

EMBELLIE DANS LES TRANSPORTS EN 2004

*Nathalie AUGRIS, Valérie COMTE TROTET, Jocelyne HERMILLY,
Paul JOURDY, Bernard KORMAN, Sylvie MABILE*

La croissance de la production des services de transport est de retour en 2004 : selon les estimations initiales, elle dépasserait 5 %, dans un contexte de reprise économique encore fragile, du moins en France. Le regain de dynamisme des transports concerne aussi bien le transport de voyageurs (tous modes, le maritime excepté) que celui des marchandises, notamment les transports routier et maritime, qui bénéficient de la croissance des flux d'importations et exportations de marchandises, ou celui des services auxiliaires de transports. Une exception notable cependant : le fret ferroviaire, en réorganisation, continue à reculer.

Malgré la reprise de l'activité, la situation des entreprises de transports reste tendue : les coûts s'accroissent, affectés en particulier par la hausse sensible des prix des carburants (11 % pour le gazole) et la concurrence s'intensifie. L'emploi augmente légèrement dans les transports du secteur privé (à l'exception des transports aériens), tandis que la réduction des effectifs se poursuit à la SNCF.

Après une année de croissance faible, la circulation sur le réseau routier national est à la hausse (+ 2 % environ). Mais la consommation totale de carburants serait en léger retrait (selon les premières informations disponibles concernant les livraisons), avec une baisse de 5,5 % pour l'essence, et une augmentation de 1,8 % pour le gazole. La baisse du nombre d'accidents corporels, très importante en 2003, se poursuit en 2004, particulièrement sur les autoroutes. Le nombre de tués recule de 10 % (chiffre provisoire).

**Redémarrage limité
de l'économie
française en 2004**

La croissance économique de la zone euro devrait s'élever à 1,8 % en 2004, après deux années où elle n'a pas dépassé 1 %. Dans la continuité du second semestre 2003, le dynamisme économique des principaux partenaires des pays européens, notamment les Etats-Unis, profite aux exportations. En dépit d'un euro fort, le solde des échanges extérieurs contribue ainsi, pour un quart, à la croissance de la zone.

La France semble, cependant, ne pas tirer particulièrement parti de cet environnement international porteur : la demande interne de son principal partenaire commercial, l'Allemagne, est en effet bien faible. La croissance française de 2004 repose donc essentiellement sur des composantes internes : une consommation des ménages vigoureuse (+ 2,1 %) et une reprise de l'investissement productif des entreprises (+ 2,8 %, après - 1,6 % en 2003). Avec une croissance annuelle moyenne de 2,1 %, la France retrouve le rythme de 2001, après avoir connu deux années de morosité économique. Dans les pays de la zone euro comme en France, l'économie redémarre timidement en 2004.

En effet, après un premier semestre bien orienté, la reprise marque le pas au troisième trimestre 2004 (*tableau 1*). Durant l'été, tandis que la baisse du dollar s'accroît, les échanges mondiaux se tassent soudainement, entraînant un ralentissement des exportations de produits manufacturés de tous les pays de la zone euro. En France, dans un contexte de hausse du prix du pétrole, la demande interne stagne. La consommation des ménages cesse d'augmenter (- 0,1 %)

COMPTES

après un premier semestre de croissance assez forte, au cours duquel les ménages ont puisé dans leur épargne. L'investissement se contracte (- 1,0 % pour les entreprises) et ce, malgré des conditions de financement toujours favorables et la réapparition de tensions sur les capacités de production. L'es-soufflement conjoncturel de l'été a conduit les investisseurs à geler leurs investissements. En outre, les stocks augmentent sensiblement au cours des deuxième et troisième trimestres, révélant, entre autres, une surestimation de la demande intérieure de la part des entreprises.

Au quatrième trimestre, les composantes du PIB sont mieux orientées, laissant penser que le fléchissement du troisième trimestre ne remet pas en question le mouvement global de reprise. Cependant, la croissance en France, comme dans la zone euro, est d'une ampleur moindre que prévue.

Tableau 1 - Equilibre Ressources Emplois en volume (aux prix de 1995)
Données cvs-cjo

	2002	2003	2004*	En %			
				2004			
				T 1	T 2	T 3	T 4*
	variations annuelles en %			variations trimestrielles en %			
PIB	1,1	0,6	2,1	0,7	0,6	0,1	0,6
Importations	3,3	0,2	7,7	1,1	3,9	2,5	0,8
Demande intérieure totale							
Dépenses de consommation des ménages	1,8	1,7	2,1	1,0	0,5	-0,1	0,6
Dépenses de consommation des APU	4,6	2,5	2,5	0,4	0,9	0,3	0,7
FBCT totale	-1,8	0,2	2,7	0,1	1,3	-0,5	0,9
FBCT des SNF et des EI	-3,8	-1,6	2,8	-0,1	1,3	-1,0	1,2
FBCT des ménages (hors EI)	0,7	0,8	3,4	0,8	2,2	0,7	0,9
Exportations	1,7	-2,6	3,2	0,5	0,9	0,8	1,2
Contribution							
Demande intérieure hors stocks	1,7	1,6	2,3	0,6	0,7	-0,1	0,7
Variations des stocks	-0,2	-0,2	1,1	0,2	0,7	0,7	-0,2
Commerce extérieur	-0,4	-0,8	-1,2	-0,2	-0,8	-0,5	0,1

Sources : Insee, Note de conjoncture, décembre 2004

Insee, Comptes trimestriels, Infos rapides, novembre 2004

* Préviation

Retour à une croissance soutenue de la production des services de transport, après trois années de morosité

Sur les trois premiers trimestres de 2004, la production française¹ de services de transport augmente fortement en volume, de 5,7 % par rapport à la même période de 2003 (*graphique 1*). Cette orientation concerne aussi bien le transport de marchandises dans son ensemble (+ 6,3 %) que le transport de voyageurs (+ 5,3 %). Les services auxiliaires des transports accompagnent ce mouvement, progressant en moyenne de 5,0 %.

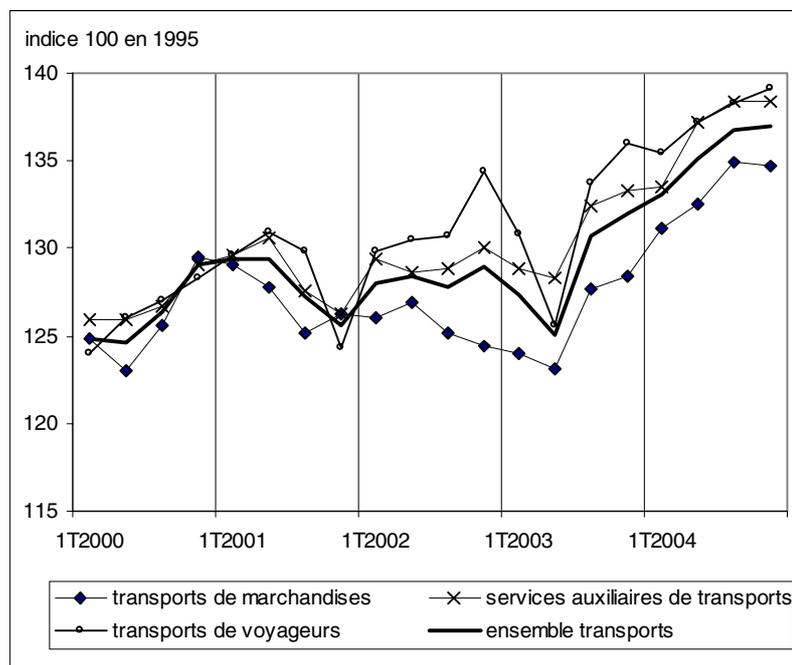
Si la production des activités des transports évolue au premier semestre comme l'économie prise dans son ensemble, elle s'en démarque en revanche au troisième trimestre. Alors que la croissance économique frôle la stagnation, le secteur des transports progresse de 1,3 % sur ce trimestre, dont 1,8 % pour le transport de marchandises. Les importateurs français ont probablement insuffisamment anticipé le tassement de la demande intérieure durant l'été, et ont dû stocker une partie des importations excédentaires. En outre, pour la construction aéronautique, la France a importé de nombreuses pièces détachées. Ce stockage élevé, qui ne contribue pas à la croissance économique, a généré une demande de services de transport, expliquant en partie la relativement bonne tenue des transports durant l'été.

¹ Il s'agit ici des prestations de services de transport pour compte d'autrui des entreprises résidentes, mesurées par l'indice de production des services de transport (IPST).

COMPTES

Avec les prévisions retenues pour le quatrième trimestre, la croissance de la production de services de transport devrait être de l'ordre de 5 % en moyenne sur l'ensemble de l'année 2004. Même si l'on fait abstraction des mouvements sociaux du printemps 2003, il n'y a pas eu de plus forte progression depuis 1999.

Graphique 1 - Indice de production de services de transport (IPST)



Source : DAEI/SES, décembre 2004
Prévision pour le quatrième trimestre 2004

Hausse des transports de voyageurs sur tous les réseaux ferrés

Après une année 2003 marquée par des mouvements sociaux au printemps, les transports de voyageurs par chemin de fer renouent nettement avec la croissance en 2004 sur l'ensemble des réseaux (*tableau 2*). Les mois de mai et surtout juin 2004 font ainsi apparaître de fortes progressions par rapport aux mois correspondants de 2003, pouvant approcher ou dépasser 20 % selon les réseaux.

Tableau 2 - Le transport ferroviaire de voyageurs

	Milliards de voyageurs-kilomètres			
	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
Ile-de-France	20	1,6	-1,8	6,4
- RATP	10	0,7	-2,6	8,3
- SNCF	9	2,6	-1,0	4,4
SNCF réseau principal	62	2,6	-1,9	3,4
- TGV	39	6,3	-0,8	4,9
- hors TGV	23	-3,2	-3,8	0,7

Sources : SNCF, RATP

* provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus pour la RATP et octobre pour la SNCF.

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

Le transport sur les lignes TGV retrouve une croissance nette après une année 2003 de léger recul. Toutes les lignes contribuent à cette progression. Cependant, sur les dix premiers mois de l'année, la hausse la plus remarquable est celle d'Eurostar (+ 11 %), rompant ainsi avec le fléchissement amorcé en 2001. Cette remontée, engagée fin 2003, est à mettre au compte de l'ouverture d'un tronçon

COMPTES

à grande vitesse outre-Manche en septembre 2003, réduisant les temps de trajet et améliorant la ponctualité. Sur les autres lignes TGV, les transports de voyageurs sont en progression de 3 à 4 % par rapport à 2003 (selon l'information disponible sur les dix premiers mois) : si, pour la fin de l'année, la fréquentation des TGV se maintient au niveau du mois d'octobre, les transports par TGV retrouveront sur l'année 2004 des niveaux équivalents, voire supérieurs, à ceux de 2002, année qui avait confirmé le succès de la grande vitesse.

Les TER reprennent également leur progression. Ainsi, sur le réseau principal de la SNCF hors TGV, les transports de voyageurs se stabilisent en 2004, après trois années consécutives de baisse.

L'activité de transport de voyageurs sur l'ensemble du réseau principal devrait progresser d'environ 3 % sur l'année 2004.

Les transports ferroviaires en Ile-de-France sont globalement en hausse de plus de 6 %, selon l'information recueillie sur les dix ou onze premiers mois de l'année. La RATP, qui avait connu une année 2003 plus morose que la SNCF, affiche en 2004 une meilleure progression, plus forte pour le RER que pour le métro. L'année 2004 est en effet favorable au tourisme, tout particulièrement en Ile-de-France. Cette reprise profite aux transports franciliens, dont le niveau d'ensemble dépasse en 2004 celui de 2002 : + 5 % pour la RATP (sur les onze premiers mois de 2004, par rapport à la même période de 2002) et + 4 % pour le réseau Transilien (sur dix mois).

Forte reprise du transport aérien international de passagers

La demande de transport aérien est à nouveau orientée favorablement en 2004 sur les faisceaux qui avaient le plus souffert de la crise du secteur. Les flux de passagers vers l'Extrême-Orient, l'Amérique du Nord et le Maghreb retrouvent ainsi leur dynamisme, le contexte géopolitique s'étant normalisé après les alertes (risques terroristes, épidémie de SRAS) de 2003. Sous l'impulsion des compagnies à bas prix, les liaisons moyen-courrier profitent elles aussi de l'embellie : le nombre de passagers progresse vers la plupart des pays d'Europe, en particulier l'Allemagne et l'Italie, mais aussi le Royaume-Uni, malgré l'amélioration des performances d'Eurostar.

Au total, sur les neuf premiers mois de l'année, la fréquentation est en hausse de 9 %, aussi bien dans les aéroports parisiens que pour l'ensemble des cinq principaux aéroports de province (*tableau 3*). Toutefois, certaines compagnies ont commencé à répercuter sur leurs tarifs la hausse du prix du pétrole, ce qui pourrait avoir des conséquences sur la demande.

Tableau 3 - La fréquentation des principaux aéroports

Millions de passagers

	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
International (yc Outre-mer)	66	1,6	0,5	9,0
- Paris international	53	2,3	-0,3	9,0
- Régions international **	13	-1,4	4,2	8,8
Intérieur	33	-3,3	-4,7	0,6
- Paris intérieur	17	-3,9	-5,0	0,1
- Régions intérieur **	16	-2,8	-4,3	1,1

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

* Provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus pour Paris et septembre pour les régions.

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

** Cinq principaux aéroports de province : Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice et Toulouse.

COMPTES

Les disparitions d'Aéris en novembre 2003 et d'Air Littoral en février 2004 pèsent sur le transport intérieur, qui reste en 2004 le point faible du transport aérien. Le nombre de passagers n'augmente que de 0,6 % pour Aéroport de Paris et les cinq principaux aéroports de province. Malgré un premier semestre en progression très modérée, la fréquentation stagne sur les lignes radiales, toujours loin de son niveau précédant la mise en service du TGV Sud-est. Ainsi, la fréquentation pour le transport intérieur des principaux aéroports de la métropole est tirée par une légère croissance du nombre de passagers des lignes transversales. Toutefois, sur l'ensemble du territoire métropolitain, les flux de passagers entre aéroports régionaux sont en retrait de 10 % par rapport à 2003.

Avec les prévisions retenues pour le quatrième trimestre, l'indice de production de l'ensemble des services de transport aérien de voyageurs serait en hausse de 6 % sur l'année 2004.

L'activité intérieure d'Air France progresse plus rapidement au cours des onze premiers mois de 2004 que la fréquentation des aéroports français, en raison de la dynamique interne du groupe (fusion avec KLM). Plus généralement, Air France a été moins mis en difficulté par la crise du transport aérien que d'autres compagnies aériennes résidentes plus fragiles, et n'a pas souffert de la restructuration du marché intérieur.

L'activité internationale de la compagnie est en phase avec celle de l'ensemble du secteur et devrait gagner près de 9 % sur l'année (*tableau 4*). La demande n'ayant été affectée – pour la première fois depuis 2000 – par aucun événement géopolitique défavorable, le profil infra-annuel du nombre de passagers transportés se normalise par rapport aux années précédentes (*graphique 2*).

Tableau 4 - L'activité du groupe Air France

Milliards de passagers-kilomètres

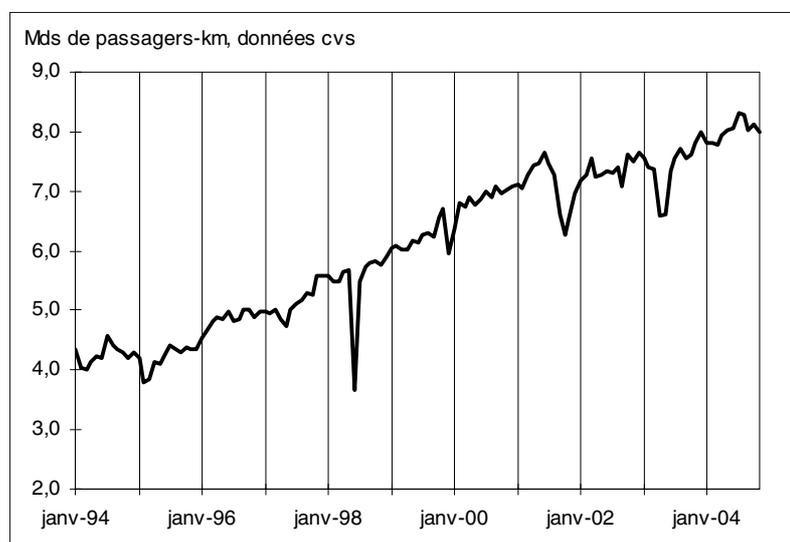
	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
Transport total	98	2,5	0,9	8,2
- International	89	3,7	0,7	8,8
- Intérieur	9	-8,8	3,2	1,9

Source : Air France

* provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus.

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

Graphique 2 - L'activité passagers internationaux d'Air France entre 1994 et 2004



Source : Air France, calculs SES

COMPTES

Les compagnies à bas prix confirment leur percée sur le marché français. easyJet conforte sa deuxième place parmi les transporteurs opérant en France, et Ryanair se hisse à la troisième place.

**Légère reprise
de la circulation
routière,
sans augmentation
des livraisons
de carburants**

Après cinq années de croissance soutenue, supérieure à 3 % en moyenne annuelle, et une année de croissance plus modérée en 2003 (+ 1,6 %), la circulation sur le réseau routier national semble s'intensifier légèrement en 2004, à + 2,2 % (tableau 5). La croissance de la circulation est plus soutenue, comme les années précédentes, sur le réseau autoroutier que sur les routes nationales : un peu plus de 3 % sur les autoroutes, contre un peu moins de 1 % sur les routes.

Tableau 5 - La circulation routière sur le réseau national

Milliards de véhicules-kilomètres

	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
Réseau national	213	2,8	1,6	2,2
- Routes nationales	95	1,7	1,2	0,9
- Autoroutes	118	3,7	1,9	3,1
- autoroutes concédées	74	4,7	2,5	3,1
- autoroutes non concédées	44	2,1	0,8	2,8

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

* Provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus (juillet pour les autoroutes concédées).

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

Cependant, les livraisons de carburants sont, sur les dix premiers mois de l'année, inférieures de 0,4 % à celles de la même période de 2003. La baisse est particulièrement prononcée pour l'essence (- 5,5 %), alors que les livraisons de gazole progressent encore légèrement (+ 1,8 %). En effet, outre la poursuite de la diésélisation du parc automobile, l'année 2004 se caractérise par une progression plus importante de la circulation des poids lourds que des véhicules légers, du moins sur les autoroutes (pour lesquelles des données sont disponibles, mais encore incomplètes). On peut supposer que la circulation a, dans son ensemble, un peu moins progressé sur le reste du réseau routier (routes départementales et locales), ou que les consommations unitaires des véhicules ont davantage reculé en 2004 qu'au cours des années passées, les deux hypothèses n'étant pas exclusives.

Outre la consolidation des changements de comportements des conducteurs induits par le contrôle accru des vitesses, l'année 2004 se soldera en effet par une progression du prix moyen des carburants à la pompe supérieure à 6 % dans l'ensemble (+ 2,2 % en 2003), et même à 11 % pour le seul gazole (dont la TIPP a été relevée de 6,4 % en 2004, celle de l'essence restant inchangée). Ces augmentations sont nettement supérieures à l'inflation, qui devrait avoisiner 2 % sur l'année : ce contexte incite donc à réduire les consommations de carburants. Enfin, le prix du pétrole brut en euros s'est apprécié de plus de 21 % en un an (acquis, fin novembre 2004), en dépit de la poursuite de la baisse du cours du dollar par rapport à l'euro de 9 % en moyenne sur l'année.

**Toujours plus
de marchandises,
mais moins
de passagers dans
les ports maritimes**

Le transport maritime de passagers ayant transité par les grands ports maritimes métropolitains est en recul sur les dix premiers mois de l'année 2004 (- 3 %). Les deux façades, nord et méditerranée, sont pareillement concernées par ce repli. Sur la façade nord, l'activité passagers poursuit sa tendance structurelle à la baisse entamée six ans plus tôt. Les ports de la Méditerranée, en revanche,

COMPTES

infléchissent pour la première fois leur progression débutée huit ans auparavant. Ils accueillent en 2004 moins de croisiéristes, mais surtout moins de passagers réalisant la traversée entre le continent et la Corse. Les mouvements sociaux de septembre à la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) détériorent des résultats déjà affectés par une mauvaise saison d'été.

Sur les dix premiers mois de l'année, le tonnage de marchandises traitées dans les principaux ports métropolitains continue de croître par rapport à 2003, année déjà favorable pour cette activité (*tableau 6*). Les entrées de marchandises augmentent davantage que les sorties.

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

Millions de tonnes

	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
Total	313	1,2	3,6	1,9
- Pétrole brut débarqué	99	-4,0	6,2	-0,4
- Vrac solides et liquides	127	1,8	0,8	-0,6
- Marchandises diverses	87	6,5	4,9	8,1
Entrées	219	1,3	2,3	2,2
Sorties	93	0,9	6,6	1,3

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

* Provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus.

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

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

Le volume de pétrole brut débarqué dans ces ports est en très léger recul sur les dix premiers mois de l'année après avoir progressé en 2003. Les autres vracs, solides ou liquides, reculent également sur cette période. Ce mouvement est dû principalement à la mauvaise campagne céréalière 2003-2004 qui pèse au premier semestre 2004 sur les exportations, alors que la récolte précédente avait, à l'inverse, affecté très favorablement les exportations en 2003. La récolte 2004, plus abondante, et une conjoncture plus propice à l'exportation, devraient permettre un redressement sur la seconde partie de l'année et conduire à de meilleurs résultats annuels. Enfin, des volumes toujours plus importants de « marchandises diverses » sont traités dans les ports : cela tient en partie au développement du trafic de conteneurs (+ 12 % sur dix mois) et du trafic roulier (+ 7 %), notamment trans-Manche.

L'activité des principaux ports maritimes est contrastée. Les échanges de marchandises via le port de Marseille sont, sur les dix premiers mois de l'année 2004, en retrait de 1% par rapport à la même période en 2003 (avec une baisse des entrées de produits pétroliers mais une croissance de 13 % des conteneurs). Le Havre progresse de 6%, avec une hausse de 12% des trafics conteneurisés et de 6 % des produits pétroliers. Pour Nantes-Saint Nazaire, la hausse s'élève à 7 %, après l'arrêt de la raffinerie de Donges en cours d'année 2003. L'activité de Dunkerque croît modérément (+ 1%). Calais est en progrès de 9 % (11 % de croissance pour le fret trans-Manche). Rouen et Bordeaux connaissent une baisse de leur activité, en raison du faible niveau des exportations de céréales au premier semestre.

Reprise du transport terrestre de marchandises

Après deux années de recul, et dans un contexte de reprise sur le plan international, le transport intérieur terrestre de marchandises² se redresse en 2004 (*tableau 7*). Seul le fret ferroviaire continue de décroître, mais de façon plus

² Pour le transport routier : uniquement les véhicules sous pavillon français et de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

COMPTES

modérée qu'en 2003. Le fret fluvial est en nette hausse après une année 2003 de quasi-stagnation due aux problèmes de la sécheresse. La croissance de la route est bien plus forte qu'en 2003, essentiellement du fait des transports pour compte d'autrui.

Tableau 7 - Le transport terrestre intérieur de marchandises

Milliards de tonnes-kilomètres

Mode	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
Route	189	-0,2	0,4	4,7
- Pour compte d'autrui	156	-1,3	0,5	5,9
- Pour compte propre	33	5,0	0,2	-0,7
Autres modes	54	-0,2	-5,7	-2,8
- Fer	47	-0,7	-6,4	-3,9
- Voies navigables	7	3,3	-0,7	4,9
Ensemble	243	-0,2	-1,0	3,0
Ens. hors transit ferroviaire	235	-0,1	-0,7	3,4

Sources : SES, SNCF, VNF

* Provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus pour les voies navigables, octobre pour le fer et septembre pour la route.

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

Dans un contexte de reprise économique française plus modérée que prévue pour le second semestre, notamment en ce qui concerne les exportations, le transport international de marchandises continue de décroître en France, bien qu'à un rythme très ralenti (tableau 8). Le transport national, en revanche, se redresse nettement après deux années de stagnation.

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

Milliards de tonnes-kilomètres

	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
National	199	0,8	0,0	3,9
- Fer	24	0,1	-5,0	-4,0
- Route	171	0,8	0,7	5,1
<i>longue distance **</i>	120	0,5	1,5	4,9
<i>courte distance</i>	51	1,4	-1,0	5,7
- Voies navigables	4	8,6	3,1	0,8
International ***	43	-4,5	-5,5	-0,9
- Fer	23	-1,5	-7,8	-3,9
- Route	18	-8,7	-2,3	1,1
- Voies navigables	3	-2,7	-5,6	10,5
Ensemble	243	-0,2	-1,0	3,0
Ens. hors transit ferroviaire	235	-0,1	-0,7	3,4

Sources : SES, SNCF, VNF

* Provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus pour les voies navigables, octobre pour le fer et septembre pour la route.

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003.

** Transport à 150 km ou plus.

*** Partie du transport international réalisée sur le territoire national.

Le **transport routier** intérieur de marchandises sous pavillon français, qui s'était redressé au troisième trimestre 2003, poursuit sa progression au premier trimestre 2004, mais stagne à partir du deuxième trimestre. Les volumes restent ainsi plus élevés que ceux de 2003, du fait du transport pour compte d'autrui qui renoue avec la croissance, après avoir marqué le pas pendant deux années. Le transport pour compte propre, quant à lui, régresse pour la première fois depuis trois ans.

COMPTES

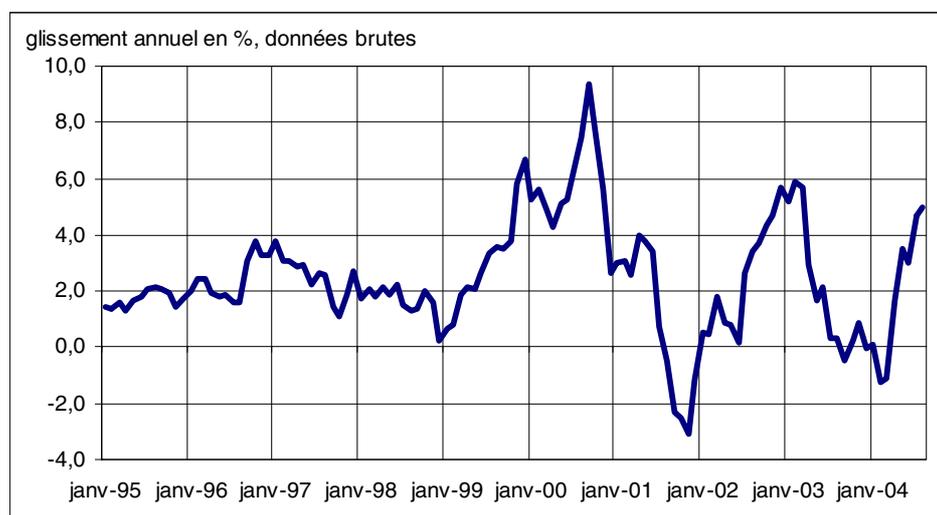
Le transport routier international recule au deuxième trimestre (- 3 % par rapport au trimestre précédent), puis se stabilise au troisième trimestre. La performance des neufs premiers mois de l'année est néanmoins supérieure à celle de la médiocre année 2003. En revanche, le transport routier national se maintient à un niveau relativement élevé tout au long des trois premiers trimestres. Les transporteurs routiers français restent donc centrés sur l'activité nationale tandis que la position du pavillon français risque de se dégrader sur le marché du transport international.

La production des entreprises de transport routier de marchandises (pour compte d'autrui) aura connu une croissance continue au cours de l'année 2004 : de + 1 à + 2 % selon les trimestres. Avec les prévisions retenues pour le quatrième trimestre, l'indice de production de services de transport routier de marchandises devrait ainsi afficher une progression nette sur l'ensemble de l'année 2004 (de l'ordre de 6 %).

Selon l'enquête de conjoncture d'octobre 2004, l'opinion des entreprises de transport routier de marchandises quant à leur situation de trésorerie est relativement stable sur les trois premiers trimestres 2004, un peu meilleure qu'en 2003.

Depuis le début de l'année, les transporteurs subissent une hausse de leurs coûts, en partie liée à la progression du prix des carburants, mais aussi à celle des charges salariales, des dépenses d'entretien et des péages (*graphique 3*). Par ailleurs, selon les transporteurs interrogés, le prix des marchés se serait stabilisé au troisième trimestre 2004, après un net redressement au deuxième. Ces transporteurs routiers déclarent éprouver des difficultés à répercuter les hausses de coûts sur leurs prix. Une des raisons invoquée est l'intensification de la concurrence des transporteurs étrangers, notamment ceux d'Europe centrale et orientale, qu'ils jugent très vive.

Graphique 3 - Le coût du transport routier de marchandises



Source : CNR, calculs SES

Les transporteurs routiers prévoient une activité plus soutenue au quatrième trimestre 2004 qu'au cours des deux trimestres précédents. Mais ils restent hésitants quant à leurs investissements dans des matériels de transport sur cette période. Sur les dix premiers mois de l'année, le niveau des immatriculations de poids lourds est néanmoins globalement en hausse (+ 0,4 % pour les véhicules neufs). Cette évolution s'inscrit dans un mouvement naturel de renouvellement du parc et bénéficie, en 2004 et jusqu'à fin 2005, de mesures incitatives sur la taxe professionnelle.

COMPTES

Mis à part un rattrapage au troisième trimestre 2003 après un deuxième trimestre pénalisé par des mouvements sociaux, le **fret ferroviaire** ne cesse de décroître trimestre après trimestre ces deux dernières années. En 2004, cette tendance accompagne la mise en place du plan fret à la SNCF. L'offre de transport est réduite (fermeture de certaines liaisons notamment) et les tarifs orientés à la hausse. Le transport combiné souffre davantage de la situation (- 6 % sur les dix premiers mois en 2004) que le transport traditionnel (- 3 %). Cela ne semble néanmoins pas affecter différemment le transport international et national : leurs évolutions sont en effet proches dans l'ensemble. Le transit, en revanche, est plus particulièrement touché par cette réforme du fret ferroviaire (- 9 % sur dix mois).

Avec les prévisions retenues pour le quatrième trimestre, l'indice de production de services de transport de fret ferroviaire serait en recul de 4 % en 2004. Cette baisse s'accompagne d'un report modal du transport de marchandises, notamment vers la route.

Les transports de marchandises par **voie navigable** avaient souffert de la sécheresse en 2003, l'international davantage que le national. En 2004, ils bénéficient d'une bonne conjoncture économique. Sur les onze premiers mois de l'année, ce mode de transport progresse ainsi de près de 1 % en national et de plus de 10 % à l'international. Ces bons résultats sont notamment le fait des transports de conteneurs, de plus en plus nombreux dans tous les bassins de navigation concernés, comme dans les ports maritimes. Le premier poste, les matériaux de construction, est bien orienté en 2004, après un recul en 2003. Par ailleurs, le transport de céréales est en net recul sur le premier trimestre, la campagne 2003-2004 ayant été décevante, ce qui pèse sur les résultats globaux.

Le fret fluvial s'oriente néanmoins de nouveau à la hausse à partir du deuxième trimestre. La récolte 2004, abondante, devrait encore améliorer les résultats d'ici la fin de l'année.

L'emploi se stabilise

L'emploi salarié est quasiment stable entre septembre 2003 et septembre 2004 (*tableau 9*). Les effectifs se réduisent dans les entreprises publiques : la faible progression de l'emploi à la RATP ne compense pas le recul enregistré à la SNCF, suite au plan fret et à la diminution du trafic.

Tableau 9 - L'emploi dans le secteur des transports

	Effectifs en milliers		Taux de croissance en %
	fin sept. 2003 (définitif)	fin sept. 2004 (provisoire)	
Entreprises publiques	218,9	214,8	-1,9
- RATP	43,8	44,1	0,8
- SNCF	175,1	170,6	-2,6
Entreprises privées	729,7	735,1	0,7
dont :			
- Transport routier de marchandises	339,3	341,3	0,6
- Transport routier de voyageurs	130,2	131,8	1,2
- Transport aérien privé	15,5	15,3	-1,4
- Auxiliaires des transports *	225,4	226,8	0,6
Air France **	63,3	63,0	-0,5
Ensemble	1011,9	1012,9	0,1

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

* hors agences de voyages.

** Air France est une entreprise privée depuis le 6 mai 2004.

COMPTES

Dans le secteur privé, la situation s'améliore un peu : les effectifs salariés augmentent légèrement dans le transport routier et plus fortement dans les transports maritimes et fluviaux. Dans le transport aérien privé, la baisse est de plus faible ampleur que l'an dernier. A Air France, entreprise privée depuis mai 2004, l'emploi a légèrement diminué.

La « diésélisation » du parc se poursuit

Le nombre de voitures neuves vendues sur les onze premiers mois de l'année 2004 est stable par rapport à l'année précédente (- 0,4 %), après deux années consécutives de baisse (*tableau 10*).

Tableau 10 - Ventes de voitures particulières neuves

	2003	évolution en moyenne annuelle (%)		
		2002	2003	2004 (p)*
Total	2 009	-4,9	-6,3	-0,4
- par motorisation				
- essence	651	-20,0	-17,0	-6,0
- diesel	1 354	6,9	-0,1	2,4
- par nationalité du constructeur				
- marques françaises	1 197	-4,6	-7,9	-2,9
- marques étrangères	812	-5,3	-3,9	3,5

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

* Provisoire : statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus

L'évolution en moyenne annuelle 2004, partielle, est la variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de 2003

On estime à 2 millions le nombre total de voitures neuves vendues en 2004 : 0,6 million à essence et 1,4 million à moteur Diesel. Sur dix voitures neuves, sept sont équipées d'un moteur Diesel.

La part des véhicules Diesel continue de croître. Les immatriculations de voitures à essence poursuivent leur déclin (- 6 %), bien qu'à un rythme moins rapide qu'au cours des trois années précédentes où on a observé des baisses comprises entre 17 et 20 %. Les immatriculations de voitures à motorisation Diesel augmentent à nouveau en 2004 (+ 2,4 % chiffre provisoire).

Après deux années de recul, les ventes de voitures françaises sont encore en baisse en 2004 (- 2,9 %), alors que celles de voitures de marques étrangères se redressent (+ 3,5 %). La part de marché des marques françaises est ainsi très légèrement inférieure à 60 % des immatriculations de véhicules particuliers neufs, sur les onze premiers mois 2004.

Toujours moins d'accidents sur la route

Sur les onze premiers mois de l'année 2004, le nombre d'accidents corporels³, poursuit sa baisse, amorcée en 2002 : avec 77 275 accidents corporels, ce nombre diminue de 7 % par rapport à la même période de référence en 2003. La diminution du nombre des tués est plus forte (- 10 %) avec 4 751 tués sur les onze premiers mois 2004, soit 513 morts de moins qu'au cours des onze premiers mois 2003. Le nombre de tués, dans le bilan définitif 2004 de la Sécurité routière, pourrait, donc, être inférieur à 5 250.

³ Données provisoires.

COMPTES

Les résultats par réseau ne portent que sur les six premiers mois de l'année 2004 et ne sont encore que des données provisoires. Globalement, la diminution du nombre de tués (- 12 %) confirme cette tendance amorcée au second semestre 2003. Elle est plus forte que la baisse du nombre d'accidents corporels (- 6,5 %). Le taux de gravité passe en dessous de six morts pour cent accidents pour la première fois depuis 1987 (*tableau 11*). La diminution du nombre d'accidents corporels touche tous les réseaux, mais principalement les autoroutes (- 17 %). Le nombre de tués sur les autoroutes est divisé par deux, alors qu'il ne baisse que de 7 % sur les routes départementales.

Tableau 11 - Accidents corporels et nombre de tués selon les réseaux

	Accidents corporels		Tués		Taux de gravité	
	2003 - S1	2004 - S1	2003 - S1	2004 - S1	2003 - S1	2004 - S1
Autoroutes	2 609	2 170	230	118	8,82	5,44
Routes nationales	5 703	5 194	594	518	10,42	9,97
Routes départementales	12 950	11 698	1 360	1 263	10,50	10,80
Autres voies	22 572	21 924	504	456	2,23	2,08
Ensemble	43 834	40 986	2 688	2 355	6,13	5,75

Source : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
S1 : premier semestre

