



LESTRANSPORTS EN 1999 : TROISIÈME ANNÉE DE FORTE CROISSANCE

Emmanuel DELAME,
Séverine MAYO-SIMBSLER*

En 1999, la production de la branche transport augmente de 5,3 % en volume.

Tirés par une bonne année touristique et une conjoncture favorable, tous les modes de transports de voyageurs contribuent à cette progression. C'est le transport aérien qui, grâce au transport international, réalise le meilleur résultat, avec une production en augmentation de 12,6 %. La croissance des autres activités de transport de voyageurs se situe entre 2,5 % et 3,1 %.

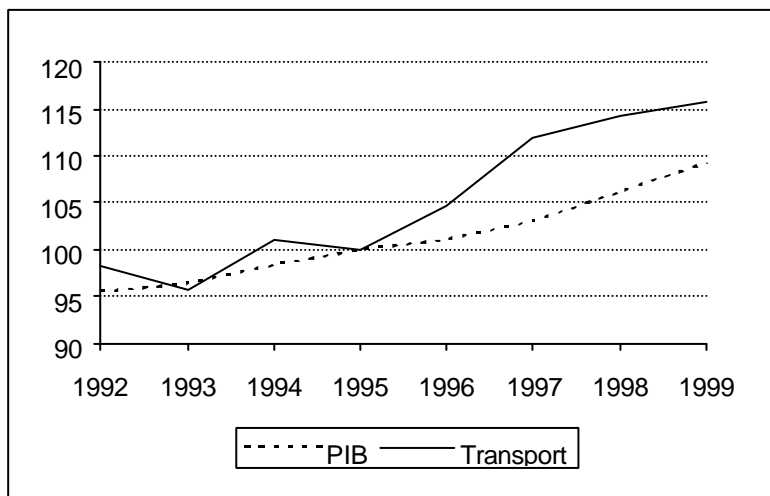
Le transport de marchandises connaît, comme l'année précédente, des évolutions contrastées. Si le transport fluvial (+ 10,0 %) réitère ses bons résultats de 1998, le transport de fret aérien reste stable et le transport ferroviaire de marchandises subit une légère baisse (- 0,8 %) ; le transport routier croît de 6,6 %.

Avec une progression de 4,0 %, l'emploi augmente plus rapidement dans les services de transport que dans l'ensemble de l'économie.

ACTIVITÉ DE TRANSPORT SOUTENUE

En termes de valeur ajoutée, la progression de la branche transport est de 3,9 % en volume et, sur la période 1992-1999, elle est plus forte que celle du PIB (+ 17,9 % contre + 12,4 %). Cet écart résulte essentiellement d'un différentiel de croissance important en 1996 et 1997.

Graphique 1 : Evolution de la valeur ajoutée de la branche transport et du PIB
(Volume prix 95 - Base 100 en 1995)



Source : Insee, DAEI/SES

* Ont contribué à la rédaction du rapport, Mesdames Nathalie Devillard, Séverine Mayo-Simbsler, Nicole Nicolas et Messieurs Emmanuel Delame (Insee), Georges Foldès, Philippe Huault, Pierre Jauffret, François Jeger, Frank Piot, Hubert Podevin.



CONJONCTURE

Progression toujours dynamique du transport routier de marchandises

Avec plus du quart de la production de services de transport, le transport routier pour compte d'autrui (qui comprend la location de camion avec conducteur) est le principal mode de transport de marchandises. La production pour compte d'autrui a augmenté de 6,6 % en volume en 1999, après 8,4 % en 1998. La progression concerne aussi bien le transport national que le transport international.

Tableau 1 : Evolution de la production au prix de base des principales branches de transport depuis 1995 (évolutions en pourcentage et niveaux en milliards de francs)

	Evolutions en volume au prix de l'année précédente				Evolutions 1999/1998			1999 (milliards de francs)
	1995	1996	1997	1998	Volume	Prix	Valeur	
	Transport aérien	-1,8	13,9	5,1	5,9	11,1	-0,7	
Transport aérien de voyageurs	-2,6	16,9	5,5	6,7	12,6	-0,9	11,6	72,0
Transport aérien de marchandises	2,5	-2,3	2,8	0,3	0,2	1,1	1,3	8,8
Transport ferroviaire	-1,9	4,4	1,6	4,2	1,9	1,4	3,4	49,0
Transport ferroviaire de voyageurs	-4,4	4,8	5,1	5,1	3,1	2,5	5,6	35,5
Transport ferroviaire de marchandises	3,0	3,5	-5,8	2,2	-0,8	-1,2	-2,0	13,5
Autres transports terrestres de marchandises	7,3	0,5	4,0	8,1	6,5	1,5	8,1	202,3
Transport routier de marchandises (y compris location de camions avec conducteurs)	7,4	0,4	4,0	8,4	6,6	1,5	8,2	193,5
Déménagement, transport par conduites	3,2	0,8	4,2	2,3	4,8	1,1	6,0	8,7
Autres transports terrestres de voyageurs	-0,5	1,7	3,2	4,8	2,8	0,7	3,5	80,7
Transport urbain de voyageurs	-0,8	3,2	4,6	4,5	2,9	0,2	3,1	43,9
Transport routier de voyageurs	-1,0	2,0	-0,1	5,9	2,5	0,8	3,4	22,5
Taxis, téléphériques et remontées mécaniques	1,4	-3,7	3,4	4,4	3,1	1,8	5,0	14,3
Transport par eau	2,6	-3,2	7,0	2,9	10,5	2,8	13,6	31,2
Transport fluvial	13,9	-2,7	-2,1	8,8	10,0	5,0	15,6	2,8
Transport maritime	1,8	-3,3	7,9	2,4	10,6	2,6	13,4	28,4
Autres	5,5	1,9	22,3	3,4	3,5	0,0	3,5	263,2
dont Manutention	7,9	4,1	1,4	5,2	4,0	1,5	5,5	11,7
Entreposage	7,8	2,6	8,6	3,8	5,7	1,5	7,3	29,8
Gestion d'infrastructure	4,5	0,1	61,5	2,5	3,9	0,8	4,8	103,9
Messagerie, fret express	2,4	11,3	0,8	5,7	2,7	0,4	3,1	46,9
Transport spatial, affrètement & organisation de transports internationaux	7,0	-2,5	7,8	2,6	2,6	-2,4	0,2	70,8
Total des transports	3,7	2,6	10,2	5,2	5,3	0,6	6,0	707,2
Ensemble de l'économie	2,5	1,2	3,0	3,5	3,2	0,4	3,5	15 071,4

Source : Insee, DAEI/SES

Note : La forte augmentation de la production en 1997 est artificielle. A la suite de la création de Réseau ferré de France (RFF), l'activité liée à l'infrastructure (entretien et, pour une part, investissement) apparaît comme une production supplémentaire. A structure comparable, l'augmentation de la production aurait été de 4,3 %.

Le transport terrestre non ferroviaire de voyageurs de nouveau sur sa tendance

Le transport terrestre non ferroviaire de voyageurs progresse de 2,8 % en volume en 1999. Ses différentes composantes ont évolué de manière parallèle.

Après deux années de forte croissance (+ 4,6 % en 1997 et + 4,5 % en 1998, grâce en partie à la coupe du monde de football), le transport urbain de voyageurs a retrouvé, avec + 2,9 % d'augmentation en volume, une évolution de sa production proche de celle de 1996 (+ 3,2 %).

Aux effets positifs de la conjoncture économique générale et de la bonne saison touristique se sont adjoints d'autres facteurs favorables : l'offre en région parisienne a été accrue, avec l'exploitation en année pleine de la ligne 14 (Météor, inaugurée le 15 octobre 1998) et du prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis, ainsi qu'avec la mise en service durant l'été de la ligne E du RER (Eole).

La politique tarifaire a également évolué avec la création des abonnements «Imagine'R» pour les jeunes à la rentrée 1998 ; ils permettent des déplacements sur l'ensemble du réseau Île-de-France, durant le week-end. Par ailleurs, une nouvelle tarification a été mise en place en septembre 1999 (billet unique sur les autobus de banlieue parisienne).

La fréquentation des réseaux de province a également progressé, malgré les perturbations liées aux conflits sociaux relatifs à l'adoption des 35 heures.

Après une excellente année 1998 (+ 5,9 %), le transport routier non urbain de voyageurs a crû de 2,5 % en 1999.

CONJONCTURE

Les transports aériens et ferroviaires poussés par l'activité voyageurs

La production de transport aérien, grâce principalement au transport international, a augmenté de 11,1 % en volume. Ce bon résultat est dû à l'activité voyageurs, qui a bénéficié de la plus forte progression de l'ensemble des modes de transport (+ 12,6 %), soit un rythme près de deux fois supérieur à celui des deux années précédentes (+ 5,5 % en 1997 et + 6,7 % en 1998). Air France a profité de ses accords avec la compagnie américaine Delta Airlines, ainsi que de l'amélioration des infrastructures de Roissy (troisième piste d'atterrissage, nouveau terminal). La production a également été tirée par le développement d'autres plates-formes d'échange (« hubs ») d'Air France à Lyon, de Régional à Clermont-Ferrand et d'Air Littoral à Nice, ainsi que par l'émergence de compagnies à bas coûts.

L'évolution de la production de services de fret aérien a été identique à celle de l'année précédente : + 0,2 % après + 0,3 %.

L'augmentation de 1,9 % de la production de services de transport ferroviaire masque des évolutions de sens inverses pour les activités voyageurs et marchandises.

Le transport ferroviaire de voyageurs a progressé de 3,1 % en volume en 1999. Après une période de baisse de 1993 à 1995, 1999 est la quatrième année consécutive de hausse. Néanmoins, l'augmentation a été moins forte que celles des trois dernières années, au cours desquelles la croissance se situait autour de 5 %. Ce léger ralentissement est imputable au réseau TGV, dont la fréquentation a subi un certain ralentissement (+ 7,4 % en voyageurs-kilomètres pour 1999 après + 11,0 % en 1998). En effet, après sa montée en régime, Thalys n'a plus progressé que de 5,7 % en 1999. Néanmoins, sous l'effet des mesures de cadencement (un départ toutes les demi-heures ou toutes les heures), le TGV nord-Europe a progressé de 10,5 %. Pour les TGV-jonctions, la croissance reste soutenue, malgré un léger ralentissement (+ 13,7 % en 1999).

Le recul du réseau principal hors TGV s'est poursuivi (- 1,6 % en 1999), mais le réseau des trains express régionaux (TER) a bénéficié d'une progression accélérée (+ 5,0 % en 1999). La contractualisation avec les Conseils régionaux continue de porter ses fruits ; mise en place sur six régions en 1997, elle s'est étendue au Limousin en 1998.

La production de services de transport ferroviaire de marchandises a, en revanche, légèrement baissé (- 0,8 % en volume) et retrouve un niveau proche de 1997. Ce recul s'explique par des problèmes de délais, liés pendant certaines périodes de l'année à la saturation des capacités ou à des mouvements de grève. Toutefois, ce résultat en moyenne annuelle masque une reprise amorcée durant l'année 1999.

En 1999, la baisse a été due pour l'essentiel au transport ferroviaire international : même si la diminution du transit exprimé en tonnes-kilomètres s'est sensiblement ralentie (- 3,5 % en 1999 après - 6,8 % en 1998), la partie hors transit affiche un recul de 1,4 % après + 6,7 % en 1998. Le fret ferroviaire international a ainsi globalement diminué en 1999, alors qu'il avait continué à progresser en 1998 (- 2,1 % en 1999 au lieu de + 1,4 % en 1998) et il n'a pas bénéficié de reports après l'accident du tunnel du Mont-Blanc.

Le transport national, en revanche, a cessé de reculer (+ 0,1 % en 1999 après - 1,3 % en 1998).

La partie ferroviaire du transport combiné (train + camion), en recul pour la troisième année consécutive (- 1,1 % en 1999 après - 3,1 % en 1998), s'est redressée en cours d'année et a retrouvé à la fin de 1999 son niveau du début 1998.



CONJONCTURE

Bonne année pour le transport fluvial et le transport maritime

Le transport fluvial a renouvelé sa bonne performance de l'année 1998 (+ 10,0 % pour la production en volume en 1999 contre + 8,8 % en 1998). Ces résultats tiennent aux mêmes raisons que l'année précédente : dynamisme des exportations de céréales à partir de la Champagne et de la Picardie ; transport de charbon pour EDF durant le premier semestre de 1999. De plus, grâce à la reprise de l'activité dans le bâtiment, la quantité de matériaux de construction transportés s'est accrue. Toutefois, la baisse des transports de produits pétroliers par voie maritime s'est répercutée sur les transports par voie fluviale.

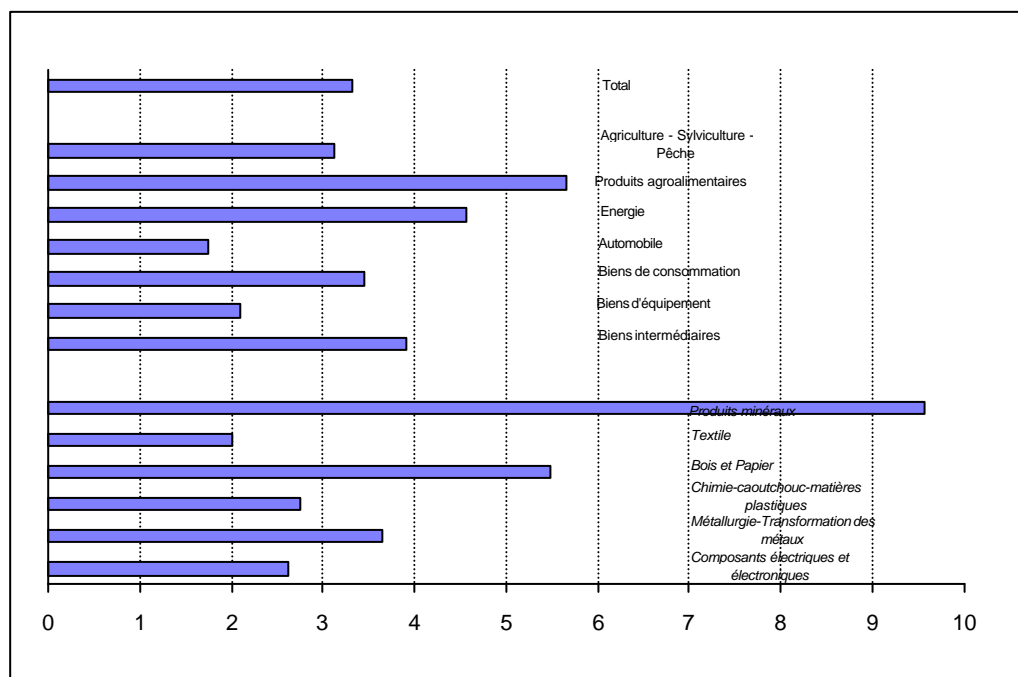
Le transport maritime a progressé de 10,6 % en 1999.

UNE DEMANDE DE TRANSPORT EN FORTE CROISSANCE

Augmentation des marges de transport

Les consommations intermédiaires ont augmenté de 7,4 % ; elles sont composées des déplacements professionnels ainsi que de certains services de transport de marchandises (manutention, entreposage, gestion d'infrastructure, déménagement et transport spatial). D'autre part, les marges de transport, correspondant à la valeur du transport effectué sur un bien, ont augmenté de 5,5 %. Les taux de marge de transport (marge de transport rapportée au total de la production et des importations) sont les plus élevés pour les produits lourds et peu onéreux : les minéraux (9,6 %), les produits agro-alimentaires (5,7 %), ainsi que les produits du bois et du papier (5,5 %). Les moins élevés sont ceux qui concernent les automobiles (1,7 %), le textile (2,0 %) et les biens d'équipement (2,1 %).

Graphique 2 : Les taux de marge de transport par produit en 1999 (en pourcentage)



Source : Insee, DAEI/SES

La structure des marges de transport par mode reflète l'importance du transport routier de marchandises (y compris la location de camion avec conducteur) puisqu'il représente 72,7 % du total des marges.

CONJONCTURE

Tableau 2 : La structure des marges de transport par mode en 1999

	Fer	TRM y location	Conduite	Mer	Fluvial	Air	Auxiliaires	TOTAL
Agriculture - Sylviculture - Pêche	6,1%	81,2%	0,0%	6,8%	0,9%	0,7%	4,4%	100,0%
Produits agroalimentaires	1,9%	78,6%	0,0%	2,0%	0,0%	0,5%	16,9%	100,0%
Biens de consommation	2,3%	73,2%	0,0%	1,1%	0,0%	1,1%	22,3%	100,0%
Automobile	9,9%	67,1%	0,0%	2,4%	0,0%	2,1%	18,5%	100,0%
Biens d'équipement	8,1%	64,6%	0,0%	1,9%	0,0%	1,7%	23,8%	100,0%
Biens intermédiaires	6,5%	72,8%	0,0%	4,5%	0,8%	1,5%	13,9%	100,0%
Energie	8,4%	59,8%	15,2%	13,0%	1,9%	0,1%	1,6%	100,0%
Total	5,2%	72,7%	0,9%	3,6%	0,4%	1,1%	16,1%	100,0%

Source : Insee, DAEI/SES

Cependant, l'utilisation des modes de transport diffère d'un produit à l'autre. Les automobiles et les biens d'équipement sont très comparables, avec une utilisation plus fréquente du transport ferroviaire et des auxiliaires de transport et une moindre utilisation du transport routier. Les produits de consommation supposent plus souvent l'intervention des auxiliaires (messagerie par exemple) et moins de transport par chemin de fer. Pour l'acheminement des produits énergétiques, le recours aux transports maritime, fluvial et par conduite est plus important tandis que le transport routier et les services des auxiliaires de transport occupent une place moins grande. Le transport de produits agricoles s'effectue beaucoup par route et sollicite peu les auxiliaires. Les produits agroalimentaires sont davantage transportés par route et moins par fer.

Rythme soutenu pour les dépenses de transport des ménages

Les ménages consomment 20 % des services de transport (transports collectifs, taxis, services de déménagement, utilisation d'infrastructures terrestres, services de messageries et de fret express). Leurs dépenses à ce titre ont augmenté de 4,4 % en 1999, après une croissance de 4,6 % en 1998 et ne subissent donc pas la même baisse de rythme que l'ensemble de leur consommation (+ 2,3 % après + 3,2 %). La croissance est plus forte pour les transports aériens (+ 9,5 % en volume), suivis des services de gestion d'infrastructures terrestres (gestion du réseau ferroviaire, autoroutes et ouvrages d'art donnant lieu à péages, parkings, gares routières, etc.) (+ 5,5 %).

En plus des services de transport qu'ils utilisent, les ménages effectuent d'autres dépenses participant d'une fonction transport : achats de véhicules et dépenses liées à l'utilisation de véhicules (carburant, entretien et réparation, pièces détachées et accessoires, auto-école, etc.).

En 1999, la part du budget des ménages allouée à la fonction transport a été de 12 %, dont plus de 80 % pour la voiture particulière (achats des véhicules et dépenses d'utilisation) ; elle a peu évolué depuis 1990.

En 1999, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport ont augmenté de 5,0 % en volume, après + 6,0 % l'année précédente. Ce sont les achats de véhicules qui expliquent cette croissance (+ 11,7 % en volume pour 1999). En effet, les immatriculations de voitures neuves ont atteint 2,15 millions d'unités en 1999, niveau le plus élevé depuis 1990. Cette mise en circulation de voitures neuves a autant profité aux marques françaises (+ 10,4 % en 1999) qu'aux marques étrangères (+ 10,7 %). La part de marché des marques françaises est donc restée stable en 1999 par rapport à 1998, à 57,2 %.

Parmi les dépenses liées à l'utilisation des véhicules, les hausses en volume ont été particulièrement importantes pour le poste entretien et réparations (+ 3,5 %). Le volume des achats de carburants utilisés par les ménages a augmenté moins rapidement en 1999 qu'en 1998 : + 0,7 % et + 1,9 %.

La hausse des prix en 1999 sur les dépenses liées à l'utilisation des véhicules provient essentiellement du prix des carburants achetés par les ménages : il a augmenté de + 4,1 %, après avoir diminué de 3,1 % en 1998. Seuls les prix des pièces détachées et accessoires ont été stables (+ 0,1 %). Les prix de l'entretien et des réparations ont progressé de 1,9 %.



CONJONCTURE

Progression soutenue de la circulation automobile

La circulation automobile a augmenté de 3,1 % en 1999, dont 2,5 % du fait de l'accroissement du parc automobile et 0,5 % 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 %, celle-ci étant 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 : le taux de véhicules Diesel est passé de 31,5 % des voitures particulières en 1998 à 32,9 % en 1999.

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. Si la sécurité est en nette amélioration sur les routes nationales (diminution du nombre d'accidents de 6,2 %, de blessés de 7,3 % et de tués de 6 %), elle s'est dégradée sur les autoroutes (respectivement + 15,1 % d'accidents, + 9,3 % de blessés mais - 1,3 % pour le nombre de tués).

Solde positif des échanges extérieurs pour la troisième année consécutive

Les échanges extérieurs de marchandises déterminent l'intensité de l'activité internationale des transports. En 1999, l'accélération de la croissance mondiale ne s'est traduite dans le commerce extérieur français que par une faible croissance des tonnages de marchandises échangées (+ 0,6 % contre + 3,5 % en 1998). Cette décélération résulte de la baisse de 1,6 % des tonnages importés (contre + 4,6 % en 1998) alors que, pour les tonnages exportés, la croissance s'est amplifiée (+ 4,5 % contre + 1,7 % en 1998).

Le solde des échanges de services de transport a progressé de 2,7 milliards de francs : le solde positif du transport aérien s'est accru de 0,4 milliard de francs, alors que le déficit du transport maritime s'est fortement réduit, de l'ordre de 2,8 milliards de francs. Ce dernier reste néanmoins encore élevé (- 5,1 milliards de francs). En effet, le transport maritime de biens importés et exportés par la France n'est que très minoritairement assuré par les armateurs résidents. En revanche, le déficit du transport routier s'est accru de 0,3 milliard de francs avec la poursuite de la baisse des parts de marché des transporteurs français, notamment dans les échanges avec l'Espagne.

LES TRANSPORTS FORTEMENT CRÉATEURS D'EMPLOIS

Avec 4,3 % d'augmentation, les effectifs salariés des entreprises de transport ont augmenté nettement plus que dans le reste de l'économie (+ 2,7 %).

Tableau 3 : Evolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports (En milliers, en fin d'année)

	1995	1996	1997	1998	1999 estimé	1999/1998 (%)
Salariés	887,9	894,4	902,0	932,8	972,7	4,3
Transport aérien	77,3	78,4	68,2	71,7	75,0	4,6
Transport ferroviaire	180,2	176,3	175,2	174,4	176,0	0,9
Autres transports terrestres de marchandises	275,0	279,0	286,0	303,0	319,0	5,3
Autres transports terrestres de voyageurs	151,4	154,7	157,6	160,7	166,7	3,7
Transport par eau	12,0	12,0	12,0	12,0	13,0	8,3
Auxiliaires transports	192,0	194,0	203,0	211,0	223,0	5,7
Non salariés	64,9	66,0	68,0	70,0	70,0	0,0
Total	952,8	960,4	970,0	1 002,8	1 042,7	4,0

Source : Insee, Unedic, DAEI/SES

CONJONCTURE

Ce sont surtout dans les activités de transport à fort effectif que l'emploi a le plus progressé en 1999 : le nombre de salariés dans les transports terrestres non ferroviaires de marchandises a augmenté de 5,3 %. Cette amélioration du marché du travail depuis le deuxième trimestre de l'année 1999 s'explique par la forte activité du secteur du transport routier de marchandises. La croissance du nombre des salariés des auxiliaires de transports a été de 5,7 %. L'emploi a progressé légèrement (+ 0,9 %) dans le transport ferroviaire, pour la première fois depuis le début des années quatre-vingt-dix.

Les effectifs non salariés sont restés stables en 1999.

AMÉLIORATION DES COMPTES DES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

Bons résultats pour les sociétés d'autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes, constitué essentiellement par les péages, a augmenté de 9,1 % en 1999 par rapport à 1998 pour s'élever à 31,1 milliards de francs. Cette progression résulte de l'accroissement de la circulation et du relèvement des tarifs intervenu en début d'année. Compte tenu notamment de la moindre progression des frais financiers (+ 3,4 % en 1999 après + 6,4 % en 1998 et + 19,2 % en 1997), la capacité d'autofinancement des sociétés d'autoroutes a progressé de 18,2 % en 1999 pour atteindre 10,4 milliards de francs.

La diminution de 15,7 % des investissements, à 12,9 milliards de francs, s'est traduite par un recul du taux d'investissement (46 % en 1999 après 60 % en 1998) et une hausse du taux d'autofinancement (81 % en 1999 après 58 % en 1998).

Réduction du déficit d'exploitation de Réseau ferré de France

Depuis la loi du 13 février 1997, c'est l'établissement public industriel et commercial Réseau ferré de France (RFF) qui est chargé d'exercer, pour le compte de l'Etat, la responsabilité de l'infrastructure ferroviaire, dont la gestion est déléguée à la SNCF. Il en résulte, notamment, que RFF supporte la charge de la dette correspondant aux emprunts contractés par la SNCF pour financer les infrastructures et que, en contrepartie, il est devenu propriétaire, à la place de l'Etat, des infrastructures ferroviaires.

Les comptes de RFF portent la marque des relations particulières que l'établissement public entretient avec l'Etat et la SNCF. Ainsi, les produits d'exploitation (en hausse de 13,8 % à 24,0 milliards de francs) sont constitués à hauteur de 85 % des redevances d'utilisation des infrastructures payées par la SNCF (en hausse de 56,5 % à 9,6 milliards de francs) et de la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure (en diminution de 8,6 %, à 10,8 milliards de francs). Par ailleurs, les charges d'exploitation sont quasiment stables en 1999 par rapport à 1998 (- 0,4 %) en raison, d'une part, de la baisse de 13,8 % des dotations aux amortissements (4,9 milliards de francs) et, d'autre part, de la hausse de 3,6 % de la rémunération versée à la SNCF (17,2 milliards de francs) au titre d'un certain nombre de missions exercées par la SNCF pour le compte de RFF. Au total, le déficit d'exploitation a diminué de 71,5 % en 1999 pour s'établir à 1,2 milliard de francs.



CONJONCTURE

Nouvelle progression des indicateurs de gestion des aéroports

Les comptes d'Aéroports de Paris et des principaux aéroports de province sont caractérisés par un progression sensible des principaux indicateurs de gestion que sont le chiffre d'affaires (+ 9,2 %), la valeur ajoutée (+ 8,2 %), l'excédent brut d'exploitation (+ 10,4 %) et la capacité d'autofinancement (+ 11,1 %). En revanche, après deux années particulièrement dynamiques, les investissements ont reculé de 14,3 %, ce qui s'est traduit par une diminution de l'endettement à moyen et long terme de 0,4 %.

Nette amélioration des comptes de Voies navigables de France

Voies navigables de France (VNF) assure l'exploitation, l'entretien et l'amélioration de 80 % des voies d'eau navigables. Son chiffre d'affaires est constitué, pour l'essentiel, du produit des péages liés à l'activité du trafic fluvial, des redevances domaniales et de la taxe hydraulique. En 1999, il a progressé de 8,5 % pour s'établir à 680,4 millions de francs.

La diminution de 20,8 % de la capacité d'autofinancement et l'augmentation de 25,0 % des dépenses d'investissement se sont traduites par de sensibles réductions du taux d'épargne (37 % en 1999 après 50 % en 1998) et du taux d'autofinancement (25 % en 1999 après 39 % en 1998).

Dégradation des comptes des ports maritimes

L'ensemble des indicateurs des comptes des ports maritimes est orienté à la baisse, qu'il s'agisse du chiffre d'affaires (- 1,3 %), de l'excédent brut d'exploitation (- 3,3 %) ou encore de l'investissement (- 2,0 %). L'année 1999 a également été marquée par une réduction de 9,3 % des frais financiers et une diminution de 13,2 % de l'endettement à moyen et long terme.

Diminution des dépenses d'investissement en infrastructures de transport

En 1999, les dépenses d'investissements en infrastructures de transport ont atteint 79,4 milliards de francs, en baisse de 4,0 % par rapport à 1998. La route a représenté un peu plus des deux tiers de la dépense totale, le fer hors réseau d'Ile-de-France 15 %, les transports collectifs urbains 9 %, les aéroports 6 %, les ports maritimes 2 % et les voies navigables 1 %. Le recul des dépenses d'investissement est particulièrement marqué en ce qui concerne les autoroutes concédées (- 15,7 %) et les dépenses liées à la construction des lignes à grande vitesse (- 22 %).

