



LES TRANSPORTS EN 2000 : L'OMBRE DU PÉTROLE¹

André RÉMY

En 2000, l'actualité des transports a été marquée par la forte hausse des prix du carburant, l'activité économique générale restant soutenue. Pour les voyageurs, les informations disponibles en fin d'année indiquent une forte augmentation de la fréquentation des transports collectifs de proximité ou à longue distance ainsi qu'un ralentissement de la progression de la circulation routière. Dans le transport de marchandises, malgré un contexte économique bien orienté et le redressement de l'activité portuaire, les chiffres font apparaître une inflexion de la croissance des volumes du transport routier national, partiellement compensée par des reports sur le ferroviaire, la voie d'eau et le pavillon étranger. L'investissement automobile des entreprises et des ménages, qui avait augmenté à un rythme rapide en 1998 et 1999, a progressé de façon plus modérée en 2000, les ventes aux particuliers se stabilisant et le développement des capacités du transport routier se ralentissant. Les statistiques de la sécurité routière font, pour la première fois depuis deux ans, apparaître une forte diminution du nombre d'accidents.

En 2001, les projections faites sur la base d'un recul sensible des prix du pétrole et d'un maintien de l'activité économique à un niveau élevé font apparaître un rythme de croissance de la consommation de transport légèrement supérieur à celui de l'année précédente et une stabilisation du partage modal.

Un contexte conjoncturel dynamique malgré la hausse du prélèvement pétrolier

Malgré l'importance du prélèvement pétrolier (+ 86 % sur le prix en francs du baril importé), l'économie française aurait, selon l'Insee, continué à croître en 2000 à un rythme soutenu, le PIB progressant de 3,2 % en 2000 contre + 2,9 % en 1999².

- La consommation des ménages serait restée dynamique (+ 2,3 % en 2000 comme en 1999), la progression des revenus liés à l'augmentation de l'emploi et aux allègements fiscaux ayant compensé les effets de la hausse des prix du pétrole.
- L'internationalisation de l'économie française se serait accélérée, les exportations de biens et services progressant de 13,3 % (+ 3,8 % en 1999) et les importations de 14,1 % (+ 3,8 % en 1999).
- La progression de la formation brute de capital fixe serait restée en ligne avec les évolutions enregistrées en 1999 (+ 6,3 % contre + 7,3 % en 2000).
- La contribution de la formation de stock à la croissance, négative en 1999 (- 0,4 %) serait à nouveau positive en 2000 (+ 0,2 %).

Pour 2001, la plupart des conjoncturistes prévoient pour la France une croissance du PIB du même ordre qu'en 2000, la baisse des prix du pétrole (- 18 % pour le baril en Euro dans les prévisions du BIPE) compensant une dégradation modérée de l'environnement extérieur. Ils s'accordent, cependant, à reconnaître que les hypothèses sur lesquelles sont fondées ces projections (prix du pétrole, évolution de l'économie américaine, politique monétaire dans la zone Euro) sont plus incertaines qu'il y a un an.

¹ Titre repris de celui de la Note de conjoncture de l'Insee de septembre 2000.

² Ces évolutions, comme toutes les données macroéconomiques citées s'entendent aux prix de 1995. Ils sont extraits de l'édition de décembre de la Note de conjoncture de l'Insee.



CONJONCTURE

Variations annuelles en % aux prix de 1995	1998	1999	2000 (p.)	2001 (BIPE)
PIB	3,2	2,9	3,2	3,4
Importations	11,3	3,8	14,6	6,8
- dont marchandises	12,3	4,7	15,6	
Demande intérieure	3,9	2,9	2,4	
Consommation	2,5	2,4	2,0	
- ménages	3,5	2,3	2,3	
- administrations publiques	0,3	2,5	1,4	
FBCF	6,6	7,3	6,3	
Exportations	7,7	3,8	13,3	6,5
- dont marchandises	8,8	3,8	14,2	
Contributions				
- variations de stock	0,6	-0,4	0,2	
- échanges de biens et services	-0,6	0,1	0,1	
- demande intérieure hors stock	3,2	3,2	2,8	
Prix de la tonne de pétrole importé en francs				
560	792	1476	1208	
variations (%)	-46	41,4	86,4	-18

Sources : Insee sauf 2001 (BIPE)

Fréquentation en forte hausse pour le transport ferroviaire de voyageurs

Dans un contexte marqué par la forte hausse du prix des carburants, les transports collectifs terrestres ont connu une croissance rapide, la progression de la circulation routière s'inscrivant en recul par rapport aux années précédentes.

En Ile-de-France, l'amélioration de l'offre, notamment en faveur des jeunes (lancement de la carte IMAGINE»R» du syndicat des transports parisiens en 1999), et la nette reprise de l'emploi ont également contribué au dynamisme de l'activité, la fréquentation progressant à un rythme plus rapide qu'en 1999 (+ 6,3 % contre + 3,3 % pour le réseau SNCF Ile-de-France ; + 4,0 % contre + 3,1 % pour la RATP).

Sur les liaisons à moyenne et longue distance, le renchérissement du coût d'utilisation des véhicules et une concurrence moins vive dans l'aérien ont favorisé la progression de l'activité, le nombre de voyageurs-kilomètres augmentant de 5,6 % entre les dix premiers mois de 1999 et la même période de 2000 contre + 3,3 % en 1999. Sur le réseau TGV, l'activité a progressé à un rythme comparable à celui de l'année précédente (+ 7,8 % contre + 7,4 %). Elle s'est redressée sur le reste du réseau principal (+ 2,8 % contre - 1,6 % en 1999), la poursuite de la régionalisation de l'activité « trains express régionaux » (TER) et la démarche qualité mise en oeuvre dans les trains rapides nationaux (TRN) ayant contribué à cette évolution favorable.

En 2001, le recul attendu des prix du pétrole devrait entraîner un ralentissement de la croissance de la fréquentation du réseau ferroviaire principal. Cependant, la progression du nombre de voyageurs-kilomètres devrait rester de l'ordre de 4 % grâce notamment à la mise en service du TGV Méditerranée.

Les transports de voyageurs par chemins de fer en 2000

	1998 Mds.V.km	1999/1998 (%)	2000/1999 (% ; **)	2001/2000 (%;p)
Ile-de-France	21,4	3,2	5,0	
	9,3	3,1	4,0	
		3,3	6,3	
	30	3,3	5,6	4
		7,4	7,8	
			2,8	

(*) Les chiffres pour 1998 sont comparables à ceux de 1999 mais n'intègrent pas les différentes corrections apportées aux nouveaux chiffres de 1999 (consolidation, mise à jour de coefficients, correction des parcours complémentaires en IdF,...) et ne sont donc pas comparables à ceux de 2000. L'évolution 2000/1999 est donc calculée à partir de nouveaux chiffres de 1999 avec prise en compte de ces différentes modifications sur 2000 et 1999.

(**) Les évolutions indiquées sont calculées à partir des données enregistrées sur les dix premiers mois de 2000.

CONJONCTURE

Aérien : poursuite de la croissance du trafic sur les vols internationaux et stabilisation sur les destinations nationales

La croissance du transport aérien de passagers est restée soutenue pour les vols internationaux mais s'est fortement ralentie sur les destinations nationales.

- A l'international, le nombre de passagers devrait augmenter en 2000 de 11,5 % (10,5 % en 1999), la croissance étant particulièrement forte pour les aéroports de province (+ 16 % contre + 10 % en 1999).
- Sur les vols intérieurs, après une forte croissance en 1999 (+ 6 %), le nombre de passagers ne progresserait que de 1,7 % en 2000 du fait du tassement des fréquentations sur des liaisons radiales importantes comme Toulouse, Strasbourg, Lyon, Bâle, Mulhouse, Biarritz, Toulon, Pau et Lorient.
- Le nombre de passagers par mouvement d'avion diminuerait à nouveau sur les vols au départ de Paris mais continuerait à augmenter sur les vols au départ d'aéroports de province.

Le nombre de voyageurs-kilomètres transportés par AIR FRANCE progresserait de 9,5 %, dont 10,5 % pour l'international et 1,2 % sur les vols intérieurs. La faible croissance sur le national aurait cependant été en partie compensée par les bonnes performances de ses franchisés, BRIT'AIR et PROTEUS.

Les compagnies AOM et AIR LIBERTÉ ont perdu des parts de marché sur l'intérieur et l'Outre-Mer en raison de la structure de leur réseau mais aussi des conflits sociaux entraînés par leur intégration dans le groupe SWISSAIR. Par contre, AIR LITTORAL, qui appartient au même groupe, a bénéficié de l'ouverture d'une ligne vers la Corse, où elle est en concurrence avec CORSE MÉDITERRANÉE.

Fréquentations des aéroports

	1999 millions de passagers	1998/1997 (%)	1999/1998 (%)	2000/1999 (% ; p ; *)
Intérieur	35	3,7	6,0	1,7
- Province intérieur	19	3,3	6,3	0,3
	16	4,1	5,7	3,4
	50	6,4		
- Province international	41	5,4		
	9			16

(*) : prévisions réalisées à partir des données connues pour les 10 premiers mois de 2000 pour Paris, 9 premiers mois pour la province

Activité du groupe AIRFRANCE

			(%)	(*)
		6,6		9,5
		7,3		
	9,2	0,8	6,6	1,2

(*) : variations entre les 10 premiers mois de 1999 et de 2000.

La circulation routière : ralentissement de la croissance des trafics

Le renchérissement des carburants a contribué à ralentir la croissance des trafics. La progression enregistrée entre les trois premiers trimestres des années 2000 et 1999 s'établit à 2,2 % contre 4,1 % en 1999 et 4,4 % en 1998. Ce tassement a été particulièrement sensible sur les routes nationales, la progression des trafics passant de 2,4 % en 1999 à + 0,7 % entre les trois premiers trimestres de 1999 et de 2000, et sur les autoroutes concédées (de + 6,3 % à + 3,3 %). Il a été moins fort sur les autoroutes non concédées (de + 4,6 % à + 3,7 %). En 2001, le maintien de la croissance du pouvoir d'achat des ménages entraînerait, dans le cadre des hypothèses retenues pour l'évolution des prix du pétrole, une légère reprise des trafics. Les progressions seraient de l'ordre de 3 % pour le réseau national et de 4 % pour les autoroutes concédées. Sur l'ensemble du réseau - réseau national et réseaux départemental, local et urbain - la progression devrait être comprise entre 1 % et 2 %.



CONJONCTURE

Circulation routière

Milliards de véhicules-kilomètres			(%)		
	178	4,4	4,1	2,2	3
- routes nationales	86	2,7	2,4	0,7	
- autoroutes concédées	57	5,5	6,3	3,3	4
- autoroutes non concédées	35	6,9	4,6	3,7	

(*) : variations entre les neuf premiers mois de 1999 et 2000

Redressement de l'activité portuaire

Le tonnage de marchandises débarquées ou embarquées dans les ports de commerce français traitant plus de 4 millions de tonnes par an s'est élevé à plus de 261 millions de tonnes, de janvier à octobre 2000, soit une progression de + 4 % par rapport à la même période de 1999. Les ports autonomes, qui représentent 85 % du secteur, ont progressé de + 6,8 % tandis que les autres plateformes reculaient de 1,8 %.

A l'exception de Rouen (- 5,7 %), tous les ports autonomes ont enregistré une croissance de leur activité. Cette progression a été irrégulière tout au long de l'année, les glissements trimestriels variant entre 5 % et 7 %³. Elle a concerné toutes les catégories de marchandises : pétrole (en glissement sur dix mois : + 4,3 % contre - 8,8 % en 1999⁴), vrac (+ 7,6 % contre + 1,9 %), marchandises diverses (+ 7,6 % contre + 2 %).

Le transport de passagers transmanche a diminué de - 10,9 % sur les neuf premiers mois par rapport à 1999 du fait de la disparition des ventes hors taxes, de la concurrence du trafic par le tunnel et de la hausse du prix des traversées. A l'opposé, en Méditerranée, le transport de passagers a été en légère augmentation (+ 2,7 %) essentiellement du fait des croisières (+ 20 % au cours du premier semestre), le trafic des lignes régulières restant stable.

Activité « marchandises » des ports maritimes autonomes

	1999 Millions T.	1998/1997 (%)	1999/1998 (%)	2000/1999
	260	6,3		6,8
	103	1,3		4,3
	119		1,9	7,8
- marchandises diverses	38	5,3	2	7,6
	198	6,8		6,8
	62	5	3,8	3,8

(*) : variations entre les 11 premiers mois de 1999 et 2000

Transport terrestre de marchandises : recul de la route au profit des modes concurrents et du pavillon étranger

Au renchérissement des carburants se sont ajoutées, pour les entreprises de transport routier, les conséquences de la réduction de la durée légale du travail, des hausses de salaires accordées à la suite de conflits sociaux et de la pénurie de main d'oeuvre. Dans le climat de haute conjoncture qui a prévalu en 2000, cette augmentation des coûts a été, au moins partiellement, répercutée sur les prix, la recette moyenne au véhicule-kilomètre se situant en septembre, pour les entreprises de transports interurbains comme de proximité, plus de 7 % au dessus de son niveau moyen de 1999.

³ 6,8% pour le 1^{er} trimestre, 6% pour le 2^e, 5% pour le 3^e.

⁴ Pour les trois catégories de marchandises, les évolutions sont calculées entre les dix premiers mois de chacune des années.

CONJONCTURE

Cette augmentation du coût du transport routier a conduit à un nouveau recul du transport routier pour compte propre (- 4 % en 2000 contre - 0,7 % en 1999) et à des reports de transports à longue distance sur le chemin de fer et, dans le cas des transports internationaux, sur le pavillon étranger.

Les entreprises de transport routier, confrontées à une certaine pénurie de main d'oeuvre et à l'érosion de leurs marges, ont privilégié, plus fréquemment que par le passé, la consolidation de leurs positions à la poursuite de leur expansion. Malgré la réduction du temps de travail, l'emploi dans le transport routier ne s'est accru que de 3,4 % entre juin 1999 et 2000 contre + 6,1 % entre septembre 1999 et 2000. Les immatriculations de poids lourds, qui avaient progressé à un rythme élevé en 1998 (+ 20,5 %) et 1999 (+ 13,3 %), ne devraient augmenter que de 7,1 % en 2000.

Alors qu'en 1999, le transport ferroviaire avait marqué le pas et que le transport routier avait vivement progressé, en 2000, malgré un léger recul en cours d'année après un excellent premier trimestre, sa croissance devrait être soutenue tandis que celle du transport routier régresserait fortement. Sur les parcours nationaux, la progression devrait être en 2000 de 5,8 % (0 % en 1999) alors que le transport routier fléchirait de + 7,9 % à + 4,9 %. Sur l'international (hors transit), l'augmentation serait de 10 % contre un recul de 2 % en 1999, l'évolution inverse s'observant pour la route (- 9 % en 2000 après + 5 % en 1999).

Le recul des transports routiers internationaux sous pavillon français recouvre probablement des reports sur les pavillons étrangers. On observe en effet que cette évolution s'est produite dans un contexte de forte progression du commerce extérieur (+ 15 % pour les échanges de marchandises à prix constants contre + 4 % en 1999), dont les produits manufacturés représentent la part la plus importante. Ceux-ci, à la différence des produits pondéreux⁵, n'étant que rarement reportés sur le mode ferroviaire, il est probable que des entreprises étrangères ont assuré une part plus importante que par le passé de leur acheminement. Dans un nombre de cas croissant, ces reports pourraient avoir été sous-traités par les transporteurs français eux-mêmes. 16 % des entreprises actives à l'international interrogées en mars 2000 dans l'enquête de conjoncture du SES ont déclaré opérer des changements d'attelage, 72 % d'entre elles affirmant y recourir plus fréquemment que l'année précédente.

Le transport par voie navigable, qui a continué à croître à un rythme soutenu (+ 9,2 % entre les dix premiers mois de 1999 et 2000), a tiré parti du recentrage relatif du transport routier sur les parcours nationaux, les échanges internationaux par voie fluviale augmentant de + 18,5 %. Les transports intérieurs, après une forte progression sur les cinq premiers mois de l'année, ont progressé moins vite qu'en 1999 (+ 3,1 % entre les 10 premiers mois de 1999 et 2000) où leur croissance avait été exceptionnelle (+ 18,6 %).

Pour tous les types de marchandises hors combustibles minéraux solides (- 2 %) et produits pétroliers (- 7 %), la croissance du transport fluvial a été particulièrement forte, les hausses les plus importantes concernant les produits chimiques (+ 34 %) grâce à l'apparition de nouveaux flux sur des réseaux auparavant peu fréquentés (transport de potasse caustique vers la Belgique, l'Allemagne et les

⁵ Observé sur dix mois, le transport routier de marchandises marque un net ralentissement pour les produits agricoles (+ 2,6 % en 2000, après + 8,2 % en 1999) et un recul pour les produits alimentaires (- 3,0 % en 2000, après + 2,0 % en 1999), il enregistre une progression ralentie pour les matériaux de construction (+ 2,8 % en 2000, après + 6,2 % en 1999) et les produits manufacturés (+ 5,7 % en 2000, après + 12,3 % en 1999).

Toujours sur dix mois, les transports ferroviaires de produits agro-alimentaires (+ 9,9 % en 2000, après + 4,4 % en 1999), de produits métallurgiques, minerais et combustibles solides (+ 13,5 % en 2000, après - 5,7 % en 1999) progressent alors que les transports de matériaux de construction (- 0,1 % en 2000 après + 4,5 % en 1999) et celui de produits manufacturés (- 6,3 % en 2000 après - 3,5 % en 1999) régressent.



CONJONCTURE

Pays-Bas). Les exportations de céréales acheminées vers les Pays-Bas, demeurent très dynamiques (+ 21 %). Les échanges de produits métallurgiques ont augmenté de + 30 %. Les flux concernant le transport par voie d'eau de machines, véhicules et produits manufacturés se sont redressés à la fin du premier semestre pour progresser de + 27 %. Malgré la baisse au deuxième semestre, les flux de matériaux de construction ont augmenté de + 10 %. Ceux concernant les minerais se sont stabilisés.

Au total, la croissance du transport terrestre de marchandises a fléchi en 2000 (+ 3,0 % contre + 4,6 % en 1999), la faible croissance enregistrée pour le transport routiers (+ 1,6 %) n'étant qu'en partie compensée par les autres modes (+ 7,3 % contre 0,2 % en 1999). En 2001, les projections faites sur la base des prévisions macro-économiques et sectorielles du BIPE (cf encadré) qui retiennent un repli du prix du pétrole, conduisent à un léger redressement des transports sous pavillon français, dont la croissance se situerait entre + 3,0 % et + 3,5 %. Le transport routier pour compte d'autrui progresserait de 3,5 à 4 % et le transport ferroviaire de 3,0 à 3,5 %.

Transport de marchandises par modes

	1999 Mds.Tkm	1998/1997 (%)	1999/1998 (%)	2000/1999	2001/2000
Transports routiers	183	3,5	6,2	1,6	
	151	7,3	7,8	3,0	
	31				
	59	1,2	0,2	7,3	
- Transports ferroviaires	52	0,2		7,0	
- Voies navigables	7	8,8		9,2	
	241	2,8	4,6	3,0	

(1) : prévisions basées sur les 9 premiers mois de 2000

(2) : prévisions SES sur la base des prévisions BIPE

Transport de marchandises par nature du transport

	1999 Mds.Tkm	1998/1997 (%)	1999/1998 (%)	2000/1999
	192	2,4	5,3	3,4
	140	2,5	6,7	5,0
	26		0,0	5,8
- route (pavillon français)	110	3,1	7,9	4,9
- voies navigables	4	9,4		2,6
- International hors transit (1)	42	4,0	2,1	
	17	7	-2	10
- route (pavillon français)	23	1	5	-11
- voies navigables	3	8	-1	16
	10			0,8
	9	-7	-3	1
	1	12	16	0,0
Proximité (route)	49	7,7	1,1	0,7
	241	2,8	4,6	3,0

(1) : hors partie étrangère

(2) : non compris Sernam et expéditions

(4) : prévisions basées sur les 9 premiers mois de 2000

CONJONCTURE

Les ventes de véhicules particuliers se maintiennent à un niveau élevé

Après deux années de croissance soutenue (+ 13,5 % en 1998 ; + 10,5 % en 1999), les ventes de voitures neuves ne devraient avoir progressé en 2000 que de 1,1 % pour atteindre 2,18 millions de véhicules. La forte hausse du prix des carburants a renforcé les préférences des consommateurs pour les voitures diesels dont les ventes devraient progresser de + 13,5 % (+ 21,3 % en 1999) alors que celles de véhicules à essence se replieraient de 8 % (+ 1 % en 1999). Globalement, sur ce marché bien orienté, la position des marques nationales progresserait de deux points, de 57,2 % en 1999 à 59,3 % du nombre d'unités vendues en 2000.

Progression de l'emploi dans les autres secteurs du transport

Les chiffres disponibles en septembre 2000, montrent une progression générale des effectifs dans tous les secteurs du transport. Mesurée par rapport à septembre 1999, celle-ci atteint + 18,5 % pour le transport par eau, + 7,1 % pour les activités annexes du transport et 6,8 % pour Air France. Elle est de l'ordre de 2 % à 3 % dans les autres secteurs, à l'exception de la SNCF où elle est limitée à 0,1 %.

Effectifs employés dans le secteur des transports (1000 personnes)

	Sept.99 (*)	Sept.2000 (*)	2000/ 1999 (%)
Entreprises publiques	268,9	273,6	1,7
- Sncf	174,7	174,8	0,1
- Ratp	40,1	40,9	2,1
- Air France	54,2	57,9	6,8
Entreprises privées	713,8	748,4	4,8
- Transport routier de marchandises	323,5	334,5	3,4
- Auxiliaires des transports	236,0	252,7	7,1
- Transports par eau	12,9	15,3	18,5
- Transports routiers de voyageurs	118,7	122,5	3,2
- Transports aériens privés	21,6	22,5	3,9
- Transports par conduites	1,1	0,9	-16,6
TOTAL	983	1 022	4,0

La sécurité routière : une forte baisse du nombre d'accidents

En matière de sécurité routière, tous les indicateurs témoignent d'une amélioration, l'évolution relevée sur les huit premiers mois de 2000 prolongeant la tendance favorable observée à la fin de 1999. Le nombre d'accidents corporels a diminué de 4,9 % entre les huit premiers mois de 1999 et de 2000. Cette tendance s'observe aussi bien sur le nombre de blessés (- 4,6 %) que de tués (- 5,6 % dont - 12,3 % pour les tués lors d'accidents en agglomération). Elle est spécialement nette sur le réseau autoroutier (- 6 %).



CONJONCTURE

Hypothèses de projection

Les prévisions de transport et de trafic ont été construites sur la base des scénarios macroéconomiques et sectoriels retenus par le BIPE pour 2001. Ceux-ci prévoient un ralentissement de la croissance aux Etats-Unis (+ 2,8 % en 2001 contre + 3,6 % en 2000) entraînant une appréciation sensible de l'Euro et une baisse de deux dollars du prix du baril de pétrole brut. Dans ce contexte favorable, l'activité progresserait au Japon et dans la zone Euro à un rythme comparable ou supérieur à celui enregistré en 2000.

Pour la France, la croissance du PIB serait légèrement supérieure à celle de 2000 (3,4 % contre 3,2 %), toutes les composantes de la demande restant dynamiques, mais l'appréciation de l'Euro et le ralentissement de l'économie américaine entraîneraient un certain ralentissement de la progression du commerce extérieur, la progression des importations et exportations restant comprise entre 6 % et 7 %. Au niveau sectoriel, le BIPE prévoit une croissance de la production industrielle à un rythme du même ordre qu'en 2000 et un certain tassement du BTP. Après la forte croissance enregistrée en 2000, les prix du transport routier se stabiliseraient (+ 1,3 %), la baisse du prix du baril se répercutant sur le prix des carburants dans la mesure où le dispositif fiscal mis en place à l'automne le prévoit.

Variations (%) annuelles	2001 (BIPE)
	3,1
	2,8
	2,3
Prix des importations de pétrole OCDE (\$/baril) (*)	26,3
Change 1\$=...Euros (**)	1,06
France	
PIB	3,4
Importations de biens et services	6,8
Exportations de biens et services	6,5
Consommation des ménages	3,2
Revenu disponible brut des ménages	2,9
	3,9
- dont biens intermédiaires	3,9
BTP	0,4
	1,1
Industries agro-alimentaires	0,6
Prix routiers zone longue (zone longue)	1,3
Prix relatif moyen des carburants	
Linéaires d'autoroute	1,6

(*) : 28,2 USD/b. en 2000

(**) : 0,93 USD / Euro en 2000