

LES TRANSPORTS EN 1999 : UNE TRÈS BONNE ANNÉE

Séverine MAYO-SIMBSLER*



Après un ralentissement passager au premier trimestre 1999, l'économie française a retrouvé une croissance soutenue au printemps 1999. Dans cet environnement, la croissance de la production de la branche transport a augmenté (+ 5,2 % en volume par rapport à 1998) et la progression de l'emploi salarié a été plus rapide dans les transports (+ 4,2 %) que dans l'ensemble de l'économie (+ 2,7 %).

Les transports de marchandises ont progressé plus rapidement en 1999 qu'en 1998, essentiellement en raison de l'accélération de la croissance du transport routier.

Malgré la progression de l'activité, les comptes des entreprises du transport routier de marchandises se sont dégradés, à cause de l'augmentation des prix des carburants.

Les transports de voyageurs progressent à un rythme voisin de celui du PIB, à l'exception du transport aérien, qui augmente de 8 %.

ACTIVITÉ DE TRANSPORT SOUTENUE

La croissance de la production est la plus élevée de la décennie

Dans un environnement économique favorable (cf. encadré 1), le rythme de croissance de la production de services de transport a augmenté en 1999 par rapport à 1998 (respectivement + 5,2 % et + 4,6 % en volume) et atteint ainsi son niveau le plus élevé de la décennie. Cette hausse résulte essentiellement de la progression du transport routier de marchandises (+ 6,5 %), branche qui enregistre une augmentation soutenue pour la troisième année consécutive. L'année 1999 a également été excellente pour le transport aérien (+ 11,2 %). Pour la quatrième année consécutive, la production de transport ferroviaire de voyageurs progresse à un rythme supérieur à 3 %, tandis que la production de transport ferroviaire de marchandises recule légèrement (- 1 %). Après une excellente année 1998, le transport fluvial a de nouveau enregistré une forte augmentation (+ 9,9 %).

Tableau 1 : Évolution de la production au prix de base des branches de transport (aux prix de l'année précédente, en % et niveau en milliards de francs)

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1999 niveau
Transport ferroviaire de voyageurs	-6,2	-2,1	-5,3	4,4	3,4	5,2	3,1	33 793
Transport ferroviaire de marchandises	-9,7	15,5	1,7	3,5	11,2	0,8	-1,0	15 121
Transport urbain de voyageurs	-2,3	-1,2	-0,8	3,2	4,5	3,2	3,0	45 641
Transport routier de voyageurs	0,7	1,6	-1,0	2,0	-2,3	5,9	2,5	22 296
Autres transports terrestres de voyageurs*	-1,7	4,9	1,4	-3,7	2,6	2,9	3,0	14 080
Transport routier de marchandises	-3,1	4,7	7,2	0,3	4,5	6,4	6,5	174 381
Autres transports terrestres de marchandises**	-2,1	4,9	7,5	1,3	-0,6	6,2	6,5	25 140
Transport fluvial	-22,9	-8,5	13,9	-2,7	-2,7	8,1	9,9	2 636
Transport maritime	0,3	-0,9	1,7	-3,3	3,2	3,1	2,9	26 327
Transport aérien de voyageurs	1,0	11,9	-2,6	16,9	6,2	6,0	11,2	72 864
Transport aérien de marchandises	2,5	14,9	2,5	-2,3	1,9	-5,3	11,2	8 471
Autres	-0,9	5,9	5,9	2,1	-0,8	3,9	4,1	268 461
· manutention, entreposage, gestion d'infrastructure	1,0	0,9	6,7	1,7	-2,5	3,1	4,4	151 158
· organisation de transport de fret, transport spatial	-2,6	10,8	5,2	2,5	3,2	5,0	3,7	117 303
Ensemble transports	-2,0	4,9	3,7	2,7	3,6	4,6	5,2	709 189

Source : Insee, comptes nationaux jusqu'en 1998 ; estimations DAEI/SES pour 1999.

* Les autres transports terrestres de voyageurs comprennent les transports de voyageurs par taxis et les téléphériques et remontées mécaniques.

** Les autres transports terrestres de marchandises sont le déménagement, la location de camions avec conducteurs et le transport par conduites.

* Ont contribué à la rédaction du rapport intérimaire, Mesdames Françoise Bourit, Nathalie Devillard, Séverine Mayo-Simbsler, Nicole Nicolas et Messieurs Georges Foldès, Philippe Huault, Pierre Jauffret, François Jeger.

Encadré 1

Une croissance mondiale vigoureuse

L'ensemble des pays de l'OCDE a connu, au second semestre 1999, une croissance à nouveau en hausse ; le taux de croissance du PIB est estimé à + 2,5 % après + 2,3 % en 1998. Cette évolution concerne les Etats-Unis où la croissance est toujours soutenue (+ 4,0 %) et l'Union européenne où elle a redémarré au second semestre (+ 1,8 %) ; l'activité économique du Japon s'est redressée (+ 0,8 %), en dépit d'un ralentissement au second semestre.

Une croissance française soutenue par la demande intérieure

A l'instar des autres pays de l'Union européenne, la France a renoué avec une croissance économique soutenue au second semestre. Sur l'ensemble de l'année, le PIB s'est accru de 2,7 %. La contribution des échanges extérieurs à la croissance du PIB est redevenue positive grâce à une demande mondiale dynamique et des gains de compétitivité consécutifs à la dépréciation de l'euro par rapport au dollar. La croissance tient également à la vigueur de la demande intérieure : la consommation des ménages a connu une vive reprise dès le deuxième trimestre, en raison notamment de la progression du pouvoir d'achat des revenus ; l'investissement des entreprises s'est accéléré en 1999 (+ 7,4 % après + 6,7 % en 1998).

L'activité de l'industrie française a ralenti en 1999 par rapport à 1998 (+ 2 % en 1999 après + 4 % en 1998). La construction automobile demeure la branche la plus dynamique de l'industrie manufacturière avec un taux de croissance de la production toujours soutenu (+ 8,0 % en 1999 après + 14,2 % en 1998).

Enfin, le bilan touristique s'est de nouveau amélioré en 1999 : le solde du poste « voyages » de la balance des paiements dépasse 78 milliards de francs (+ 9 %).

Les transports terrestres de marchandises tirés par le transport routier

Le rythme de croissance de l'ensemble des transports terrestres de marchandises exprimés en tonnes-kilomètres s'est accéléré en 1999 par rapport à 1998 (respectivement + 4,2 % et + 2,5 %). Cette progression est surtout due au transport routier (+ 5,5 %), qui assure 76,3 % des transports terrestres de marchandises.

Tableau 2 : Évolution des transports intérieurs terrestres de marchandises* (en pourcentage et milliards de tonnes-kilomètres)

	1996	1997	1998	1999	1999
	%	%	%	%	milliards de tonnes-kilomètres
Transport ferroviaire	3,8	8,9	0,1	-1,0	52,1
Transport routier (1)	2,0	3,6	3,3	5,5	258,8
Navigation intérieure	-2,1	-1,1	9,2	9,9	6,8
Oléoducs	-1,8	0,9	-2,3	0,2	21,6
Total	1,9	4,2	2,5	4,2	339,4

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES.

(1) y compris transport routier des véhicules de moins de trois tonnes de charge utile et transport routier sous pavillon étranger.

* Les chiffres pour l'année 1999 sont provisoires.

Le transport ferroviaire de marchandises recule de 1 % en 1999. Si le transport national reste stable (+ 0,1 %), le transport international et le transit diminuent sensiblement (respectivement - 1,4 % et - 3,5 %).

Pour la deuxième année consécutive, le transport fluvial enregistre une progression de près de 10 %, conséquence de la bonne récolte céréalière et des importations de charbon pour les centrales thermiques.

COMPTES

Année mitigée pour les ports et le transport maritimes

Le dynamisme de l'activité économique internationale ne se traduit pas dans les résultats globaux de l'activité du transport maritime, en raison de la relative faiblesse de la demande de matières premières, en particulier de produits pétroliers. Les tonnages traités par les ports métropolitains ont en effet diminué de 1,1 %, tous produits confondus, mais ils ont augmenté de 2,2 %, hors produits pétroliers. En conséquence, l'évolution des tonnages est contrastée entre les ports autonomes, dont l'activité a reculé de 2,4 % et les ports d'intérêt national, dont l'activité s'est accrue de 3,5 %. La diminution de l'activité des ports autonomes résulte de la baisse sensible des entrées (- 4,3 %), due au recul des approvisionnements en pétrole brut, alors que les sorties de marchandises augmentent (+ 3,7 %).

Les transports intérieurs de voyageurs en phase avec la croissance économique

La reprise observée en 1998 s'est confirmée en 1999 : les transports intérieurs de voyageurs ont progressé de 2,8 % en 1999 après + 3,2 % en 1998, soit un rythme proche de celui du PIB. Seuls les transports par autobus et par autocars sont en recul par rapport à 1998.

**Tableau 3 : Évolution globale des transports intérieurs de voyageurs
(en pourcentage et milliards de voyageurs-kilomètres)**

	1996	1997	1998	1999	1999 milliards de voyageurs-kilomètres
	%	%	%	%	
Voitures particulières	1,5	1,9	3,1	3,0	729,7
Autobus, cars	1,9	-0,9	1,6	-2,7	41,5
Transport ferroviaire, dont	7,4	3,2	4,3	3,1	76,8
<i>total SNCF, dont</i>	7,6	3,4	4,4	3,0	66,4
TGV	15,7	11,3	11,0	7,5	32,2
TER	6,9	3,0	2,1	3,4	7,9
RATP (métro, RER)	7,0	1,7	3,6	3,3	9,6
Transports aériens	8,4	-0,1	5,2	8,2	15,7
Total	2,1	1,8	3,2	2,8	863,6

Sources : SNCF, RATP, DGAC, DAEI/SES.

Note : les transports ferroviaires comprennent les transports par train de la SNCF, par métro ou RER de la RATP ou par métro en province.

L'activité voyageurs de la SNCF a progressé à un rythme soutenu en 1999 (+ 3,0 %), quoique inférieur à celui de 1998 (+ 4,4 %). Comme les années précédentes, cette progression est tirée par celle du réseau TGV, dont la fréquentation a augmenté de 7,5 %. Le processus de décentralisation des services régionaux de voyageurs continue d'avoir un effet positif sur la fréquentation des trains express régionaux, qui a augmenté de 3,4 % en 1999 après + 2,1 % en 1998.

La fréquentation des transports publics urbains a de nouveau été très forte, tant en région parisienne qu'en province. Les transports publics parisiens ont bénéficié d'une activité soutenue grâce aux effets conjugués de la bonne tenue de la consommation des ménages et de la mise en service ou du prolongement de nouvelles lignes. Ainsi, la progression de la fréquentation est très sensible autant à la RATP (+ 4,1 % sur le RER, + 2,8 % pour le métro et + 3,6 % pour le réseau de surface) qu'à la SNCF (+ 2,8 %). L'année 1999 est également marquée par un certain dynamisme des réseaux de province, en dépit des conflits sociaux de fin d'année liés à la mise en place des 35 heures : sur les 108 réseaux interrogés par l'UTP et représentant 92 % de l'activité du transport public de province, le nombre de voyages a augmenté de 1,5 % en 1999 par rapport à 1998.



COMPTES

Forte croissance du transport aérien

La croissance du transport aérien a également été très forte en 1999 puisque le nombre de mouvements d'avions sur les aéroports des dix principales villes françaises a augmenté de 7,1 % et le nombre de passagers s'est accru de 10,1 %. Le transport international de passagers est toujours le moteur de la croissance du transport aérien, tant à Paris (+ 10,3 %) qu'en province. Le transport intérieur métropolitain a également enregistré une bonne performance (+ 7,1 %), avec notamment une progression voisine de 10 % sur les liaisons transversales et de 6,5 % sur les radiales.

Progression soutenue de la circulation automobile

La circulation automobile a augmenté de 3,0 % en 1999, dont 2,2 % du fait de l'accroissement du parc automobile et 0,8 % du fait du kilométrage moyen parcouru. La circulation sur le réseau national interurbain (routes nationales et autoroutes) est en hausse de 4,2 %, avec + 6,7 % pour les seules autoroutes concédées.

L'accroissement du parc de voitures particulières résulte d'une hausse des immatriculations de voitures neuves de 10,5 %, plus forte pour les voitures Diesel (+ 21,3 %) que pour les voitures à essence (+ 3,3 %). La diésélisation du parc de voitures particulières se poursuit avec une augmentation de son taux, qui passe de 32,1 % à 33,5 % entre le début et la fin de l'année 1999.

Encadré 2

Diminution du nombre de décès par accident de la route

Le nombre des accidents corporels de la circulation routière est resté quasiment stable en 1999 par rapport à 1998 (+ 0,1 %) alors que le nombre de décès (8 029 personnes) a diminué de 4,8 %. Le taux de gravité est ainsi passé de 6,8 décès pour 100 accidents en 1998 à 6,4 en 1999. Par contre les accidents sur les routes nationales ont été plus graves en 1999, avec 16,6 décès pour 100 accidents après 16,3 en 1998.

Diminution de l'activité passagers des ports maritimes

Le trafic passagers des grands ports maritimes métropolitains a diminué de 3,7 % en 1999 par rapport à 1998. Ce résultat masque cependant des évolutions contrastées selon les zones géographiques : une baisse du nombre de passagers de 6,1 % en Manche et Mer du Nord en raison de la concurrence du tunnel sous la Manche et une hausse de 7,4 % en Méditerranée.

FORTE HAUSSE DE L'EMPLOI¹

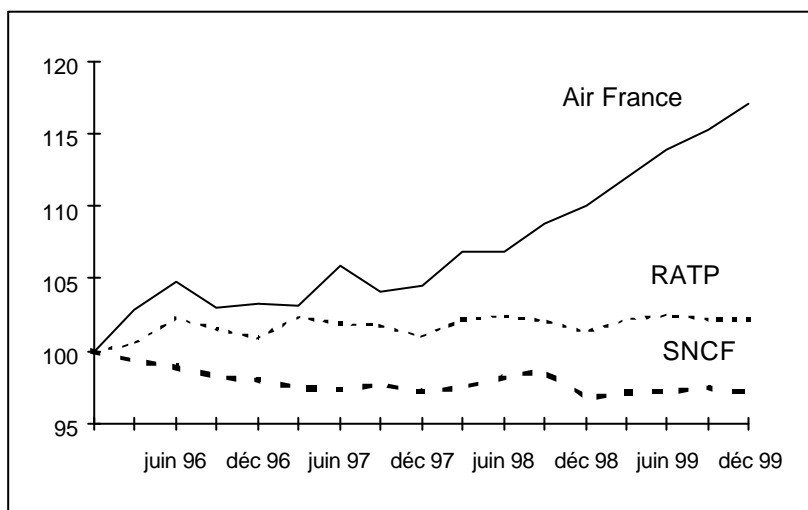
Le contexte économique favorable de l'année 1999 a permis la création de 40 000 emplois, soit une hausse de 4,3 %. Les effectifs salariés ont progressé moins fortement dans les entreprises nationales (+ 1,8 %) que dans le secteur privé (+ 5,2 %).

La progression des effectifs dans les entreprises nationales est essentiellement imputable à Air France (+ 7,5 %), dont l'activité a fortement augmenté. Le nombre de personnes employées à la RATP a progressé de 1 %. Enfin, les effectifs de la SNCF, qui n'avaient cessé de diminuer depuis le début de la décennie, ont augmenté de 0,9 % (+ 0,4 % hors emplois-jeunes).

¹ Ces chiffres intègrent les résultats relatifs au quatrième trimestre 1999, non connus au moment de la rédaction du rapport intérimaire.

COMPTES

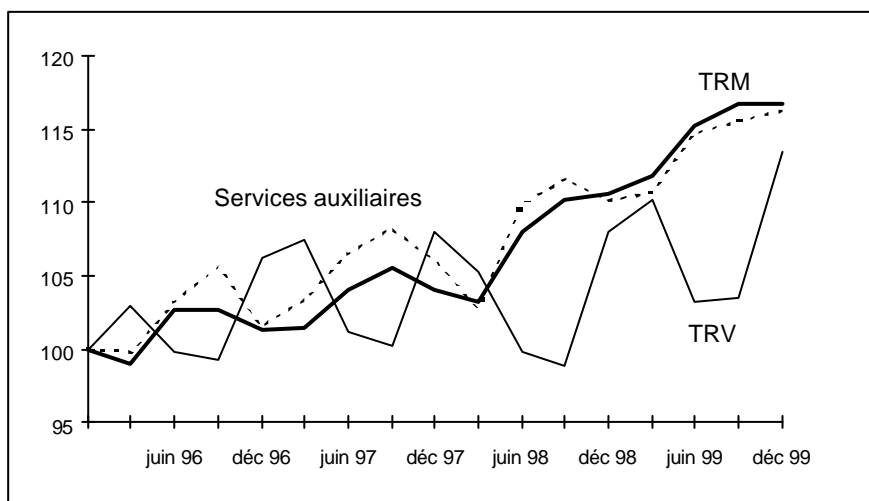
Graphique 1 : Évolution de l'emploi dans les entreprises nationales entre décembre 1995 et décembre 1999 (base 100 = décembre 1995)



Sources : SNCF, RATP et Air France.

Pour la deuxième année consécutive, l'emploi salarié dans le transport routier de marchandises (TRM) a fortement progressé (+ 5,5 %), en raison de la croissance soutenue dont a bénéficié l'activité de ce secteur. Les effectifs du transport routier de voyageurs (TRV) se sont accrus en 1999 quasiment au même rythme qu'en 1998 (+ 5,1 %). Les effectifs salariés des compagnies privées de transport aérien ont augmenté de 6,5 %.

Graphique 2 : Évolution de l'emploi dans le TRV, le TRM et les services auxiliaires de transport entre décembre 1995 et décembre 1999 (base 100 = décembre 1995)



Sources : UNEDIC, DAEI-SES.

Au total, le marché du travail du secteur des transports s'est nettement amélioré en 1999 : le nombre de demandeurs d'emplois a diminué de 13 % entre fin 1998 et fin 1999 et le nombre d'offres d'emplois a augmenté de 11 %. Cette amélioration est particulièrement sensible dans le transport routier de marchandises où les effectifs de conducteurs se sont accrus de 23 000 en un an, le nombre de conducteurs routiers de marchandises inscrits à l'ANPE diminuant de 18 % sur la même période.

COMPTES

RÉSULTATS MITIGÉS POUR LES ENTREPRISES

Dégradation des comptes des entreprises de transport routier de marchandises

Après une amélioration en 1997 et 1998, les comptes des entreprises de transport routier de marchandises se sont dégradés en 1999. L'excédent brut d'exploitation de ces entreprises diminuerait d'environ 8 % en dépit d'une hausse de 8 % de leur chiffre d'affaires. La hausse des prix du gazole a entraîné une augmentation des consommations intermédiaires de 10,7 %, soit une croissance supérieure à celle du chiffre d'affaires. En conséquence, la valeur ajoutée n'aurait augmenté que d'environ 5 % alors que les frais de personnel ont augmenté de 9 %.

Poursuite de la baisse des créations d'entreprises de transport

La diminution du nombre de créations d'entreprises du secteur des transports, amorcée en 1998, s'est accélérée en 1999 : respectivement - 4,2 % suivi de - 7,8 %. Cette accélération est particulièrement nette pour les entreprises de transport routier de marchandises de proximité (- 13,4 %) et celles de location de camions sans chauffeur (- 19,3 %). Elle est à mettre en relation avec les nouvelles conditions d'accès à la profession.

Pour la deuxième année consécutive, les défaillances d'entreprises ont diminué très sensiblement, quoique à un rythme deux fois plus faible qu'en 1998 (- 8 % en 1999 après - 16 %).

Stabilisation du montant des investissements en infrastructures

Les dépenses d'investissement en infrastructures tendent à se stabiliser depuis 1998, à un niveau de l'ordre de 84 milliards de francs. Le montant des investissements sur le réseau routier considéré dans son ensemble, soit un peu plus des deux tiers de la dépense totale, progresserait en 1999 sous l'effet de l'augmentation des dépenses des sociétés concessionnaires d'autoroutes et, surtout, de la poursuite de l'effort d'équipement des collectivités locales. En revanche, les dépenses d'investissement de Réseau ferré de France, tant en ce qui concerne le réseau principal que le réseau Île-de-France, ont été moins élevées en 1999 qu'en 1998. Enfin, les investissements en infrastructures aéroportuaires diminueraient en 1999, en raison de retards intervenus dans le démarrage de certains travaux réalisés par Aéroports de Paris sur l'aéroport Charles de Gaulle.

Poursuite de l'amélioration des comptes de la RATP

L'amélioration des comptes de la RATP se poursuit de façon continue depuis 1997, avec une progression de la production totale en valeur de 5,5 % en 1999. La fréquentation, mesurée en nombre de voyageurs-kilomètres, s'est accrue de 3,2 % sur l'ensemble du réseau. Avec la hausse des tarifs de 2,0 % en juillet 1999, les recettes voyageurs ont progressé de 4,5 %. Outre une conjoncture économique favorable, plusieurs facteurs explicatifs peuvent être avancés : le succès de la carte « Imagine'R », la mise en place du billet unique dans les bus de banlieue en septembre 1999 ainsi que la montée en charge de la ligne 14 du métro (Météor).

Malgré une progression de 4,4 % des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée a fortement augmenté (+ 5,8 %). L'excédent brut d'exploitation s'est accru de 6,2 %, avec une augmentation de près de 4 % des frais de personnel.

Bons résultats pour les compagnies aériennes

La croissance de la production dans le transport aérien français peut être estimée à 11,2 %. Ce résultat est légèrement biaisé (deux points au plus) du fait des grèves de juin 1998 à Air France. L'impact de la hausse des carburants a pu être limité grâce aux négociations menées antérieurement entre les grandes compagnies aériennes et les compagnies pétrolières. Les dépenses salariales ont augmenté de 7,4 %. Il en résulte que l'excédent brut d'exploitation du secteur aérien, qui atteignait environ 5,2 milliards de francs en 1998, a augmenté d'un peu moins d'un milliard de francs en 1999.