

**LES TRANSPORTS EN 1998**

*Françoise BOURIT, Georges FOLDÈS,  
Pierre JAUFFRET, François JEGER, Séverine MAYO,  
Daniel MICHARD et Hubert PODEVIN*

**La demande de transport a augmenté en 1998 à un rythme légèrement supérieur au PIB. La progression du transport de marchandises profite plus à la route qu'au rail. La croissance du transport international est encore soutenue mais moins forte qu'en 1997.**

**Le transport ferroviaire de voyageurs a profité d'une fréquentation exceptionnelle due, pour partie, à la coupe du monde. Le trafic aérien progresse plus à l'international qu'à l'intérieur.**

**La circulation automobile est en progression forte, en lien avec la progression de la consommation des ménages et la reprise des achats de voitures neuves.**

### **L'environnement économique**

Après avoir redémarré en 1997, l'activité économique française est demeurée soutenue en 1998 et le taux de croissance du PIB devrait s'établir à + 3,1 %. Contrairement à ce qui a pu être constaté précédemment, la demande intérieure contribue fortement à la croissance, alors que la situation internationale hors zone Euro se dégrade, notamment depuis l'été.

Ainsi, au premier semestre 1998, la consommation des ménages avait progressé à un rythme annuel de près de + 3,0 % et l'investissement des entreprises en produits manufacturés de + 8,7 %. Au cours de cette période, 170 000 emplois ont été créés et le taux de chômage s'établissait à 11,8 % de la population active en juin 1998. Les échanges extérieurs ont eu une contribution négative à la croissance, avec une stabilisation des exportations et une augmentation des importations.

Au second semestre 1998, la demande intérieure est demeurée favorable. La consommation des ménages est restée bien orientée, notamment en matière d'achats de voitures particulières. L'investissement des entreprises a continué d'être soutenu, quoique à un rythme inférieur à celui du premier semestre. Selon l'enquête mensuelle dans l'industrie de novembre, l'activité a ralenti au cours des derniers mois, en particulier dans les branches des biens intermédiaires et des biens de consommation. L'investissement en BTP a été dynamique, une nette augmentation des mises en chantier étant constatée.

### **Les transports terrestres de marchandises**

Ce changement de profil de croissance en 1998 est perceptible dans l'évolution du transport de marchandises.

La progression du transport terrestre de marchandises - mesurée en tonnes-kilomètres - est de 3,2 % (hors transit ferroviaire). La progression est encore plus forte pour l'international (+ 5,6 %) que pour le national (+ 2,6 %) mais le différentiel est moins fort qu'en 1997 où il était de 3,4 points.

Alors qu'en 1997 le transport ferroviaire de marchandises avait progressé plus rapidement que le transport routier, la situation s'est inversée en 1998.



## CONJONCTURE

Dans le transport ferroviaire de marchandises, seul l'international hors transit, lié au commerce extérieur de la France, a augmenté en 1998 (+ 8 %). Le transit international, qui représente près de 20 % des tonnes-kilomètres transportées par le train sur le sol français, est en recul de 6 % par rapport à 1997, qui avait été une année particulièrement favorable avec une progression de 17 %. Une partie de la part de marché perdue en 1997 sur ce segment a été regagnée en 1998 par les compagnies ferroviaires d'outre- Rhin.

Le transport ferroviaire intérieur - la moitié des tonnes-kilomètres transportées par le fer en France - est resté au niveau de l'an dernier. Cette stagnation s'est principalement manifestée au deuxième trimestre et résulterait pour partie de l'augmentation d'activité du transport de voyageurs et de la saturation des capacités.

Le transport routier de marchandises a progressé d'environ 3 % (en nombre de tonnes-kilomètres). Cette progression est plus rapide qu'en 1997. Selon des estimations reposant également sur les indications fournies par l'enquête de conjoncture du troisième trimestre, la progression serait de 3,5 % pour l'international et de 5,5 % pour le compte d'autrui.

Cette forte progression de la demande de transport routier n'aura pas eu d'effet inflationniste puisque les prix du transport routier n'ont pratiquement pas augmenté (+ 0,5 %).

Par contre, cette croissance de l'activité, conjuguée à une légère baisse de la durée du travail des conducteurs routiers, a permis une progression soutenue de l'emploi dans le transport routier de marchandises : + 5 % en glissement annuel sur les six premiers mois de l'année. Des tensions sur le marché du travail des conducteurs sont apparues, signalées par des difficultés de recrutement dans les entreprises et une augmentation des salaires.

La situation des entreprises de transport routier semble s'être améliorée si l'on en juge par les opinions exprimées par les chefs d'entreprises lors de l'enquête de conjoncture du troisième trimestre.

L'investissement des entreprises dans le matériel roulant a fortement progressé : les immatriculations de poids lourds ont augmenté de + 22 % sur les dix premiers mois de l'année.

### Les transports terrestres de marchandises en 1998

	niveau Mds de t-k en 97	évolution en %	
		1997	1998
<b>TRM</b>	<b>160,2</b>	<b>2,1</b>	<b>3,1</b>
international	21,2	4,5	3,6
autrui	123,4	4,8	5,5
propre	36,8	-6,8	-5,0
<b>Fer *</b>	<b>44,5</b>	<b>6,8</b>	<b>2,8</b>
international (hors transit)	16,0	9,1	7,8
intérieur	28,6	5,5	0,0
<b>Voies navigables</b>	<b>5,6</b>	<b>-1,1</b>	<b>9,0</b>
international	2,5	-0,3	8,3
intérieur	3,1	-1,7	9,7
<b>Ensemble des transports terrestres</b>	<b>210,4</b>	<b>3,2</b>	<b>3,2</b>
international	39,7	6,1	5,6
national	170,7	2,6	2,6

\* Y compris Sernam et expéditions.

### **Le transport fluvial**

Après un ralentissement en 1997 et en 1996, le transport de marchandises par voies navigables croît de manière prononcée tout au long de l'année 1998 (+ 9 %, en tonnes-kilomètres). Cette progression des tonnes-kilomètres transportées s'explique par une augmentation notable des transports internationaux et inter-régionaux, alors que l'activité intrarégionale diminue. Il en résulte une nette augmentation des distances de transport, qui passent de 115 km en moyenne en 1997 à 141 km.

La croissance apparaît plus forte et plus régulière en transport intérieur (+ 10 %) qu'en international (+ 8 %). Elle se manifeste dans tous les secteurs à l'exception des produits chimiques, minerais et des matériaux de construction. Les niveaux ont été très élevés en ce qui concerne les transports de produits agro-alimentaires, de combustibles minéraux solides et de produits pétroliers. Le développement des transports de produits agro-alimentaires (+ 20,8 %) est lié à l'excellente récolte de céréales (68 millions de tonnes) pour 1998. Ce niveau exceptionnellement élevé de transport de céréales tient aussi à un déstockage opéré à l'automne et lié à l'orientation à la hausse des cours et à la délivrance massive de certificats d'exportation. Les livraisons ont contribué à la croissance du trafic sur la Seine, permettant les exportations de céréales vers le marché mondial, et sur la Moselle, alimentant ainsi le marché européen. De même ont joué les importations par EDF de fuel (+ 11 %) et de charbon (+ 50 %), rendues nécessaires par le recours plus important aux centrales thermiques, suite à l'indisponibilité de plusieurs centrales nucléaires. Les transports de produits manufacturés, liés à l'activité automobile ont augmenté de + 21 %. A l'inverse, le transport des matériaux de construction (- 4 %) souffre de la baisse d'activité sur les grands chantiers, en dépit de la reprise d'activité dans le bâtiment.

### **Le transport maritime**

Dans les ports maritimes autonomes, les mouvements (+ 6 %) ont atteint des niveaux exceptionnellement élevés : la croissance amorcée en 1997 s'est en effet poursuivie au début de l'année 1998.

En entrées (+ 6,3 %), les débarquements de pétrole brut (+ 2,3 %) se stabilisent à un très haut niveau pour des raisons structurelles (augmentation des capacités de raffinage de l'usine de Donges) ou circonstancielle, avec la demande intérieure de fuel destinée à EDF.

La croissance des sorties s'est poursuivie (+ 5 %) tout au long de l'année 1998 pour se stabiliser à un niveau situé au-dessus de 5 millions de tonnes-kilomètres par mois à partir du troisième trimestre de 1998. Les vracs (+ 9,7 %), composés essentiellement des céréales, augmentent depuis la fin de 1997, ainsi que les marchandises diverses, grâce aux marchandises conteneurisées (+ 9 %).

### **L'automobile**

Les immatriculations de voitures neuves pourraient s'élever à 1,9 million d'unités en 1998 contre 1,7 million en 1997, ce dernier résultat étant, il est vrai, le plus faible enregistré depuis 1975.

La reprise de la demande sur le marché intérieur s'inscrit dans la tendance générale à la reprise de la consommation des ménages. Elle correspond aussi à un retour à l'équilibre, après les effets de la prime « à la qualité » et les contrecoups de l'arrêt de cette prime.

Du côté de l'offre, il faut noter la faiblesse des relèvements de prix lors du changement de millésime (+ 0,5 % par rapport à 1997), ainsi que le renouvellement et la multiplication des modèles dans la gamme des petites voitures.

## CONJONCTURE

La reprise de la demande sur le marché intérieur a été plus favorable aux marques françaises qu'aux marques étrangères (respectivement + 16,1 % et + 8,8 %, sur dix mois) ; les voitures à essence ont été plus demandées que les voitures diesel (respectivement + 16,0 % et + 8,5 %, sur dix mois). Par ailleurs, la croissance des exportations (+ 10,3 %, sur neuf mois) témoigne du succès rencontré par les marques et les modèles français sur le marché européen.

Avec une augmentation des immatriculations de voitures neuves de 12,9 % sur dix mois et une croissance très forte des immatriculations de voitures d'occasions (+ 9,8 % sur dix mois), le parc de voitures particulières pourrait augmenter d'au moins 1,8 % en 1998, après + 1,6 % en 1997.

### **La circulation routière**

En 1998, la croissance de la circulation s'est accélérée sur l'ensemble du réseau routier national. Particulièrement marqué sur les autoroutes non concédées (+ 6,6 % contre + 3,0 % en 1997), ce mouvement s'observe aussi sur le réseau des autoroutes concédées (+ 4,5 % contre + 3,6 %) et, dans une moindre mesure, sur celui des routes nationales (+ 2,5 % contre + 2,3 %). A noter la progression de la circulation sur le réseau national de la région parisienne (+ 1,4 % sur huit mois en 1998 contre + 1,0 % durant la même période de 1997).

L'augmentation de la circulation sur le réseau autoroutier est à mettre en relation avec la mise en service de nouvelles sections : de l'ordre de 150 km en 1998 sur le réseau non concédé et 293 km sur le réseau concédé. Sur le réseau concédé, l'augmentation de la circulation des poids lourds est plus forte que celle des véhicules légers (respectivement + 5,9 % et + 4,2 %).

La progression de la circulation sur le réseau national correspond à une augmentation des parcours moyens des véhicules beaucoup plus rapide en 1998 qu'en 1997 : environ + 1,2 % après + 0,1 %. Cette progression contraste avec la stagnation des livraisons de carburants (+ 0,1 % au total, dont + 2,0 % pour le gazole et - 2,7 % pour le super).

En ce qui concerne la sécurité routière, les résultats de l'année 1998 pourraient être assez contrastés avec une diminution du nombre d'accidents mais une remontée du nombre de tués, due à une augmentation de la gravité des accidents. Cette évolution s'observe aussi bien en rase campagne qu'en milieu urbain et concerne presque toutes les catégories d'usagers, à l'exception des cyclistes.

### **Le transport ferroviaire de voyageurs**

La fréquentation de l'ensemble du réseau principal de la SNCF a sensiblement progressé (+ 6,3 % contre + 3,1 % en 1997). Cette évolution est largement imputable aux TGV, dont le développement (+ 11,9 %) a bénéficié de circonstances particulièrement favorables. A la croissance tendancielle, induite par la poursuite de la montée en puissance de la ligne nouvelle du Nord et l'augmentation de l'offre de places (introduction de nouvelles cadences, mise en service de voitures duplex), se sont ajoutés les effets d'événements plus circonstanciels résultant de la grève d'Air France et de la coupe du monde de football. La politique de reconquête de sa clientèle engagée par la SNCF, qui s'est traduite par une simplification du système de facturation et la baisse de certains tarifs, paraît porter ses fruits.

La fréquentation sur le reste du réseau principal pourrait, sur l'ensemble de l'année, se situer à un niveau voisin de celui atteint en 1997.

## CONJONCTURE

### Les transports collectifs urbains

La fréquentation des lignes de banlieue de la SNCF s'est située au même niveau qu'en 1997. La RATP, elle aussi, a bénéficié de « l'effet Mondial » et tire profit du succès de la « carte Jeunes ». Son activité a enregistré une progression assez sensible (+ 5,5 %), beaucoup plus marquée sur le réseau de surface (+ 19,4 %) que dans le métro et le RER (incidence plus marquée des mouvements sociaux de la rentrée).

Sur les réseaux de province, la situation paraît également se redresser après plusieurs années de recul. Cette évolution s'explique notamment par l'amélioration de l'offre de services : augmentation des moyens aux heures creuses, le soir et durant le week-end, mise en place de services de minibus, amélioration de l'accueil et de l'information des voyageurs, élargissement de la gamme tarifaire (développement des tarifs jeunes, mise en place de tarifs intermodaux).

### Le transport aérien

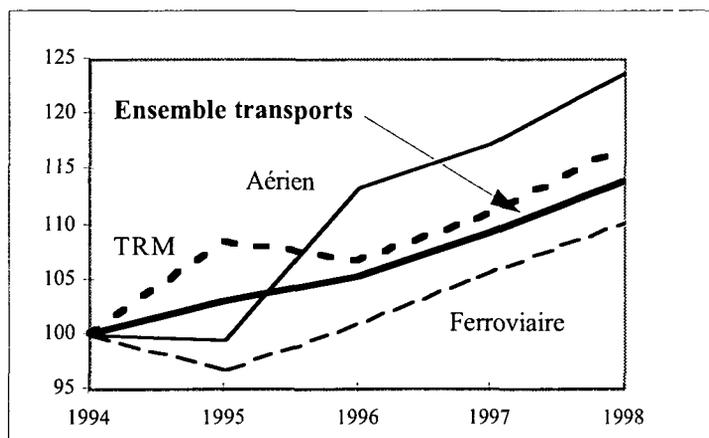
La grève des pilotes d'Air France intervenue en juin n'a eu qu'un effet limité sur l'activité internationale de la compagnie qui a très vite retrouvé un rythme de croissance élevé (+ 8,2 % en termes de passagers). Son activité de transport intérieur est au même niveau que l'an dernier.

En transport intérieur, le nombre de passagers des aéroports de Paris et de province a crû modérément : + 2,7 % dans le premier cas, + 3,0 % dans le second. Cette modération contraste avec le dynamisme de l'activité internationale de ces aéroports (+ 12,5 % en moyenne en province, + 5,0 % à Paris). En transport intérieur, la croissance du nombre de passagers a été nettement moins rapide que celle du nombre de mouvements d'avions. C'est l'évolution inverse qui est observée en transport international sur la plupart des plates-formes.

### Le compte de la branche des transports en 1998

A partir des données statistiques disponibles fin novembre et de prévisions pour l'ensemble de l'année, le SES a procédé à une estimation de la production de la branche des transports pour l'année 1998. Celle-ci enregistrerait, entre 1997 et 1998, une progression en volume de 4,3 %. Cette croissance se répartit équitablement entre transports de marchandises (+ 4,3 %) et transports de voyageurs (+ 4,5 %).

Evolution en volume de la production effective de la branche transports  
Indice base 100 en 1994



## CONJONCTURE

La production de transport ferroviaire augmenterait de 4,4 % en volume. Contrairement à l'année 1997, c'est la branche « transport ferroviaire de voyageurs » qui contribuerait à l'essentiel de la croissance (+ 5 %), grâce à de très bonnes performances sur le réseau TGV, alors que la fréquentation du réseau classique et du réseau Île-de-France serait plutôt stationnaire. En revanche, la branche « transports ferroviaires de marchandises », qui avait connu une forte évolution en 1997, connaîtrait en 1998 une progression plus modérée (+ 2,4 %) en raison de l'arrêt de la croissance du transport combiné.

La production de transports routiers de marchandises, qui retrace l'activité de transport routier pour compte d'autrui, augmenterait de 5,5 % sur l'ensemble de l'année.

La production de transports aériens devrait connaître une évolution plus rapide qu'en 1997 (+ 5,4 %), grâce en particulier au développement des liaisons internationales.

### Prévision d'évolution de la production de la branche transports en 1998

Production effective en MF et %	Valeur 1997	Prévision 1998	Indice de volume 1998	Indice de valeur
<b>Total transports</b>	<b>509 966</b>	<b>538 720</b>	<b>+4,3</b>	<b>+5,6</b>
dont :				
Ferroviaire - Voyageurs	34 549	37 227	+5,1	+7,8
Ferroviaire - Marchandises	13 429	13 614	+2,4	+1,4
<b>Total Ferroviaire</b>	<b>47 978</b>	<b>50 841</b>	<b>+4,4</b>	<b>+6,0</b>
<b>TRM</b>	<b>152 099</b>	<b>161 245</b>	<b>+5,5</b>	<b>+6,0</b>
<b>Aérien</b>	<b>70 230</b>	<b>76 338</b>	<b>+5,4</b>	<b>+8,7</b>

Sources : Insee-SES