



# UN RALENTISSEMENT ENCORE PLUS MARQUÉ EN 2001 POUR LES TRANSPORTS QUE POUR L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE FRANÇAISE

Nathalie AUGRIS<sup>1</sup>

Amorcé dès la mi-2000 aux États-Unis, le ralentissement de l'activité économique s'est répercuté en 2001 sur l'ensemble des pays industrialisés. La France, avec un taux de croissance de 1,8 %, a légèrement mieux résisté que l'ensemble de la zone euro. Toutefois, particulièrement sensible au fléchissement économique et à la forte contraction des échanges internationaux, la production française de services de transport s'est stabilisée en volume, rompant ainsi avec le rythme de croissance élevé des trois années précédentes. Le transport de marchandises, en fort ralentissement par rapport à 2000 (+ 1,4 % après + 5,1 %), a connu des évolutions contrastées : recul du ferroviaire, du fluvial et de l'aérien, faible progression de la route. Parallèlement, à l'exception du transport aérien, particulièrement touché par la conjoncture économique et politique mondiale, le transport de voyageurs a mieux résisté que le fret, en accusant, néanmoins, une inflexion de rythme par rapport à 2000, en ce qui concerne la production de services de transport. Ce ralentissement s'explique principalement par la reprise de la circulation des voitures particulières, favorisée par la baisse, au cours de l'année 2001, du prix des carburants. En effet, les Français ont largement privilégié la voiture, aussi bien dans l'achat que dans l'entretien, délaissant sensiblement, par la même, les autres modes de transport, à l'exception du TGV. Ainsi, dans un contexte de reprise de la croissance de la circulation routière, le nombre de tués a augmenté de 1,0 %, par rapport à l'année précédente, bien que le nombre d'accidents ait diminué.

**L'économie française a mieux résisté au retournement conjoncturel que le reste de la zone euro**

Le ralentissement de l'activité économique, amorcé dès la mi-2000 aux États-Unis, s'est répercuté en 2001 sur l'ensemble des pays industrialisés. Le commerce mondial a alors connu une baisse d'une ampleur sans précédent, au cours des vingt dernières années, affectant la demande extérieure et perturbant la demande intérieure des économies. La zone euro n'a pas échappé à cette vague de repli des activités économiques et, à son tour, elle a connu une baisse de son activité au quatrième trimestre.

Tableau 1 : Équilibre ressources emplois aux prix de 1995, variations annuelles et trimestrielles t/t-1 (en %) données cvs-cjo

	France				2001	Zone euro 2001	Etats-Unis 2001
	2001						
	T1	T2	T3	T4			
<b>PIB</b>	0,3	-0,1	0,5	-0,5	1,8	1,4	0,3
<b>Importations</b>	-2,1	1,7	-0,7	-3,1	0,8	0,8	-2,9
<b>Demande intérieure</b>	-0,2	0,3	0,5	-0,7	1,6	0,8	0,2
Dépenses de consommation des ménages	1,1	0,4	0,9	0,2	2,7	1,7	2,5
Dépenses de consommation des administrations	0,3	0,5	1,0	0,5	2,5	2,2	3,7
FBCF Totale	0,6	-0,5	0,4	-0,6	2,7	-0,5	-3,8
<b>Exportations</b>	-0,3	-2,8	-0,6	-2,2	1,5	1,5	-5,4
<b>Contribution</b>							
Demande intérieure hors stocks	0,8	0,2	0,9	0,1	2,6	1,3	1,6
Variations de stocks	-1,0	0,0	-0,4	-0,8	-1,0	-0,5	-1,4
Commerce extérieur	0,5	-0,3	0,0	0,2	0,2	0,6	-0,2

\*prévisions

Source : Direction de la prévision, Note de conjoncture internationale, octobre 2002, Insee, Comptes nationaux, juin 2002.

<sup>1</sup> Article écrit en collaboration avec A. d'Autume, F. Bourit, J. Hermilly, P. Huault, B. Korman, S. Mabile, P. Squarcioni.



## CONJONCTURE

En France, à l'image de la situation internationale, le PIB n'a augmenté que de 1,8 % en 2001 (en volume), marquant ainsi un net ralentissement par rapport à l'an 2000 (+ 4,2 %). Cette progression reste toutefois légèrement supérieure à la moyenne de celles des pays de l'OCDE, et de la zone euro en particulier (+ 1,4 %).

La croissance française a été principalement soutenue par le dynamisme de la consommation des ménages. En effet, en 2001, ils ont bénéficié d'une progression relativement importante de leur pouvoir d'achat (+ 3,5 %), grâce à la concomitance de l'augmentation des prestations sociales, de la décélération des prélèvements obligatoires et de la faiblesse de l'inflation, due en partie à la baisse du prix du pétrole.

**Dans ce contexte de fléchissement économique, l'activité de la branche transport n'a pas progressé**

En 2001, la production de la branche transport a augmenté de 3,6 % en valeur, mais elle a pratiquement stagné en volume avec une progression de 0,2 %, rompant ainsi avec le rythme de croissance élevé des trois années précédentes (autour de + 5 % en moyenne annuelle). Pour la première fois depuis 1993, sa croissance est inférieure à celle de l'ensemble des branches.

**Tableau 2 : Partage volume-prix de la production au prix de base (\*) des branches du transport en 2001 (niveaux en millions d'euros) au prix de 1995**

	2000	évolution			2001	2001
	niveau	volume	prix	valeur	niveau	structure
Transport ferroviaire de voyageurs	5 864	2,5%	1,8%	4,4%	6 122	5,0%
Transport ferroviaire de marchandises	2 496	-8,2%	2,1%	-6,3%	2 339	1,9%
Transport urbain de voyageurs	6 901	1,8%	2,3%	4,2%	7 189	5,9%
Transport routier de voyageurs	3 404	1,9%	1,9%	3,9%	3 536	2,9%
Autres transports terrestres de voyageurs	2 285	3,0%	3,4%	6,5%	2 434	2,0%
Transport routier de marchandises	30 817	1,5%	4,0%	5,6%	32 531	26,6%
Autres transports terrestres de marchandises	1 494	0,0%	4,4%	4,4%	1 560	1,3%
Transport fluvial	409	-6,6%	11,3%	3,9%	425	0,3%
Transport maritime	5 209	7,5%	-1,5%	5,9%	5 516	4,5%
Transport aérien de voyageurs	12 436	-5,7%	5,4%	-0,6%	12 359	10,1%
Transport aérien de marchandises	1 638	-2,6%	1,9%	-0,7%	1 626	1,3%
Autres	44 972	0,0%	3,6%	3,5%	46 568	38,1%
<i>Manutention</i>	1 869	-0,5%	-5,6%	-6,1%	1 755	1,4%
<i>Entreposage</i>	5 020	1,0%	0,5%	1,5%	5 094	4,2%
<i>Gestion d'infrastructure</i>	17 457	2,4%	1,5%	3,9%	18 145	14,8%
<i>Messagerie, fret express</i>	7 949	-5,4%	9,1%	3,1%	8 197	6,7%
<i>Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial</i>	12 677	-0,3%	5,8%	5,5%	13 377	10,9%
<b>Ensemble transports</b>	<b>117 925</b>	<b>0,2%</b>	<b>3,4%</b>	<b>3,6%</b>	<b>122 205</b>	<b>100,0%</b>
<i>Transports de voyageurs</i>	31 321	-1,0%	3,5%	2,4%	32 088	26,3%
<i>Transports de marchandises</i>	41 632	1,4%	3,2%	4,6%	43 549	35,6%
<i>Autres</i>	44 972	0,0%	3,6%	3,5%	46 568	38,1%

Source : Insee, CCTN

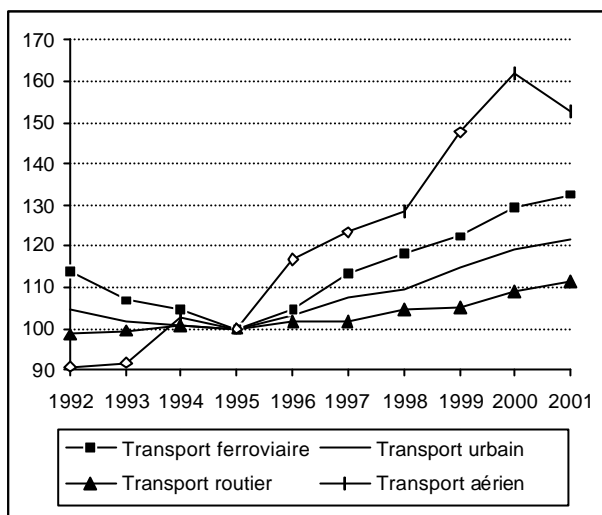
(\*) : Le prix de base est le prix perçu par le producteur (prix de vente - taxes sur les produits + subventions sur les produits).

La production de services de transport est fortement dépendante de la demande intérieure. Toutefois, elle a comme spécificité d'être également extrêmement liée à la demande extérieure. Le fort degré d'ouverture de la France fait du commerce extérieur une variable déterminante pour cette branche.

Le contexte de fléchissement économique mondial et de contraction des échanges en 2001 sont en partie à l'origine du ralentissement de la branche transport ; la demande intérieure, en particulier celle des ménages (+ 0,3 %), s'est mieux tenue.

## CONJONCTURE

Évolution des principaux modes de transports de voyageurs (Production aux prix de 1995 ; 1995 : 100)



Source : Insee - DAEI/SES

Les évolutions par mode ont été particulièrement contrastées, en raison d'une exposition plus grande de certains d'entre eux à l'international, avec de fortes et nombreuses baisses du volume d'activité, notamment pour le transport aérien, fluvial et pour le transport ferroviaire de marchandises, ainsi que la messagerie. Les transports routiers de marchandises, en revanche, ont connu une légère progression de leur production (+ 1,5 % en volume), surtout grâce au transport national. Par ailleurs, la baisse du prix des carburants au cours de l'année 2001 a profité au secteur de la route, souvent au détriment des autres modes, aussi bien pour le transport de marchandises que pour celui de voyageurs. Le transport urbain de voyageurs a été touché par cet effet de substitution, puisqu'il a fortement ralenti (+ 1,8 % en 2001 contre 4,3 % en 2000 et + 4,5 % en 1999). De plus, l'année 2001 n'a pas bénéficié de nouvelles offres tarifaires (carte Imagine'R, carte intégrale) dont l'introduction avait dynamisé la fréquentation des transports urbains en 1999 et 2000.

Globalement, si la croissance de la valeur ajoutée de la branche transport a dépassé 6 % en valeur, c'est essentiellement imputable à la poursuite d'une sensible augmentation des prix en 2001.

La création d'emplois s'est trouvée affectée par le ralentissement de l'activité. Le nombre de salariés des transports a progressé de 3 % en moyenne sur l'année 2001 (plus de 4 % en 2000, en équivalent temps plein) mais, entre décembre 2000 et décembre 2001, la progression n'était plus que de 2,3 %.

### **Chute du fret ferroviaire et fluvial, mais reprise du transport routier**

Mesuré en tonnes-kilomètres, le fret ferroviaire, qui s'était redressé l'année précédente (+ 6,2 % en 2000, contre - 1,0 % en 1999), a connu un fort recul en 2001 (- 9 %), tant sur les parcours nationaux (- 8,7 %) qu'à l'international (hors transit : - 8,1 %). Le transit ferroviaire baisse de façon importante (- 12,0 %) alors qu'il s'était stabilisé après deux années de forte régression (+ 1,6 % en 2000 après - 3,5 % en 1999 et - 6,9 % en 1998). Par groupe de produits, toutes les évolutions sont mauvaises, à l'exception des « matériels de transport » (+ 3,9 % de croissance), mais ceux-ci pèsent peu dans le fret ferroviaire (4,4 % du total). Les quatre groupes de produits les plus importants (« produits manufacturés », « produits agro-alimentaires », « sidérurgie », « matériaux de construction »), qui à eux seuls représentent plus de 70 % du total du fret ferroviaire, ont varié dans les mêmes proportions que l'évolution globale et de façon moins contrastée qu'en 2000. Outre le contexte économique global, peu favorable, les grèves de mars-avril à la SNCF ont pesé dans ces mauvais résultats du fret ferroviaire : leur impact est estimé à environ quatre points.

Le transport fluvial a également régressé en 2001 (- 7,5 %), après trois années de forte croissance. Les mauvaises performances du transport national (- 13,2 % en 2001) expliquent principalement ce recul du fret fluvial. Parallèlement, le

## CONJONCTURE

transport international est resté stable (+ 0,1 % pour l'ensemble importations plus exportations), alors qu'il avait été le moteur de la croissance en 2000 (+ 14,6 %).

L'élément explicatif majeur du fret fluvial, est relatif à la baisse des approvisionnements en combustibles des centrales thermiques (charbon et pétrole). En effet, cette diminution est à mettre en relation avec la stratégie d'EDF en matière d'entretien de ses centrales nucléaires. En 1999 et en 2000, plusieurs centrales nucléaires avaient été temporairement fermées, ces transports avaient été exceptionnellement élevés. Les matériaux de construction et les produits agro-alimentaires représentent plus de 60 % du fret fluvial. En 2001, le transport des matériaux de construction par voies navigables n'a pas progressé (+ 0,8 % contre + 5,1 % en 2000 et + 8,8 % en 1999). Le transport de produits agricoles est en revanche en fort recul, alors qu'il avait été un élément moteur de la croissance des deux dernières années (+ 7,9 % en 2000 et + 12,1 % en 1999). Cette rupture de rythme en 2001 est principalement imputable au faible déstockage des silos. En effet, ils contenaient des céréales dont la qualité était trop éloignée du standard habituel et qui ont été peu écoulées.

Tableau 3 : Évolution des transports terrestres intérieurs de marchandises par mode

en milliards de tonnes-kilomètres

	1997	1998	1999	2000	2001	2001
	Evolutions en %					niveau
<b>Transport ferroviaire</b>	<b>8,9</b>	<b>0,1</b>	<b>-1,0</b>	<b>6,2</b>	<b>-9,0</b>	<b>50,3</b>
<i>dont transit</i>	17,7	-6,9	-3,5	1,6	-12,0	8,2
<b>Transport routier</b>	<b>3,1</b>	<b>3,5</b>	<b>5,6</b>	<b>2,4</b>	<b>2,7</b>	<b>273,7</b>
- pavillon français	1,9	3,4	5,9	1,0	2,7	208,5
<i>c. d'autrui (CU&gt;3t.)</i>	4,0	7,2	7,7	2,7	1,9	157,5
<i>c. propre (CU&gt;3t.)</i>	-5,3	-9,8	-0,7	-6,6	6,2	31,0
<i>tr. CU&lt;3t.</i>	2,4	3,0	2,8	1,7	3,7	19,5
<i>transit</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	<i>ns</i>	0,5
- pavillon étranger	7,2	3,8	4,6	7,0	2,7	65,2
<i>transit</i>	6,7	2,0	4,4	6,0	6,0	38,7
<i>autres</i>	8,0	6,6	5,0	8,3	-1,7	26,5
<b>Navigation intérieure</b>	<b>-1,1</b>	<b>9,2</b>	<b>10,0</b>	<b>6,3</b>	<b>-7,5</b>	<b>6,7</b>
<b>Oléoducs</b>	<b>0,9</b>	<b>-2,3</b>	<b>-1,4</b>	<b>1,9</b>	<b>2,7</b>	<b>22,3</b>
<b>Ensemble des modes terrestres</b>	<b>3,8</b>	<b>2,6</b>	<b>4,2</b>	<b>3,0</b>	<b>0,6</b>	<b>353,0</b>

Sources : SNCF, VNF, DAEI/SES

À l'inverse des évolutions de fret ferroviaire et fluvial, le transport routier sous pavillon français s'est quelque peu redressé en 2001, avec un taux de croissance de 2,7 %. L'année 2000 avait été médiocre (+ 1,0 % de taux de croissance) et, surtout, elle contrastait singulièrement avec une année 1999 brillante (+ 5,9 %). Bien que la partie internationale de ce transport sous pavillon français ne représente qu'environ 10 % du total, c'est son évolution qui tire le chiffre vers le bas. En 2000, le transport international avait connu un recul marqué de - 9 %. En 2001, même si c'est de façon moins spectaculaire, il continue à baisser (- 3,9 %). En outre, alors que, généralement, les transports pour compte d'autrui croissent plus vite que les transports pour compte propre, traduisant en cela un recentrage de chaque entreprise sur son « cœur de métier », l'année 2001 a vu s'inverser le phénomène : le « compte propre » a progressé de 6,2 % et le « compte d'autrui » de 1,9 % seulement. Cela s'explique, en partie, par des circonstances spécifiques, liées au contexte économique global. Le transport pour compte propre se concentre principalement sur deux familles de produits : les produits agricoles et les matériaux de construction, qui représentent 70 % du total. Or, en 2001, les activités de chantier ont été particulièrement dynamiques, entraînant, par là-même, une très forte augmentation du transport de matériaux de construction pour le « compte propre » (+ 14,2 %). Parallèlement, le transport de produits manufacturés, qui représente la part la plus importante du transport pour compte d'autrui (34 % des tonnes-kilomètres), s'est stabilisé en 2001 (+ 0,8 %), après trois années de très vive croissance.

Les transports sous pavillon étranger représentaient en 2001 toujours le quart du total des transports routiers sur le territoire français. L'année 2001, avec une croissance de + 2,7 %, contraste ainsi avec l'année 2000 où le pavillon étranger avait connu une vive croissance de + 7 %. A l'international, il y eu conjugaison d'une baisse des tonnages et d'une perte de compétitivité du pavillon français.



## CONJONCTURE

La part du transport sous pavillon étranger dans l'ensemble du transport international routier (hors transit) est resté à peu près stable, aux alentours de 57 %, confirmant ainsi le recul de la part du pavillon français en transport international routier : en 1999, la part du pavillon étranger n'était que de 52 %.

Les comptes des entreprises de transport routier de marchandises se sont améliorés, en 2001, plus sensiblement qu'en 2000. La production (hors sous-traitance) a progressé d'environ 6,5 % en valeur, principalement grâce à la poursuite de la hausse des prix entamée l'année précédente : en 2001, les prix du transport routier de marchandises ont augmenté de 4,6 % à la tonne-kilomètre comme au véhicule-kilomètre ; en 2000, ils avaient déjà enregistré une hausse de 6 %. La baisse des prix des carburants, survenue au cours de l'année 2001, a permis de contenir la croissance des consommations intermédiaires, qui n'ont progressé que de 3 %. La valeur ajoutée (VA) a ainsi augmenté de 10,9 %. Les rémunérations du personnel ont progressé de 6 % (après la forte hausse de 2000 de + 8,3 %). Les salaires et charges du personnel de conduite ont connu des revalorisations (+ 4,1 % en moyenne annuelle) concentrées sur les mois de janvier (hausse des barèmes d'heures supplémentaires), avril et novembre (majoration des salaires conventionnels des conducteurs de 1 %). L'excédent brut d'exploitation (EBE) s'est ainsi accru de près d'un tiers, après les bas niveaux de 1999 et 2000. Le taux de marge (EBE/VA) a augmenté de trois points et demi, pour s'établir à 21 %.

### **Recul des tonnages de vracs solides et progression des marchandises diverses traités par les ports maritimes français**

Le tonnage traité par les vingt et un principaux ports métropolitains et d'outre-mer, représentant 98 % du tonnage total traité par l'ensemble des ports français et presque 100 % des vracs liquides, a reculé de cinq millions de tonnes en 2001, soit de 1,5 %.

Le retournement de la conjoncture mondiale est largement à l'origine de ce recul. Parmi les produits concernés, la baisse a principalement touché les vracs solides. Ainsi, les tonnages métropolitains de vracs solides en entrée ont reculé de 9,6 % (11 % pour les ports autonomes), en raison notamment de fort ralentissement des importations de charbon. Les sorties ont également diminué de 8,3 %, (- 8,7 % pour les ports autonomes), principalement suite à une campagne céréalière encore plus décevante que celle de l'année précédente. Les tonnages de vracs liquides, qui représentent plus de la moitié des tonnages totaux, ont baissé de 1,0 % (- 1,2 % pour les ports autonomes). La diminution des produits pétroliers a été de 0,3 % ; celle des autres vracs liquides atteint 8,9 %. En revanche, les tonnages de marchandises diverses ont progressé de 5 %, soit + 3,7 % en entrée et + 6,1 % en sortie. Pour les ports autonomes, ces évolutions se chiffraient respectivement à 9,4 %, 10,4 % et 8,7 %. Les tonnages conteneurisés ont progressé plus vite en entrée (+ 4,4 %) qu'en sortie (+ 3 %).

### **Les événements du 11 septembre ont affaibli un secteur aérien déjà fragilisé par la dégradation économique mondiale**

L'année 2001 a été marquée par la dégradation de la situation du transport aérien. Le nombre de passagers dans les aéroports français a reculé de 2,2 %, après dix années de forte progression. Outre le ralentissement général de l'économie, trois facteurs ont joué en défaveur du transport aérien : les événements du 11 septembre ainsi que, dans une moindre mesure, l'ouverture du TGV Méditerranée et les difficultés de l'ancien groupe Air Liberté/AOM.

Le nombre de passagers internationaux des aéroports métropolitains n'a augmenté que de 0,3 % en 2001, après deux années consécutives de croissance à 10 %. Il a même diminué de 0,8 % à Paris. Les attentats du 11 septembre ont eu de fortes répercussions sur le transport aérien : de janvier à août, le nombre de passagers internationaux des aéroports métropolitains avait augmenté de 5,4 % par rapport à la même période de 2000, avant de chuter brusquement en fin d'année.

L'impact de l'ouverture du TGV Méditerranée s'est fait très nettement sentir sur le nombre de passagers des radiales Paris-Marseille (- 16,6 %), Paris-Montpellier (- 12,4 %) et Paris-Nice (- 11,6 %). Il est vrai que les sept autres principales radiales ont connu une baisse d'activité, mais à un moindre degré. Enfin, le ralentissement de la croissance économique, la contraction de l'offre de l'ancien groupe Air Liberté/AOM, qui touche Orly, et l'effet indirect sur les correspondances de la baisse du trafic international à Charles de Gaulle, se sont conjugués : le nombre de passagers des radiales a connu une baisse globale de l'ordre de



## CONJONCTURE

9 %. Globalement, après les croissances de 7,0 % en 1999 et de 1,1 % en 2000, le nombre de voyageurs-kilomètres en transport aérien a diminué de 7,5 % en 2001.

Les comptes des entreprises aériennes ont été également très contrastés. À côté des difficultés rencontrées par le groupe AOM, Air Liberté et Air Littoral, Air France a enregistré de bons résultats. Au total, avec l'impact des événements du 11 septembre, les comptes de l'ensemble du secteur se sont dégradés avec une baisse d'un tiers de l'excédent brut d'exploitation.

### **Ralentissement de la fréquentation du transport ferroviaire de voyageurs, à l'exception des trains à grande vitesse**

Les transports ferroviaires de voyageurs de la SNCF, ont enregistré un ralentissement en 2001, après la forte croissance de 2000 (le nombre de voyageurs-kilomètres augmente respectivement 2,4 % et 5,5 %). Toutefois, le trafic ferroviaire de voyageurs a connu des évolutions contrastées selon le type de lignes. Ainsi, la politique d'offre de la SNCF, notamment en matière de TGV, a permis d'enrayer la baisse de la fréquence de voyageurs. En effet, le rythme de progression de la fréquentation des TGV est resté élevé en 2001 (+ 7,6 % après 7,4 % en 2000). Cette croissance a été stimulée par la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001. Ainsi, sur dix ans (de 1991 à 2001), le volume de transport de voyageurs par TGV a doublé, soit une croissance annuelle moyenne d'environ 7,7 %. Les attentats du 11 septembre aux États-Unis ont eu peu de conséquences sur la plupart des grandes lignes, à l'exception de la fréquentation de l'Eurostar. L'augmentation du trafic TER, de 3,3 %, a été moins dynamique que celle des trafics TGV, mais toutefois supérieure à celle de l'ensemble de la branche voyageurs.

Tableau 4 : Évolution des transports intérieurs de voyageurs (en milliards de voyageurs-kilomètres)

	1997	1998	1999	2000	2001	2001
	%	%	%	%	%	niveau
Voit. particulières	1,6	2,9	3,1	0,0	4,0	727,6
Autobus, cars	-0,9	1,8	0,5	5,5	-3,3	43,8
<i>dont RATP</i>	5,0	2,8	3,0	5,3	1,0	2,6
Tr. ferrés	3,1	4,3	3,3	5,4	2,3	82,6
<i>dont SNCF</i>	3,3	4,3	3,3	5,5	2,4	71,6
TGV	11,3	11,0	7,4	7,4	7,6	37,4
<i>dont RATP</i>	1,7	3,8	3,5	4,9	1,8	10,3
Tr. aériens	-0,1	5,2	7,0	1,1	-7,4	14,5
<b>Ensemble</b>	<b>1,6</b>	<b>3,0</b>	<b>3,0</b>	<b>0,8</b>	<b>3,2</b>	<b>868,5</b>

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

L'année 2001 s'est avérée médiocre par rapport à l'exercice précédent. D'une part, les produits du trafic se sont fortement infléchis (+ 1,4 % en 2001 contre + 11,4 % en 2000). Certes, ce ralentissement fait suite à une période de croissance particulièrement élevée, mais il est principalement imputable au recul du produit du fret (- 7,2 %), ainsi qu'au très fort repli du produit du trafic de voyageurs en Ile-de-France (+ 1,7 % contre l'augmentation précédente de 10 %). En effet, le contexte économique moins favorable que l'année précédente, doublé de la baisse des prix des carburants en deuxième partie d'année, a encouragé les déplacements en voitures particulières, au détriment des autres modes de transport en général, et du train en particulier. Les perturbations sociales d'avril ont également une part explicative non négligeable dans cette évolution.

### **Situation contrastée des gestionnaires d'infrastructures**

D'autre part, les charges de la SNCF ont progressé de 2,2 %, augmentation imputable, entre autres, aux investissements liés à la rénovation ou à la construction de gares sur les lignes du TGV Méditerranée, à la progression du nombre de projets informatiques et de gestion qui sont sous-traités, à celle des frais d'entretien et de réparation.

Au total, les comptes de la SNCF en 2001 font apparaître un résultat net négatif de 134 millions d'euros, en dégradation par rapport à l'exercice 2000.

L'activité de la plupart des gestionnaires d'infrastructures s'est maintenue en 2001, à l'exception de celle des aéroports parisiens, particulièrement affectée à la suite des événements du 11 septembre. Les investissements des ports maritimes et des aéroports parisiens continuent de croître, mais ceux des autres gestionnaires d'infrastructures diminuent dans l'ensemble, particulièrement pour le réseau ferré avec l'achèvement des travaux de la LGV Méditerranée.

## CONJONCTURE

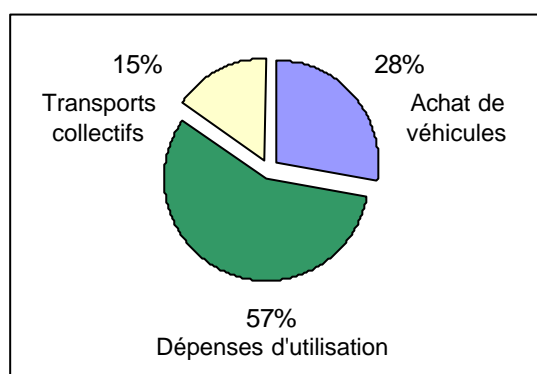
Au total, l'endettement à moyen et long terme s'est accru, à des degrés divers, pour l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures.

### **Les ménages ont à nouveau privilégié les déplacements en voitures particulières**

Les ménages consomment environ 20 % des services de transport produits : transports collectifs, taxis, services de déménagement, utilisation d'infrastructures terrestres, services de messagerie et de fret express. Leurs dépenses à ce titre ont augmenté de 1,3 % (en volume) en 2001 contre 4,7 % en 2000. Elles comprennent les consommations des ménages en services de transport, mais également leurs achats de véhicules et les frais d'utilisation des véhicules (carburant, entretien et réparation, pièces détachées et accessoires, auto-école, etc...).

Ainsi, en 2001, 85 % des dépenses de transports des ménages ont été consacrés à la voiture. Ces dépenses étaient en hausse principalement en raison de la très forte augmentation des achats de véhicules (8,6 % en 2001 contre 0,6 % en 2000) stimulée par la baisse du prix des carburants.

Graphique1 : Dépenses de consommation des ménages en transport en 2001



Source : CCTN 2001

Les immatriculations de voitures neuves ont connu une hausse de 5,7 % (qui a surtout profité aux véhicules Diesel). Cette hausse des immatriculations a d'avantage profité aux modèles français qui ont progressé plus vite que les modèles étrangers (respectivement 8 % contre 2,3 %). La part de marché des marques françaises a donc augmenté pour se situer à 60,4 %, un niveau proche de celui du début des années quatre-vingt-dix. Ainsi, alors que la plupart des branches de l'économie française ont connu en 2001 une faible croissance, voire un recul de leur production pour certaines, la branche automobile, en revanche, est restée dynamique : la branche a dégagé 7,5 % de valeur ajoutée supplémentaire par rapport à l'année précédente.

Face à ce regain d'attrait pour la voiture, les Français ont infléchi leurs dépenses en services de transports collectifs (+ 1,2 % en 2001).

### **La diésélisation du parc automobile et la baisse du prix des carburants ont favorisé la reprise de la circulation routière**

L'année 2000 avait été marquée par une stagnation exceptionnelle de la circulation automobile, consécutive à la hausse des prix des carburants. Avec le retournement de ces prix en 2001, la croissance de la circulation automobile a augmenté de 4 %, progression proche de son rythme tendanciel, voisin de 3 %.

Cette augmentation résulte d'un accroissement du parc de 2,3 % et d'une hausse du kilométrage par véhicule de 0,7 %. La diésélisation du parc s'est poursuivie : le parc à essence a diminué de 1,3 %, tandis que le parc Diesel augmentait de 8,6 %. Les modèles Diesel représentent maintenant plus de la moitié des immatriculations neuves et plus du tiers du parc.

En France, la voiture particulière assure en moyenne 83 % du transport intérieur de voyageurs. Le dynamisme de la circulation en 2001 a eu pour effet une progression de 2,4 % des transports intérieurs de voyageurs, après + 0,8 % en 2000.

# CONJONCTURE

Tableau 5 : Bilan du parc, de la circulation et des consommations de carburants (en volume et en %)

	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Conso. unitaire		Conso. totale	
	01/00 en %	2001 1 000 Véh.	01/00 en %	2001 km/véh	01/00 en %	2001 Md véh-km	01/00 en %	2001 l/100km	01/01 en %	2001 1 000 m3
<b>Voitures particulières</b>	<b>2,2%</b>	<b>28 380</b>	<b>1,8%</b>	<b>14 031</b>	<b>4,0%</b>	<b>398,2</b>	<b>-1,3%</b>	<b>7,31</b>	<b>2,7%</b>	<b>29 115</b>
essence	-1,1%	17 946	-0,5%	11 020	-1,6%	197,8	-0,5%	8,03	-2,1%	15 879
Diesel	8,5%	10 435	1,6%	19 210	10,2%	200,5	-1,0%	6,60	9,1%	13 236
<b>Véhicules utilitaires légers</b>	<b>2,7%</b>	<b>5 191</b>	<b>1,0%</b>	<b>16 012</b>	<b>3,7%</b>	<b>83,1</b>	<b>-0,4%</b>	<b>9,65</b>	<b>3,3%</b>	<b>8 019</b>
essence	-4,5%	1 240	-1,0%	8 372	-5,5%	10,4	0,0%	9,51	-5,5%	987
Diesel	5,2%	3 951	0,0%	18 410	5,2%	72,7	-0,5%	9,67	4,7%	7 032
<b>Véhicules lourds</b>	<b>1,0%</b>	<b>634</b>	<b>0,1%</b>	<b>46 043</b>	<b>1,1%</b>	<b>29,2</b>	<b>-0,4%</b>	<b>37,10</b>	<b>0,7%</b>	<b>10 823</b>
poids lourds	1,2%	554	0,1%	48 455	1,3%	26,8	-0,5%	37,50	0,8%	10 057
bus et cars	0,0%	80	-1,0%	29 360	-1,0%	2,3	0,0%	32,60	-1,0%	766
<b>TOTAL VEHICULES</b>	<b>2,3%</b>	<b>34 205</b>	<b>1,5%</b>	<b>14 925</b>	<b>3,8%</b>	<b>510,5</b>	<b>-1,4%</b>	<b>9,39</b>	<b>2,3%</b>	<b>47 957</b>
Véhicules étrangers					<b>2,6%</b>	27,5	-0,5%	15,38	2,1%	4 228
Véhicules divers									4,4%	2 121
<b>TOTAL GENERAL</b>					<b>3,7%</b>	545,4	<b>-1,3%</b>	9,96	<b>2,4%</b>	54 306

Source : CCTN 2001

## Moins d'accidents sur la route mais davantage de tués

Dans un contexte de reprise de la croissance de la circulation routière (+ 3,7 %), le nombre d'accidents a diminué de 3,7 % en 2001 par rapport à l'année précédente mais le nombre de tués a augmenté de 1,0 %. Ainsi, le taux de gravité des accidents a augmenté, passant de 6,30 morts pour cent accidents en 2000, à 6,61 en 2001. Cette évolution défavorable, sur une année, ne s'inscrit pas dans la tendance de long terme observée depuis 1976. Par catégorie de réseaux, ce sont les routes départementales et les voies communales qui ont le plus grand nombre d'accidents corporels (80 %) et le plus grand nombre de tués (70 %). Le bilan sur les routes nationales s'améliore, mais le nombre d'accidents corporels s'accroît sur les autoroutes, qui restent toutefois plus sûres que les nationales.

## Poursuite de la baisse des émissions de gaz polluants par les transports

Depuis 1990, les émissions de gaz et de particules polluants liés aux transports ont diminué. En 2000, ce secteur était responsable de 55 % des émissions d'oxydes d'azote, de 41 % de celles de monoxyde carbone, de 6 % de celles de dioxyde de soufre. En revanche, les émissions de gaz carbonique (CO<sub>2</sub>), principal gaz à effet de serre, en augmentation depuis 1990, se stabilisent depuis 1993 ; en 2000, les transports étaient à l'origine de 28 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Ces progrès ont été obtenus grâce à l'amélioration des performances des véhicules, à la diésélisation du parc automobile et à la modification de la composition des carburants.

## Les dépenses de l'État et des collectivités locales à destination des transports ont continué à progresser malgré une baisse des recettes fiscales

En 2001, et pour la deuxième année consécutive, les recettes des administrations publiques liées aux activités de transport ont diminué. Elles ont atteint 29,2 milliards d'euros, hors versement transport, contre 30,2 milliards en 2000, soit une baisse de 3,3 %. Cette évolution fait suite à une diminution de 4,9 % l'année précédente, en rupture avec une longue série de hausses. Toutefois, ces deux baisses consécutives des recettes des administrations n'ont pas les mêmes causes. En 2000, le principal facteur explicatif était la suppression de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur (vignette automobile) pour les particuliers. En 2001, la diminution des rentrées fiscales liées aux transports est principalement imputable au fort recul des recettes perçues au titre de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) et, marginalement, de celles provenant de l'aviation civile.

Parallèlement, les administrations centrales ont consacré 15,1 milliards d'euros aux transports en 2001 (en augmentation de 3,8 %). Plus des trois quarts de ces dépenses étaient constituées par des dépenses de fonctionnement, le solde étant destiné aux investissements. Un peu moins de la moitié de ces dépenses (exploitations et investissement confondus) se sont faites au profit du transport ferroviaire, un quart au profit de la route et environ 10 % pour les transports collectifs urbains. Les collectivités locales, pour leur part, avaient dépensé 22,3 milliards d'euros pour les transports en 2000 (+ 7,4 %), presque exclusivement à destination de la route et des transports collectifs urbains.