

Conjoncture

Le PIB souffle le chaud et le froid sur les transports...

A la lumière des statistiques des dernières années, le transport apparaît bien comme un « accélérateur de tendances » : quand la croissance économique va bon train, la progression de la branche transports est généralement supérieure à celle de l'économie ; la croissance économique se fait-elle moins soutenue ? Alors la croissance du transport tombe en dessous de celle du PIB. C'était déjà vrai en 2001, c'est à nouveau le cas pour 2002, avec des situations contrastées selon les secteurs. Principaux enseignements du rapport 2002 de la Commission des comptes des transports de la nation qui vient de paraître et premières constatations pour 2003.

Depuis 2001, la croissance du transport* est inférieure à celle de l'économie

	PIB	Valeur ajoutée de la branche transports
1998	+3,4%	+4,3%
1999	+3,2%	+6,8%
2000	+3,8%	+4,3%
2001	+2,1%	+1,0%
2002	+1,2%	+0,2%

2002: repli de la production de la branche transport de marchandises*

	Marchandises	Voyageurs
2001	+1,9%	+0,5%
2002	-1,3%	+1,7%

Transports de marchandises* en 2002: -1,3%

Maritime	+3,0%
Fluvial	+3,1%
Aérien	+2,1%
Ferroviaire	-0,8%
Routier	-2,3%

Les modes maritime et fluvial incluent une part de voyageurs

*Il s'agit ici du transport marchand réalisé par des entreprises françaises.

2001-2002: croissance exceptionnellement faible des transports

Le choc s'est produit en 2001. Tombé au niveau des 2 % de croissance, le PIB a entraîné dans sa descente la branche transports* qui est alors brutalement passée à une quasi stagnation. L'année 2002 a confirmé cette tendance et les premiers résultats observés en 2003 semblent de la même teneur: les transports se développent plus vite que le reste de l'activité en période de croissance soutenue mais, en sens inverse, ils subissent un ralentissement accentué en période de stagnation de l'économie.

Si, en 2001, c'était le transport de marchandises qui avait tiré la croissance de l'ensemble de la branche (le transport de voyageurs étant sérieusement affecté par les mouvements sociaux du printemps et les événements du 11 septembre), la situation s'est inversée en 2002: les transports de marchandises ont connu une croissance négative, les effets du ralentissement économique se faisant alors pleinement sentir.

Cette baisse s'explique par la conjonction de deux facteurs: la faible augmentation de la production des branches industrielles qui sont celles qui

générent le plus de transports; et la contraction des échanges internationaux qui pénalise évidemment le transport de marchandises.

Le transport routier* en baisse pour la première fois depuis dix ans

En matière de transport de marchandises, les modes maritime, fluvial et aérien tirent leur épingle du jeu. En revanche, les modes ferroviaire et surtout routier sont en recul. Pour le ferroviaire, il s'agit d'un recul modéré si on le compare à la forte chute observée en 2001 (-9%), mais les premiers résultats de 2003 n'incitent guère à l'optimisme.

Pour le transport routier, qui représente plus de 75 % du total de la branche transports de marchandises, la chute est d'autant plus sensible que ce secteur avait un rythme de croissance avoisinant les 2,5 % depuis 1999. Cette baisse est en partie due au recul du transport international sous pavillon français qui perd des parts de marché.



Transport routier international en 2002: la France au 4^{ème} rang

1 Allemagne	60
2 Espagne	55
3 Pays-Bas	47
4 France	35

(en md tonnes - km)

En 2002, le pavillon français se situait au quatrième rang européen.

La France est ainsi le premier pays « caboté » en Europe et est même six fois plus cabotée que caboteuse : en clair, quand les transporteurs des autres pays européens réalisent sur notre

territoire plus de 3,4 millions de tonnes-kilomètres, les transporteurs français n'en réalisent chez eux que 530 000. Et les premières tendances de 2003 semblent confirmer le repli du transport routier international.

Il convient de s'interroger sur la dégradation du pavillon français à l'international : est-elle due à une perte de compétitivité ou traduit-elle aussi des évolutions stratégiques des entreprises françaises, telles que délocalisations, prises de participation ou stratégies d'alliance avec des entreprises étrangères? Les instances européennes se préoccupent

des grandes manœuvres en cours dans le secteur. Le ministère a quant à lui confié à un parlementaire, Francis Hillmeyer (député du Haut-Rhin), la mission de dresser un bilan de la situation économique et sociale et de la compétitivité du transport routier français par rapport à ses concurrents européens.

Les Français ont continué à voyager, en particulier en TGV

Transports de voyageurs en 2002: + 1,7%

Voiture	+ 0,8%
Train	+ 2,8%
TGV	+ 6,6%
Avion	
Intérieur	-2,9%
International	+2,2%

Moins lié au niveau de l'activité économique qu'au revenu des ménages, le transport de voyageurs est mieux loti que le transport de marchandises et l'année 2002 se solde par une croissance de 1,7 %.

La voiture particulière reste de loin le mode de transport le plus utilisé, bien qu'en 2002 on ait observé un ralentissement de la circulation.

Le transport ferroviaire a poursuivi une croissance soutenue, surtout grâce au succès du TGV qui gagne des parts de marché sur l'aérien : sur dix ans, le volume de voyageurs transportés par TGV a plus que doublé. Au premier semestre 2003 néanmoins, la fréquentation des TGV accuse une certaine

baisse, conséquence des mouvements sociaux de mai et juin. La fréquentation des TER est restée dynamique (+ 4 %), bénéficiant de la décentralisation et accompagnant l'extension de l'offre TGV.

Le transport intérieur aérien est resté en repli en 2002, mais on a assisté, dès le printemps, à une reprise de la fréquentation des vols internationaux, les effets « après 11 septembre » paraissant alors globalement absorbés. Début 2003, la conjonction d'événements défavorables (SRAS, conflit irakien, retrait d'Air Lib) pèse sur cette reprise.

A noter: la montée en puissance des compagnies à bas prix.

Le TGV sud-est, qui porte la croissance du transport ferroviaire, a un fort impact sur le transport aérien intérieur français : sur les

13 points de baisse de la fréquentation en deux ans, 5 à 6 sont imputables au TGV sud-est.

Le transport retrouvera-t-il son dynamisme en 2004?

Si les frémissements de reprise annoncés outre-atlantique se confirment, s'amplifient et se diffusent en Europe, on peut espérer que « l'effet accélérateur » constaté dans le

passé jouera à nouveau : la courbe de croissance du transport pourrait alors se remettre à progresser plus vite que celle du PIB.

Retrouvez toutes les données économiques et statistiques concernant le transport sur l'intranet de la DAEI (<http://intra.ac.ie/dae>), rubrique Actualités des services/économie et statistiques/résultats transport.