tout d'abord les grandes tendances économiques nationales et internationales pour l'année 2004. A partir de ce cadrage macro-économique, Valérie COMTE TROTET, secrétaire de la Commission, expose et analyse les trafics et transports de marchandises et de voyageurs. Sylvie MABILE poursuit par la présentation du bilan de la circulation et des accidents de la route, puis commente quelques résultats des entreprises du secteur, l'emploi, les investissements réalisés par les gestionnaires d'infrastructures ainsi que les transferts financiers publics liés aux transports (recettes et dépenses). Enfin, elle met en perspective quelques éléments relatifs à la compétitivité du pavillon français dans le cas du transport routier de marchandises.

Dotation en capital de RFF

Claude GRESSIER souhaite pour les rapports à venir que les dotations publiques aux établissements publics soient classées suivant leur utilisation réelle (fonctionnement ou capital) plutôt que suivant les conventions de la comptabilité nationale. Ainsi les dotations au désendettement de RFF sont-elles désormais répertoriées dans les dépenses en capital alors qu'elles ne correspondent pas à un investissement mais bien à une aide au fonctionnement, dans la mesure où elles sont destinées à rembourser les dettes que RFF a hérité du passé.

Bilan de la circulation

Claude GRESSIER souligne que la circulation des véhicules particuliers (VP) a diminué en 2004, ce qui n'était pas arrivé depuis des années. Même en 2000, alors que le prix des carburants avait davantage augmenté qu'en 2004 en raison d'une parité euro/dollar moins favorable à l'euro, la circulation avait tout de même progressé légèrement.

Comment dès lors expliquer ce phénomène nouveau ? Peut-on envisager qu'il y ait eu un report vers les TGV, le TER, voire les transports collectifs urbains, dont les activités ont progressé de façon significative ?

Sylvie MABILE invite à la prudence concernant l'interprétation de l'évolution à la baisse de la circulation des VP en 2004. Il est possible que la circulation de 2003 ait été quelque peu surestimée puisque son évaluation avait été faite sans disposer des résultats de l'enquête annuelle SOFRES. En 2004, cette enquête fait état de la poursuite d'une baisse tendancielle de la circulation moyenne des voitures particulières, mesurée en tenant compte du 'parc dormant'. A l'opposé, le panel en continu SECODIP privilégie le suivi des véhicules qui circulent réellement : pour ces véhicules, le parcours moyen est en très légère augmentation en 2004.

Oléoducs

Yves CHOLIN (DGMT) s'interroge sur la baisse de 7 % des transports par oléoducs, ce recul étant encore plus marqué pour le pétrole brut.

Claude GRESSIER avance les hypothèses d'une moindre consommation de pétrole par les centrales thermiques ou d'une restructuration de l'organisation du raffinage. Alain SAUVANT (SESP) complète en précisant que la diésélisation du parc conduit à importer davantage de Diesel et moins de supercarburant. Il ajoute que l'existence de tensions sur les marchés modifie la provenance géographique des flux, entraînant ainsi une réorganisation du transport par oléoduc. Enfin, on ne peut exclure l'existence d'un incident technique sur un oléoduc qui aurait pu réduire l'activité de ce mode de transport (à vérifier).

Pavillon Français et TRM

Christian ROSE (Unostra) regrette que l'on n'insiste davantage dans le rapport sur le recul du pavillon français à l'international pour le transport routier de marchandises. Sylvie MABILE précise que ce recul est présenté dans la partie 'Transports en Europe'. Cependant, les dernières données disponibles de l'enquête TRM européenne portent sur l'année 2003. On attend des chiffres complémentaires de la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports) qui devraient confirmer cette tendance en 2004, et qui figureront dans la version finale du rapport.

Circulation des PL

D'après le bilan de la circulation 2004, la circulation des poids lourds (PL) a progressé plus fortement sur les routes nationales que sur les autoroutes. Christian ROSE s'interroge sur l'origine de ce retournement de tendance qui par ailleurs l'amène à faire deux remarques. La première est une mise en garde contre le risque d'augmentation de l'insécurité routière sur les routes nationales inhérent à ce nouveau comportement des routiers. La seconde invite les sociétés d'autoroutes à se questionner sur les raisons de cette relative désaffection des autoroutes par les transporteurs routiers.

Claude GRESSIER confirme le caractère nouveau de cette augmentation plus forte de la circulation des PL sur les routes nationales mais s'interroge sur l'existence d'éventuels biais dans la méthode d'évaluation de cette circulation.

Sylvie MABILE explique qu'il s'agit d'un premier chiffrage, et que la circulation sur le réseau routier est estimée par solde. En effet, il n'existe pas suffisamment de comptages sur le réseau routier, et seule la circulation autoroutière fait l'objet de remontées d'informations au niveau national (par grandes catégories de véhicules : poids lourds et cars sont regroupés). La circulation des véhicules lourds ainsi déterminée doit être interprétée avec précaution.

Environnement

Bernard BRESSÉ (ADEME) souhaiterait voir figurer dans le rapport une partie relative à la consommation d'énergie dans les transports.

Sylvie MABILE précise que les annexes A II 2.8 et A II 2.15 donnent déjà quelques éléments de réponse à la question de la consommation énergétique par les transports. Claude GRESSIER suggère que figure dans la partie VI du rapport, «Transport et développement durable», un tableau récapitulatif des consommations énergétiques finales.

Bernard BRESSÉ indique que l'ADEME proposera une contribution sur ce sujet pour le prochain rapport.

Examen des dossiers du rapport

Dossier «conducteurs étrangers»

Agnès d'AUTUME (SESP) présente les résultats d'une enquête réalisée conjointement par la DTT et le SESP. Cette enquête porte sur les conditions de travail et les rémunérations des conducteurs routiers conduisant, sur le territoire français, un poids lourd immatriculé à l'étranger.

La Commission s'étonne de l'absence de conducteurs travaillant pour des entreprises polonaises. Agnès d'AUTUME indique que seules sept nationalités ont été retenues lors de cette enquête. Les polonais n'y figurent pas car ils étaient trop peu nombreux, à la date d'enquête (prévue pour être réalisée avant l'élargissement de l'Union Européenne), pour pouvoir constituer un groupe représentatif.

Jean-Jacques BECKER (DGTPE) demande si les transporteurs non salariés ont été exclus de l'ensemble des transporteurs dans les calculs portant sur les rémunérations. Agnès d'AUTUME confirme que les non salariés ont bien été écartés pour réaliser les traitements relatifs aux rémunérations. Elle renvoie, à ce propos, à l'encadré méthodologique qui figure dans le dossier.

Claude GRESSIER souhaiterait pouvoir analyser la situation des conducteurs français à l'étranger. Puisqu'il n'existe pas de données véritablement comparables actuellement, il suggère, pour le permettre, que l'on puisse réaliser une enquête assez rapidement sur ce thème.

Gérard LEBRIQUER (CGT) fait remarquer que la moyenne quotidienne du nombre de kilomètres parcourus par ces conducteurs étrangers est très élevée (690 km/j). Ce kilométrage paraît difficilement réalisable sans être en infraction vis-à-vis de la législation du travail ou du code de la route. Il serait intéressant de disposer des chiffres relatifs aux infractions commises par les conducteurs étrangers en France.

Maryse Lagache (DSCR) indique que la DSCR ne dispose d'aucune information de cette nature et qu'il convient de s'adresser au Ministère de l'Intérieur. Alain SAUVANT doute que ces données puissent être significatives car le taux de recouvrement des infractions commises par les étrangers est relativement faible.

Agnès d'AUTUME, en réponse à Christian ROSE, confirme que l'enquête a bien été réalisée uniquement à partir des déclarations des conducteurs interrogés. Elle remarque que, concernant le temps de conduite, la moitié des réponses recueillies mentionnent exactement neuf heures, ce qui laisse supposer que les conducteurs connaissent la législation (c'est le temps maximum autorisé).

Claude GRESSIER, trouvant la vitesse journalière moyenne déduite de ces déclarations trop élevée, opte plutôt pour l'hypothèse que les conducteurs roulent davantage qu'ils ne le déclarent...

Procès-verbal - partie «Dossiers complémentaires CCTN»

Dossier «Esquisse d'un compte temps de transport»

Olivier ROLIN (SESP) expose les méthodes et résultats concernant l'esquisse d'un compte temps de transport.

Claude GRESSIER demande qu'il soit indiqué que les calculs ne concernent que le transport intérieur, ce qui peut amener à sous-estimer le temps passé dans le transport aérien notamment.

