

1998 : BONNE ANNÉE POUR LES TRANSPORTS

Françoise BOURIT, Georges FOLDES,
Philippe HUAULT, François JEGER



En dépit d'un environnement international devenu moins favorable, la croissance française a été vigoureuse en 1998 grâce au dynamisme de la demande intérieure. Ce contexte favorable a contribué à la croissance de la branche « transports », tant en termes de production que d'emplois.

Contrairement à ce qui s'était produit en 1997, le transport routier de marchandises a progressé plus vite que le transport ferroviaire.

La croissance des transports de voyageurs s'est accélérée pour tous les modes.

Globalement, les comptes des entreprises de transport ont continué à s'améliorer mais ceux du secteur aérien affichent des résultats plus contrastés.

Un environnement international devenu moins favorable

Dans l'ensemble des pays de l'OCDE, l'année 1998 aura été marquée par un ralentissement de l'activité économique, la croissance du PIB étant estimée à 2,2 % contre 2,9 % en 1997. Cette évolution est imputable, pour l'essentiel, à la grave récession qui a frappé le Japon, dont le PIB a reculé de 2,7 %, alors que l'activité est restée soutenue aux Etats-Unis (+ 3,9 %, comme en 1997) et dans l'Union européenne (+ 2,9 %, après + 2,7 % en 1997).

Une croissance française tirée par la demande intérieure

L'économie française présente un profil comparable à celui de l'ensemble des Etats membres de l'Union européenne avec un taux de croissance du PIB de 3,2 % en 1998 après + 2,3 % en 1997. Les exportations ayant augmenté moins vite que les importations, la contribution du commerce extérieur à la croissance est devenue négative et c'est au dynamisme de la seule demande intérieure que l'on doit l'accélération de 1998. La consommation des ménages a augmenté de 3,8 % en 1998 (après + 0,9 % l'année précédente) et l'investissement, qui était resté pratiquement stable en 1997 (+ 0,3 %), a progressé de 4,1 % (+ 6,0 % en ce qui concerne les entreprises).

L'industrie française a tiré profit de la bonne orientation de la demande. Ce fut le cas en particulier de l'automobile, dont l'indice de production a connu une nouvelle et vigoureuse accélération : + 14,4 % après + 8,7 % en 1997.

L'année 1998 aura, en outre, été favorable à l'activité touristique, qui a notamment profité des effets de la coupe du monde de football. Le solde du poste « voyages » de la balance des paiements s'élèverait à 72 milliards de francs.

La production de la branche transport a crû plus vite que l'ensemble de l'économie

Dans ce contexte favorable, la production de la branche transport a augmenté globalement de 4,5 %, en volume comme en valeur, soit un rythme plus rapide que celui du PIB.

Pour les transports ferroviaire et aérien, la croissance (respectivement : + 4,7 % et + 4,2 % en volume) a été tirée par l'activité voyageurs, alors que l'activité fret a stagné à la SNCF et reculé dans l'aérien. Le transport ferroviaire de voyageurs a notamment bénéficié de la vigueur de la consommation des ménages et des déplacements liés à la coupe du monde de football. Le transport aérien de voyageurs a tiré profit du développement des liaisons transversales et internationales.

Les taux de croissance les plus élevés concernant le transport de marchandises s'observent dans la navigation intérieure (+ 9,2 % en volume) et dans le transport



COMPTES

routier de marchandises (+ 6,1 % en volume et en valeur, avec des prix pratiquement stables). Le transport maritime a, pour sa part, progressé de 3,5 % en volume. Dans le même temps, les prix du transport maritime sont orientés à la baisse (- 6,3 % en moyenne) avec, sur les transports de certains produits, une forte baisse des prix mondiaux résultant de surcapacités aggravées par la crise asiatique.

Tableau 1 : Evolution de la production effective des branches de transport (aux prix de l'année précédente, en %)

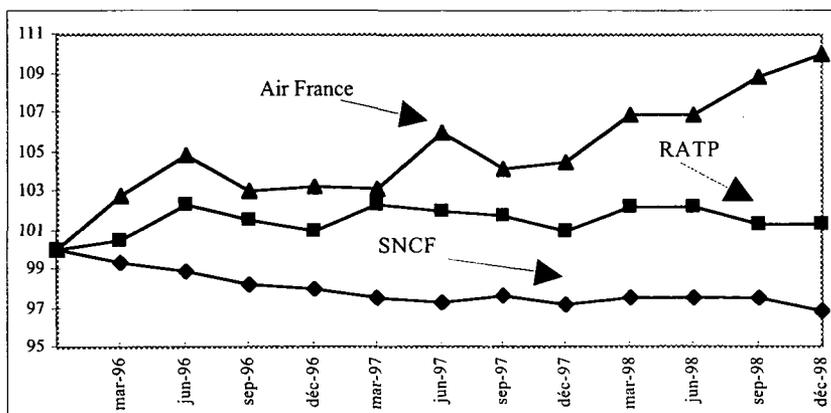
	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Transport ferroviaire	-8,2	2,3	-3,3	4,4	4,8	4,7
Transp. routier de marchand.	-2,5	5,2	8,3	-1,5	3,9	6,1
Autres Transports terrestres	-1,2	0,8	-1,1	1,8	1,9	2,5
Navigation intérieure	-10,0	-4,3	4,8	-2,1	-1,1	9,2
Transport maritime	5,6	-1,9	-1,3	-7,3	7,2	3,5
Transport aérien	1,3	12,8	-0,5	13,9	3,6	4,2
Activ. annexes et auxiliaires	-0,8	3,4	3,5	0,7	3,8	4,1
TOTAL TRANSPORTS	-1,6	4,3	2,8	1,8	3,8	4,5

Source : Comptes nationaux jusqu'en 1997. Estimations DAEI/SES en 1998

**Forte hausse
de l'emploi
et progression
modérée
de la productivité**

Le contexte économique favorable de l'année 1998 a permis la création de 33 000 emplois dans le secteur des transports, soit une progression de 3,5 %, supérieure à celle du reste de l'économie et jamais atteinte depuis les années soixante-dix. Cette évolution résulte d'une légère augmentation dans les grandes entreprises nationales (+ 0,7 %) et d'une forte hausse dans le secteur privé (+ 4,7 %), largement déterminée par la croissance des effectifs salariés du transport routier de marchandises (+ 7 %). Cette importante progression du TRM est à mettre, pour partie, au compte d'un effet de rattrapage. En 1997 en effet, l'amélioration de la conjoncture ne s'était pas traduite immédiatement par des embauches, les employeurs préférant recourir aux heures supplémentaires : la durée du travail des conducteurs avait alors augmenté. En 1998, cette durée du travail n'a pas augmenté et les embauches ont été si nombreuses que des difficultés de recrutement ont été signalées par certaines entreprises. Parallèlement, le nombre de conducteurs routiers inscrits à l'ANPE a diminué de 18 %. La productivité apparente du travail (valeur ajoutée divisée par les heures travaillées) de l'ensemble des transports a progressé de 1,7 %, soit un rythme deux fois plus faible qu'en 1997. Cela s'explique par le phénomène du cycle de productivité : en période de reprise, comme en 1997, la hausse de la production précède les embauches, ce qui a pour effet d'augmenter fortement la productivité. Les embauches interviennent quand la reprise est confirmée, ce qui ralentit la croissance de la productivité apparente.

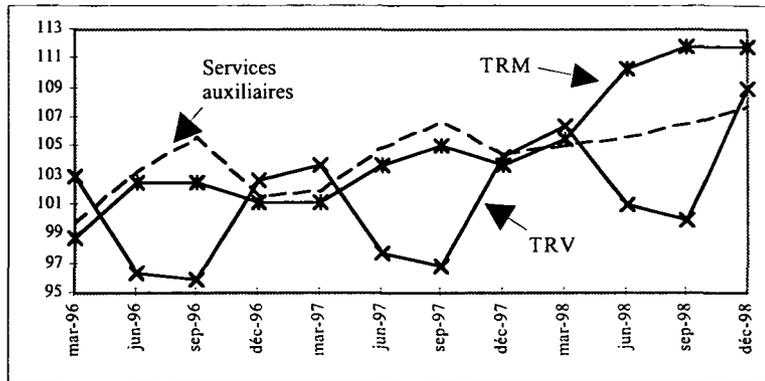
Graphique 1 : Evolution de l'emploi dans les grandes entreprises nationales entre mars 1996 et décembre 1998 (base 100=décembre 1995)



Sources : SNCF, RATP et Air France

COMPTES

Graphique 2 : Evolution de l'emploi dans le TRV, le TRM et les services auxiliaires du transport entre mars 1996 et décembre 1998 (base 100=décembre 1995)



Sources : UNEDIC, DAEI-SES

Les transports de marchandises tirés par le transport routier

Les transports terrestres de marchandises sur le territoire métropolitain augmentent à un rythme légèrement supérieur à celui du PIB, soit + 3,4 % en tonnes-kilomètres. Contrairement à ce qui s'était produit en 1997, le transport routier a progressé plus rapidement que le transport ferroviaire.

Tableau 2 : Transports terrestres intérieurs de marchandises

en % et en milliards de tonnes-kilomètres

	95/94	96/95	97/96	98/97	1998
	%	%	%	%	Niveau
Tr. ferroviaire	-1,2	3,8	8,9	0,1	52,7
<i>dt hors transit</i>	-2,1	1,5	7,1	1,7	43,1
Tr. routier	6,7	2,0	3,5	4,3	247,4
- pavillon français	7,2	0,7	2,0	3,6	184,7
<i>dt (CU > 3t) hors transit :</i>					
<i>compte d'autrui</i>	9,0	0,8	4,8	6,1	132,0
<i>compte propre</i>	5,3	1,1	-6,7	-5,0	35,0
- pavillon étranger	4,9	6,2	8,5	6,4	62,6
Nav. intérieure	4,6	-2,1	-1,1	9,2	6,2
Oléoducs	0,5	-1,8	0,9	0,5	22,2
Total	4,9	1,9	4,1	3,4	328,4

Sources : SNCF, VNF, SES

CU : charge utile

Le transport routier de marchandises sous pavillon français, dont les prix sont restés globalement stables, a progressé aussi rapidement sur l'intérieur que sur l'international (+ 3,6 %), mais la croissance du transport national s'accélère alors que celle du transport international ralentit.

Stagnation du fret ferroviaire

Après une forte croissance en 1997, le transport ferroviaire de marchandises stagne. Le transport national recule de 1,3 % alors que l'international (y compris le transit) augmente de 1,4 %. La baisse du transit (- 5,6 %) va de pair avec un recul du transport combiné (- 3 %), après plusieurs années de forte croissance. La baisse de qualité du service, due à des grèves, la saturation du réseau à certaines périodes et une vive concurrence des autres réseaux européens par rapport au transit expliquent une grande part de cette stagnation.

Bonne année pour le transport fluvial

Le transport fluvial progresse de 9,2 % en tonnes-kilomètres. Il a surtout profité de la forte demande en charbon d'Electricité de France qui, en raison de l'arrêt technique de plusieurs centrales nucléaires, a dû accroître fortement la production des centrales thermiques classiques.

COMPTES

Le transport maritime résiste assez bien à la crise asiatique

Les tonnages traités par les ports métropolitains ont progressé globalement de 4 % ; la progression est de 5,3 %, si on exclut le port de Calais, qui avait fortement bénéficié, en 1997, de l'interruption des navettes fret d'Eurotunnel. A l'image du commerce extérieur, les entrées ont progressé plus fortement que les sorties. La croissance des tonnages des ports autonomes est due en grande partie aux combustibles minéraux solides (+ 33 %), aux produits pétroliers raffinés et aux minerais à Dunkerque. Le ralentissement du rythme de croissance de l'activité de transports de conteneurs (plus de six points) résulte de celle des sorties, qui diminuent de presque onze points, et touche notamment l'Extrême Orient. Les événements économiques mondiaux de 1998 ont perturbé le transport maritime international entraînant, pour la première fois depuis quinze ans, la baisse des tonnages maritimes mondiaux (- 0,7 %). Dans un contexte de surcapacités pour certains segments de marché, on observe de fortes chutes de prix atteignant jusqu'à 35 % pour les vracs secs. Globalement, l'armement français a relativement bien résisté car il a gagné des parts de marché sur ses concurrents dans le trans-Manche, le secteur des navires transbordeurs, qui constitue une part significative de son chiffre d'affaires, n'ayant pas été atteint par la crise.

Accélération de la croissance pour les transports de voyageurs

Les transports de voyageurs ont profité de la reprise de la consommation des ménages et de l'événement, plus ponctuel, de la coupe du monde de football, qui a bénéficié principalement au transport ferroviaire et, malgré la grève de juin, au transport aérien.

Tableau 3 : Transports intérieurs de voyageurs

en % et en milliards de voyageurs -kilomètres

	95/94	96/95	97/96	98/97	1998
	%	%	%	%	Niveau
Voit. particulières	2,0	1,5	1,6	3,1	706,3
Autobus, cars	-4,1	1,5	0,9	1,3	42,5
Tr.ferroviaire, dont	-6,5	7,4	3,2	4,4	74,6
<i>total SNCF</i>	-5,7	7,6	3,4	4,5	64,6
<i>TGV</i>	4,5	15,7	11,3	11,2	30,7
Transports aériens	0,2	8,4	-0,8	5,7	14,4
Total	0,9	2,1	1,7	3,2	837,9

Source : SNCF, RATP, DGAC, SES

Le transport ferroviaire de voyageurs continue de progresser

Dans le transport ferroviaire de voyageurs, la reprise de 1997 s'est accentuée en 1998. Sur le réseau « grandes lignes », la progression du nombre de voyageurs-kilomètres est de 5,1 %. C'est toujours le réseau TGV qui progresse le plus (+ 11,2 %) avec plusieurs raisons conjoncturelles : la montée en puissance du Thalys, la coupe du monde de football et les effets de la grève d'Air France en juin.

Sur le reste du réseau principal, la fréquentation recule globalement de 1,7 %, avec les grèves de fin d'année mais, sur le réseau des trains express régionaux, les expériences de décentralisation ont un effet positif sur la fréquentation, qui progresse de 2 % .

Les transports collectifs parisiens ont profité de la reprise de la consommation et de la bonne année touristique puisque le nombre de passagers augmente de près de 4 % à la fois sur le métro, le RER et les autobus. Le trafic SNCF banlieue, perturbé par des mouvements sociaux en fin d'année, n'augmente que de 1,2 % sur l'année. Les réseaux de transports urbains de province connaissent également une reprise de leur fréquentation.



COMPTES

Résultats contrastés pour l'activité passagers des ports

L'activité passagers des ports de Manche - Mer du Nord recule sensiblement pour tous les ports situés entre Dunkerque et Caen, mais progresse nettement à Cherbourg et Saint-Malo. En Méditerranée, les ports de Nice, Marseille, Bastia et Ajaccio connaissent des croissances supérieures à 10 %. Concernant le tunnel sous la Manche, l'Eurostar approche de son régime de croisière avec une croissance de seulement 5 %. Au contraire, les navettes passagers connaissent une forte progression (+ 38 %), alors que, contrairement au fret, elles avaient été faiblement touchées en 1997 par l'accident survenu fin 1996.

Relance de l'activité dans les transports aériens

L'activité passagers des trente principaux aéroports métropolitains progresse de près de 6 % et dépasse les cent millions de passagers. Sur l'international, l'activité des aéroports français évolue à un rythme proche de celui observé au niveau mondial. Cependant, depuis 1995, le rythme de croissance du nombre de passagers internationaux des cinq principaux aéroports provinciaux est plus important que celui des aéroports parisiens. L'activité des principales compagnies résidentes, exprimée en passagers-kilomètres, a progressé de 5,7 %, soit un rythme légèrement inférieur à la moyenne observée (7 %) pour les principales compagnies européennes.

Progression soutenue de la circulation automobile

La circulation automobile a augmenté en 1998 au rythme du PIB, soit 3,2 %, dont 2,6 % du fait de l'accroissement du parc automobile et 0,6 % du fait du kilométrage moyen parcouru. L'accroissement du parc total est largement déterminé par celui des voitures particulières, qui atteint 2,7 % en raison principalement de la forte progression des immatriculations (+ 13,5 %). La diésélisation du parc s'accompagne d'une augmentation du kilométrage moyen parcouru. La progression de la circulation est plus rapide sur le réseau national routier et autoroutier (+ 4,5 %).

Aggravation notable des accidents de la route

Le nombre des accidents corporels de la circulation a légèrement diminué par rapport à 1997 (-0,7 %) mais le nombre de décès provoqués par ces accidents a augmenté de 5,7 % (8 437 personnes). Les accidents sur les routes nationales hors agglomération ont été particulièrement graves en 1998, avec 16,3 décès pour 100 accidents contre 15,8 en 1997. Durant cette même période, le taux de gravité des accidents de la route (nombre de décès pour 100 accidents) restait stable à 8 décès pour 100 accidents sur les autoroutes et à 14,1 sur le reste du réseau.

Si le nombre des accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué de 2 %, le nombre de décès provoqués par ces accidents a augmenté de 4 %, portant à 16,6 le nombre de tués pour 100 accidents de ce type (15,6 en 1997).

Baisse des créations des entreprises de transport

Les créations d'entreprises du transport ont diminué de 4,2 % pour revenir à peu près au niveau de 1996. Dans un contexte de reprise de l'activité, les mises en règlement judiciaire ont diminué de 17 %.

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

Après une forte dégradation en 1996, les comptes des entreprises de transport routier de marchandises se sont améliorés au cours des deux années suivantes. En 1998, le chiffre d'affaires progresserait de 6 %, alors que les prix seraient pratiquement stables (+ 0,2 %). La baisse de 4,7 % des prix du gazole entraîne une croissance réduite des consommations intermédiaires. La croissance du chiffre d'affaires plus rapide que celle des consommations intermédiaires se traduit par une augmentation de la valeur ajoutée de 9 %. Le taux de valeur ajoutée ne retrouve cependant pas le niveau de 1995. La croissance des effectifs et des rémunérations du secteur influe fortement sur les frais de personnel, en

COMPTES

hausse de 7,7 %. L'excédent brut d'exploitation progresserait de 1,4 milliard de francs pour atteindre 10,3 milliards de francs, entraînant une amélioration d'un point du taux de marge.

... et de la RATP

L'amélioration des comptes de la RATP s'est poursuivie en 1998. Les hausses de 3,7 % du nombre de voyageurs-kilomètres et de 3,9 % des tarifs en juillet ont généré une augmentation de 5,6 % de la production. La poursuite d'un important programme d'économie sur les frais généraux a entraîné une réduction de 1,3 % des consommations intermédiaires. Il en résulte une forte croissance de la valeur ajoutée (7,6 %). Malgré une croissance relativement modérée des frais de personnel (1,9 %) l'excédent brut d'exploitation ne progresse que de 1 %, du fait de la baisse des subventions permise par la hausse du taux de valeur ajoutée.

Résultats en retrait sur 1997 pour les compagnies aériennes

La part de la compagnie Air France, même si elle se réduit, représente encore les trois quarts de la production du secteur aérien. Les résultats publiés par le Groupe Air France pour la première moitié de l'exercice 1998-1999, allant du 1^{er} avril au 30 septembre, font apparaître une réduction de la recette unitaire passagers, par rapport à la même période de l'exercice précédent. Les activités des autres compagnies ont, sauf exception, souvent bien progressé.

En raison de l'atonie de l'activité fret en 1998, on estime que l'évolution en volume de la production devrait être proche de 4,2 %, associée à une baisse des prix d'environ 2,6 %. Les prix des consommations intermédiaires n'ayant pas diminué dans les mêmes proportions, la valeur ajoutée du secteur diminuerait de 500 millions de francs.

Les dépenses salariales ont augmenté de 6 %. Cela est dû aux embauches de personnels, notamment des navigants commerciaux, alors que les mesures de reclassement à l'extérieur de la compagnie concernant les anciens, plus lentes à mettre en œuvre, ne sont pas terminées. Aussi l'excédent brut d'exploitation, qui avait atteint environ 5,4 milliards de francs en 1997, s'est-il réduit d'environ 1,7 milliard de francs.

Tassement du montant des investissements en infrastructures

Le tassement des dépenses d'infrastructures de transport est principalement imputable au recul des investissements sur le réseau routier national concédé et non concédé, ainsi qu'à l'achèvement des chantiers de construction de la liaison EOLE sur le réseau ferré de la banlieue parisienne. Cette diminution n'est pas totalement compensée par l'accélération des investissements des collectivités locales, l'augmentation des dépenses liées au développement du réseau ferroviaire principal (hors TGV) et la progression des investissements des aéroports, des ports maritimes et de Voies navigables de France.

Au total, les investissements en infrastructures de transport ont atteint en 1998 un montant de l'ordre de 85 milliards de francs.