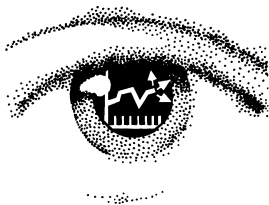


LES TRANSPORTS EN 2000

André RÉMY¹



En 2000, bien que la croissance de la demande intérieure et des échanges extérieurs de marchandises ait été soutenue, les dépenses consacrées au transport par les entreprises et les ménages ont progressé moins vite qu'en 1999. Les inflexions les plus sensibles ont été enregistrées pour les transports par route. Contrairement à la tendance des vingt dernières années, la circulation des voitures particulières n'a pas progressé. La croissance des transports routiers de marchandises est restée en deçà de ce que l'on pouvait attendre du dynamisme de l'activité dans le reste de l'économie. Le transport ferroviaire et les transports collectifs urbains ont, par contre connu une progression marquée de leur activité tandis que les rythmes de la croissance dans le transport aérien et la navigation fluviale, bien qu'en retrait par rapport à l'année précédente, restaient soutenus. Dans ce contexte de stabilité de la circulation, le nombre d'accidents routiers a diminué de 2,7 % par rapport à 1999 et celui des tués de 4,8 %.

Les investissements en infrastructures ont progressé d'environ 1 % en 2000. Les montants consacrés à la route et aux transports collectifs urbains ne progressent que légèrement (respectivement de 0,4 % et de 1,4 %). Avec l'achèvement progressif du chantier du TGV Méditerranée, les dépenses de Réseau ferré de France diminuent de près de 20 %. Dans les autres secteurs, on observe, par contre, des progressions sensibles (+ 6 % pour les ports maritimes, + 8,9 % pour la navigation aérienne, + 30,6 % pour les aéroports, + 68,5 % pour Voies navigables de France). Les apports de capitaux propres de l'Etat ayant compensé une capacité d'autofinancement négative, la situation financière de Réseau ferré de France reste stable. Celle des ports maritimes et de Voies navigables de France s'améliore de façon assez marquée et leur endettement diminue d'environ 15 % par rapport à l'année précédente alors que la dette brute des principaux aéroports et des sociétés d'autoroute progresse de façon sensible.

Malgré la hausse des prix du pétrole et, en fin de période, le retournement de la conjoncture américaine, la croissance dans la zone Euro et en France a été, en général plus forte qu'en 1999

L'augmentation des prix du pétrole (+ 26 % en dollars entre décembre 1999 et 2000), amplifiée par l'appréciation de la monnaie américaine, a pesé sur la consommation des ménages européens, dont le taux de croissance est passé, en rythme annuel, de + 3,0 % au premier semestre à + 1,7 % au deuxième semestre. Cependant, malgré un ralentissement sensible au deuxième semestre, la croissance du PIB a été, en moyenne annuelle, plus forte en 2000 qu'en 1999 (+ 3,1 % contre + 2,9 %).

En France, la progression du revenu disponible, due à l'augmentation de l'emploi salarié et aux aménagements de la fiscalité, a limité l'effet du renchérissement des prix pétroliers sur le pouvoir d'achat des ménages. Du fait d'une légère hausse du taux d'épargne, le rythme de croissance de la consommation des ménages a été toutefois légèrement moins élevé qu'en 1999 (+ 2,5 % contre + 2,8 %). Ce tassement ayant été en grande partie compensé par le dynamisme de l'investissement et une légère augmentation des stocks, la croissance du PIB a néanmoins été plus soutenue que l'année précédente (+ 3,1 % contre + 2,9 %).

¹ Cet article, comme le rapport à la Commission des comptes des transports lui-même, a bénéficié de contributions de A. D'AUTUME, F. BOURIT, G. FOLDES, P. HUAULT, P. JAUFFRET, F. JEGER, N. NICOLAS, F. PIOT, H. PODEVIN.



CONJONCTURE

Evolution des PIB des les principaux pays développés (%)

	1999	2000 (*)
Etats-Unis	4,2	5,0
Japon	0,8	1,7
Union européenne	2,5	3,4
- Royaume-Uni	2,2	3,0
- zone Euro	2,5	3,4
- France	3,2	3,2
- Allemagne	1,6	3,2
- Italie	1,4	2,6
- Espagne	4,0	4,0
- Pays-Bas	3,9	3,9

Sources : Agences nationales, Eurostat, Direction de la Prévision

(*) : estimations

Les dépenses consacrées au transport par les ménages et les entreprises ont progressé moins vite qu'en 1999

Malgré la progression du pouvoir d'achat et le dynamisme de l'activité, les dépenses consacrées au transport par les ménages et les entreprises ont moins progressé qu'en 1999.

La hausse du prix des carburants (+ 17,6 % en moyenne annuelle) a pesé sur leur utilisation, entraînant une contraction exceptionnelle du poste correspondant (- 2,1 % en volume). Liées moins directement au kilométrage parcouru, les autres dépenses ont progressé en volume à un rythme comparable à celui de l'année précédente (+ 3,1 % contre + 2,8 %).

Après les progressions exceptionnellement fortes observées en 1998 (+ 13,5 %) et en 1999 (+ 12,1 %), les achats de véhicules par les ménages n'ont augmenté que de 0,2 % (en volume) en 2000.

Dans un contexte de hausse très modérée des prix (+ 1,1 % contre + 0,5 % en 1999), la progression en volume de la consommation de services marchands de transport a été du même ordre que l'année précédente (+ 4,6 % contre + 4,3 %).

Dépenses consacrées au transport par les ménages (y.c. TVA)

	Evolutions en %						Milliards de francs
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2000
Evolution en valeur	2,3	5,0	-2,3	5,6	6,0	5,8	794
Services de transport y.c. dépenses prises en charges par les APU	0,2	5,7	5,9	5,4	4,8	5,8	118
Dépenses liées aux véhicules particuliers	2,6	4,9	-3,6	5,6	6,2	5,8	677
- Achats de véhicules	-2,4	10,0	-16,5	14,4	11,0	0,4	202
- Utilisation des véhicules yc assurance	5,0	2,7	2,5	2,2	4,2	8,2	474
- Carburant et lubrifiant	3,1	6,2	4,3	-1,1	5,8	15,1	186
- Autres	6,1	0,7	1,4	4,2	3,3	4,2	288
Evolution des prix	2,1	2,4	0,4	-0,4	0,7	4,3	
Services de transport	1,5	0,6	2,6	1,6	0,5	1,1	
Dépenses liées aux véhicules particuliers	2,2	2,6	0,1	-0,8	0,7	4,8	
- Achats de véhicules	1,2	-1,2	-2,2	0,8	-1,0	0,2	
- Utilisation des véhicules yc assurance	2,6	4,6	0,7	-1,2	1,8	6,9	
- Carburant et lubrifiant	3,5	7,2	3,5	-3,1	4,2	17,6	
- Autres	2,1	3,1	-0,9	-0,1	0,4	1,1	
Evolution aux prix de 1995	0,2	2,6	-2,7	6,0	5,3	1,5	739
Services de transport y.c. dépenses prises en charges par les APU	-1,3	5,1	3,3	3,7	4,3	4,6	110
Dépenses liées aux véhicules particuliers	0,5	2,2	-3,7	6,4	5,5	0,9	629
- Achats de véhicules	-3,5	11,4	-14,6	13,5	12,1	0,2	209
- Utilisation des véhicules yc assurance	2,4	-1,8	1,8	3,5	2,4	1,3	420
- Carburant et lubrifiant	-0,4	-0,9	0,8	2,0	1,5	-2,1	142
- Autres	4,0	-2,3	2,3	4,3	2,8	3,1	278

Source : Insee

CONJONCTURE

Plusieurs indicateurs témoignent également du ralentissement des dépenses consacrées au transport par les entreprises :

- mesuré en tonnes-kilomètres, le transport routier de marchandises pour compte propre recule sensiblement plus qu'en 1999 (- 6,6 % contre - 0,6 %) ;
- la consommation de services de transport par les entreprises, qui avait progressé, à prix constants, de 7,4 % en 1999, n'augmente que de 5,1 % en 2000.

Croissance moins rapide de la mobilité des personnes...

La croissance de la mobilité des personnes s'est fortement ralentie, le nombre de voyageurs-kilomètres ne progressant que de 0,8 % en 2000 pour les déplacements sur le territoire métropolitain mesurés en voyageurs-kilomètres, contre + 3,0 % en 1999. Cette évolution est essentiellement due à la voiture particulière, les déplacements utilisant ce mode n'ayant pas progressé en 2000. L'augmentation du parc (+ 2,3 %), essentiellement due aux véhicules Diesel (+ 7,7 %), a été en effet totalement compensée par la diminution de la longueur moyenne des parcours (- 2,2 %). Contrastant avec cette stagnation, les transports collectifs de proximité ont progressé nettement plus vite que l'année précédente (+ 5,4 % contre + 1,7 % en 1999 pour le nombre de voyageurs-kilomètres), du fait principalement du réseau SNCF Ile-de-France (+ 6,6 % contre - 2,2 %) et des transports urbains de province (+ 3,4 % contre 0,0 %). Pour les services de transport de voyageurs interurbains, la progression a été du même ordre qu'en 1999 (+ 4,0 % contre + 4,2 %), le dynamisme du transport ferroviaire (+ 4,9 % contre + 3,4 %) compensant le ralentissement du transport aérien, dû aux grèves dans le groupe Swissair mais aussi probablement à une forte hausse des prix (+ 7 %). La progression de la fréquentation sur les lignes aériennes internationales et outre-mer est restée rapide (+ 10,3 % contre + 9,6 % en 1999).

Evolution de la mobilité des personnes par type de déplacement

Unités	1998	1999	2000	1999/1998 (%)	2000/1999 (%)	
VOITURES PARTICULIERES						
Conducteurs et passagers	Mds.V km	678,6	699,6	699,6	3,1	0,0
PRINCIPAUX SERVICES DE TRANSPORT COLLECTIF						
Zone urbaine et péri-urbaine						
Sncf IdF	Mds.Voy.km	9,3	9,1	9,7	-2,2	6,6
TER	Mds.Voy.km	7,6	8	8,5	5,3	6,3
Ratp	Mds.Voy.km	11,7	12,1	12,7	3,4	5,0
Transports urbains de province	Mds.Voy.km	5,9	5,9	6,1	0,0	3,4
Ensemble	Mds.Voy.km	34,5	35,1	37	1,7	5,4
Transports intérieurs interurbains						
Lignes aériennes intérieures	Mds.Voy.km	14,5	15,5	15,7	6,9	1,3
Réseau principal SNCF hors TER	Mds.Voy.km	47,6	49,2	51,6	3,4	4,9
- Lignes intérieures TGV	Mds.Voy.km	30,0	32,4	34,7	8,0	7,1
- Sncf réseau principal hors TER	Mds.Voy.km	17,6	16,8	16,9	-4,5	0,6
Ensemble	M.voy.	62,1	64,7	67,3	4,2	4,0
ENSEMBLE DES DEPLACEMENTS INTERIEURS	Mds.Voy.km	810,3	834,6	841,3	3,0	0,8
Lignes aériennes internationales et outre mer	M.voy.	61,8	67,7	74,7	9,6	10,3

Sources : DAEI/SES, RATP, SNCF, DGAC

... et des transports de marchandises

Mesurée en tonnes-kilomètres, la croissance des transports intérieurs de marchandises s'est nettement infléchi en 2000, leur progression passant de + 4,2 % en 1999 à + 3,0 % en 2000. Ce ralentissement est essentiellement dû au transport routier, qui n'a augmenté que de 1,8 % contre 6,1 % en 1999. Le recul du compte propre (- 5,8 % après - 2,8 % en 1999) et la moindre croissance du compte d'autrui sous pavillon français (+ 2,2 % contre + 8,1 % en 1999) n'ont été

CONJONCTURE

que partiellement compensés par la forte progression des transports sous pavillons étrangers (+ 8,3 % après + 5,0 % en 1999). Le transport ferroviaire et les transports par conduites enregistrent des croissances plus fortes qu'en 1999 (respectivement de 7,2 % et de 1,9 %). Le transport fluvial reste dynamique (+ 7,4 % après + 9,7 % en 1999).

Le rapprochement entre les évolutions du transport routier sous pavillon national (compte d'autrui et compte propre) sur des parcours intérieurs de plus de 200 kilomètres et les transports ferroviaires et fluviaux nationaux fait apparaître une progression des parts modales du fer (+ 1,3 point) et de la voie d'eau (+ 0,1 point) pour les produits pondéreux et en vrac et une quasi-stabilité pour les produits manufacturés.

Parts modales calculées sur les transports intérieurs en tonnes-kilomètres

	Route à plus de 200 km		Fer		Voie d'eau		Total	
	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000
Produits pondéreux et vrac	65,7	64,4	29,5	30,8	4,8	4,9	100	100
Produits manufacturés	87,1	87,2	12,7	12,5	0,21	0,21	100	100
Total	73,7	73,4	23,2	23,6	3,07	3,02	100	100

Source : DAEI/SES

A l'inverse des transports intérieurs, les transports en transit sur le territoire national ont progressé plus vite en 2000 que l'année précédente (+ 1,6 % contre - 3,5 % pour le mode ferroviaire et + 6,0 % contre + 4,4 % en 1999 pour le mode routier).

Evolution des transports intérieurs de marchandises (tonnes-kilomètres)

	1998	1999	2000	1999/ 1998 (%)	2000/ 1999 (%)
Transport intérieur	284	297	305	4,6	2,7
Transport routier	213	226	230	6,1	1,8
- compte propre	32	31	30	-2,8	-5,8
- compte d'autrui pavillon français	157	170	173	8,1	2,2
- compte d'autrui pavillon étranger	24	25	27	5,0	8,3
Transport ferroviaire hors transit	43	43	46	-0,5	7,2
Navigation intérieure hors trafic rhénan	6,2	6,8	7,3	9,7	7,4
Oléoducs	22	21	22	-1,4	1,9
Transit	43	44	46	2,6	5,0
Transport ferroviaire	10	9	9	-3,5	1,6
Transport routier	34	35	37	4,4	6,0
- sous pavillon étranger	33	34	37	4,2	6,1
- sous pavillon français	0,5	0,5	0,5	0,0	0,0
TOTAL	327	341	351	4,2	3,0

Source : SES/DAEI, Sncf, VNF

**Les résultats
des entreprises
sont assez
différents
selon les secteurs**

Dans le transport routier, les entreprises ont pu répercuter sur leurs prix (+ 6 %) l'augmentation des coûts d'exploitation des véhicules. La production hors sous-traitance a augmenté de 11 % et la valeur ajoutée de 8 %, soit un peu moins que les rémunérations (+ 10 %). En conséquence, l'excédent brut d'exploitation a peu augmenté (+ 1,3 % après un recul de 4,5 % en 1999).

Les comptes de la SNCF sont marqués par l'intégration de la subvention d'équilibre pour l'Île-de-France dans les recettes commerciales et par la filialisation du SERNAM. Abstraction faite de ces changements de structure, la

CONJONCTURE

progression des recettes commerciales aurait été de 8,5 %, alors que les frais de personnels progressaient de 5 %. Au total, l'entreprise publique a enregistré un bénéfice de 444 millions de francs contre une perte de 568 millions de francs en 1999.

Dans le secteur aérien, la production en valeur a progressé plus vite que l'activité en volume (+ 16 % contre + 10 %), les compagnies répercutant partiellement l'augmentation de leurs coûts sur les tarifs. Du fait de la hausse du prix des carburants et de l'appréciation du dollar, les consommations intermédiaires ont augmenté de 23,1 %, limitant la croissance de la valeur ajoutée à 4,8 %, soit moins que la progression des rémunérations (+ 9,6 %). De ce fait, l'excédent brut d'exploitation recule de 11,5 % par rapport à l'année précédente. Ces chiffres globaux recouvrent des disparités importantes entre les acteurs du secteur.

	Production hors sous traitance			Valeur ajoutée hors taxe			EBE		
	1999	2000	2000/1999	1999	2000	2000/1999	1999	2000	2000/1999
	Mds.F	Mds.F	(%)	Mds.F	Mds.F	(%)	Mds.F	Mds.F	(%)
Transport routier de marchandises	156,1	173,6	11,2	69,7	75,5	8,3	12,6	12,8	1,3
Sncf (*)	88,0	97,7	11,0	48,2	58,2	20,7	7,7	7,2	-6,5
Aérien	79,9	92,5	15,8	30,3	31,8	4,8	5,2	4,6	-11,5

Source : Insee / SES

(*) : La forte augmentation de la valeur ajoutée hors taxes de la SNCF est principalement due au reclassement de certaines subventions en contributions à la production. La progression de la valeur ajoutée brute au coût des facteurs (valeur ajoutée hors taxes + subventions - impôts liés à la production), dont l'évolution n'est pas affectée par cette opération, est de 3,3 %.

Mais augmentation de l'emploi dans le secteur des transports

Bien que la croissance de l'activité ait été moins rapide qu'en 1999, l'emploi a progressé plus vite que l'année précédente (+ 5,3 % contre + 4,5 %). Cette tendance, à laquelle l'aménagement et la réduction du temps de travail ont probablement contribué, s'observe dans le secteur public, dans lequel l'emploi a progressé de 2,2 % en 2000 contre 1,6 % en 1999, et dans le secteur privé (+ 7,0 % en 2000 contre + 6,1 % en 1999). Dans le transport routier de marchandises, la croissance s'est poursuivie à un rythme comparable à celui de 1999 (+ 5,4 %) malgré des tensions de plus en plus forte sur le marché du travail. A la fin de l'année 2000, on enregistrait à l'ANPE autant d'offres que de demandes pour la profession de conducteur routier.

Situation contrastée des gestionnaires d'infrastructure

Les sociétés d'autoroutes et les aéroports enregistrent une progression de leur chiffre d'affaires et de leur excédent brut d'exploitation en ligne avec la croissance de leur activité en volume. Du fait de la croissance de leur endettement, leur situation financière se dégrade légèrement, mais leur capacité de remboursement - mesurée par le ratio dette / capacité d'autofinancement (14,1 pour les sociétés d'autoroute, 4,1 pour les aéroports) - reste compatible avec leurs perspectives de développement à long terme.

Malgré une forte augmentation de l'activité portuaire (+ 6,5 % pour les tonnages traités contre - 2,3 % en 1999), le chiffre d'affaires des ports autonomes métropolitains et de ports d'intérêt national n'augmente que de 0,9 %, la valeur ajoutée et l'excédent brut d'exploitation restant à des niveaux proches de ceux enregistrés l'année précédente. Les investissements restent du même ordre que la capacité d'autofinancement. L'endettement, de l'ordre d'une année d'autofinancement, recule de 15 %.

CONJONCTURE

La capacité d'autofinancement de Réseau ferré de France est restée largement négative (- 5,7 milliards de francs après - 5,3 milliards de francs en 1999). Cependant, grâce à la dotation en capital de l'Etat, son endettement s'est réduit malgré l'importance de ses investissements (9,8 milliards de francs).

Principales données comptables sur les gestionnaires d'infrastructure

	Chiffre d'affaires			Valeur ajoutée hors taxe			EBE (*)		
	1999 Mds.F	2000 Mds.F	2000/ 1999 (%)	1999 Mds.F	2000 Mds.F	2000/ 1999 (%)	1999 Mds.F	2000 Mds.F	2000/ 1999 (%)
Sociétés d'autoroutes	31,1	32,3	3,7	27,7	29,0	4,8	20,6	21,4	3,7
Réseau ferré de France (*)	24,0	22,9	-4,5	25,2	24,3	-3,5	3,7	3,7	0,0
AdP et autres aéroports principaux	10,8	11,7	7,9	7,7	8,0	4,2	4,0	4,2	6,0
Ports maritimes	4,5	4,5	0,9	3,6	3,6	-0,2	1,5	1,5	0,0
VNF	0,7	0,7	0,0	0,4	0,4	-4,0	0,3	0,3	-7,8

(*) : produits d'exploitation y compris la contribution de l'Etat aux charges d'infrastructure

	Capacité d'autofinancement			Investissements			Dettes		
	1999 Mds.F	2000 Mds.F	2000/ 1999 (%)	1999 Mds.F	2000 Mds.F	2000/ 1999 (%)	1999 Mds.F	2000 Mds.F	2000/ 1999 (%)
Sociétés d'autoroutes	10,4	10,2	-1,9	12,8	11,7	-8,9	143,0	151,2	5,7
Réseau ferré de France	-5,3	-5,7	7,5	10,4	9,8	-5,9	150,1	149,4	-0,4
AdP et autres aéroports principaux	2,6	2,9	13,5	3,0	3,9	30,6	9,6	11,8	23,2
Ports maritimes	1,2	1,3	4,4	1,2	1,3	6,0	1,4	1,2	-15,5
VNF	0,2	0,2	19,6	0,6	1,0	68,5	0,0	0,0	-14,8

Source : DAEI/SES, Comptabilité publique

Stabilité des dépenses consacrées à la route

Les dépenses engagées par l'Etat sur le réseau national se sont élevées à 20 milliards de francs (TTC) en 2000, soit 0,6 % de plus qu'en 1999. Celles des collectivités locales ont été de 80 milliards de francs en 1999.

Amélioration des résultats de la sécurité routière

Dans un contexte de stabilité de la circulation, le nombre d'accidents a diminué de 2,7 % par rapport à 1999, le nombre de tués (7 643) baissant de 4,8 %. Cette évolution favorable est en ligne avec l'amélioration observée depuis 1976 (diminution en rythme annuel moyen de 3,2 % pour les accidents et de 2,4 % pour le nombre de tués).

