

RÉSUMÉ

Les transports en 2004

La reprise mondiale n'est pas le principal soutien de la croissance française.

La reprise de la croissance mondiale, amorcée en 2003, se confirme au premier semestre 2004. Elle conduit à une forte accélération des échanges commerciaux, qui profitent à l'économie européenne, et aux transports en particulier. Avec + 2,3 % en moyenne sur 2004, la France enregistre une croissance supérieure à celle de la zone euro. Elle profite cependant moins du contexte international porteur, sa croissance reposant essentiellement sur la demande intérieure.

La consommation des ménages demeure ainsi le principal soutien de la croissance française, avec 2,0 % de hausse, bien qu'elle s'essouffle en fin d'année. Les dépenses de transport des ménages augmentent un peu plus que l'ensemble de leur consommation : les achats de voitures neuves progressent à nouveau, après le repli de 2003. Mais l'année 2004 est surtout marquée par une forte augmentation des transports collectifs.

Les investissements des entreprises sont plus élevés qu'en 2003 (où ils avaient stagné) et le commerce extérieur continue à peser sur la croissance, l'augmentation des importations de biens et de services étant nettement plus soutenue que celle des exportations. En 2004 comme en 2003, la demande extérieure est contrariée par l'appréciation quasi-continue de l'euro par rapport au dollar. Le solde de l'activité touristique reste excédentaire, mais en repli, avec la reprise des voyages des Français à l'étranger, alors que la fréquentation des étrangers en France est globalement stable. La valeur des biens importés augmente moins que leurs tonnages, contrairement à celle des biens exportés (dont le tonnage recule).

Production de la branche transports : une croissance soutenue, plus rapide que l'ensemble de l'économie

L'accélération de l'activité économique au premier semestre s'accompagne d'un redémarrage de la production industrielle, notamment dans l'industrie automobile. Cette reprise, conjuguée à celle des branches non industrielles (dont agriculture, construction et commerce) profite aux activités de transport. La production de la branche transports progresse ainsi de 5,3 % en volume en 2004, soit presque deux fois plus que celle de l'ensemble des branches de l'économie (+ 2,7 %), ce qui stoppe le ralentissement des trois années précédentes.

L'embellie concerne les activités de transport de voyageurs (+ 5,8 %) et de marchandises (+ 6,0 %), et tous les modes de transports, à l'exception du transport ferroviaire de marchandises qui continue de se contracter. La croissance a repris avec vigueur pour le transports maritime (+ 10 %) et aérien de marchandises (+ 10,4 %). Suivant le mouvement d'ensemble, les activités auxiliaires progressent moins fortement (+ 4,0 %). Les prix des services de transport restent modérés (+ 1,6 % en 2004). Après la forte accélération de l'année dernière, les prix du transport aérien baissent de plus de 2 %, dans une conjoncture de prix élevés du carburant.

Les dépenses de transport dans le budget des ménages sont pratiquement stables, avec une part plus importante consacrée aux transports collectifs.

La consommation des ménages au titre de la fonction transport augmente de 1,7 % en 2004, après une diminution de 1,2 % en 2003. Bien que la circulation des voitures particulières n'augmente plus, les achats de véhicules progressent à nouveau, de 3 %, avec une légère reprise des immatriculations de voitures neuves. Cependant, 2004 est marquée par une forte augmentation des dépenses de transports collectifs (+ 5,2 %). Un ménage consacre en moyenne 15 % de son budget en dépenses de transports.

Cette évolution s'accompagne d'une hausse modérée des prix des services de transport (+ 1 %), alors que le prix des carburants et lubrifiants progresse de 8 %, soit beaucoup plus que l'ensemble des autres postes de la consommation des ménages. Contrairement à l'année précédente, l'appréciation de l'euro face au

dollar n'a pas suffi à compenser l'augmentation des prix des produits pétroliers importés, amplifiée par le relèvement de la TIPP sur le gazole en début d'année. Les prix des transports ferroviaires augmentent en moyenne sur l'année plus rapidement que ceux des transports routiers ou aériens (ces derniers étant même en retrait, relativement à l'ensemble des prix à la consommation).

Circulation routière limitée pour les voitures particulières.

Les déplacements en voitures particulières représentent toujours environ 84 % de l'ensemble des transports intérieurs de voyageurs. Après deux années de faible croissance, ils seraient même en léger recul en 2004, alors que le rythme moyen de croissance des dix années précédentes avoisinait 2 %. Cette évolution est essentiellement imputable à la baisse du kilométrage moyen annuel par véhicule (- 1,5 %), alors que le parc automobile immatriculé en France progresse de 1,3 %.

Les transports collectifs de voyageurs : croissance soutenue, sauf pour les transports aériens intérieurs

Les modes de transports collectifs de voyageurs ont connu des évolutions contrastées. Les transports ferroviaires renouent avec la croissance (près de 4 %), et dépassent de 2 % le niveau atteint en 2002 (l'année 2003 était marquée par des mouvements sociaux) : le fer est ainsi le mode de transport qui a le plus fortement progressé au cours de la dernière décennie, grâce au développement des lignes à grande vitesse. Le chiffre d'affaires et les soldes comptables de la SNCF s'améliorent fortement en 2004.

Cette année est également plus favorable aux transports collectifs urbains, en Ile de France comme sur les réseaux de province où le nombre de voyages réalisés progresse de près de 5 %, grâce notamment au développement de l'offre de transport en site propre. Les comptes de la RATP s'améliorent : la production augmente de 7,4 % (avec un accroissement des recettes totales du trafic de 4,4 %, dont 6,8 % en recettes directes), et l'excédent brut d'exploitation progresse de près de 16 %. Les effectifs sont en légère augmentation (+ 0,7 %).

Si le transport aérien est en recul sur les lignes intérieures, la demande sur les vols internationaux, qui détermine largement le niveau de l'ensemble de l'activité, est en forte croissance. Malgré la disparition d'Air Littoral, la valeur de la production du secteur devrait progresser sensiblement. La reprise du transport aérien est bénéfique aux aéroports les plus ouverts à l'international : Paris franchit ainsi pour la première fois le cap des 75 millions de passagers (+ 6,3 % en 2004).

Enfin, le nombre de voyageurs par mer est en recul pour la deuxième année consécutive, la baisse concernant cette fois-ci non seulement la façade Nord (Eurostar accroît ses parts de marché sur le transmanche), mais aussi la façade Méditerranée, avec la baisse de la fréquentation sur la Corse. Pour les compagnies françaises, le bilan « passagers » 2004 est donc mitigé, sur un marché plutôt maussade. On enregistre des cessations d'activité parmi les petits armateurs, et un recul de la flotte française de navires à passagers.

Reprise des transports routier, fluvial et maritime de marchandises, surtout en début d'année

Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport intérieur terrestre de marchandises progresse vivement en 2004 (+ 3,9 %), progression imputable aux modes routier et fluvial, alors que le transport par oléoducs et ferroviaire sont en recul.

L'augmentation du transport intérieur routier de marchandises s'élève à 6,0 % (tous pavillons). Le transport national sous pavillon français augmente de 4,4 %, tandis que le transport international reste stable (+ 0,4 %), contrairement au transport sous pavillon étranger (+ 7,7 %, hors transit, le transit progressant de son côté encore plus vivement). Le transport pour compte d'autrui continue de se redresser, alors que le transport pour compte propre se replie, après trois années de croissance : les entreprises semblent reprendre leur tendance de long terme d'externalisation de leur fonction transport. Par ailleurs, le cabotage étranger en France reste un phénomène d'ampleur encore modeste (un peu plus de 2 % des transports intérieurs à l'hexagone), mais sa progression n'est pas négligeable.

En dépit d'un décalage entre la croissance des coûts de production (le gazole professionnel augmente de 8,9 %) et la modération des prix (stables à la tonne-km, en légère augmentation au véhicule-km), l'augmentation de la production du secteur en 2004 et la modération des frais de personnel se conjuguent pour améliorer les résultats des entreprises, très dégradés en 2003. Dans un contexte de concurrence accrue, les transporteurs français ont eu tendance à se recentrer sur leur activité nationale.

Le fret ferroviaire poursuit son recul en 2004, pour la quatrième année consécutive, mais sur un rythme plus amorti (- 3,7 % en tonnes-kilomètres). Le transport combiné est, comme l'année précédente, particulièrement touché par la baisse (- 6 %). Au niveau de l'ensemble du groupe SNCF, la branche fret, encore déficitaire, accélère néanmoins son redressement (avec une réduction du déficit d'exploitation consolidé de 43 %).

Dopé par la croissance des importations et des conditions climatiques plus favorables qu'en 2003, le transport fluvial s'améliore nettement en 2004 (+ 6,2 %), retrouvant son niveau de l'an 2000. La plupart des bassins de navigation sont concernés par cette croissance, à l'exception du bassin de la Seine dont l'activité connaît une très légère contraction (céréales, charbon, produits pétroliers).

L'activité des principaux ports maritimes métropolitains, en progression de 1,7 %, poursuit une tendance à la hausse depuis 1996. Les tonnages traités progressent un peu plus en entrées qu'en sorties (respectivement + 1,8 % et + 1,5 %), malgré un léger recul des entrées de pétrole brut et des sorties de céréales. Le traitement de marchandises diverses en conteneurs poursuit sa croissance, à des rythmes supérieurs à 10 %, en entrées comme en sorties. Le trafic de conteneurs est tiré par le développement de l'économie asiatique et de nouvelles stratégies de transbordement. La hausse de la demande de transports maritimes fait croître très sensiblement les taux d'affrètement, ainsi que les prix des navires neufs.

En 2004, le chiffre d'affaires de l'ensemble des ports maritimes augmente pour la troisième année consécutive (+ 3 %). Toutefois, la hausse très importante des consommations intermédiaires contribue à maintenir la valeur ajoutée à son niveau de 2003, et l'excédent brut d'exploitation diminue de 2 %. Après une très forte augmentation en 2003, les investissements du secteur sont en repli.

Stabilité de l'emploi dans le secteur des transports

L'emploi dans les transports est globalement stable en 2004, malgré une reprise de l'activité. A la fin de l'année, 1,1 million de personnes sont occupées dans les transports, soit près d'un actif sur vingt.

La baisse sensible des effectifs de la SNCF est compensée par la faible progression observée dans le secteur privé. Ce sont les transports fluviaux et maritimes qui affichent la plus forte croissance de l'emploi (+ 3 % en moyenne). Dans le transport routier de marchandises, et malgré la reprise de l'activité, les effectifs salariés augmentent très peu (+ 0,3 %). Le marché du travail ne s'améliore pas, et se dégrade même légèrement pour les conducteurs routiers, où demandes et offres d'emploi augmentent en même temps, pour la deuxième année consécutive. L'emploi baisse encore dans le secteur aérien, qui poursuit sa restructuration (- 3 %, hors Air France). En revanche, le transport routier de voyageurs affiche comme chaque année une croissance de l'emploi, même réduite (+ 1,3 %).

Forte augmentation des investissements en infrastructures, notamment pour le fer, la route et les transports collectifs

Les investissements en infrastructures augmentent fortement en 2004 (+ 14 %). Cette hausse révèle, toutefois, d'importantes disparités selon les infrastructures et les modes. A côté du dynamisme des investissements du réseau routier concédé (qui avaient baissé en 2002 et 2003), du réseau ferroviaire (+ 14 %) et des transports collectifs urbains (environ 3 %), les investissements pour les modes maritime, fluvial et, dans une moindre mesure, aérien (- 3,7 %) sont en repli cette année.

Les investissements ferroviaires sur le réseau principal s'élèvent à 2,2 milliards d'euros, l'augmentation étant liée à la poursuite de la construction de la ligne à grande vitesse est-européenne.

Augmentation des recettes des administrations publiques liées aux transports, après le ralentissement de 2003

En 2004, les recettes des administrations publiques françaises liées aux transports sont de nouveau en hausse, après une année de fort ralentissement (à 35,7 milliards d'euros, dont 4,8 milliards de versement transport). La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) demeure la principale ressource fiscale de l'Etat liée aux transports (25,6 milliards d'euros). En 2004, elle augmente de 2,6 %, suite au relèvement du taux sur le gazole en début d'année.

La répartition des recettes a été sensiblement modifiée, avec le transfert au 1^{er} janvier 2004 de la compétence relative au revenu minimum d'insertion (RMI) aux départements. Elles sont affectées à 78 % au budget général de l'Etat, 16 % aux départements et 4 % aux régions (pour les principales affectations).

Dans le même temps, les dépenses des administrations centrales consacrées aux transports s'établissent à 15 milliards d'euros, soit 10 % de plus qu'en 2003 (année où la dotation en capital à RFF n'a pas été versée). Les dépenses de fonctionnement demeurent quasi-stables (+ 0,8 %), alors que la hausse des dépenses en capital résulte de la reprise du versement de l'Etat destiné au désendettement de RFF. Le fer et la route bénéficient de 76 % du total des dépenses : 54 % pour le fer (8,1 milliards, dont 2,4 milliards de charges de retraites), et près de 22 % pour la route (3,2 milliards).

La forte augmentation des subventions à RFF s'explique par la poursuite de la montée en puissance de la LGV Est européenne. Les transferts publics perçus par la SNCF progressent de plus de 7 %, grâce aux contributions versées par les régions pour l'activité TER (pour faire face à l'augmentation des péages ferroviaires au 1^{er} janvier 2004).

La RATP a reçu 2 milliards d'euros des administrations publiques (+ 4 %), suite à la progression des aides à l'investissement (travaux pour le tramway notamment). Le premier poste reste cependant, comme les années précédentes, celui des compensations tarifaires (1,1 milliard) : il progresse de 1% en 2004.

Malgré une augmentation des subventions d'investissement de l'Etat en 2004, les transferts des administrations publiques au profit de Voies Navigables de France (VNF) sont encore en repli, de 7,5 % (à 71 millions d'euros).

Encore moins d'accidents et de tués sur les routes

Dans un contexte de reprise des échanges internationaux, le rythme de croissance de la circulation routière reste modéré dans son ensemble en 2004 (+ 0,5 % pour l'ensemble des véhicules), mais plus soutenu pour les véhicules lourds (+ 4,9 %), surtout les poids lourds étrangers. On estime que la circulation globale progresse davantage sur le réseau autoroutier que sur les autres routes (sauf véhicules lourds).

Malgré cette augmentation, le nombre d'accidents corporels de la circulation baisse, de nouveau, de 5,4 % en 2004 (après - 14,5 % en 2003), et le nombre de tués davantage (- 8,7 %, après - 21 % en 2003). On enregistre 5 232 tués sur les routes en 2004 : moins d'accidents mortels avec alcool et des vitesses moins élevées expliquent une part importante de ces résultats.

Pour les autres modes de transport, les variations annuelles sont plus aléatoires, autour de valeurs beaucoup plus faibles. En 2004, le nombre d'accidents ferroviaires et aériens est à la baisse, ainsi que le nombre de tués dans ces accidents.

Baisse des émissions polluantes par les transports, y compris pour le CO2

Les émissions d'un certain nombre de gaz nocifs (oxyde d'azote, oxyde de carbone) ont continué à se réduire en 2003 avec la modernisation continue du parc automobile et les modifications de la composition des carburants. Avec la baisse de la consommation de carburants sur le territoire, les émissions de dioxyde de carbone, principal gaz à effet de serre ont, pour la première fois, diminué en 2003 (de 267 000 tonnes). En 2004, la diésélisation du parc automobile continue de progresser. Sur le territoire, on estime que les consommations d'essence baissent de plus de 5 %, alors que celles de gazole augmentent de 3 % : dans l'ensemble, la consommation de carburants est pratiquement stable.