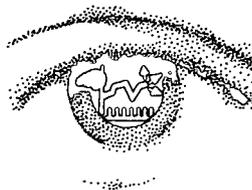


LES TRANSPORTS EN 1999



Georges FOLDÈS, Pierre JAUFFRET, Séverine MAYO,
Daniel MICHARD, Hubert PODEVIN,
Nathalie DEVILLARD et Philippe HUAULT

À un rythme annuel de + 3,5 % en 1999, les transports terrestres de marchandises progressent de manière comparable à l'année précédente. L'évolution du partage modal au profit du transport routier se poursuit. Le transport routier sous pavillon français affiche en effet des progressions particulièrement soutenues, sur les parcours aussi bien nationaux qu'internationaux. A l'inverse, le transport ferroviaire baisse pour la deuxième année consécutive sur l'intérieur et, après une légère augmentation en 1998, sur l'international. Pour l'ensemble des transports terrestres de marchandises, le différentiel de croissance entre le transport national et international observé en 1998 s'accroît en 1999.

Le transport ferroviaire de voyageurs en Ile-de-France profite de l'amélioration de la conjoncture. Sur le réseau principal, une croissance soutenue et comparable à 1998 est enregistrée sur les lignes TGV. Pour le transport aérien, on note de fortes progressions sur l'international et l'intérieur.

La circulation routière continue d'augmenter nettement sur le réseau national, tirée principalement par une croissance vive sur le réseau des autoroutes concédées.

**L'environnement
économique :
une croissance
plus ferme au
second semestre**

Après une bonne année 1998 (+ 3,4 %), l'activité économique française a marqué un léger infléchissement au début de l'année 1999 pour se redresser dans la seconde moitié de l'année. Avec un acquis de croissance de 2,5 % fin septembre, le taux de croissance du PIB s'établirait à + 2,8 % sur l'année.

Ainsi, au premier semestre 1999, le rythme de croissance annualisé a été d'environ 2 %, soutenu par la demande intérieure. La consommation des ménages a progressé en raison de l'augmentation de leur pouvoir d'achat et les entreprises ont poursuivi leur effort d'investissement. Au cours de cette période, 130 000 emplois ont été créés et le taux de chômage s'établissait à 11,3 % de la population active en juin 1999. Les échanges extérieurs ont eu une contribution légèrement positive à la croissance, avec un rebond des exportations et des importations au deuxième trimestre.

Au second semestre 1999, la demande extérieure a accéléré sous l'influence d'un environnement international amélioré et d'une baisse de l'euro par rapport au dollar. La demande intérieure est restée dynamique grâce à une consommation des ménages bien orientée, notamment en matière d'achats de voitures particulières. L'investissement des entreprises en produits manufacturés a continué d'être soutenu, stimulé par les achats des ménages en automobiles.

**Une progression
soutenue pour le
transport routier
de marchandises**

La progression du transport terrestre de marchandises -mesuré en tonnes-kilomètres- serait de 3,5 % (y compris transit ferroviaire). Elle s'établirait à + 3,8 % hors transit ferroviaire. Le différentiel d'évolution entre l'international et le national, déjà observé en 1998, persisterait en 1999 avec une croissance de + 4,5 % pour le national et seulement + 0,2 % pour l'international. Ce différentiel légèrement supérieur à 4 points serait ainsi plus important en 1999 qu'en 1998 où il n'était que de 2 points.

Le transport routier progresserait de + 5,2 %, tandis que le transport ferroviaire serait en baisse par rapport à 1998, à - 2 %. Le partage modal évoluerait donc au profit du transport routier. Cette croissance plus vive pour le transport routier sous pavillon français s'observait déjà en 1998 avec une progression de + 4,2 % pour

le transport routier contre + 0,4 % pour le transport ferroviaire. Elle est d'une amplitude comparable sur le national et l'international, de l'ordre de 4 à 5 points, à la différence des évolutions contrastées de 1998 qui présentaient une progression plus faible pour l'international que pour le national.

Pour le transport ferroviaire, les transports nationaux et internationaux seraient orientés à la baisse, avec toutefois un recul plus sensible pour l'international. On enregistrerait donc une baisse de 3 % sur l'international (- 2,5 % hors transit ferroviaire) et une diminution de 1 % sur le national et ce, compte tenu d'une légère reprise sur le second semestre 1999. Il faut également noter la poursuite d'une baisse marquée sur le transit international, qui s'établirait en 1999 à - 5 %, après - 6,9 % en 1998.

La forte croissance de l'activité du transport routier a pour conséquence la poursuite de l'amélioration de l'emploi amorcée en 1998. Les effectifs salariés des entreprises de transport routier ont en effet augmenté de 6,1 % entre septembre 1999 et septembre 1998.

Dans ce contexte, l'effort d'investissement des entreprises reste toujours à un niveau élevé, avec notamment une progression de 2,7 % (sur dix mois) des immatriculations de poids lourds.

**Forte
augmentation
du national pour
le transport fluvial**

Le trafic de marchandises par voie fluviale -mesuré en tonnes-kilomètres- progresserait de 7,8 % grâce à un excellent début d'année. La forte hausse des transports nationaux (+ 16,9 %) l'emporterait sur la baisse des transports internationaux (- 4 %). Les produits qui ont connu cette forte croissance de trafic sont les produits agro-alimentaires (+ 9,6 % sur dix mois), les combustibles minéraux solides (+ 40%) et les matériaux de construction (+ 7,2 %). Les exportations de céréales, à partir de la Champagne et de la Picardie, sont ainsi demeurées dynamiques. Pour les combustibles minéraux solides, la hausse constatée en 1998, due à l'interruption du fonctionnement de certaines centrales nucléaires, s'est poursuivie pendant le premier semestre de 1999. Elle s'est cependant estompée dès le mois d'août au moment de la remise en marche de ces centrales pour retrouver les niveaux atteints antérieurement à 1998. La hausse des transports de matériaux de construction, particulièrement élevée en fin d'année, est liée à l'activité dynamique du bâtiment. Pour les produits pétroliers, la baisse observée sur les ports maritimes se répercute également sur les transports fluviaux (- 5%).

Les transports terrestres de marchandises en 1999

	Niveau Milliards de t-km en 1998	EVOLUTION EN %	
		Evolution 1998/1997	Evolution 1999/1998
TRM (1)	168,4	4,2%	5,2
international	22,9	1,3%	4,3
national	145,5	4,7%	5,3
compte d'autrui	136,6	8,1%	6,7
compte propre	31,4	-9,8%	-1,1
FER (2)	55,0	0,4%	-2,0
intérieur	28,4	-0,6%	-1,0
international	26,6	1,5%	-3,0
dont transit international	9,5	-6,9%	-5,0
VOIES NAVIGABLES	6,2	9,2%	7,8
international	2,7	8,0%	-4,0
national	3,5	10,1%	16,9
ENSEMBLE	229,6	3,4%	3,5
international	52,2	1,8%	0,2
national	177,4	3,9%	4,5
ENSEMBLE (hors transit ferroviaire)	220,1	3,9%	3,8
dont international	42,7	3,9%	1,1

(1) : hors partie étrangère.
(2) : y compris Sernam et expéditions.

**Le transport
maritime :
tassement
des entrées de
produits pétroliers**

Le trafic de marchandises des grands ports de commerce français (traitant plus de 4 millions de tonnes de marchandises) s'élève à 253,1 millions de tonnes de janvier à octobre 1999, ce qui correspond à une baisse de 1% par rapport à la même période de 1998.

Dans les ports autonomes, les tonnages traités ont baissé de 2,3 % depuis le début de l'année pour retrouver en octobre 1999 les niveaux d'avant la hausse ininterrompue de 1998. Cette diminution est la conséquence d'une évolution divergente des entrées et des sorties de marchandises : les entrées diminuent de 4,1 % tandis que les sorties progressent de 3,5 %. La majorité des ports autonomes sont concernés par la baisse, les exceptions étant Bordeaux et Rouen dont les trafics augmentent respectivement de 3,8 % et de 14 %.

Cette diminution des trafics totaux est imputable aux produits pétroliers, en vrac liquide, en baisse de 9,2 %. Les transports des autres produits sont en hausse, mais à des rythmes variés. A la baisse des transports de produits pétroliers amorcée en fin d'année 1998 s'ajoutent ainsi l'érosion du rythme de hausse des trafics de produits conteneurisés et le ralentissement de progression des vracs solides.

Grâce à l'amélioration du trafic transmanche à Calais, une hausse du trafic global des marchandises des ports de commerce d'intérêt national peut être observée en 1999 (+ 4 %).

**L'automobile :
un marché du neuf
et de l'occasion
tiré par le Diesel**

Faisant suite à une période 1994-1996 caractérisée par des courbes de ventes heurtées, avec des pics successifs correspondant aux campagnes de promotion et de primes (« prime Ballardur » puis « prime Juppé »), le marché du neuf s'est engagé depuis le début de 1997, à un moment où les niveaux étaient les plus bas, dans un mouvement de croissance constante et soutenue, pour atteindre à la fin de 1999 un niveau mensuel d'immatriculations de 180 000, contre 140 000 en 1997.

Sur l'année 1999, le chiffre des 2,15 millions d'immatriculations -record de la décennie- devrait être atteint, soit une progression de 10 % par rapport à 1998. Ce chiffre record est établi dans un contexte de stabilité des prix catalogue avec des niveaux d'équipement sans cesse accrus.

Par type de motorisation, la croissance de 1999 est cependant assez différente de celle de 1998. Comme au début des années 1990, le dynamisme du marché est passé en 1999 des voitures à essence (+ 4 % en 1999 contre + 15 % en 1998) aux voitures Diesel (+ 20 % contre + 9 %).

La part du Diesel remonte ainsi à 47 % (en novembre) contre 37 % au début de l'année, se rapprochant du taux maximum de 50 % atteint au cours du mois de décembre 1994, contre 30 % en 1990. Après plusieurs années de recul, ce retour en faveur du Diesel s'explique en partie par la politique des constructeurs français et étrangers, qui multiplient tous leur offre de nouveaux modèles dans la gamme des monospaces, des « ludospaces » et des berlines. Mais cet engouement émane également de la demande, comme en témoigne la vitalité d'un marché de l'occasion où les ventes de voitures Diesel (40 % du total) augmentent en 1999 de 11,5 %, contre 1,7 % pour les voitures à essence, après + 11 % pour les deux types de véhicules en 1998.

**La circulation
routière :
progression
toujours vive
sur les autoroutes
concedées**

La circulation sur le réseau routier national continuerait d'augmenter à un rythme soutenu (+ 3,8 % en 1999 après + 4,4 % en 1998).

C'est sur les autoroutes concédées que la progression serait la plus forte (+ 6,1 après + 5,5 % en 1998). La circulation sur le réseau des autoroutes non concédées s'accroîtrait de 4,4 % (contre + 6,9 % en 1998) et la circulation sur les routes nationales augmenterait de 2,1 % contre + 2,7 % en 1998.

La progression de la circulation sur le reste du réseau étant moins rapide que celle du réseau national, une augmentation globale de la circulation proche de + 3 % et comparable à celle de 1998 est plausible.

Le nombre des **accidents corporels de la circulation routière**, en diminution jusqu'à la fin de l'année 1996, est resté pratiquement stable depuis lors. On note cependant des évolutions divergentes entre le nombre des accidents corporels en agglomération, qui diminue sensiblement, et le nombre de ceux qui se produisent hors agglomération, qui progresse légèrement, avec notamment une augmentation marquée sur le réseau autoroutier.

Après la sensible augmentation du nombre de tués sur la route durant l'année 1998, la diminution de 4,6 % constatée sur les neuf premiers mois de 1999 paraît plus conforme à la tendance à la baisse observée depuis le début des années quatre-vingt-dix. La baisse du nombre de tués est forte pour les accidents en agglomération (- 9,2 %), mais aussi sur les autoroutes (- 7,2 %).

Ecart croissant entre le TGV et le reste du réseau principal pour le transport ferroviaire de voyageurs

Sur le réseau principal de la SNCF, la croissance du nombre de voyageurs-kilomètres serait de + 1,6 % en 1999 avec toujours un écart entre les deux types de réseaux (TGV et hors TGV). Sur les lignes TGV (+ 7,6 %), la croissance se poursuit sur l'ensemble des lignes, des plus anciennes aux plus récemment ouvertes. Les transports sur les lignes TGV devraient dépasser les 31,5 milliards de voyageurs-kilomètres en 1999. En revanche, le reste du réseau principal devrait connaître globalement une baisse de trafic de l'ordre de - 5,5 % en 1999. Cette « désaffection » pour les lignes hors TGV n'est cependant pas récente : on observait déjà un recul dès les derniers mois de 1998.

En Ile-de-France, la fréquentation des transports collectifs, sensible à l'amélioration de la conjoncture régionale, notamment en matière d'emploi, bénéficie également des efforts récents de tarification en direction des jeunes (50 % de réduction pour les détenteurs de la carte Imagin'R) ainsi que de la mise en service de lignes nouvelles : Météor pour la RATP et meilleure desserte de l'Est parisien grâce au RER E pour la SNCF. Ainsi, les transports croîtraient de 2,5 % en 1999 sur les lignes de la SNCF Ile-de-France (contre 1,3 % en 1998) et de 2,9 % sur les lignes métro et RER de la RATP. En revanche, le trafic bus de la RATP stagnerait en 1999.

Progression plus forte sur l'international que sur l'intérieur pour le transport aérien

La croissance de l'activité du transport aérien s'est accélérée, tant sur l'international que sur le national. Le nombre de passagers internationaux augmenterait de 11 % en 1999, de manière comparable sur les aéroports de Paris et de province à la différence des résultats de l'an dernier qui affichaient des évolutions différentes entre les flux radiaux (Paris-Province) et transversaux. Sur l'intérieur, le nombre de passagers progresserait de l'ordre de 6 %.

Les rythmes de croissance du nombre de mouvements d'avions avaient été bien supérieurs à ceux du nombre de passagers dans les années 1996 et 1997. Cet écart s'était fortement réduit en 1998. Ce phénomène perdure en 1999.

L'activité de la compagnie Air France (exprimée en voyageurs-kilomètres) serait particulièrement forte sur l'international (+ 13,5 %). La progression sur l'intérieur serait moindre (+ 6,5 %) mais serait toutefois, comme pour l'international, nettement supérieure à celle observée en 1998 (+ 0,8 %).

Les transports de voyageurs en 1999

	Niveau Milliards de voy. km en 1998	EVOLUTION EN %	
		Evolution 1998/1997	Evolution 1999/1998
RATP	11,7	3,7%	2,3
SNCF Ile-de-France	9,1	1,3%	2,5
SNCF réseau principal	55,3	5,0%	1,6
dont TGV	29,3	7,8%	7,6
hors TGV	26,0	1,9%	-5,5
AIR FRANCE international	66,0	7,3%	13,5
AIR FRANCE national	8,6	0,8%	6,5