



## **LES TRANSPORTS EN 1997 : FORTE CROISSANCE POUR LES MARCHANDISES**

*Françoise BOURIT, Richard DUHAUTOIS  
et Daniel MICHARD*

Après une croissance de 2,4 % en 1996, en partie due à l'impact des mouvements sociaux de la fin de l'année de 1995, le secteur des transports devrait connaître une croissance assez soutenue en 1997. Les transports de marchandises ont bénéficié de la forte progression des échanges extérieurs, les transports ferroviaires étant particulièrement dynamiques à l'international. L'évolution des transports de voyageurs apparaît liée à une restructuration de l'offre aérienne et ferroviaire et devrait se traduire par une légère augmentation de la production.

Après + 1,5 % en 1996, la croissance du PIB devrait atteindre + 2,3 % en 1997. L'excédent commercial, qui a atteint de nouveaux records en début d'année, aura contribué pour l'essentiel à cette croissance en 1997.

La consommation des ménages, aux évolutions contrastées depuis 1993, devrait connaître, sur l'ensemble de l'année, une croissance inférieure à celle du PIB (environ 1 %), même si les enquêtes effectuées par l'INSEE à la rentrée annoncent un début de reprise de la demande intérieure. L'investissement, dont la reprise avait été escomptée en 1997, est resté globalement faible, malgré un frémissement au troisième trimestre.

Le redémarrage de l'activité est illustré par l'évolution de l'indice de la production industrielle (+ 2,9 % sur 9 mois), notamment dans les secteurs des biens d'équipement et des biens de consommations.

### **Le fret ferroviaire**

Les résultats positifs de l'activité des transports de marchandises sont dus en partie au dynamisme du fret ferroviaire qui, en progression continue depuis dix-huit mois, retrouve son niveau du premier semestre 1995. L'activité s'est tournée fortement vers l'international (+ 11,9 % sur 10 mois). Elle a profité du dynamisme des exportations de produits agricoles (céréales) et de produits manufacturés (voitures). La progression, quoique très soutenue, a été plus modérée pour le transport intérieur (+ 5,2 %). Comme les années précédentes, le transport combiné a continué à se développer (+ 13,4 % sur 10 mois). Cependant, les autres types de transport ferroviaire progressent également : + 6,9 % pour les trains entiers (grâce aux céréales, à la sidérurgie et à l'automobile) et + 7,4 % pour les wagons isolés.

### **Le transport routier de marchandises**

Le bilan est plus mitigé pour les transports routiers de marchandises (TRM). Avec une reprise au premier semestre, et un ralentissement par la suite, ils devraient augmenter globalement d'environ 0,7 % en moyenne annuelle. Cependant, les transports pour compte d'autrui, profitant de la reprise de l'activité économique, devraient augmenter d'environ 3 % en volume sur un an alors que les transports pour compte propre sont en recul, retrouvant leurs niveaux antérieurs à ceux de l'année 1996. Il semble que le TRM ait moins profité que le transport ferroviaire du bon courant des échanges internationaux, l'activité du secteur étant moins bonne sur l'international que sur le territoire national.



## CONJONCTURE

Les prix, qui étaient en baisse au premier trimestre 1997, se sont redressés à partir du deuxième trimestre 1997. Pour l'ensemble des transports routiers de marchandises, ils se sont accrus en moyenne de 1,5 % sur le premier semestre 1997 par rapport à 1996. En raison de la remontée des prix, la situation financière des entreprises, qui s'était fortement dégradée en 1996, pourrait se redresser en 1997. En effet, d'après l'enquête d'opinion réalisée par le SES auprès des entreprises de transport routier, la situation de trésorerie, que les chefs d'entreprises jugeaient en constante dégradation depuis le second semestre 1995, s'améliore très nettement au troisième trimestre. Cette amélioration concerne particulièrement les petites entreprises.

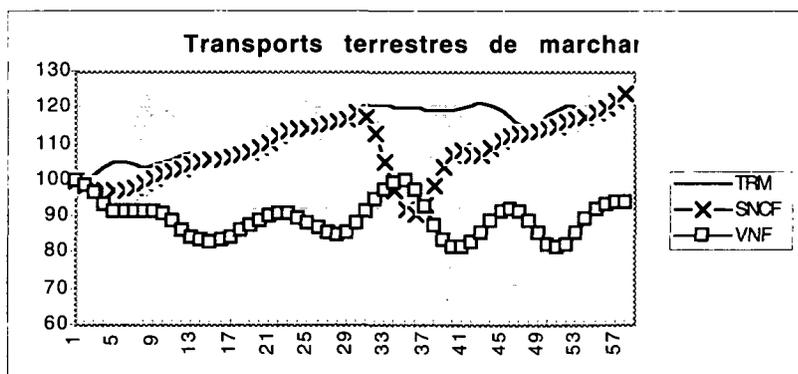
Après une progression au premier trimestre 1997 (+ 2 % en glissement annuel au 31 mars), le rythme de croissance des effectifs salariés du TRM a ralenti au deuxième trimestre (+1,5 %). Cependant, suite à la reprise de l'activité en début d'année, les premières estimations pour le troisième trimestre laissent prévoir une croissance de 2,5 % en glissement annuel.

L'investissement, qui était orienté à la baisse en 1996, semble repartir. Les immatriculations de poids lourds neufs, qui avaient baissé tout au long de l'année 1996, sont entrées depuis le printemps dans une phase ascendante régulière. La dernière enquête d'opinion réalisée en septembre semble confirmer ce retournement de tendance, les investissements en matériel de transport n'étant plus seulement limités au renouvellement du parc mais visant également à son extension.

### Les voies navigables

Après une année 1996 médiocre pour les voies navigables (- 2,1 %), 1997 avait mal commencé avec le gel des canaux de l'Est et du Nord et des trafics médiocres pendant tout le premier semestre.

La situation d'ensemble s'est ensuite améliorée (- 0,1 %, sur 10 mois), notamment depuis l'automne, sur plusieurs gros marchés tournés vers l'international, en particulier les produits alimentaires (+ 18,0 %) et agricoles (+ 22,3 %). Pour les céréales, la récolte de 1997 a finalement été presque aussi abondante que celle, considérée comme record, de 1996 (62,4 millions de tonnes, dont 26,9 disponibles à l'exportation). Cette année les expéditions ont démarré plus vite qu'en 1996 sur la Moselle et le Rhin (vers le marché européen) et sur la Seine (vers Rouen et le marché mondial). On enregistre également l'augmentation récente des trafics d'importations et d'exportations de produits industriels lourds (minerais, déchets et produits métallurgiques) et de produits pétroliers. Les transports de matériaux de construction (- 5,8 %) restent faibles.



## CONJONCTURE

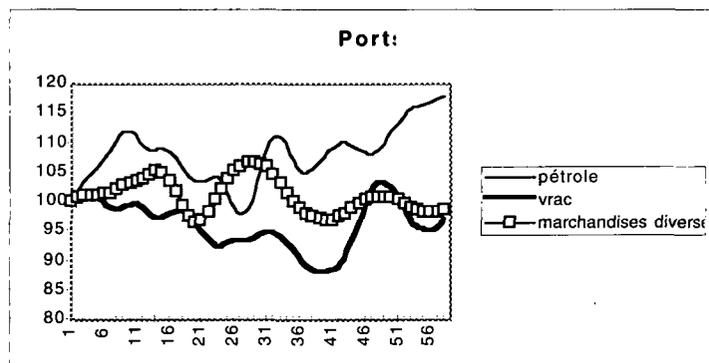
### Les ports autonomes

Pour les ports autonomes (+ 6,4 %, sur 10 mois), les résultats de 1997 paraissent devoir être plus favorables que ceux de l'année 1996 (+ 0,4 %).

En entrées (+ 4,9 % sur dix mois), l'élément le plus important concerne le pétrole brut débarqué (+ 6,7 %). La hausse est ininterrompue depuis le début de 1996 et ceci contraste avec les oscillations des années antérieures. La demande intérieure de fuel domestique et la transformation de produits raffinés contribuent à cette tendance.

Sur les vracs (+ 8,0 %), les produits céréaliers constituent un autre poste important contribuant à l'augmentation totale des sorties (+ 11,4 %) depuis le début de l'année. Ce sont les exportations de la récolte 1996 qui ont été effectuées au cours des premiers trimestres.

Pour les marchandises diverses, la stabilité d'ensemble (+ 1,1 %) recouvre deux tendances très différentes : d'une part, la forte croissance des mouvements de conteneurs (+ 12,8 %), notamment sur la plate-forme du Havre qui améliore sa position, et d'autre part, le recul accéléré des autres marchandises (-10,2 %), en particulier sur le trafic trans-Manche. Mais la baisse de ces autres marchandises, pour les seuls ports autonomes, est compensée par l'augmentation de l'activité des ports d'intérêt national, notamment celle sur Calais en ce qui concerne le trafic trans-Manche.



### Le marché automobile

En 1997, le marché de l'automobile n'aura dépassé que de très peu 1,7 million de voitures neuves immatriculées, soit un recul de -20 % par rapport aux 2,1 millions de l'année 1996, qui constituaient le niveau le plus élevé depuis 1992. Cette comparaison des deux dernières années est cependant trompeuse. En effet, les immatriculations ont été gonflées entre les mois de février et d'octobre 1996 par la distribution des primes « à la qualité », qui a provoqué des anticipations d'achats sur les statistiques de tout le premier semestre 1997 ; il a fallu attendre l'automne 1997 pour voir la tendance du marché se stabiliser. A la fin de 1997, on retrouve un niveau de 150 000 voitures par mois comparable à celui, le plus bas, de l'année 1993. La répartition des immatriculations entre voitures à essence (58 %) et voitures diesels (42 %), après respectivement 63 % et 37 % en 1996, marque un retour vers une structure du marché plus proche de celle du début des années 1990.

Les effets de la demande d'automobiles sur le transport de marchandises sont cependant restés importants dans la mesure où le marché intérieur ne constitue plus qu'une partie de l'activité des constructeurs français, dont l'essentiel est de plus en plus tourné vers le marché européen (74 % en octobre 1997 contre 63 % un an plus tôt). La croissance des exportations (+ 20,3 %, sur 10 mois), à des niveaux moyens mensuels sans précédent de 225 000 voitures, a permis aux constructeurs de battre leurs records de production (+ 4,8 %), alors qu'ils enregistrent une chute de leurs ventes de 22 % sur le marché intérieur.



## CONJONCTURE

### **La circulation routière**

Les facteurs d'environnement défavorables de l'année 1996, conjoncture générale médiocre, forte hausse du prix des carburants et des péages, faiblesse du kilométrage d'autoroutes nouvellement mis en service, se sont stabilisés ou inversés au cours de l'année 1997, entraînant une reprise de la circulation sur l'ensemble du réseau routier national.

La croissance de la circulation sur les routes nationales (+ 1,8 %) observée en 1996 pouvait laisser penser à un report de la circulation automobile au détriment des autoroutes, d'un usage plus coûteux, alors que cette croissance s'est poursuivie au même rythme en 1997 (+ 2,0 %, sur 9 mois).

L'augmentation de la circulation sur les autoroutes non concédées, qui avait été très forte en 1996 (+ 5,5 %), se poursuit en 1997 (+ 3,0 %, sur 9 mois). En même temps la longueur du réseau continue à s'allonger chaque année de manière sensible : par rapport à un kilométrage de 1795 km fin 1994, 147 km supplémentaires en 1995, 28 km en 1996 et 163 km en 1997.

En 1996, sur les autoroutes concédées, on avait observé pendant plusieurs trimestres un plafonnement de la circulation (+ 1,0 %), dû aux véhicules légers (+ 0,8 % contre + 2 % pour les poids lourds). Ces tendances se sont inversées en 1997 (+ 4,1 %, sur 10 mois, pour le total). Dès le printemps, la circulation des véhicules légers (+ 3,8 %) a atteint un nouveau palier, autour duquel les statistiques mensuelles fluctuent, alors que pour les poids lourds (+ 5,4 %) l'accélération apparaît beaucoup plus marquée et régulière depuis le début de l'année. Sur ce réseau autoroutier, les mises en service ont également été plus importantes ces deux dernières années : pour un kilométrage de 6235 km à la fin de l'année 1994, 70 km supplémentaires ont été mis en service en 1995, 183 km en 1996 et 240 km en 1997.

### **Les carburants**

Après le bond enregistré en 1996 au moment de la hausse du prix du pétrole, le prix des carburants est resté stable en 1997, la hausse du dollar venant depuis le début de l'année compenser la retombée des cours du pétrole brut.

Compte tenu de la plus forte croissance de l'ensemble de la circulation routière, l'augmentation des livraisons de carburants est plus importante que les années précédentes : (+ 1,3 % sur 11 mois), contre respectivement + 0,9 % et + 0,8 % sur l'ensemble de l'année en 1996 et 1995. Le différentiel de croissance reste important entre la hausse des livraisons concernant le gazole (+ 3,2 %, sur 11 mois) et la baisse de celles des essences (- 1,9 %), pour lesquelles la part du super sans plomb continue à progresser régulièrement et atteint maintenant 63 % contre 58 % un an plus tôt.

### **Transport ferroviaire de voyageurs**

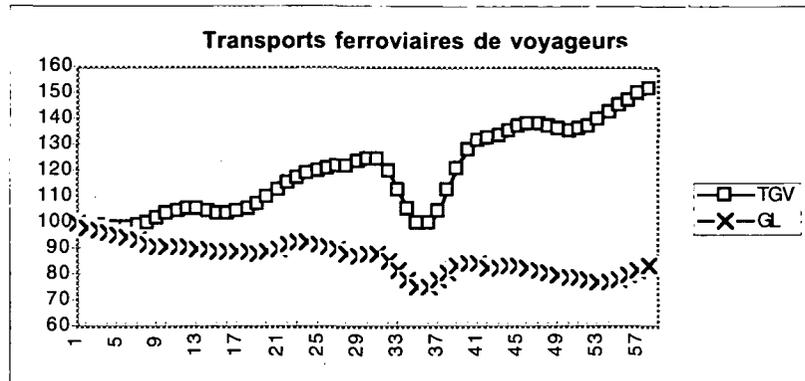
Les transports ferroviaires de voyageurs (+ 1,4 % sur 10 mois) ont bénéficié du dynamisme du réseau TGV (+ 8,8 % sur 10 mois). Les réseaux les plus récents, Nord (y compris Thalys) et Eurostar, qui sont encore en montée en régime, ont connu un très fort développement (respectivement + 30 % et + 19 %). Le réseau sud-est continue à progresser (+ 5,3 %), grâce à l'augmentation de l'offre de places avec la mise en service de voitures duplex et l'instauration de départs cadencés sur la ligne Paris-Lyon. Le réseau classique a continué à perdre de la clientèle (- 5,5 % sur 10 mois), mais la fréquentation s'est stabilisée en milieu d'année, sous l'effet d'une nouvelle politique tarifaire mise en place au printemps, et semble en légère reprise en fin de période.

En Ile-de-France, l'activité des transports en commun se stabilise depuis le début de l'année, mais sans retrouver encore les niveaux antérieurs au deuxième



## CONJONCTURE

semestre 1995. Le redressement paraît plus assuré pour la RATP (+ 2,6 %) que pour la SNCF(+ 1,5 %). Sur le réseau RATP, la fréquentation est stable sur le RER et progresse essentiellement dans le métro et sur les lignes d'autobus.

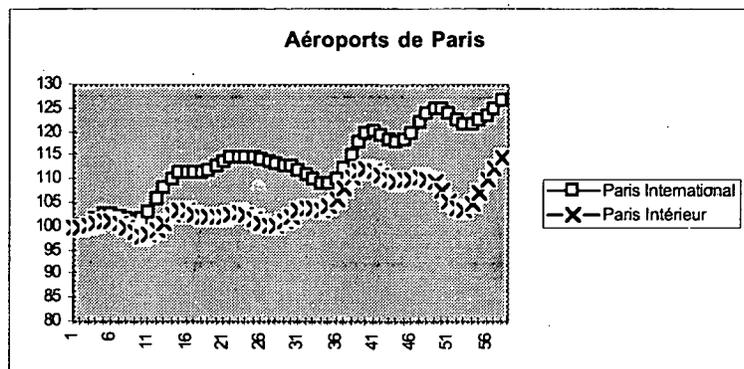


### Transport aérien

L'année 1996 a été marquée par deux modifications importantes dans le transport aérien français : l'ouverture à la concurrence du ciel français pour les compagnies résidentes et la mise en place de la plate-forme d'échange (« hub ») d'Air France à l'aéroport de Roissy. En 1997, la concurrence sur les prix s'est relâchée pour le transport intérieur et l'ouverture totale à la concurrence pour les compagnies de l'Union Européenne, le premier avril 1997, n'a pas engendré de bouleversements notoires. Le « hub » d'Air France a continué à jouer un rôle moteur pour le groupe en 1997.

Après le rachat d'Air Liberté par TAT (groupe British Airways) et le repositionnement stratégique d'AOM, le paysage du transport aérien domestique s'est modifié. Une certaine accalmie s'est installée sur le réseau domestique. En effet, on est passé d'un marché à quatre compagnies « dominantes » en 1996 à un marché à deux compagnies « dominantes » en 1997. Cette évolution a eu un impact sur le partage du marché et, par conséquent, sur les prix moyens (+ 2,7 % sur 10 mois). Sur 10 mois, en transport intérieur le nombre de passagers a baissé de 2,9 % en moyenne annuelle sur l'aéroport de Paris et a augmenté de 3,1 % sur les aéroports de province. Ces derniers ont bénéficié de l'installation de « hubs » de certaines compagnies régionales (Regional-Air-Lines à Clermont-Ferrand, Air-Littoral à Nice, etc.).

Le « hub » d'Air France a continué d'alimenter le trafic de la compagnie, dont le nombre de passagers-kilomètres transportés (PKT) a augmenté de 5,5 % sur dix mois. L'amélioration de l'offre sur l'intérieur (ouverture de lignes à partir de l'aéroport de Roissy) et surtout le positionnement de la compagnie sur les services informatisés de réservation (SIR) a permis à la compagnie d'attirer des voyageurs ne faisant que transiter sur l'aéroport (60 % des passagers sont en transit). Le nombre de passagers internationaux, à partir ou à destination des aéroports de Paris, a ainsi crû de 4,9 % sur dix mois. Pour les transports internationaux des aéroports de province, le début de mise en place d'une structure de « hub européen » sur l'aéroport de Lyon par le groupe Air France, ainsi que l'ouverture de certaines liaisons par des compagnies étrangères, ont permis d'obtenir une croissance soutenue sur les dix premiers mois de 1997 (+7,5 %).



## **Le compte de la branche des transports en 1997**

A partir des données statistiques disponibles à fin novembre et de prévisions pour l'ensemble de l'année, le SES a réalisé une estimation de la production de la branche des transports pour l'année 1997. Celle-ci enregistrerait, entre 1996 et 1997, une croissance en volume d'environ 3 %, supérieure à celle du PIB.

La production de la branche ferroviaire augmenterait d'un peu moins de 4 % en volume. La branche « transport ferroviaire de marchandises » contribue à l'essentiel de cette croissance. En effet, le fret devrait augmenter d'environ 8 % en volume, grâce à de très bonnes performances du transport international. Les transports de voyageurs devraient progresser plus modérément (+ 2,3 %), la forte croissance du réseau TGV étant atténuée par la baisse sur les autres réseaux. La production de transports aériens, après une forte augmentation en 1996, devrait connaître une évolution plus modérée (+ 3 %), en raison de la stabilisation des transports intérieurs.

La branche des transports routiers de marchandises qui correspond aux transports pour compte d'autrui augmenterait de 3,2 % sur l'ensemble de l'année.

Contrairement à ce qui s'était produit l'année précédente, la plus grande part de la croissance est imputable aux transports de marchandises qui ont bénéficié de l'essor des échanges internationaux et de la reprise de l'activité économique. Les transports de marchandises progresseraient ainsi globalement de 3,7 %, contre 2 % pour les transports de voyageurs.

Prévision d'évolution de la production de la branche transport (T31) en 1997				
(Production effective en MF et %)	Valeur 1996	Prévis. 1997	Ind.vol.1997	Ind.valeur
<b>Total transport</b>	483 567	508 660	+3,0	+5,2
<b>dont :</b>				
Ferroviaire - Voyageurs	32 394	33 799	+2,3	+4,3
Ferroviaire - Marchandises	12 781	13 355	+7,9	+4,5
<b>Total ferroviaire</b>	45 175	47 154	+3,9	+4,4
<b>TRM</b>	143 905	150 738	+3,2	+4,7
<b>Aérien</b>	65 483	69 091	+2,9	+5,5