



1997 : ANNÉE DE REPRISE POUR LES TRANSPORTS

*Françoise BOURIT, Georges FOLDÈS,
François JEGGER et Séverine MAYO*

Un environnement international dynamique et, à partir du second semestre, la reprise de la demande intérieure ont contribué à la hausse des résultats de la branche « transports » en 1997, tant en termes de production que d'emplois.

Tirés par les échanges extérieurs, les transports de marchandises ont enregistré une accélération de leur rythme de croissance, dont le rail a été le principal bénéficiaire.

1997 a également été une année de reprise pour les transports de voyageurs, à l'exception du mode aérien dont la croissance se ralentit.

Les comptes des entreprises de transports routiers de marchandises se sont redressés. Dans le transport aérien, 1997 connaît un retour à une situation normale après une année 1996 marquée par une vive concurrence sur les prix.

Un environnement international dynamique

L'activité économique de l'ensemble des pays de l'OCDE demeure soutenue en 1997. Le taux de croissance de leur PIB est estimé à +2,7% en 1997. Toutefois, on peut différencier deux grandes zones géographiques. Au Japon, le rythme de croissance s'est brutalement interrompu (+0,5% en 1997 après +3,9% en 1996). En revanche, l'activité économique a été plus soutenue aux Etats-Unis et en Europe, avec des taux de croissance respectivement de +3,8% et +2,6%.

L'économie française présente le même profil, avec un taux de croissance du PIB de +2,4% en 1997 après +1,5% l'année précédente. Cette croissance a été tirée en début d'année par un environnement international dynamique puis, en seconde partie de l'année, par la reprise de la consommation intérieure. Les échanges extérieurs de marchandises ont fortement augmenté : +13,2% pour les exportations en valeur et +9,8% pour les importations.

Le retour à la croissance est net en 1997 pour la production manufacturière qui progresse de 5%. La branche la plus dynamique est l'automobile dont la croissance (+9,5%) trouve sa source dans une demande extérieure soutenue, grâce à la prime de soutien au marché automobile en Italie et à une forte consommation des ménages au Royaume-Uni. En revanche, la production énergétique et la construction reculent respectivement de 1,5% et 1,4%.

Accélération de la croissance de la production de la branche « transport »

La croissance en volume de la production de la branche est estimée à +3,6%, après +2,4% en 1996. L'augmentation des prix étant de +2,1%, le taux de la progression en valeur s'établit à +5,8% en 1997.

La forte croissance de la production du transport maritime (+7,2% en volume) s'explique par le contexte particulièrement favorable dont ce mode a bénéficié en 1997 : développement des échanges de marchandises au niveau mondial et hausse de l'activité des ferries transManche, du fait notamment de l'interruption de la navette fret d'Eurotunnel.



COMPTES

La production de transport ferroviaire enregistre également un taux de croissance élevé (+4,9%) sous l'effet principalement du transport de marchandises. Pour le transport routier de marchandises pour compte d'autrui, la progression de la production, en volume, est de +4%.

Contrairement à l'année 1996, où le transport aérien avait été dopé par l'ouverture de la concurrence sur les lignes intérieures, 1997 a été marqué par une croissance de la production de services de transport aérien du même ordre que celle de l'ensemble des transports : elle n'est en effet que de 3,5% en volume, après +15,6% en 1996.

Tableau 1 : Evolution de la production effective des branches de transport

	en %		
	1995	1996	1997
Transport ferroviaire	-3,3	3,9	4,9
Transp. routier de marchandises	8,3	-1,7	4,0
Autres transports terrestres	-1,1	1,7	1,5
Navigation intérieure	4,8	-2,1	-1,1
Transport maritime	-1,3	0,4	7,2
Transport aérien	-0,5	15,6	3,5
Activités annexes et auxiliaires	3,5	1,3	3,6
TOTAL TRANSPORTS	2,8	2,4	3,6

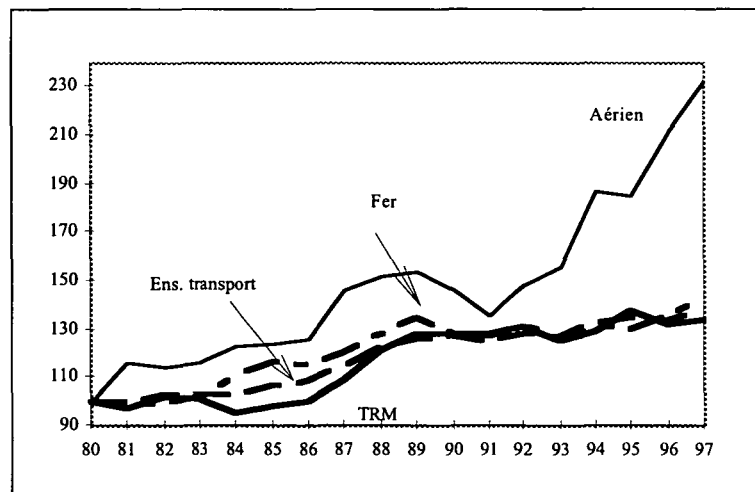
Source : Comptes nationaux jusqu'en 1996 ; estimations DAEI/SES en 1997.

**Augmentation
modérée
de l'emploi
et amélioration
sensible
de la productivité**

L'augmentation de l'emploi dans le secteur des transports est estimée à +1,2%, correspondant à la création d'environ 10 000 emplois dans le secteur. Cette évolution globale résulte de deux évolutions divergentes : croissance plus élevée dans le secteur concurrentiel (+1,8%), recul dans les grandes entreprises nationales, en particulier la SNCF (-3 000 personnes). Cette progression permet de réduire le nombre de demandeurs d'emploi issus du secteur des transports, de 0,5%.

La productivité horaire apparente du travail (rapport entre la valeur ajoutée en volume et le nombre d'heures travaillées) a progressé de 3,1% l'an dernier après avoir baissé de 0,5% en 1996, cela grâce aux gains réalisés par la SNCF (+5%) et le transport aérien (+10%). Dans les transports routiers de marchandises, les gains de productivité seraient en 1997 de 2 %, plus proches de ceux de l'ensemble des services.

Graphique 1 : Productivité des principales branches du transport
base 100 en 1990



NOTES
DE SYNTHÈSE
DU SEB



1998
MARS
AVRIL

Sources : INSEE, Comptes nationaux, DARES, SES

COMPTES

Les transports de marchandises tirés par les échanges extérieurs

En 1997, les transports terrestres intérieurs de marchandises (y compris la navigation intérieure) ont enregistré une progression de 2,8% pour atteindre 314 milliards de tonnes-kilomètres.

Tableau 2 : Transports terrestres intérieurs de marchandises

en % et en milliards de tonnes-kilomètres

	94/93	95/94	96/95	97/96	1997
	%	%	%	%	Niveau
Transport ferroviaire	8,1	-1,2	3,8	8,7	52,5
<i>dont hors transit</i>	<i>5,9</i>	<i>-2,1</i>	<i>1,5</i>	<i>6,8</i>	<i>42,3</i>
Transport routier	7,2	6,6	2,1	2,0	233,8
<i>dont (CU ≥ 3t) hors transit :</i>					
<i>compte d'autrui</i>	<i>6,5</i>	<i>9,0</i>	<i>0,8</i>	<i>4,5</i>	<i>124,1</i>
<i>compte propre</i>	<i>3,9</i>	<i>5,3</i>	<i>1,1</i>	<i>-6,8</i>	<i>36,8</i>
Navigation intérieure	-5,8	4,6	-2,1	-1,1	5,7
Oléoducs	-4,8	0,5	-1,8	-0,6	21,8
Total	6,0	4,8	2,0	2,8	313,7

Source : SNCF, VNF, SES
CU : charge utile

Les transports internationaux, entraînés par le dynamisme des échanges extérieurs, ont contribué à l'essentiel de cette croissance : ils augmentent en effet de 8% contre 2% pour les transports nationaux qui représentent toutefois les deux-tiers du total.

Des résultats contrastés dans le transport routier

La croissance du transport routier est estimée à 2% en moyenne, avec des rythmes de progression très contrastés entre compte d'autrui (+4,5%) et compte propre (-6,8%).

Une très bonne année pour le fret ferroviaire

En augmentation de 8,7% par rapport à 1996, le transport ferroviaire de marchandises a retrouvé l'an dernier un niveau jamais atteint depuis 1985 : 52,5 milliards de tonnes-kilomètres. Ce redressement résulte d'une progression assez soutenue du transport intérieur (+5,6%) et surtout d'une croissance de 12% du transport international. Ces résultats, à mettre en relation avec le développement du transport combiné (+13%), ont permis au mode ferroviaire de reprendre à la route, en deux ans, un point de marché, à 18,3 % du total des tonnes-kilomètres transportées.

Léger recul de la navigation fluviale

Les transports par voies navigables sont en retrait de 1% par rapport à 1996. On peut attribuer ce recul au gel des canaux en janvier et à la mauvaise conjoncture du bâtiment qui suscite moins de transport de matériaux de construction. Là encore, c'est sur le réseau Rhin et Moselle, le plus lié à l'international, que la progression est la plus forte.

Progression exceptionnelle du transport maritime

L'activité du transport maritime transitant par les ports métropolitains progresse globalement de 8,8% en tonnes embarquées ou débarquées par rapport à 1996. Cette augmentation exceptionnelle est attribuable pour partie à l'arrêt en début d'année du trafic sous la Manche, en raison des avaries du tunnel qui ont réduit de moitié sur l'année le trafic de camions. Ce trafic détourné a surtout profité au port de Calais (+43%). Au niveau de l'ensemble des ports français, les sorties augmentent de 20% et les entrées de 8%, ce différentiel étant en phase avec les évolutions du commerce extérieur. Ce sont les marchandises conteneurisées qui progressent le plus (+13%), suivies des vracs secs (+9%) et des produits pétroliers (+5%).

COMPTES

Progression modérée des transports de voyageurs

Les transports de voyageurs ont progressé à un rythme modéré en 1997 (+2,1%), comparé à celui des transports de marchandises (+2,8%) ou au rythme moyen d'évolution des années précédentes (+2,6% en moyenne annuelle entre 1984 et 1995).

Tableau 3 : Transports intérieurs de voyageurs

en % et en milliards de voyageurs-kilomètres

	94/93	95/94	96/95	97/96	1997
	%	%	%	%	Niveau
Voitures particulières	3,4	2,0	1,5	2,0	687,8
Autobus, cars	2,0	-4,3	1,6	0,2	41,7
Tr.ferroviaire	0,5	-6,5	7,4	3,4	71,6
<i>dont SNCF</i>	<i>0,9</i>	<i>-5,7</i>	<i>7,6</i>	<i>3,6</i>	<i>61,9</i>
<i>dont TGV</i>	<i>8,3</i>	<i>4,5</i>	<i>15,6</i>	<i>9,7</i>	<i>27,2</i>
Transports aériens	3,3	0,2	8,4	3,5	14,3
Total	3,1	0,9	2,1	2,1	815,4

Source : SNCF, RATP, DGAC, SES

Reprise des transports ferroviaires de voyageurs...

L'année 1997 a été marquée par une reprise des transports ferroviaires de voyageurs (+3,7%), la forte progression observée en 1996 étant artificielle (impact mécanique de la grève de décembre 1995). Ce mode a profité du dynamisme du réseau TGV (+9,7%), notamment sur les réseaux Nord (Eurostar) et Sud-Est. Sur le réseau traditionnel hors TGV, la fréquentation est encore en recul (-1,7%) mais, grâce à une politique tarifaire plus attractive, la tendance à la baisse s'est inversée au second semestre.

En Île-de-France, les transports en commun sont également en reprise : fréquentation en augmentation de 2,8% sur l'ensemble du réseau RATP, notamment pour les réseaux de surface. S'agissant des transports en commun de province, la tendance pour 1997 devrait être plus favorable qu'en 1996, principalement dans les villes de moins de 100 000 habitants.

... et du trafic passagers des ports métropolitains

Le trafic passagers des ports métropolitains est en hausse de 3,1% en Manche-mer du Nord, les ports de Calais, Caen et Roscoff ayant été les plus actifs. De même, l'activité des ports en Méditerranée a été soutenue avec une mention particulière pour Nice dont l'activité « passagers » a progressé d'environ 28%, grâce notamment au succès des navires rapides sur la Corse.

Ralentissement de la croissance dans les transports aériens

Le transport aérien est resté en deçà de l'évolution mondiale qui est de +7%, en nombre de passagers kilomètres transportés (PKT). Ainsi, le nombre de passagers de la trentaine d'aéroports des principales villes françaises n'a augmenté que de 2,5%, alors que le nombre de mouvements d'avions a augmenté de 8%.

Les évolutions sont très différenciées selon les aéroports. Celle d'Aéroports de Paris est modeste : +2,2% en passagers, en raison d'un recul sur les liaisons intérieures (-2%) que la progression sur l'international (+5,1%) ne compense que partiellement. En revanche, l'activité « passagers » des aéroports de Nice, Bâle-Mulhouse et Toulouse est en nette progression.

L'activité internationale d'Air France a progressé moins rapidement en 1997 (+ 6,9 % en PKT) qu'en 1996 (+16,1%). Sur les vols intérieurs, le recul de la compagnie, qui intègre désormais l'ex Air Inter Europe, est de 8,6%. En revanche, Air Littoral, Regional et Brit'air ont vu leur activité progresser très fortement.

COMPTES

Reprise de la circulation automobile globale

Après une progression de 1,3% en 1996, la circulation automobile globale augmenterait de 2,5%¹ en 1997 dont 1,3% du fait de l'accroissement du parc automobile et 1,2% du kilométrage moyen parcouru. Pour les voitures particulières, la croissance moyenne de 2% recouvre des évolutions très différenciées selon le type de motorisation (+6,9% pour le gazole et -1,5% pour l'essence).

Cette croissance peut paraître paradoxale en regard du recul des immatriculations de l'ensemble des véhicules neufs (-17,6%). Ceci peut s'expliquer par un nombre de mises à la casse moins important en 1997 qu'en 1996, du fait d'absence de primes à la casse qu'illustre l'augmentation des immatriculations de voitures d'occasion.

Des accidents de la route moins nombreux et moins graves

Le nombre d'accidents corporels de la circulation a baissé de 2% par rapport à 1996. Cette baisse est exclusivement imputable à la circulation en agglomération. Elle s'est toutefois accompagnée d'une stabilité, par rapport à 1996, du taux de gravité² des accidents : 6,4 pour l'ensemble de la circulation.

Enfin, autre fait marquant, le nombre des accidents impliquant au moins un poids lourd a reculé d'environ 10 % sur les neuf premiers mois de l'année, et celui des décès provoqués par ces accidents a diminué de 5%.

Redressement des comptes des entreprises de transport routier de marchandises...

La progression du chiffre d'affaires des entreprises de transport routier de marchandises est estimée à +6% et celle de leur valeur ajoutée à +6,7%, en valeur. Compte tenu d'une croissance de 4 % de la masse salariale (2% pour les effectifs et 2% pour les salaires), l'excédent brut d'exploitation de ces entreprises augmenterait de plus de 20% (après une baisse de 23,2% en 1996) pour s'élever à 11 milliards de francs.

... et de la RATP

A la RATP, la hausse de la fréquentation, l'augmentation des tarifs et la baisse des consommations intermédiaires se sont traduites par une forte augmentation de la valeur ajoutée (+8,3%). Compte tenu d'une progression relativement modérée des frais de personnel (+2,1%) et en dépit de la réduction des subventions d'exploitation, l'excédent brut d'exploitation de l'entreprise progresse de plus de 9%.

Retour à la normale pour les compagnies aériennes

Pour les compagnies aériennes françaises, l'année 1997 marque un retour à une situation normale. L'année 1996 avait été marquée par une vive concurrence sur les prix, lesquels avaient baissé de 10% entraînant une hausse de la fréquentation de 20%. En 1997, les évolutions seraient de +2,8% pour les prix et +3,5% pour les passagers kilomètres. Le chiffre d'affaires devrait croître de 6,4% et la valeur ajoutée de 8,1%. L'excédent brut d'exploitation s'améliorerait sensiblement : +4,6% après +2,8% en 1996.

Réduction du déficit des échanges extérieurs

Les échanges de services de transport avec l'extérieur ont également bénéficié de l'amélioration de la conjoncture. Les recettes générées par les activités de transports ont en effet davantage progressé que les dépenses (+9% contre +7%), ce qui a permis de ramener le déficit lié à ces échanges à un milliard de francs après -2,5 milliards de francs en 1996. C'est le transport maritime qui est

¹ Les chiffres présentés ici sont issus du bilan provisoire de la circulation, et l'on sait que les informations disponibles à cette époque de l'année sont fragiles ou incomplètes.

² Nombre de décès pour 100 accidents.

COMPTES

à l'origine de ce déficit (-7 milliards de francs en 1997) et le transport ferroviaire qui contribue le plus à en limiter l'ampleur, grâce notamment à l'Eurostar et à Thalys. Dans le transport aérien, le déficit enregistré les années précédentes a fait place en 1997 à un excédent de 750 millions de francs.

**Progression
modérée
du montant global
des dépenses
d'infrastructures**

Les dépenses d'infrastructures de transport pourraient augmenter d'environ 1% en valeur par rapport à 1996 pour atteindre 88 milliards de francs. Cette progression tient à la reprise des dépenses d'équipement des collectivités locales (+3%), à la montée en charge des travaux de construction du TGV Méditerranée (+40%) et aux investissements dans les aéroports en Île-de-France comme en province (+5%). On devrait en revanche assister à un léger recul des investissements sur le réseau routier et autoroutier national, ainsi que dans les transports collectifs urbains du fait notamment de l'état d'avancement des travaux d'EOLE et de METEOR en Île-de-France. Quant aux investissements dans les ports maritimes et les voies navigables, ils devraient être du même ordre qu'en 1996.

Il convient par ailleurs de rappeler que l'année 1997 aura été marquée par la création de Réseau Ferré de France, établissement public propriétaire de l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire nationale et, à ce titre, chargé de son développement et de sa mise en valeur.

