

LES TRANSPORTS EN 2002



N. Augris, A. d'Autume, N. Devillard, J. Hermilly,
P. Jauffret, B. Korman et S. Mabile

Dans un contexte général de ralentissement persistant de l'économie française, l'année 2002 est marquée par une stagnation de la production de services de transports dans son ensemble. La légère reprise des transports de voyageurs contrebalance en effet la baisse des transports de marchandises, tandis que la production de services auxiliaires des transports reste stable.

La circulation routière poursuit sa progression à son rythme de moyen terme, proche de 3 %, après une pause en 2000. Si le transport aérien se remet difficilement des difficultés rencontrées en 2001, accentuées après les événements du 11 septembre, le transport ferroviaire de voyageurs progresse encore en 2002, comme l'année précédente, dynamisé par le TGV Méditerranée.

Le repli du transport routier de marchandises pour compte d'autrui ne profite pas au transport ferroviaire mais, à l'inverse, le transport routier pour compte propre continue de croître. Globalement, l'activité des principaux ports métropolitains progresse légèrement.

L'emploi salarié dans les transports progresse encore, mais de façon ralentie.

En 2002, la reprise économique attendue n'a pas eu lieu

En 2002, même si l'économie française semble avoir été légèrement plus résistante que celle des autres pays de la zone euro (avec 1,0 % de croissance moyenne annuelle contre 0,7 % pour ces derniers), la reprise économique escomptée, après le fort ralentissement mondial de 2001, n'a pas eu lieu. Pourtant, en début d'année, des signes encourageants pour l'économie française étaient perceptibles. En effet, depuis décembre 2001 déjà, un climat plus porteur s'était fait sentir en provenance des Etats-Unis. Ainsi, au premier semestre, les anticipations des entreprises françaises avaient commencé à se redresser et le comportement de déstockage, qui avait fortement pesé sur la croissance depuis plus d'un an, à s'inverser.

Toutefois, ce redressement a été bref : dès le printemps, les entreprises ont revu leurs anticipations à la baisse, ont repris leur comportement de déstockage et ont reporté leurs projets d'investissement. Ainsi, la formation brute de capital fixe aurait diminué de 0,4 % en 2002 pour l'ensemble de l'économie française et de 0,9 % pour les entreprises non financières, par rapport à l'année précédente (respectivement + 2,6 % et + 3,3 % en 2001). Ce retournement s'explique principalement par la montée d'incertitudes quant à la reprise américaine et la chute boursière, auxquelles s'ajoutent des inquiétudes géopolitiques.

Tableau 1 - Équilibre Ressources-Emplois en volume (aux prix de 1995) variations annuelles et trimestrielles (en %) données cvs-cjo

| | 2000 | 2001 | 2002* | 2002 | | | |
|-----------------------------------|---------------------------|------|-------|--------------------------------|------|------|------|
| | | | | T1 | T2 | T3 | T4* |
| | variations annuelles en % | | | variations trimestrielles en % | | | |
| PIB | 4,2 | 1,8 | 1,0 | 0,6 | 0,4 | 0,2 | 0,3 |
| Importations | 15,0 | 0,8 | 1,1 | 2,9 | 1,4 | 0,2 | 0,8 |
| Demande intérieure totale | | | | | | | |
| Dépenses de conso des ménages | 2,9 | 2,7 | 1,8 | 0,3 | 0,4 | 0,7 | 0,6 |
| Dépenses de conso des APU | 2,9 | 2,5 | 3,0 | 0,9 | 0,8 | 0,3 | 0,9 |
| FBCF Totale | 8,3 | 2,6 | -0,4 | 0,3 | 0,1 | -0,9 | -0,4 |
| FBCF des SNF et des EI | 8,9 | 3,3 | -0,9 | 0,5 | -0,5 | -0,8 | -0,4 |
| FBCF des ménages (hors EI) | 4,1 | -0,9 | 0,0 | -0,1 | 1,1 | -0,7 | -0,3 |
| Exportations | 13,6 | 1,5 | 1,6 | 2,3 | 1,7 | 1,2 | 0,9 |
| Contribution | | | | | | | |
| Demande intérieure hors stocks | 3,8 | 2,6 | 1,6 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,5 |
| Variations de stocks | 0,4 | -1,0 | -0,8 | 0,3 | -0,1 | -0,3 | -0,2 |
| Commerce extérieur | -0,1 | 0,2 | 0,2 | -0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,0 |

* prévisions

Source: INSEE, Note de conjoncture, décembre 2002



CONJONCTURE

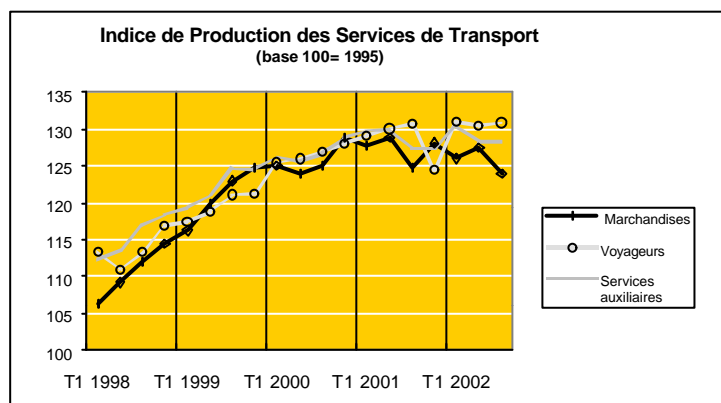
Les échanges extérieurs ont recommencé à croître au cours de l'année 2002, après une année 2001 catastrophique en matière de commerce international : l'Insee pronostique une croissance en volume de + 1,1 % en moyenne annuelle pour les importations et + 1,6 % pour les exportations. Le début de l'année a été plutôt favorable, en particulier au commerce de produits manufacturés. La deuxième partie de l'année 2002 risque, cependant, d'être moins propice. Toutefois, sur l'ensemble de l'année, les échanges extérieurs ne devraient pas contribuer significativement à la croissance économique (+ 0,2 point de contribution prévu).

La croissance française en 2002 a donc de nouveau reposé sur la progression de la consommation des ménages. Malgré un ralentissement par rapport aux deux années précédentes, cette dernière a augmenté de 1,8 % en moyenne annuelle, avec un deuxième semestre qui devrait être plus dynamique que le premier. Cette progression, spécifique à la France au sein de la zone euro, a été possible grâce à la hausse du pouvoir d'achat des ménages : ils ont en effet bénéficié de réductions d'impôts intervenues à l'automne 2002, ainsi que d'une inflation relativement limitée. En outre, bien que le taux de chômage ait augmenté, sa progression a été modérée et les comportements des ménages en matière de consommation n'ont pas été profondément modifiés.

Morosité de la branche transport en 2002 : légère reprise de l'activité de transport de voyageurs, baisse du transport de marchandises et stabilité d'ensemble pour les services auxiliaires

Sur les trois premiers trimestres de 2002, la production française de services de transport est pratiquement stable par rapport au résultat de la même période de 2001 (il s'agit des prestations de services de transport pour compte d'autrui des entreprises résidentes, voir note de synthèse page 13). La baisse de la production de services de transport de marchandises (transport pour compte d'autrui) est compensée par la hausse de la production de services de transport de voyageurs, tandis que la production de services auxiliaires des transports reste stable. Si la production se maintient au quatrième trimestre 2002 au niveau atteint au troisième, le résultat sur l'ensemble de l'année 2002 sera, en moyenne annuelle pour la branche transport, du même ordre de grandeur qu'en 2001.

Graphique 1



Le transport ferroviaire de voyageurs croît en 2002 au même rythme qu'en 2001

En 2002, les transports ferroviaires de voyageurs progressent à des rythmes proches de ceux de l'année 2001, mais en deçà des fortes progressions de 2000. Les progressions atteignent respectivement 1,5 % sur le réseau Île-de-France (après + 1,8 % en 2001 et + 6,2 % en 2000), et 2,9 % sur le réseau principal de la SNCF (après + 2,6 % en 2001 et + 6,2 % en 2000).

La croissance de la fréquentation d'ensemble sur le réseau Île-de-France, SNCF et réseau ferré de la RATP, résulte d'une progression plus vive qu'en 2001 pour la SNCF et d'un ralentissement sur le réseau RATP. Ce ralentissement de fréquentation sur le réseau RATP est imputable en partie aux effets de la diffusion de l'aménagement et de la réduction du temps de travail (ARTT) et au fait que les touristes ont été moins nombreux à prendre le train en juillet-août qu'au cours de la même période de l'année précédente. Mais la hausse de 2002 sur le réseau SNCF est à relativiser du fait des grèves intervenues aux mois de mars et avril 2001.

CONJONCTURE

Sur le réseau principal de la SNCF, la progression est importante comme en 2001 pour les TGV (+ 7,1 %, après + 8,0 %) et s'explique principalement par la croissance de fréquentation du TGV-Sud-Est, qui a bénéficié de l'ouverture du TGV-Méditerranée en juin 2001. A l'exception d'Eurostar, toutes les lignes TGV progressent. Cet essor du réseau TGV s'accompagne, par effet de substitution, d'une baisse de fréquentation des trains rapides nationaux (TRN). Cependant, le recul sur le réseau hors TGV (TRN et TER -trains express régionaux-) est moindre qu'en 2001 : - 3,5 %, après - 4,8 %. Cette relative amélioration est due à l'effet bénéfique de la régionalisation sur les TER et à la hausse de fréquentation de quelques lignes du Sud-Est complémentaires au nouveau TGV.

Tableau 2 - Le transport ferroviaire de voyageurs en 2002

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|------------------------------|---------------|-------------------------|-------------|-------------|
| | Mds de voy.km | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma part (2) |
| Ile-de-France | 23 | 6,2% | 1,8% | 1,5% |
| RATP | 13 | 5,2% | 1,7% | 0,6% |
| SNCF Ile-de-France | 10 | 7,6% | 1,8% | 2,5% |
| SNCF réseau principal | 62 | 6,2% | 2,6% | 2,9% |
| dont _TGV | 37 | 7,3% | 8,0% | 7,1% |
| _hors TGV | 24 | 4,7% | -4,8% | -3,5% |

* statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre.

(1) variation en moyenne annuelle.

(2) variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de l'année précédente (moyenne annuelle partielle - ce n'est pas une estimation ni une prévision).

Sources : SNCF, RATP.

Le transport aérien de voyageurs se remet difficilement des difficultés rencontrées en 2001

Après une année 2001 de fort ralentissement pour l'activité aérienne, dû aux effets conjugués d'une récession économique mondiale, des restructurations d'entreprises, de l'ouverture des lignes TGV Méditerranée et, enfin, des événements du 11 septembre, le secteur aérien n'a pas réussi à se redresser en 2002. Lors du premier semestre, la fréquentation des aéroports français a accusé un fort recul : globalement, le nombre de passagers a diminué de 7,3 % par rapport à la même période en 2001. Même s'il semble que l'activité s'oriente vers un redémarrage sur la deuxième partie de l'année, il est probable qu'elle accusera une baisse sur l'ensemble de l'année 2002 (- 2,5 % en moyenne sur les dix premiers mois).

Tableau 3 - La fréquentation des aéroports

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|--------------|--------------|
| | Millions de passagers | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma part. (2) |
| International | 64 | 10,8% | -1,5% | -0,5% |
| - Paris international | 51 | 9,8% | -2,3% | 0,2% |
| - Province international ** | 12 | 15,6% | 1,8% | -3,2% |
| Intérieur | 36 | 1,7% | -8,2% | -6,1% |
| - Paris intérieur | 19 | 0,4% | -9,5% | -6,8% |
| - Province intérieur ** | 17 | 3,4% | -6,6% | -5,4% |

Sources : Aéroports de Paris, Direction générale de l'aviation civile.

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus

** six principaux aéroports : Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice et Toulouse

(1) (2) cf. Tableau 2

L'activité intérieure a été largement plus sinistrée que celle à l'international. En effet, le recul du transport intérieur, déjà amorcé l'année précédente, se poursuit pour diverses raisons : la baisse de l'offre (retrait de services d'Air Lib et Air Littoral), l'effet de substitution air-rail avec la montée en charge du TGV-Méditerranée, ainsi que le ralentissement économique, dans un contexte de hausse des prix.

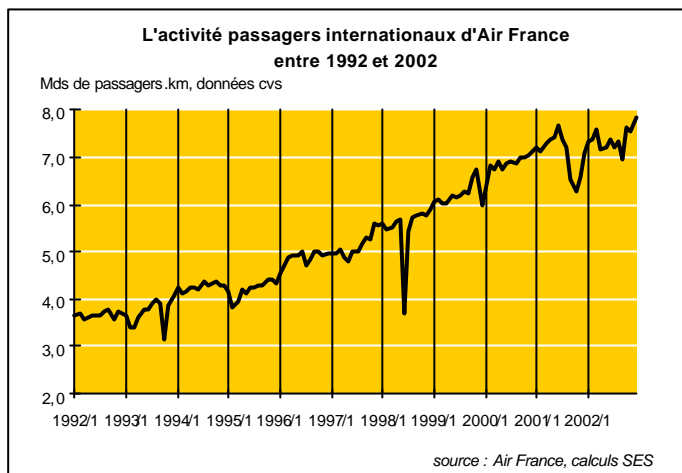
Parallèlement, le transport international, qui représente plus des deux tiers des passagers, a aussi diminué, mais de façon plus modérée (- 0,5 % pour le transport international sur dix mois, contre - 6,1 % pour le national). Deux faisceaux ont même progressé : l'Afrique, hors Maghreb, ainsi que l'Asie. En revanche, certains sont en fort repli (Amérique de Nord, Moyen-Orient, Maghreb).



CONJONCTURE

Il apparaît ainsi que, sur l'international, le transport aérien a continué à subir en 2002 les effets liés au 11 septembre 2001. Enfin, les aéroports régionaux semblent avoir davantage subi les effets de cette diminution du transport international que les aéroports parisiens.

Graphique 2



Avec + 2,8 % d'augmentation du nombre de passagers-kilomètres, l'activité du groupe Air France a connu, en 2002, une progression moyenne annuelle semblable à celle de l'année précédente, mais selon un profil temporel contrasté. Après un premier trimestre en augmentation par rapport à une fin d'année 2001 particulièrement difficile, le nombre de passagers a diminué au deuxième trimestre, puis s'est légèrement redressé en fin d'année (exception faite de septembre, mois anniversaire des attentats aériens).

Toutefois, cette évolution reste timide dans l'ensemble et masque un différentiel de plus en plus aigu entre les activités intérieure et internationale d'Air France. En effet, le recul de l'activité intérieure du groupe s'est confirmé en 2002 : - 8,6 %, après un recul de 1,9 % en 2001. Les variations, en glissements mensuels, ont été négatives tout au long de l'année, sauf en décembre, où le nombre de passagers-kilomètres augmentait de 8,2 %.

L'activité internationale, en revanche, s'est accrue de 4,0 % en 2002. Malgré un deuxième et un troisième trimestres en recul, le nombre mensuel de passagers-kilomètres a dépassé, en décembre, son niveau le plus élevé, atteint en juin 2001, avec 7,8 milliards (en données corrigées des variations saisonnières).

Tableau 4 - L'activité du groupe Air France

| | 2001 | 2002 | 2000 2001 2002 | | |
|------------------------|----------------|----------------|-------------------------|-------------|-------------|
| | Mds de pass.km | Mds de pass.km | taux de croissance en % | | |
| | | | ma (1) | ma (1) | ma (1) |
| Transport total | 94 | 97 | 9,7% | 2,7% | 2,8% |
| - International | 85 | 89 | 10,7% | 3,2% | 4,0% |
| - Intérieur | 9 | 8 | 1,3% | -1,9% | -8,6% |

Source : Air France

(1) variation en moyenne annuelle

La circulation routière augmente à un rythme moins soutenu qu'en 2001

Après le retour du trafic routier à une croissance particulièrement soutenue en 2001, la circulation sur le réseau national continue d'augmenter en 2002, mais à un rythme moindre (+ 2,8 %, après + 3,3 % en 2001), ce que confirme le ralentissement des livraisons de carburants (+ 1,2 % après + 2,5 %). Cette croissance est favorisée par un niveau des prix des carburants plus faible en moyenne sur l'année 2002 qu'en 2001 (- 3,9 % sur les dix premiers mois, après une baisse de 4,4 % en 2001), ce malgré une remontée des prix en cours d'année. Différenciée suivant les réseaux, la croissance de la circulation est plus forte sur les autoroutes (+ 3,8 %) que sur les routes nationales (+ 1,6 %). Plus précisément, on observe une croissance soutenue sur les autoroutes concédées (+ 4,8 %) mais ralentie sur les autoroutes non concédées (+ 1,9 %).

CONJONCTURE

Tableau 5 - La circulation routière sur le réseau national

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|----------------------------|-----------------|-------------------------|--------|--------|
| | Mds de véhic.km | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma (2) |
| Réseau national | 204 | 2,3% | 3,3% | 2,8% |
| - Routes nationales | 92 | 0,8% | 1,8% | 1,6% |
| - Autoroutes | 112 | 3,6% | 4,5% | 3,8% |
| - autoroutes concédées | 69 | 3,2% | 5,3% | 4,8% |
| - autoroutes non concédées | 43 | 4,2% | 3,3% | 1,9% |

Sources : Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes et Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes.

* statistiques disponibles jusqu'au mois de septembre inclus

(1) (2) cf. Tableau 2

En définitive, l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages, associée à la baisse du prix des carburants, s'accompagne d'une croissance du trafic sur l'ensemble du réseau - réseau national et réseaux départemental et urbain - qui devrait être encore soutenue en 2002, proche de 3 %.

L'activité portuaire a légèrement progressé en 2002

Si les mouvements de passagers ont enregistré une hausse sensible sur les onze premiers mois de l'année 2002 (+ 5 % par rapport à la même période en 2001), en revanche, les tonnages de marchandises traités par les principaux ports maritimes métropolitains n'ont que légèrement progressé (près de + 1 % sur les onze premiers mois de l'année), cette progression masquant des disparités selon les ports considérés.

La progression d'ensemble est imputable à une légère progression du tonnage des marchandises débarquées (+ 1,4 %), qui représente les deux tiers des marchandises transitant par les principaux ports, alors que les sorties sont restées stables. À l'inverse de l'année précédente, où la baisse des vracs solides et liquides avait provoqué un léger repli du tonnage total traité, la hausse (+ 1,6 %) des vracs solides concourt en 2002 à l'amélioration de l'activité portuaire. La progression des marchandises diverses traitées se poursuit en effet (+ 6,5 %), les conteneurs étant en hausse toujours soutenue (+ 7,4 %). Mais les produits pétroliers débarqués sont en baisse notable, de près de 5 % sur les onze premiers mois de l'année.

Le dynamisme des échanges transmanche et la reprise des importations de charbon ont contribué à la forte progression d'activité du port de Dunkerque (+ 5,3 % sur onze mois). L'activité du port de Nantes - Saint-Nazaire progresse également de 5,2 % sur la même période, malgré le recul des marchandises diverses. Port d'intérêt national, Calais est aussi en augmentation de 5 % sur les onze premiers mois de l'année, grâce à une reprise du trafic transmanche. Par contre, l'activité du port du Havre est en diminution au cours des onze premiers mois de l'année, malgré la forte augmentation des vracs solides, due à la reprise des entrées de charbons et aux fortes importations de matériaux destinés à Port 2000. L'activité du port de Rouen est en net recul général (- 9 % sur les onze premiers mois de l'année). Au port de Bordeaux, le recul constaté sur les onze premiers mois (- 4 %) s'explique en partie par la disparition progressive des exportations de bois qui s'étaient développées après la tempête de décembre 1999.

Enfin, sur les onze premiers mois de l'année 2002, l'activité du port de Marseille reste quasiment stable, la croissance des tonnages conteneurisés contrebalançant la baisse des vracs solides.

Tableau 6 - L'activité « marchandises » des principaux ports maritimes**

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|----------------------------|--------------------|-------------------------|--------|--------------|
| | Millions de tonnes | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma part. (2) |
| Total | 298 | 4,5 | -1,2 | 0,9 |
| - Pétrole brut débarqué | 97 | 4,6 | -2,2 | -4,5 |
| - Vrac solides et liquides | 124 | 7,1 | -5,2 | 1,6 |
| - Marchandises diverses | 78 | -0,1 | 7,1 | 6,5 |
| Entrées | 212 | 5,7 | -2,4 | 1,4 |
| Sorties | 87 | 1,4 | 1,8 | -0,3 |

Source : Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral.

* statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus

** six ports autonomes (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-St Nazaire, Bordeaux et Marseille) plus Calais

(1) (2) cf. Tableau 2



CONJONCTURE

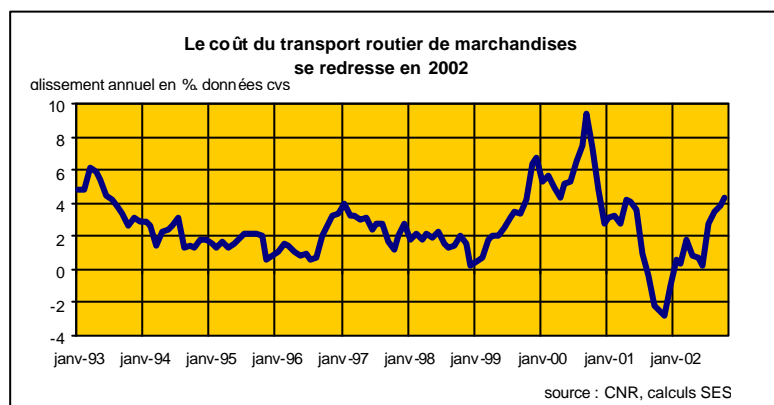
Baisse du transport terrestre de marchandises en 2002, notamment dans le transport routier pour compte d'autrui, alors que les transports ferroviaire et fluvial tendent à se stabiliser

Le transport intérieur terrestre de marchandises, mesuré en tonnes-kilomètres (y compris transports pour compte propre, qui ne sont pas inclus dans le champ de l'indice de production des services de transport présenté ci-dessus), a poursuivi dans l'ensemble son ralentissement en 2002. Comme en 2001, l'année 2002 se soldera probablement par un léger recul (le recul mesuré sur les dix premiers mois est de - 0,6 %), mais les profils de croissance selon les modes de transport sont très différents de ceux de l'année précédente.

L'année 2001 s'était caractérisée par une vive reprise du transport routier (+ 2,7 %), au détriment des autres modes de transport terrestre (fluvial et ferré). La fin de l'année 2002 marque une évolution inverse : les transports ferrés et fluviaux, bien qu'encore en recul sur les dix premiers mois de l'année (respectivement - 1,7 % et - 0,4 %), devraient connaître une stabilisation de leur volume de marchandises transportées sur l'année, voire une légère augmentation en ce qui concerne le transport fluvial.

En revanche, l'activité du transport routier se dégrade en 2002. Dans l'ensemble, le nombre de tonnes-kilomètres réalisées sur le réseau routier a reculé de 0,3 % sur les dix premiers mois, même si on observe la poursuite du redressement des transports pour compte propre (+ 8,3 % sur dix mois). La baisse ne touche en effet que le transport pour compte d'autrui (- 2,0 % sur dix mois), et plus particulièrement le transport routier international, alors que le transport national est globalement orienté à la hausse (+ 1,2 % sur dix mois). Dans l'hypothèse où l'activité de novembre-décembre resterait au même niveau qu'au mois d'octobre (hors variations saisonnières), la baisse du transport routier international atteindrait, en effet, 16 % sur l'année.

Graphique 3



Selon les entreprises interrogées lors de l'enquête de conjoncture d'octobre 2002, leur situation de trésorerie se dégrade, surtout si elles sont engagées dans le transport international, et cette détérioration se poursuivrait au quatrième trimestre. La concurrence des transporteurs étrangers est à nouveau forte en 2002, notamment avec ceux des pays de l'Europe de l'Est, et les transporteurs font part de difficultés suite aux effets de la réduction du temps de travail. Par ailleurs, leurs prix de vente se stabilisent. Cependant, le coût du transport routier s'inscrirait à la hausse en 2002 (+ 2,5 % sur l'année), ce qui laisse augurer une détérioration des résultats pour les entreprises de ce secteur, dont l'activité stagnerait. Pourtant, les entreprises ont encore bénéficié, en moyenne sur l'année, de la baisse des prix des carburants, amplifiée par l'affaiblissement du taux de change du dollar par rapport à l'euro, mais ces prix sont à nouveau à la hausse dans le courant de l'année, et la situation internationale augmente l'incertitude sur leur évolution future.

L'emploi dans le transport routier de marchandises a néanmoins progressé de 1 % entre septembre 2001 et septembre 2002, soit moins qu'en 2001, mais plus que dans l'ensemble de l'économie. Les immatriculations de poids lourds marquent le pas après leur repli de fin 2001 (- 10 % sur les dix premiers mois de 2002), et les transporteurs anticipent une poursuite de la baisse des immatriculations, suite au renouvellement important de leur matériel dans les années 1998 à 2001.

CONJONCTURE

Tableau 7 - Le transport terrestre de marchandises par mode

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|--------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------|--------------|
| | Mds de tonnes.km | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma part. (2) |
| Route | 189 | 1,2 | 2,7 | -0,3 |
| - Pour compte d'autrui | 158 | 2,7 | 2,1 | -2,0 |
| - Pour compte propre | 31 | -6,5 | 6,0 | 8,3 |
| Autres modes | 57 | 6,2 | -8,8 | -1,5 |
| - Fer | 50 | 6,3 | -9,0 | -1,7 |
| - Voies navigables | 7 | 5,4 | -6,8 | -0,4 |
| Ensemble | 246 | 2,4 | -0,2 | -0,6 |
| Ens. hors transit ferroviaire | 238 | 2,4 | 0,3 | -0,4 |

Sources : SES, SNCF, VNF

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus
(1) (2) cf. Tableau 2

Le **transport ferroviaire**, en recul en 2001, se stabiliserait en 2002 à un niveau proche de celui de l'année précédente, la baisse d'activité à l'international venant contrecarrer une légère reprise dans le transport national en fin d'année. Malgré le recul du transport des produits agro-alimentaires, les reports du rail vers la route que l'on avait enregistrés l'année précédente se sont atténués en 2002, voire inversés en fin d'année.

Le **transport fluvial** ne retrouvera probablement pas en 2002 le niveau d'activité de l'année 2000. Cependant, malgré une légère baisse d'activité sur les dix premiers mois (relativement aux dix premiers mois de l'année 2001), on estime « l'acquis » de croissance à + 1,4 % sur l'année (sous l'hypothèse que l'activité de novembre et décembre reste au niveau d'octobre, hors variations saisonnières). Cette augmentation masque néanmoins une poursuite de la chute de l'activité sur la part nationale des transports internationaux, alors que le transport fluvial national a progressé de près de 5 % sur les dix premiers mois de l'année 2002, en partie grâce à la hausse du transport de charbon lié à l'activité des centrales EDF.

Par famille de produits transportés par voie terrestre, les profils des années 2001 et 2002 sont également contrastés. Si le transport de produits agricoles reste élevé (+ 2 % sur dix mois), d'autres produits sont plus touchés par le ralentissement, comme les produits alimentaires et manufacturés. Le transport des matériaux de construction s'est stabilisé après une forte croissance en 2001. À l'opposé, le transport des combustibles et autres produits ne recule plus, se stabilisant à un niveau proche de celui de l'année 2001.

Tableau 8 - Le transport terrestre de marchandises par nature de transport

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|--------------------------------------|------------------|-------------------------|-------------|--------------|
| | Mds de tonnes.km | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma part. (2) |
| National | 198 | 3,0 | 1,5 | 1,1 |
| - Fer | 25 | 5,6 | -8,5 | -0,4 |
| - Route | 169 | 2,7 | 3,6 | 1,2 |
| <i>longue distance **</i> | 118 | 3,4 | 3,1 | 1,2 |
| <i>courte distance</i> | 51 | 1,1 | 4,7 | 1,1 |
| - Voies navigables | 4 | -0,2 | -12,4 | 4,8 |
| International *** | 48 | 0,2 | -6,7 | -7,4 |
| - Fer | 25 | 7,0 | -9,6 | -3,0 |
| - Route | 20 | -9,3 | -4,0 | -13,3 |
| - Voies navigables | 3 | 13,8 | 0,5 | -6,2 |
| Ensemble | 246 | 2,4 | -0,2 | -0,6 |
| Ens. hors transit ferroviaire | 238 | 2,4 | 0,3 | -0,4 |

Sources : SES, SNCF, VNF

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus

** transport à 150 km et plus

*** partie du transport international réalisée sur le territoire national

(1) (2) cf. Tableau 2

**L'automobile :
toujours plus
de voitures Diesel**

Les ventes de voitures neuves enregistrent sur les dix premiers mois de l'année 2002 une baisse de 4,7 % par rapport à la même période de l'année 2001, meilleure année depuis dix ans. Le cumul des ventes sur l'année devrait atteindre néanmoins près de 1,8 million d'unités. Dans ce contexte, les voitures Diesel font mieux que résister, enregistrant une hausse de 7,6 %, tandis que le nombre de voitures à essence vendues continue de chuter (- 20,3 % sur dix mois après - 9,2 % sur l'ensemble de l'année 2001). Ces évolutions contrastées portent à 63 % la part du nombre de voitures Diesel dans les mises en circulation de 2002. Le repli du marché touche moins les voitures françaises que les voitures étrangères (respectivement - 4,1 % et - 5,5 %), la part des marques françaises se maintenant à 61 % des immatriculations de voitures particulières neuves.



CONJONCTURE

Tableau 9 - Ventes de voitures particulières neuves

| | 2001 | 2000 | 2001 | 2002* |
|-----------------------------------|------------------|-------------------------|------------|-------------|
| | Milliers de véh. | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma (2) |
| Total | 2 251 | 0,2 | 5,7 | -4,7 |
| - par motorisation | | | | |
| - essence | 977 | -8,2 | -9,2 | -20,3 |
| - diesel | 1 267 | 11,6 | 21,2 | 7,6 |
| - par nationalité du constructeur | | | | |
| - marques françaises | 1 361 | 3,4 | 8,0 | -4,1 |
| - marques étrangères | 890 | -3,9 | 2,4 | -5,5 |

Sources : Fichier Central des Automobiles et Comité des Constructeurs Français d'Automobiles

*statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus

(1) (2) cf. Tableau 2

Une baisse du nombre d'accidents corporels qui s'accompagne d'une augmentation du taux de gravité

La baisse du nombre d'accidents corporels se poursuit en 2002 : avec 96 607 accidents corporels sur les onze premiers mois de l'année, leur nombre diminue de 10 % environ par rapport à la même période de 2001. Elle s'accompagne d'une baisse du nombre des tués, mais beaucoup moins forte (- 3,2 %), soit 6 741 sur les onze premiers mois de 2002, contre 6 964 tués sur les onze premiers mois de l'année 2001. Cela se traduit, pour la deuxième année consécutive, par une augmentation du taux de gravité, taux qui se rapproche de 7 tués pour 100 accidents (chiffres provisoires, issus des « remontées rapides »).

Sur les six premiers mois de l'année, la diminution des accidents corporels (- 9,6 %) s'observe sur tous les réseaux mais est plus forte sur les routes nationales (- 13,2 %) que sur les autoroutes (- 5,7 %). Globalement, le nombre de tués diminue peu (- 0,5 %) mais il augmente de manière importante sur les autoroutes (+ 22,4 %) et sur les « autres voies » (+ 5,6 %).

Tableau 10 - Nombre d'accidents corporels, de tués et taux de gravité comparés sur les six premiers mois de l'année (janvier à juin), en 2001 et en 2002, selon les réseaux

| | Accidents corporels | | Tués | | Taux de gravité | |
|------------------------|---------------------|---------------|--------------|--------------|-----------------|------------|
| | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 | 2001 | 2002 |
| Autoroutes | 3 359 | 3 168 | 192 | 235 | 5,7 | 7,4 |
| Routes nationales | 8 485 | 7 367 | 932 | 857 | 11,0 | 11,6 |
| Routes départementales | 17 574 | 15 886 | 1 848 | 1 829 | 10,5 | 11,5 |
| Autres voies (1) | 28 132 | 25 583 | 575 | 607 | 2,0 | 2,4 |
| Ensemble | 57 550 | 52 004 | 3 547 | 3 528 | 6,2 | 6,8 |

Source : Direction de la sécurité et de la circulation routière.

(1) dont communales en milieu urbain

L'emploi progresse faiblement

L'emploi salarié est en augmentation de 1,7 % entre septembre 2001 et septembre 2002. Cette progression, encore plus faible qu'un an auparavant, témoigne du ralentissement de la production de services de transports. L'emploi dans les transports augmente cependant à un rythme plus élevé que dans l'ensemble de l'économie (+ 0,5 %).

Dans les entreprises publiques, les effectifs évoluent peu, globalement. Dans le secteur privé, ils progressent au même rythme qu'un an auparavant, en dépit du ralentissement de l'activité observé dans le transport routier de marchandises.

Tableau 11 - L'emploi dans le secteur des transports

| | Effectifs en milliers | | Taux de croissance en % |
|-------------------------------------|----------------------------|-----------------------------|-------------------------|
| | fin sept. 2001 (définitif) | fin sept. 2002 (provisoire) | |
| Entreprises publiques | 284,8 | 285,4 | 0,2% |
| - Air France | 62,5 | 63,0 | 0,7% |
| - RATP | 42,4 | 43,6 | 2,7% |
| - SNCF | 179,9 | 178,9 | -0,5% |
| Entreprises privées | 768,0 | 785,2 | 2,2% |
| dont : | | | |
| - Transport routier de marchandises | 340,5 | 343,9 | 1,0% |
| - Transport routier de voyageurs | 124,0 | 129,2 | 4,2% |
| - Transport aérien privé | 18,5 | 18,3 | -1,3% |
| - Auxiliaires des transports | 267,8 | 275,5 | 2,9% |
| Ensemble | 1052,8 | 1070,6 | 1,7% |

Sources : Air France, RATP, SNCF, estimations SES à partir des données Unedic sur les établissements de plus de 9 salariés.