



LES TRANSPORTS INTÉRIEURS EN 2005 : LA REPRISE SE CONFIRME

Clément BOURGEOIS, Quang-Chanh NGUYEN

En 2005, le transport intérieur terrestre devrait poursuivre sa croissance amorcée en 2004, dans une conjoncture économique similaire.

Les différents modes de transports terrestres de voyageurs pourraient progresser de 2,5 %. L'augmentation du trafic sur le réseau routier national serait favorisée par une légère baisse du prix des carburants pour les véhicules particuliers. En l'absence de perturbations liées à des mouvements sociaux significatifs, le transport ferroviaire pourrait connaître lui aussi un gain de 2,5 %, après la forte progression de 2004, en grande partie due au rattrapage des faibles résultats de 2003. Le transport aérien intérieur pourrait repartir à la hausse, sous la réserve qu'il n'y ait pas d'augmentations tarifaires.

La croissance des transports intérieurs de marchandises pourrait se situer entre 3,5 % et 4,0 % pour l'ensemble des modes, et entre 4 % et 6 % pour le transport routier à compte d'autrui. La tenue du fret ferroviaire est très incertaine, compte tenu du plan de retour à l'équilibre de cette activité mis en œuvre par la SNCF, en dépit d'une évolution structurelle de l'économie qui devrait être plutôt favorable au fer.

**Environnement
économique :
poursuite
de l'activité après
le redémarrage
en 2004**

Après deux années de faible croissance économique en 2002 et 2003, l'année 2004 a marqué un retour à une croissance proche de la moyenne de long terme. Ceci devrait se confirmer en 2005, même si un léger repli est envisagé. Les dépenses de consommation des ménages, qui sont un indicateur fort de l'activité de transport de voyageurs, devraient également retrouver leur rythme de croissance de long terme (*tableau 1*).

D'après le BIPE, le prix du pétrole pourrait être de l'ordre du prix moyen constaté en 2004. La pression à la hausse sur les prix des carburants ne se ferait donc pas sentir en 2005, favorisant ainsi la croissance du transport automobile. Les prévisions macro-économiques sur l'année 2005 sont fournies par le BIPE : ces prévisions comportent une analyse sectorielle détaillée donnant aussi un cadre économique cohérent aux prévisions de transports.

Tableau 1 : Evolution des principales grandeurs macro-économiques

	2003	2004 (e)	2005 (p)
Produit intérieur brut	0,6	2,1	2,0
Dépense de consommation des ménages	1,7	2,1	2,2
Taux inflation	2,0	2,1	2,3
Taux de change €/ \$	1,17	1,24	1,3
Baril de pétrole (en €)	24,5	30,5	31,2

Sources : Insee (2003 et 2004), BIPE (2005)

(e) : estimations, Note de Conjoncture INSEE (décembre 2004)

(p) : Prévisions BIPE (décembre 2004) - Les chiffres postérieurs de l'Insee ne sont pas pris en compte.

**Le transport de
voyageurs par rail
devrait connaître
une croissance
soutenue en 2005,
bien que moins
forte qu'en 2004**

Les transports ferroviaires de voyageurs pourraient connaître une hausse de 2,5 % en 2005 sur le réseau principal. Le fer a enregistré une croissance soutenue sur la période 2000-2002 avec un pic de 5,6 % en 2000. En 2003 en revanche, le transport ferroviaire de voyageurs a reculé (de 1,9 %) pour la première fois depuis 1996. Cette rupture s'explique par les mouvements sociaux du printemps 2003 et par la conjoncture économique générale : une croissance des dépenses de consommation des ménages en diminution depuis 3 ans et une faible croissance du PIB. La hausse de 3,4 % du transport ferroviaire en 2004 sur

CONJONCTURE

le réseau principal correspond en partie à un retour au niveau moyen, la variation étant majorée par l'effet de base d'une année 2003 de faible trafic. La progression de 2005 ne devrait donc pas être aussi élevée, bien que le contexte économique soit proche de celui de 2004. Elle pourrait être voisine de 2,5 %.

Le transport routier continue de progresser

Depuis 2000, la circulation sur le réseau routier national augmente annuellement de 1,5 à 3 %. Face aux aléas de la conjoncture, en particulier ceux affectant le prix des carburants, les réactions des usagers sont étalées dans le temps. Ceci conduit à un lissage des trafics, accentué par la diffusion de l'automobile, facteur dont la forte inertie favorise une relative stabilité de l'évolution des trafics. Ces éléments expliquent en particulier la bonne tenue des transports automobiles en 2004, malgré l'augmentation du prix du pétrole et de la TIPP sur le gazole. Ils poursuivront leurs effets modérateurs en 2005.

En 2005, le prix du baril de pétrole resterait stable, selon le BIPE. Cette stabilité devrait induire une baisse de 0,4 % en termes réels du prix des carburants des véhicules particuliers, compte tenu d'une inflation de 2,3 %. Le transport automobile devrait bénéficier de cette baisse de prix, mais de façon modérée, compte tenu des facteurs stabilisateurs évoqués plus haut. Dans ces conditions, sa croissance sur le réseau routier national pourrait être de 2,5 % en 2005. Si les hypothèses du BIPE sur la stabilité du prix du pétrole n'étaient pas vérifiées, une augmentation du prix des carburants durant deux années consécutives pourrait réduire sensiblement la croissance du trafic automobile.

La circulation sur les autoroutes concédées suit la même logique avec une croissance plus soutenue que sur le réseau national. Sa croissance fluctue entre 3 et 5 % depuis 2000, et se situe en bas de fourchette en 2003 et en 2004. La baisse du prix des carburants devrait faire remonter la croissance de ce transport en 2005, aux alentours de 4 % (tableau 2).

Tableau 2 : Evolution des transports interurbains de voyageurs

	Niveau 2003	Croissance 2004 (*) (%)	Prévision 2005 (**) (%)
Réseau routier national (milliards de véhicules-km)	213	2,2	2,5
dont :			
Autoroutes concédées	74	3,1	4,0
SNCF réseau principal (milliards de voyageurs-km)	62	3,4	2,5
Aérien intérieur (milliards de passagers-km)	13	-2,2	0 à 2

Sources : niveaux 2003 et croissances 2004 : Service d'Etudes Techniques des routes et Autoroutes et Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes, SNCF, RATP, Aéroports de Paris, DGAC

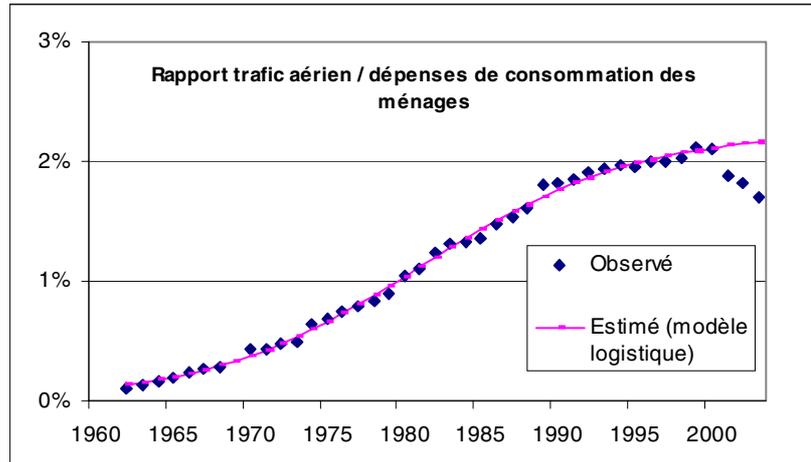
(*) Données provisoires en glissement sur le nombre de mois connus : statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus pour la route et la SNCF

Pour l'aérien intérieur, statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus pour Paris et septembre pour les régions. (**) Prévisions 2005 : évaluation SES

Le transport aérien intérieur renoue avec la croissance

Le transport aérien intérieur pourrait croître en 2005 pour la première fois depuis 2001 du fait de la tendance haussière de long terme qui le caractérise (graphique 1). Alors que les fondamentaux de l'économie auraient dû conduire à une croissance des transports aériens intérieurs entre 2001 et 2004, des baisses importantes ont été relevées. Les raisons des écarts entre trafics effectivement enregistrés et estimations tendanciennes sont bien connues : le 11 septembre 2001 et la mise en place de mesures de sûreté nouvelles, qui perdurent ; la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001 ; la disparition de deux compagnies à bas coût (*Air Liberté* et *Aéris*) en 2003 qui a provoqué une augmentation sensible des prix aériens intérieurs et une diminution de l'offre de services, la hausse des tarifs et la contraction de l'offre s'étant poursuivies avec la disparition d'*Air Littoral* en février 2004.

Graphique 1 : Modélisation logistique de la diffusion du transport aérien intérieur



Ces disparitions ont particulièrement affecté le transport sur les lignes transversales (- 9% en 2004), la formation d'un nouveau pôle constitué des compagnies *Air Lib* et *Air Littoral* orienté vers les liaisons inter-régionales ayant échoué. *Air France* a par contre montré sa bonne tenue sur les liaisons radiales, malgré la concurrence forte du TGV. L'effet engendré par la crise de *Swiss Air* est arrivé à son terme en France. Avec une croissance économique retrouvée, le transport aérien intérieur devrait renouer avec la croissance. En l'absence de hausses des prix ou de diminutions de l'offre allant au-delà du retrait prévu de la société *easyJet* de la liaison Marseille-Paris-Orly, cette croissance pourrait même atteindre 2 %. Ces résultats concernent uniquement la composante intérieure du transport aérien qui est habituellement moins dynamique que le transport international.

La croissance du transport intérieur de marchandises devrait être supérieure à celle de 2004

Les prévisions de croissance macroéconomiques et sectorielles du BIPE pour l'année 2005 sont globalement favorables au transport de marchandises (*tableau 3*). Le PIB devrait continuer à progresser à un rythme proche de celui de 2004. La croissance de la production industrielle, déjà forte en 2004 par rapport à 2003, devrait rester élevée. La branche des biens intermédiaires, fortement consommatrice de transport ferroviaire, devrait poursuivre son expansion sous l'effet d'une reprise du stockage et s'établir au même niveau qu'en 2004. Par contre, le secteur de la construction, lui aussi fortement consommateur de transport, devrait croître de façon plus modérée. Les échanges extérieurs de la France devraient progresser plus qu'en 2004. Dans ce contexte, le transport intérieur de marchandises tous modes devrait accélérer son rythme de croissance, qui s'établirait entre 3,5 et 4 % (*tableau 4*).

Tableau 3 : Evolution des productions par secteur

	2003	2004 (e)	2005 (p)
Produit intérieur brut	0,6	2,1	2,0
Importations de biens	0,2	7,7	8,3
Exportations de biens	-2,6	3,2	5,4
Production industrielle (hors construction)	0,4	2,2	3,0
Production de biens intermédiaires	-1,8	2,8	2,8
Production de la construction	-0,5	3,3	1,7
Production agricole	-7,8	5,5	2,1
Production des industries agroalimentaires	0,4	0,2	1,7
Prix relatif des transports routiers (zone longue)	-0,9	-0,2	= ou +

Sources : Insee (2003 et 2004), BIPE (2005), SNCF, SES

(e) : estimations, Note de Conjoncture INSEE (décembre 2004)

(p) : Prévisions BIPE (décembre 2004) - Les chiffres postérieurs de l'Insee ne sont pas pris en compte.

CONJONCTURE

Les prix routiers pourraient être stables ou au pire connaître une très légère hausse, malgré la baisse du prix des carburants en termes réels en 2005 prévue par le BIPE. Une telle évolution tarifaire, ainsi que les bons résultats prévus de la production industrielle et du commerce extérieur, devraient permettre au transport routier pour compte d'autrui de croître à un rythme très soutenu, comme en 2004.

Tableau 4 : Evolution du transport de marchandises

En milliards de tonnes-km

	2003	2004 (*)	2005 (**)
Transport tous modes transit compris, hors oléoducs	-1	3	3,5 <->4
Transport routier pour compte d'autrui, hors transit	0,5	5,9	4 à 6
Transport ferroviaire y compris transit	-6,4	-3,9	nd (***)

(*) provisoire : statistique disponibles jusqu'au mois de novembre inclus pour les voies navigables, octobre pour le fer et septembre pour la route

(**) prévision

(***) D'après une dépêche de l'AFP, le fret ferroviaire pourrait accuser une baisse de l'ordre de 2,3 % en 2005.

Décroissance possible du fret ferroviaire en 2005 sous l'effet du plan fret

En 2004, la mise en œuvre du plan de retour à l'équilibre financier de l'activité fret de la SNCF¹ s'est traduite par des augmentations importantes de prix et des abandons de marchés non rentables. Parallèlement, les gains de productivité recherchés ne pouvaient pas complètement se concrétiser en une année. Il en est résulté des reports importants vers les autres modes et une baisse du transport ferroviaire de marchandises de 3,9 % (en tonnes-kilomètres) au cours d'une année qui, au regard de la structure des échanges de biens, aurait dû être assez favorable à ce mode de transport. La croissance du transport ferroviaire de marchandises dépend fondamentalement de la poursuite de la mise en œuvre du plan fret et des gains de productivité réalisés. La remontée des transports de marchandises par fer pourrait n'intervenir qu'à partir de 2006 ou 2007, sous réserve que la conjoncture soit aussi favorable que celle prévue pour 2005.

Méthodologie des prévisions à court terme du transport de voyageurs et de marchandises

Les prévisions sont réalisées en remplaçant les résultats issus de modèles économétriques dans une réflexion économique. Les modèles sont à ce titre considérés comme des outils, et les chiffres annoncés ne sont en aucun cas des résultats bruts issus des modèles. D'autre part, une même prévision utilise plusieurs modèles, qui sont adaptés à des contextes conjoncturels différents. La confrontation des résultats permet de renforcer leur validité.

Les modèles utilisés dans le cas des prévisions de *transport de voyageurs* sont des modèles log-log (cf exemple ci-dessous), sauf pour l'aérien.

Exemple de modèle simple :

$$\ln(\text{Parcours sur le Réseau National}) = -9.87 + 1.1 \cdot \ln(\text{CFM}) + 0.15 \cdot \ln(\text{longueur du réseau}) - 0.2 \cdot \ln(\text{prix des carburants})$$

Les variables les plus significatives du transport sur le réseau routier national et sur les autoroutes concédées sont : la consommation des ménages, le prix des carburants, le parc automobile, la longueur du réseau et le prix des péages dans le cas des autoroutes concédées.

Les modèles ferroviaires dépendent principalement de la consommation des ménages, de la vitesse moyenne des trains et du produit moyen.

Le modèle aérien ne recouvre que le champ des vols intérieurs. Il fournit une tendance de long terme et ne tient pas compte des aléas conjoncturels. Il a donc été nécessaire d'étudier l'évolution du secteur aérien au cours de ces dernières années. Pour tous les modes, les écarts entre les valeurs estimées les années précédentes par les modèles et les valeurs observées sont analysés. Ils donnent une mesure des effets des facteurs extérieurs à la modélisation (par exemple, une grève) et de la confiance que l'on peut accorder aux modèles.

Les modèles utilisés pour le *transport de marchandises* sont des modèles à taux de croissance.

Trois types de transports sont modélisés : tous modes, ferroviaire et routier pour compte d'autrui. Les variables explicatives de ces modèles sont des variables de production et d'offre de transport. Les plus influentes sont la production du BTP, de l'agriculture, de l'industrie et des biens intermédiaires. Le commerce extérieur joue également un rôle important dans les modélisations, ainsi que le prix du TRM et dans une moindre mesure l'allongement du réseau autoroutier. La méthode est similaire à celle utilisée pour le transport de voyageurs ; il existe plusieurs modèles pour chaque type de transport dont les résultats sont interprétés sur la base d'une analyse économique d'ensemble et du secteur des transports.

Une présentation plus approfondie des résultats du modèle figurera dans une prochaine publication.

¹ L'activité de fret de la SNCF a généré une perte équivalant à 25 % de son chiffre d'affaires en 2003. Un plan de retour à l'équilibre financier du fret (plan fret) est appliqué depuis novembre 2003. Il doit être achevé en 2006 et l'équilibre atteint en 2007 en abandonnant des marchés économiquement non pertinents pour la SNCF.