

**CNT**

*Conseil National des Transports*

## **Faits et tendances économiques**

### **1999-2000**

*Rapport économique du CNT*

*Rapport présenté par Patrice Salini Novembre 2000*



## **Table des matières**

---

<b>INTRODUCTION</b>	<b>5</b>
---------------------	----------

<b>L'ÉCONOMIE MONDIALE ET EUROPÉENNE</b>	<b>7</b>
--	----------

<b>LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE</b>	<b>7</b>
LA CROISSANCE MONDIALE	7
CROISSANCE DES ÉCHANGES	9
Les effets attendus de la mise en place de l'OMC	9
L'ÉVOLUTION PAR ZONES : LA SITUATION EN EUROPE ET EN FRANCE	10
<b>DES PHÉNOMÈNES MARQUANTS EN 2000</b>	<b>15</b>
LES TENSIONS DU MARCHÉ PÉTROLIER	15
UNE FORTE VOLATILITÉ DES COTATIONS, RÉSULTANT DES DIFFICULTÉS DE RÉGULATION DU MARCHÉ PAR L'OPEP.	15
<b>LES CONSÉQUENCES POUR LES TRANSPORTS</b>	<b>19</b>
L'ÉVOLUTION GLOBALE DES TRANSPORTS	19
Le transport aérien	19
Le transport maritime	23
La route	27
La voie d'eau	30
Les oléoducs	31
Le rail	31
Les voyageurs	32
Les marchandises	32
Les autres transports collectifs de voyageurs	35
L'IMPACT PARTICULIER DES 35 HEURES ET DU PRIX DES CARBURANTS	43
LES NOUVEAUX ENJEUX DES « TRANSPORTS INTELLIGENTS »	51

<b>LES FIRMES ET LES ETATS DE L'UNION EUROPÉENNE : LES RESTRUCTURATIONS</b>	<b>53</b>
---	-----------

---

<b>MARKETING</b>	<b>53</b>
<b>L'EFFET MONOCOLIS</b>	<b>54</b>
<b>LA VOLONTÉ D'OFFRE GLOBALE ET SA DÉCLINAISON</b>	<b>54</b>
<b>QUEL CHANGEMENT ?</b>	<b>55</b>
<b>LE CHEMIN DE FER</b>	<b>56</b>
L'AÉRIEN	62
LE MARITIME	63
LES RÉSEAUX URBAINS ET AUTRES LIGNES RÉGULIÈRES	67
<b>LE NOUVEL ESPACE INDUSTRIEL : LES GRANDES INDUSTRIES AMONT</b>	<b>69</b>
RENAULT VI –VOLVO	70
EADS	71
RACHAT D'ADTRANZ PAR BOMBARDIER	71
L'INDUSTRIE LOGICIELLE	72



## Introduction

Le présent rapport vise, pour l'essentiel à présenter les faits marquants et les tendances fondamentales ayant marqué la période 1999-2000.

Il constitue le premier ensemble d'un rapport dont un second tome sera consacré au problème plus particulier du financement du secteur des transports.

Il ne se veut ni ne se peut exhaustif. Il traite de l'actualité économique récente du secteur selon un plan partant du général – l'économie mondiale – au plus particulier, - l'économie du secteur des transports en France et en Europe et la stratégie des firmes.

Il ne traite donc des grands problèmes structurels que dans la mesure où ils sont révélés par l'actualité. Il ne traite pas non plus des données sociales qui font l'objet du traditionnel rapport social du CNT, ni des questions environnementales et plus particulièrement de l'effet de serre, dont l'étude fait l'objet de travaux spécifiques au sein du Conseil

Cette année, l'actualité économique est celle d'un « choc » pétrolier dans un contexte de croissance économique mondiale soutenue.

Renforcée en Europe par la faiblesse de l'Euro, pour la première fois défendu par les banques centrales américaines et japonaises, la hausse du cours du baril a provoqué des difficultés au sein du secteur des transports. Les mouvements revendicatifs se sont déployés dans le monde routier en Europe, mais aussi au Canada sous la forme de barrages de routes ou de sites. Et pour la première fois depuis la guerre du Golfe, le Président des Etats-Unis a décidé de faire appel aux réserves stratégiques de pétrole.

Si des incertitudes demeurent fondamentalement sur le profil de la croissance de la fin de 2000 et de 2001, des appréciations relativement contradictoires ont été évoquées par le groupe de travail du CNT. Ces divergences d'appréciation portent en fait aussi bien sur la conjoncture – qui semble subir à hauteur de quelques dixièmes de points le contre coup de la hausse des cours du pétrole -, que sur la durabilité à moyen terme du cycle de croissance, certains ne se reconnaissant pas dans l'hypothèse d'un nouveau grand cycle de croissance trentenaire

L'actualité des firmes de transport est aussi celle d'une concentration croissance du secteur et de son internationalisation. Ce mouvement met en scène l'ensemble des acteurs et touche désormais les anciens monopoles historiques postaux et ferroviaires. On a pu souligner l'importance des mouvements engagés par les firmes issues de nos partenaires de la communauté, et en particulier par la Deutsche Post, la Poste néerlandaises (TPG), voire la Royal Mail et la Poste Française, et certains réseaux ferroviaires (Railion, accord Fret-CFF-FS-Cargo...). Il touche l'ensemble des modes, et aussi bien le transport de voyageurs que de marchandises. Le sentiment d'un certain « retard » des firmes françaises a pu être souligné au cours de nos débats, mais fait l'objet, comme lors de l'examen des projets relatifs au « paquet ferroviaire » en 1999 et 2000 par le CNT, de différences d'appréciations notoires entre les membres du Conseil.

Les organisations syndicales ouvrières expriment généralement des réserves sur « la concentration capitaliste du secteur ferroviaire » comme instrument de dynamisation. Ainsi, la CGT exprime-t-elle que « *La Sncf n'est pas statique face aux stratégies des autres entreprises ferroviaires. La réussite d'Eurostar, Thalys, pour le voyageur, et Belifret pour le transport de marchandises sont là pour tenter de le démontrer. Est-ce que cela est suffisant ? NON. Une coopération plus offensive encore doit se développer. C'est ce qui est entrepris avec la société privée EWS où l'ambition est de doubler les trains fret empruntant le tunnel sous la manche, c'est aussi le cas avec les Allemands pour certaines relations fret ou la construction d'un engin de traction fret de nouvelle génération ou encore l'intérêt porté à l'achat possible du fret polonais en coopération avec d'autres.* »

L'appréciation globale portée sur les mouvements de concentration est donc très diverse. Mais elle souffre de l'absence d'études sur les conséquences des restructurations, tant pour les secteurs situés en amont des transports (matériel, Pétrole, BTP etc.), que pour les opérateurs eux-mêmes, leurs clients et leurs salariés. La réalisation d'une telle analyse est vivement souhaitée par le Conseil National des Transports.

De même, l'analyse des mutations du secteur vient souligner des incohérences du système réglementaire européen, puisqu'il traite de manière très différente les modes terrestre, aérien et maritime. Ainsi, les pavillons extra-communautaires peuvent être autorisés au cabotage communautaire en modes maritime et aérien, alors qu'ils sont proscrits en modes terrestres, et chez nos partenaires américains.

Les débats de la section permanente ont en outre permis de vérifier la permanence de certaines questions.

Si on s'interroge sur les effets de la conjoncture sur les tendances lourdes de l'économie des transports, et sur la durabilité des stratégies sectorielles, il reste que les problèmes du fret ferroviaire, des transports en milieu urbain et de la régulation du transport routier de marchandises sont souvent perçus comme essentiels et permanents.

La discussion autour du rapport ne laisse pas entrevoir de facteurs de changement permettant d'espérer une résolution de ces questions à moyen terme, ce qui pousse certains membres du Conseil à appeler de leurs vœux une politique plus pragmatique.

Il reste que la vocation de ce rapport, fondé sur une lecture des faits et tendances intéressant le domaine des transports est de permettre à chacun de mener sa propre analyse des forces et des faiblesses du secteur dont il a la charge, et des opportunités et menaces portées par son environnement.

Ce « premier » rapport économique n'a d'autre ambition que d'y contribuer.

## L'économie mondiale et européenne

### Le contexte économique

#### *La Croissance mondiale*

La croissance mondiale, relativement soutenue, a été légèrement inférieure à 4 % en 1999 (3,4 % d'après la direction de la prévision).

Au milieu de l'année 2000, la plupart des instituts de conjoncture et de prévision s'accordaient pour considérer que les perspectives de croissance de l'économie mondiale étaient favorables.

L'ordre de grandeur de la croissance prévue alors était de 4,5 % selon l'Insee<sup>1</sup> (4,2 % pour l'OFCE<sup>2</sup>, 4,2 % pour le FMI). Ce taux devrait être de 4 % pour l'ensemble de la zone Euro. On estime actuellement la croissance pour 2000 à 3,5 %. En effet, selon l'Insee, la situation a évolué en cours d'année puisque la croissance de la zone Euro s'installera « sur une pente de croissance de 3 % au second semestre <sup>3</sup> ».

Croissance annuelle mondiale en volume du PIB et du Commerce

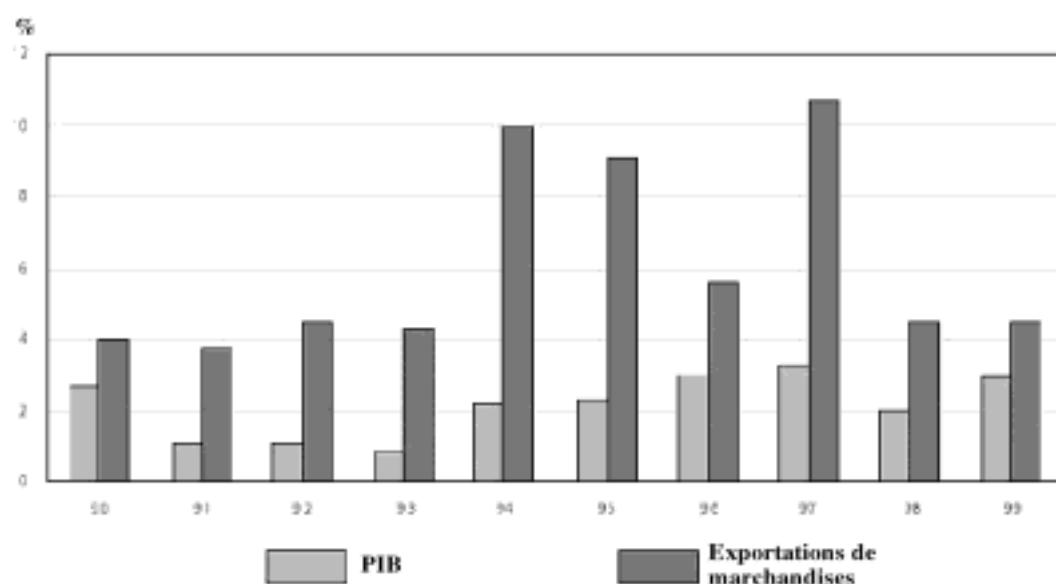


Figure 1 PIB (en clair) et échanges mondiaux (en foncé) depuis 1990 (source : OMC)

Comme on sait, la croissance économique entraîne généralement une croissance des échanges supérieure. Ce phénomène se vérifie tout au long de l'histoire, sauf pendant l'entre-deux guerres, en raison notamment d'un renforcement des barrières douanières (Tariff Act Américain dit Smoot-Hawley doublant les tarifs). On devrait donc logiquement s'attendre à ce que la croissance des échanges et donc des transports de marchandises générales – tout comme d'ailleurs celle des voyages internationaux – progresse à un rythme soutenu, nettement supérieur à 5 %.

<sup>1</sup> Note de conjoncture, Insee, Juin 2000

<sup>2</sup> Lettre de l'OFCE n° 194, Avril 2000

<sup>3</sup> Point de conjoncture, Insee, Octobre 2000

*Taux de croissance annuel moyen*

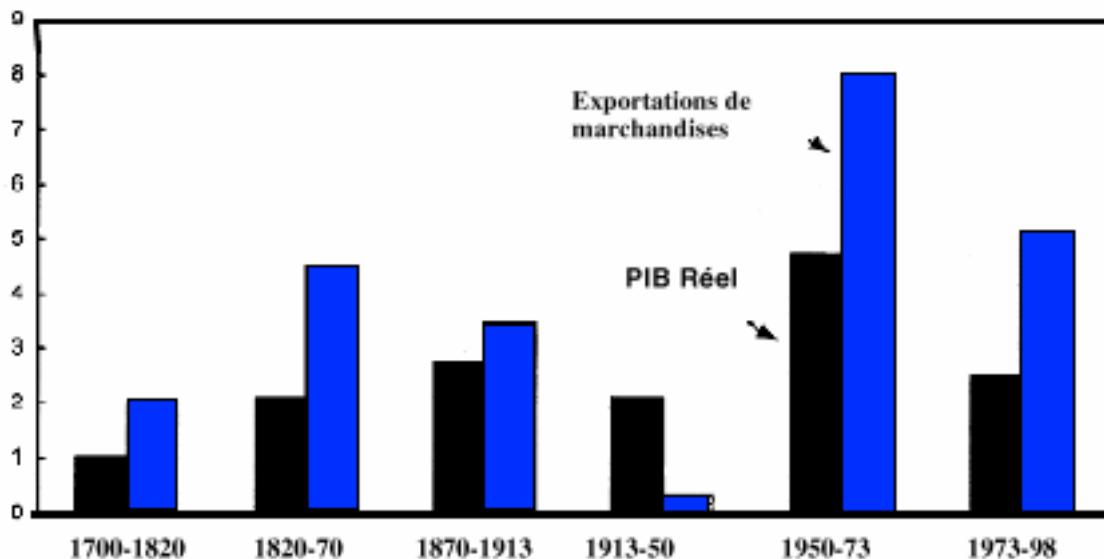


Figure 2 : Croissance annuelle moyenne (en %) du PIB et des exportations pour le groupe des 7 pays industrialisés suivants : Canada, France, Allemagne, Italie, Japon, Royaume Uni et USA. Les données relatives à 1700-1820 ne concernent que le Royaume-Uni. Les données relatives aux exportations commencent en 1720. Les données 1820-1870 excluent le Canada, l'Allemagne, et le Japon. Sources : OCDE et A. Maddison : "Monitoring the world Economy 1820-1992" et "Dynamic Forces in Capitalist Development".

L'évolution favorable de 1999 et de 2000 devrait se poursuivre en 2001, malgré un léger fléchissement de quelques dixièmes de points, et un infléchissement des anticipations des entrepreneurs. Trois interrogations demeurent en effet :

- La première porte sur les limites du cycle de croissance américain, dont la Réserve Fédérale Américaine a pu souligner des signes de ralentissement, partiellement contredits par le niveau réel de la croissance au cours du premier semestre.
- La seconde porte sur l'effet mécanique sur la croissance mondiale d'un redressement du cours Euro contre dollar attendu pour la fin de l'année 2000 et auquel tentent de contribuer les banques centrales Européenne, Américaine et Japonaise.
- Enfin, les incertitudes portant sur l'évolution du prix du pétrole et l'instabilité de son cours, ont eu tendance à être estompées au premier semestre par des conditions de marché favorables. Il est par contre probable qu'un maintien du baril à un niveau « trop » élevé, supérieur durablement à 30 \$, pèserait sur la croissance. Cette inquiétude – faible au printemps – se renforce à l'automne, dans l'attente de l'impact du relèvement des quota de production de l'OPEP, et du déstockage américain. Outre son effet sur la croissance, et donc sur la demande de transport, l'instabilité des cours et l'amplitude des variations du prix des carburants touche directement un secteur comme celui des transports ainsi que certaines industries de base.

## Croissance des échanges

### Les effets attendus de la mise en place de l'OMC

Le contexte économique favorable à l'échelon mondial bénéficie probablement de la globalisation de l'économie permise par la création du GATT puis de l'OMC. Néanmoins, des distorsions non négligeables demeurent. Selon le dernier rapport économique du Président américain, le montant des aides à l'agriculture de l'UE représente 78 milliards de \$, contre 35 au Japon et 19 aux USA. De la sorte les prix des produits correspondants seraient supérieurs de 34 % en Europe et de 134 % au Japon à ce qu'ils sont aux USA. Il n'en faut pas moins pour que les Etats Unis militent pour une baisse massive des aides à l'agriculture au sein de l'OMC. Une telle évolution aurait sans doute des conséquences importantes sur la géographie mondiale des flux.

C'est dans ce contexte qu'il convient de prendre en compte les grandes masses du commerce mondial de marchandises.

Celui-ci reste – y compris en neutralisant le commerce interne à l'Union Européenne – dominé par l'U.E., l'Amérique du Nord et l'ensemble Asiatique (Japon + Npi d'Asie).



Figure 3 : Volume en milliards de dollars des exportations mondiales en 1999 hors commerce intra-communautaire (UE). Source OMC, rapport 2000.

Ces grands pôles exportateurs sont aussi importateurs. Seules quelques zones connaissent un déséquilibre structurel significatif, à l'instar des USA, de l'Afrique et des PECO (structurellement importateurs de marchandises), et du Japon ou de la Russie (structurellement exportateurs). Il reste que le dynamisme propre des pôles est différent, l'Asie et le Mexique affichant les taux de croissance les plus importants. Cette évolution du commerce semble plus disparate que celle du PIB, ou même que les échanges de services commerciaux. Ceux-ci représentent, d'après l'OMC 1340 milliards de \$ environ en 1999 contre 5460 milliards de \$ pour les échanges de marchandises. Dans la période récente, l'expansion des échanges de service demeure modérée (+1,5 % en 1999 contre + 3,5 % pour les biens). Les pôles les plus dynamiques sont l'Asie et l'Amérique du Nord, dont l'expansion est de 4 à 5 % en 1999, tandis que la croissance européenne est presque nulle. Pour autant, les pays Européens ont une place importante dans ce domaine.

## Les échanges de services

Zone	Exports 1999	Imports 1999	Solde
USA	252	219	+ 33
Union Européenne à 15	565	555	+ 10
Asie	267	337	-70

Figure 4 : Valeur des échanges de services commerciaux en 1999 selon l'OMC. Données en milliards de \$ .

Parmi les pays exportateurs (en prenant en compte le commerce intra-européen), le Royaume Uni (102 milliards de \$), la France (79) L'Allemagne(77) et l'Italie (65), se situent derrière les Etats Unis (252 milliards de \$), mais devant le Japon (60) qui devance tout juste l'Espagne (54), les Pays Bas (53) et la Belgique (38).

A l'importation, les Etats Unis (182) devancent l'Allemagne (127) le Japon (114) qui sont structurellement importateurs, puis le Royaume Uni (81), l'Italie (63) et la France (59). Ces éléments constituent bien sûr des facteurs de mobilité.

### **L'évolution par zones : La situation en Europe et en France**

La croissance économique apparaît comme relativement homogène. D'une part, les effets de la crise asiatique se font moins sentir, « l'Asie émergeante » sortant de la crise à la fin de 1999<sup>4</sup>. En outre, les Etats-Unis ont une croissance toujours soutenue, alors que certains conjoncturistes anticipaient au contraire un fléchissement. Selon certains analystes, le Japon et la Russie – parmi les grands pays – connaîtraient en 2000 une expansion inférieure à 2 %.

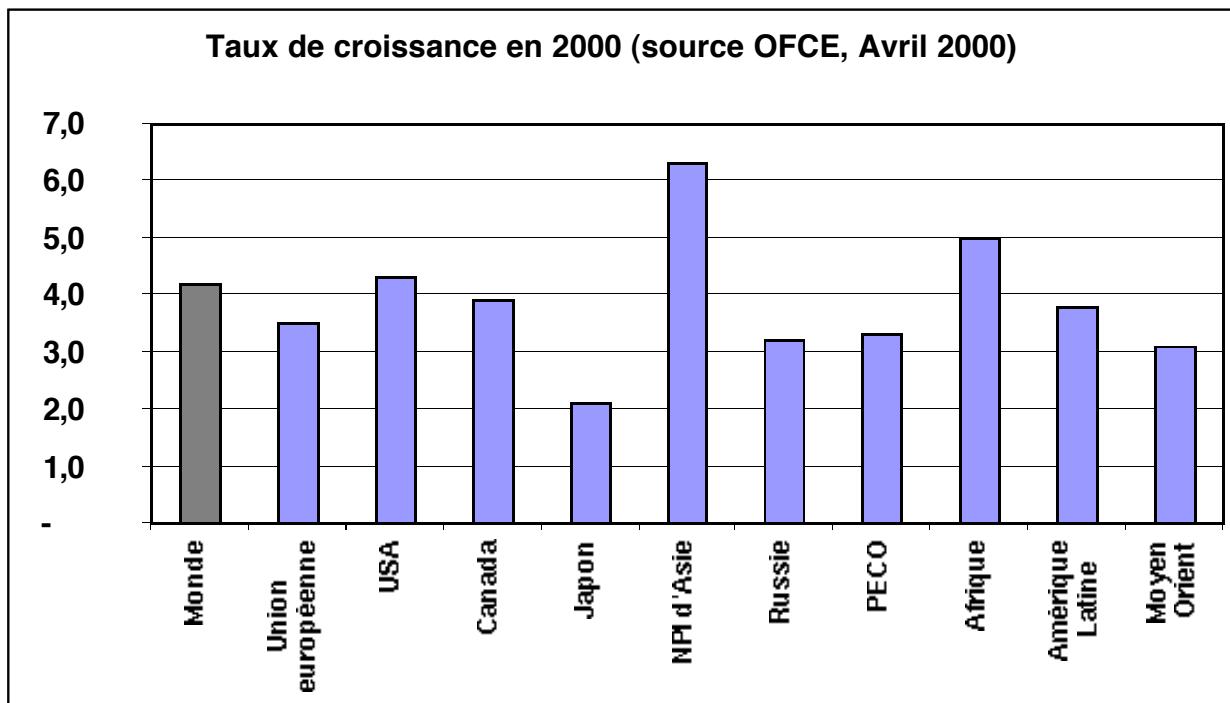


Figure 5 : Taux de croissance (en %) prévus pour 2000 d'après l'OFCE en avril 2000

<sup>4</sup> voir « Conjoncture », juin 2000 N°1 – Bnp-Paribas

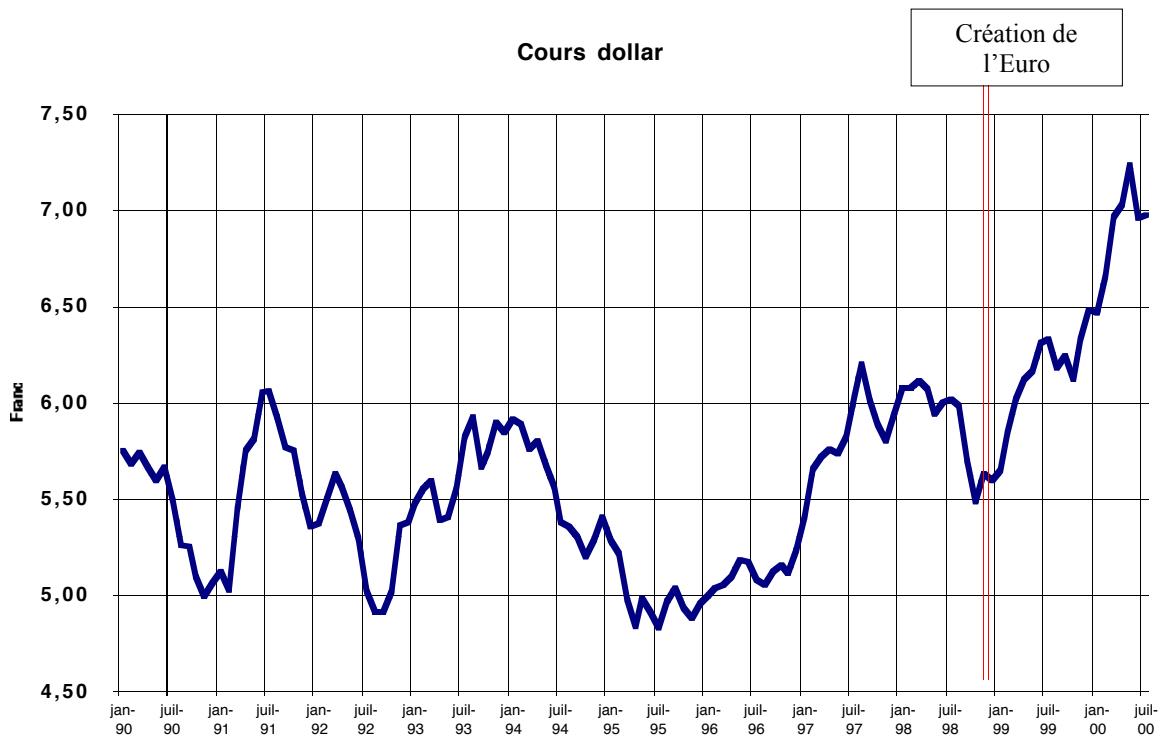


Figure 6 : Evolution du taux de change du dollar en francs

En Europe de la zone Euro, la baisse de plus de 25 % du cours de la monnaie européenne par rapport au dollar depuis sa création, et la qualité de l'environnement international ont permis une progression significative des exportations.

Cette progression devait se solder par une croissance des exportations de l'UE de 10,4 % (source BNP-Paribas, op. cit.) tandis que la croissance du PIB se monterait à 3,8 % suivant la même source (3 % suivant l'OFCE).

Cette performance, qui devait être comparable à celle de notre pays (+ 3,5 % pour le PIB et + 10,7 % pour les exportations selon l'Insee { op.cit.}), se traduisait par une forte croissance de l'activité des industries manufacturières, qui sont génératrices de transports. Les prévisionnistes ont cependant révisé leurs perspectives de quelques dizaines de points, les pays émergeants retrouvant un rythme de croissance plus compatible avec leur potentiel, et un ralentissement industriel perceptible en Europe, en Asie et aux Etats-Unis. Ainsi, selon l'Insee, la croissance devrait être de 3,2 % en 2000, importations et exportations continuant de progresser en volume respectivement de 12,6 % et de 14 %.

L'indice de la production industrielle de la zone Euro qui était à l'été sur un trend supérieur à 5 % l'an est actuellement sur un rythme plus modéré. Parallèlement, certaines tensions liées à la capacité productive – confirmées par l'enquête Reuter sur les délais de livraisons – conduisent à anticiper une croissance plus forte encore de l'investissement (6 % pour BNP-Paribas, 7 % pour l'Insee, 6,4 % pour l'OFCE, 6,6 % pour l'Insee à l'automne).

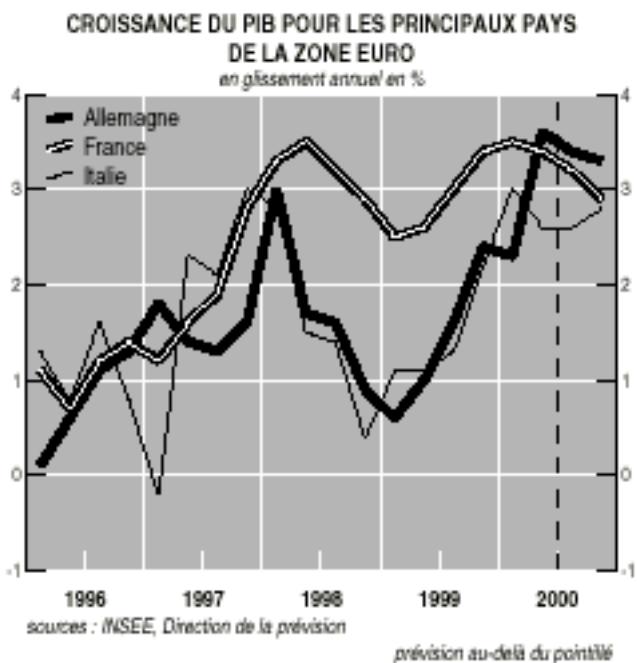


Figure 7 : PIB. Rythmes de croissance en glissements annuels (%) Source : Insee Octobre 2000

Les interrogations à court terme concernent la durabilité du cycle de croissance mondial, et sa déclinaison locale.

Certains pays en effet connaissent une inflation relativement forte y compris au sein de la zone Euro. Le taux moyen était supérieur au seuil de 2% fixé par les banquiers centraux européens. L'Espagne par exemple connaît actuellement une augmentation des prix sur un an de 3,6 %, l'Irlande serait à 5,4 %. Selon l'Insee, le rythme actuel d'inflation dans la zone Euro serait de l'ordre de 2,5 % mais devrait s'infléchir pour atteindre 2,1 % en décembre... si le prix du pétrole se stabilise. En France ce taux serait de 1,6 %.

Cette tension inflationniste liée au renchérissement du pétrole et au cours de l'Euro ne semble pas inquiéter outre mesure cependant la Banque Centrale Européenne qui maintient actuellement ses taux d'intérêt à un niveau modéré. Le taux de refinancement a ainsi été relevé à 4,5 % au 1<sup>er</sup> septembre (taux de dépôts 3,5 % pour, et 5,5 pour le taux de prêt marginal).

Selon l'Insee, la hausse des prix du pétrole a finalement eu pour conséquence d'entamer le dynamisme de l'économie française. Ainsi le rythme de croissance qui était de 4 % au début de l'année fléchit à 3 %. Ce fléchissement serait plus sensible en France que chez nos partenaires, notre économie tirant un profit moindre de la croissance mondiale et de la faiblesse de l'Euro, et butant sur ce que l'Insee appelle « certaines difficultés d'offre ». Une telle évolution a déjà des conséquences sur le secteur des transports, tant en raison de la modération de l'évolution de la demande des ménages faible au second trimestre mais qui atteindra 2,6 % sur l'année, que de l'inflexion industrielle.

Cette croissance plus modérée de l'industrie française par rapport à celle de ses partenaires de la zone Euro à la fin de l'année 2000 peut être reliée à plusieurs phénomènes. Le niveau particulièrement élevé d'utilisation des capacités de production a pu jouer un rôle important.. Favorable à l'investissement, cette forte utilisation peut, à court terme, freiner la croissance. Le taux d'utilisation des capacités atteint des valeurs maximales qui n'avaient pas été atteintes depuis 1989. Les entreprises semblent désormais majoritairement rencontrer des difficultés à recruter et à répondre à la demande de leurs clients. L'Insee relève en outre, que ces difficultés qui sont des

obstacles à la croissance « ont en effet progressé **plus fortement** que ce que suggéraient les indicateurs de demande ». Ce phénomène sans doute favorable à l'emploi n'est pas spécifique à notre pays. Un pays marqué fortement par la nouvelle économie comme la Finlande souffrirait même, selon une étude de l'OCDE, d'une pénurie de main d'œuvre. Mais il pèse sur la croissance et mériteraient sans doute d'être analysé, d'autant qu'il se manifestera également dans notre secteur.

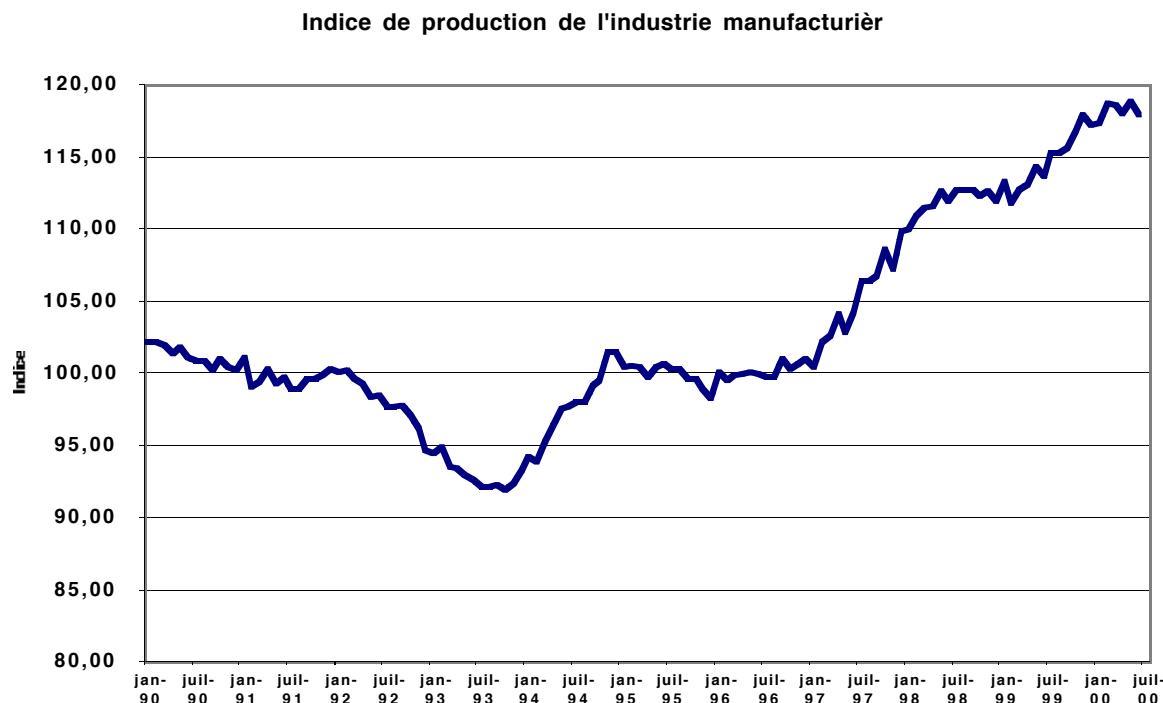


Figure 8 Indice de la production manufacturière en France

Au total, donc, si les différents indices demeuraient bien orientés au début de l'automne 2000, le rythme de croissance donne des signes de ralentissement sinon d'essoufflement.

Ceci étant, la résultante de cette conjoncture est bien la baisse du chômage puisque selon l'Insee : « L'emploi évoluerait de façon tout aussi exceptionnelle: plus de 500 000 postes de travail seraient créés en 2000. Le taux de chômage ne devrait que légèrement excéder 9% à la fin de cette année. » Ces estimations ont été confirmées en octobre.

A la fin juin, on estimait la baisse annuelle du chômage au sens du BIT à 14,6 %. L'évolution favorable de la conjoncture a probablement contribué, avec le train de mesures des deux lois « Aubry », à minorer l'incidence de la réduction du temps de travail sur les coûts salariaux.

Ainsi, selon l'Insee, le « coût horaire du travail consolidé » (voir figure ci-après) augmenterait dans le secteur concurrentiel de 0,2 % en 2000, alors que le salaire horaire unitaire progresserait de son côté de 4,4 %. L'Insee anticipe, en effet, une augmentation de la productivité horaire de 3,1 % en 2000.

Ce diagnostic est confirmé par les analystes de l'OCDE<sup>5</sup> qui craignent cependant, si la souplesse est insuffisante, que la mise en œuvre globale du dispositif des 35 heures « ne pèse sur la compétitivité des entreprises ».

<sup>5</sup> « Etude économique de la France 2000 », OCDE 2000.

### Coût horaire du travail (secteur concurrentiel, branches : EB-EP)

(en variation trimestrielle, %)

	1998				1999				2000				Moyennes annuelles		
	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2 (*)	T3 (*)	T4 (*)	1998	1999	2000 (*)
Salaire mensuel moyen (1)	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,4	0,4	0,6	0,3	0,4	0,7	0,7	2,1	2,0	1,9
- durée hebdomadaire temps plein	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,2	-0,4	-0,4	-1,6	-0,4	-0,1	-0,1	-0,2	-0,5	-2,5
= Salaire horaire	0,5	0,6	0,6	0,5	0,6	0,6	0,6	1,0	1,9	0,8	0,8	0,8	2,3	2,5	4,4
+ Contribution des allégements de charges	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	-0,1	-0,1	0,1	-0,4	-0,6	0,0	0,1	-0,1	0,0	-0,9
= Coût horaire du travail (au sens de la comptabilité nationale) (2) (3)	0,4	0,7	0,6	0,5	0,5	0,6	0,7	1,1	1,5	0,2	0,8	0,9	2,1	2,5	3,8
+ Contribution des allégements de la part "salaires" de la taxe professionnelle	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,4	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	-0,5	-0,3
= Coût horaire du travail consolidé (y.c. taxe professionnelle sur salaires)	0,4	0,7	0,6	0,5	0,2	0,5	0,6	1,0	1,4	0,2	0,7	0,8	2,1	2,0	3,3
Valeur ajoutée EB-EP (*)	1,0	1,0	0,5	0,6	0,5	0,6	1,0	0,9	0,7	1,1	1,0	1,0	4,0	2,8	3,7
Emploi équivalent temps plein EB-EP (-)	0,5	0,6	0,5	0,4	0,6	0,6	0,6	0,7	1,0	0,9	0,7	0,7	1,6	2,2	3,2
Durée hebdomadaire temps plein (-)	-0,1	-0,1	-0,1	0,0	-0,1	-0,2	-0,4	-0,4	-1,6	-0,4	-0,1	-0,1	-0,2	-0,5	-2,5
- Productivité horaire	0,6	0,4	0,0	0,2	0,0	0,4	0,8	0,6	1,3	0,7	0,4	0,4	2,3	1,1	3,1
Coût salarial unitaire consolidé	-0,1	0,2	0,6	0,3	0,1	0,2	-0,2	0,4	0,1	-0,5	0,3	0,4	-0,2	0,9	0,2

(\*) Prévisions.

(1) Salaire mensuel moyen par personne en équivalent temps plein (et donc corrigé de l'accroissement du temps partiel).

(2) (rémunération des salariés + impôts sur la main d'œuvre) / volume d'heures travaillées.

remarque : la part de la taxe professionnelle sur les salaires est comptabilisée dans les "autres impôts sur la production" en comptabilité nationale.

(3) La décomposition du coût horaire a été approchée par la combinaison de ses différentes composantes.

La décomposition est faite à partir de la formule approchée suivante :  $\Delta C = \Delta w/\alpha + \Delta h/\beta + \Delta t/\gamma$

avec  $\Delta w$ : évolution du coût horaire,  $\Delta w$ : évolution du salaire mensuel moyen,  $\Delta h$ : évolution de la durée hebdomadaire,

$\Delta t$ : évolution du taux de prélevement sur le travail.

Figure 9 : Analyse du coût du travail en 1998, 1999 et 2000 selon l'Insee. (Note de conjoncture de Juin 2000)

Au total, la croissance se traduirait par une augmentation significative de la consommation des ménages, ce qui est un facteur de mobilité.

Ainsi, le « modèle » de croissance globale comprendrait des facteurs essentiellement favorables à une demande de transport élevée :

- demande intérieure demeurant dynamique, relativement homogène en Europe soutenue par les revenus et l'augmentation du temps libre,
- un investissement de niveau élevé,
- un commerce extérieur important tiré par les exportations hors zone Euro.

Cependant elle comprend des éléments de risque et certains facteurs pénalisant, soit directement, soit indirectement, pour les transports :

- tensions inflationnistes,
- capacités de production très fortement utilisées,
- prix élevés du pétrole.

Ces différents facteurs commencent, à la fin de l'été, à peser sur les trafics de marchandises, et dans une moindre mesure sur les transports de voyageurs.

## Des phénomènes marquants en 2000

Dans un contexte assez favorable, les tensions apparues sur le marché pétrolier constituent le phénomène central de l'année 2000. Bien que relativement minoré ou négligé au début de l'année, la hausse – et la volatilité – du prix du pétrole constituera l'un des évènements économiques marquants des derniers 18 mois.

### *Les tensions du marché pétrolier*

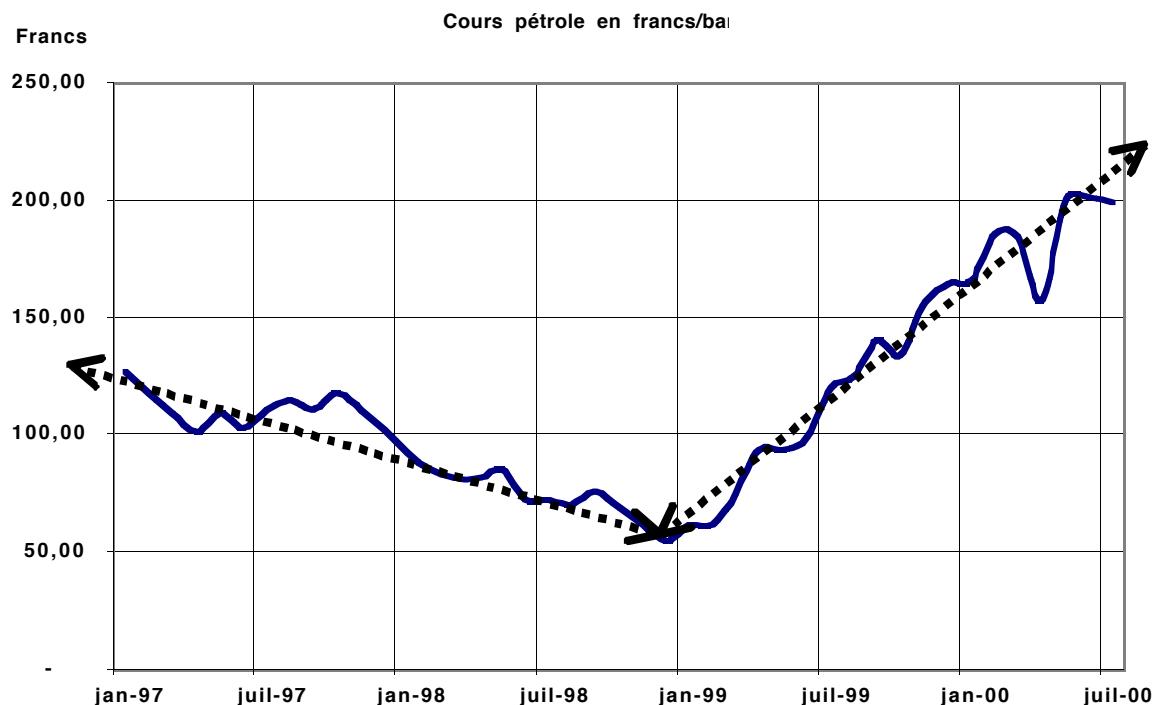


Figure 10 : le cours du baril de pétrole bat, à l'été son maximum historique – en dollar - depuis une dizaine d'années. Ce phénomène est amplifié par le recul de l'Euro par rapport au dollar. Source : Insee

Ces tensions – dont la lettre du CNT s'était fait l'écho dès le début de l'année 2000 – résultent d'un double phénomène dont on néglige souvent la seconde composante : Des cours élevés du pétrole, résultant d'une hausse sensible engagée en 1999 et poursuivie en 2000, aboutissant à des prix de 30 \$ le baril pour le Brent, (plus de 34 \$ début septembre) cours dont l'incidence est d'autant plus sensible dans la zone Euro, que la parité Euro/Dollar a baissé régulièrement.

### ***Une forte volatilité des cotations, résultant des difficultés de régulation du marché par l'OPEP.***

L'incidence sur l'économie de ce double mécanisme est renforcée par l'incertitude manifestée par les experts concernant l'évolution probable du prix du baril en \$ à 6 ou 12 mois, et le jeu des politiques de taxation. De la même manière que certains regrettent que les procédures OPEP ne permettent pas d'obtenir un mécanisme efficace de stabilisation des cours, les professionnels utilisateurs de carburants regrettent que les Etats ne fassent pas jouer un rôle modérateur au système de taxe (cas des niveaux de taxation élevés), ou ne modulent pas les politiques de stockage (cas des niveaux de taxation faible).

Il reste qu'à la fin juin, sur un an, le prix de vente des produits énergétiques aura augmenté en moyenne de 30 %, à comparer à 2,2 % pour les prix de vente industriels hors énergie et industries agro-alimentaires.

Cette situation peut être amenée à évoluer dans les prochains mois.

- En premier lieu en raison de la décision de l'OPEP d'augmenter – à partir d'octobre – sa production de 800 000 barils<sup>6</sup> par jour ;
- En second lieu en raison de l'action concertée des instituts d'émission pour défendre l'Euro sur le marché des changes ;
- Enfin, en raison de la décision américaine<sup>7</sup> d'avoir recours aux stocks fédéraux stratégiques à hauteur de 30 millions de barils, de manière à faire face à des stocks de raffinage extrêmement bas aux USA, avant l'hiver.

Au total, si des incertitudes demeurent fondamentalement sur le profil de la croissance de la fin de 2000 et de 2001, des appréciations relativement contradictoires ont été évoquées par le groupe de travail du CNT. Ces divergences d'appréciation portent en fait aussi bien sur la conjoncture, que sur la durabilité à moyen terme du cycle de croissance, certains ne se reconnaissant pas dans l'hypothèse d'un nouveau grand cycle de croissance trentenaire.

---

<sup>6</sup> Rappelons qu'un baril représente 36 Galons soit 163,656 litres

<sup>7</sup> Voir la déclaration du Secrétaire à l'Energie Bill Richardson en date du 22 septembre 2000. <http://www.doe.gov/news>

## L'essor de la « net économie »<sup>8</sup>

L'autre phénomène marquant aura été l'essor, ou la prise de conscience de l'essor de l'économie liée aux nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Alors que traditionnellement l'évolution de l'activité se suit en termes de décomposition classique par branches d'activités industrielles ou de service, le concept de nouvelle économie prend une place croissante. On retrouve cette présence plus forte dans les médias, mais aussi dans les rapports officiels, à commencer par ceux du Président des Etats-Unis, ou de l'OCDE, qui fondent sur la nouvelle économie un « projet de croissance ».

Certaines études, comme celle commanditée par le Ministère de l'Industrie au BIPE corroborent la thèse suivant laquelle la nouvelle économie générerait un « bonus » de croissance substantiel, ou prendrait une place importante dans le processus de croissance lui-même. On estime ce « bonus » à un chiffre compris entre 0,6 et 1,6 points de croissance par an, et au minimum à 14 000 emplois créés chaque année<sup>9</sup>.

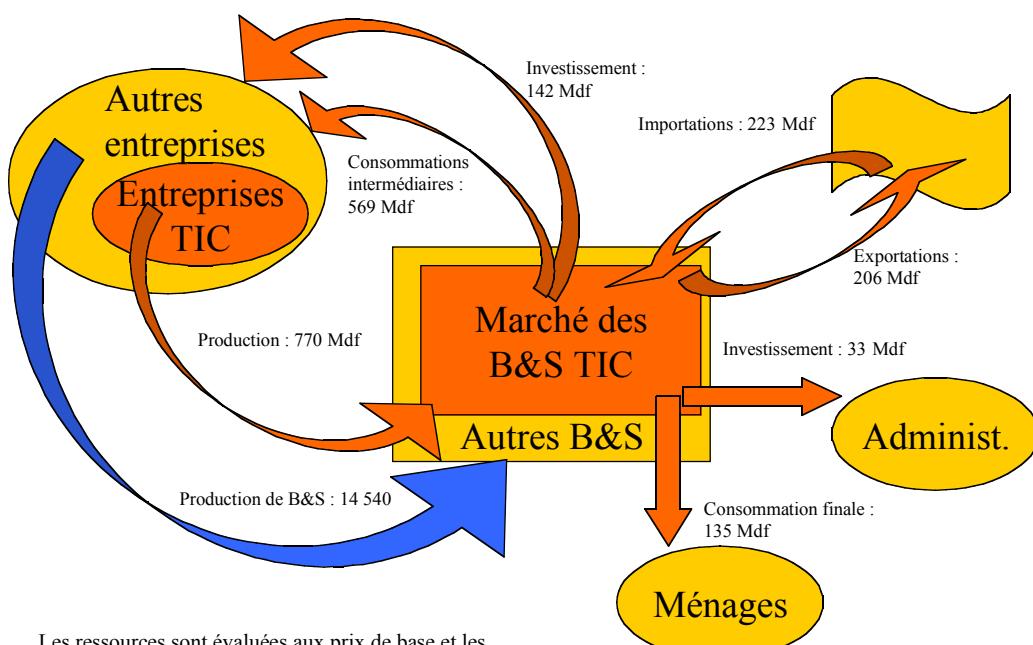


Figure 11 : Vue synthétique de l'économie et des NTIC. Source « Les technologies de l'information et des communications en France » BIPE, Juin 2000.

<sup>8</sup> Voir le rapport de l'Ocde : « Is there a new economy ? » OCDE 2000

<sup>9</sup> Les technologies de l'information et des communications et l'emploi En France. Etude BIPE pour le compte du Ministère de l'Industrie.

Deux mécanismes peuvent être soulignés :

Le premier est celui de l'émergence, ou plus exactement de l'affirmation d'une nouvelle branche motrice de l'économie. Ce mécanisme a été plusieurs fois observé dans l'histoire économique, et explique les fluctuations longues dites « cycles de Kondratieff »,

Le second est celui de l'apparition de nouvelles formes de valorisation du capital et de création de valeur, entraînant d'ailleurs une modification des organisations productives l'apparition de nouvelles formes de consommation.

Ces phénomènes qui sont largement structurants pour l'économie en général le sont bien sûr pour les transports. Ils constituent déjà pour de nombreuses entreprises du secteur des enjeux importants, génèrent des investissements significatifs, et permettent une nouvelle différenciation commerciale.

Au surplus, ils constituent des enjeux particuliers à moyen terme pour le secteur des transports avec ce qu'on appelle les transports intelligents. Or dans ce domaine, jusqu'à il y a peu de mois, peu d'initiatives structurantes avaient été prises en France.

**Encadré :**  
**ESSAI SUR L'UTOPIE ECONOMIQUE DU DEPLACEMENT**

L'observation économique du monde des déplacements terrestres de personnes conduit à s'interroger sur les modèles qui régissent les différents types d'activités concernés.

Schématiquement, on peut distinguer 3 activités :

- *L'automobile, mode de déplacement individuel (y compris le taxi),*
- *Le transport public,*
- *Les modes doux (marche à pied, roller, vélo).*

L'automobile relève d'une économie de marché d'offre et de demande et de la consommation pour son fonctionnement (VP).

Le transport public relève d'une économie administrée (TC).

Enfin les modes doux relèvent de la consommation des ménages pour l'achat d'équipement (type vélo, roller, patinette) sans coût de fonctionnement.

Si d'emblée, on extrait les modes doux, on constate une incompatibilité des modèles économiques entre TC et VP qui rend un peu plus difficile la compréhension des déterminants du transfert modal. Ceci conduit depuis longtemps à une opposition parfois forte entre VP et TC même si bien entendu beaucoup d'autres paramètres interviennent.

Justement, parmi ces autres paramètres, des facteurs comme la congestion, l'environnement, la gestion de l'espace viaire font évoluer les mentalités vers un rapprochement entre VP et TC. L'industrie automobile a fait des progrès considérables en ce sens en ne cherchant plus à s'opposer systématiquement au TC, et de son côté le transport admet que l'automobile est dans bon nombre de cas, la seule solution. Mais si tout le monde s'accorde sur l'obligation de coopérer, de rapprocher VP et TC en favorisant le TC sans contraindre l'automobile, l'incompatibilité économique rend un peu illusoire ce rapprochement dans une optique durable. On voit bien d'ailleurs que malgré des efforts très importants pour améliorer l'offre TC (ex des tramways depuis 10 ans), le TC n'a fait que ralentir sa chute de part de marché. Or de nouvelles infrastructures vont coûter de plus en plus cher avec un retour sur investissement faible et l'automobile continuera à se développer.

Le danger serait alors de recourir à la réglementation dure, comme l'interdiction de l'automobile en ville ou l'instauration de péage ou de stationnement dissuasif. Si cette solution difficile politiquement peut se révéler parfois efficace, son application systématique ne semble pas réaliste.

Un espoir vient de ce que l'on appelle la nouvelle économie, particulièrement les systèmes d'information. Voilà un autre modèle économique, celui de l'intermédiation, ni économie de marché direct, ni économie administrée mais plus une économie de troc ou d'échange marchandise.

Est-on alors bien avancé avec un 3<sup>ème</sup> modèle, alors que l'on n'arrivait pas à s'entendre avec 2 ? Peut-être, car ce qui change fondamentalement dans l'économie Internet c'est que l'on agit en même temps sur l'offre et sur la demande. Il y a donc adaptation permanente et à terme régulation directement par l'usager, c'est à dire en l'espèce le voyageur qui devient acteur et client.

Internet sauvera-t-il le TC ? Non, mais y contribuera certainement. Ce n'est pas Internet mais la capacité des systèmes d'information qui vont permettre de connaître le besoin de la clientèle transport. Alors, d'un stricte marché d'offre, le TC peut devenir un marché d'offre et de demande.

Encore faudra-t-il bien sûr, rendre plus souple et flexible le transport et donc intensifier le développement de nouveaux systèmes de transport intermédiaires qui rabattront sur les lignes lourdes ( métro, tram, TCSP). Le voyageur disposera en continu d'un lien virtuel d'information lui permettant d'agir sur son choix de mode de déplacement. En d'autres termes et par analogie, on "zappera" d'un mode à l'autre car on en aura la connaissance et la possibilité physique.

Bien sûr tout cela reste théorique, encore un peu utopique mais peut parfaitement réussir à une échelle de temps de 10 ou 20 ans. Pour cela, il faut poursuivre les efforts techniques et financiers sur les nouvelles formes de transport et travailler (ce qui est plus nouveau) sur les modèles économiques.

A méditer.

*Claude ARNAUD.  
Directeur de la recherche  
CGEA Connex*

## **Les conséquences pour les transports**

### ***L'évolution globale des transports***

Comme nous avons pu l'indiquer plus haut, le contexte économique global comprend de forts éléments porteurs pour les transports et un principal facteur limitant résidant dans l'évolution du marché pétrolier. Ce facteur commence à peser sur la croissance soit en modérant l'évolution, soit en contribuant à son fléchissement. En France, le transport de marchandises semble marquer le pas sous l'effet combiné du « choc pétrolier » et de phénomènes conjoncturels touchant le secteur agricole et le transport de matériaux de construction. Le transport de voyageurs, de son côté se contenterait d'une croissance amoindrie.

### **Le transport aérien**

Le transport aérien mondial connaît une croissance pour les passagers de 6,7 % en 1999 et de 8 % pour le fret<sup>10</sup> (source IATA), et les premières indications pour 2000 laissent à penser que cette croissance sera du même ordre en 2000.

En France, l'activité a fortement progressé en 1999 pour les principales compagnies. Cette évolution a été spectaculaire sur l'Amérique du nord, à la suite de l'accord de libéralisation du ciel entre la France et les Etats-Unis. Mais elle demeure soutenue en métropole, en particulier sur les grandes radiales. Au total la croissance globale du nombre de passagers transportés a été de 9 %, et de 10 %

<sup>10</sup> L'OACI donne 6 % de croissance pour les P.km, avec un taux de remplissage constant à 69 %. Le trafic fret progresserait au même rythme.

pour le seul trafic international. Cette évolution semble se confirmer en 2000, d'autant que les prix relatifs du transport demeurent bien orientés malgré l'augmentation du kérosène.  
 La baisse globale des prix aura été d'après l'indice établi par l'Insee d'un peu moins de 1 % en 1999 et on espérait à mi 2000 qu'elle serait supérieure à ce chiffre cette année.

#### Indices des prix à la consommation et du transport aérien (Franc)

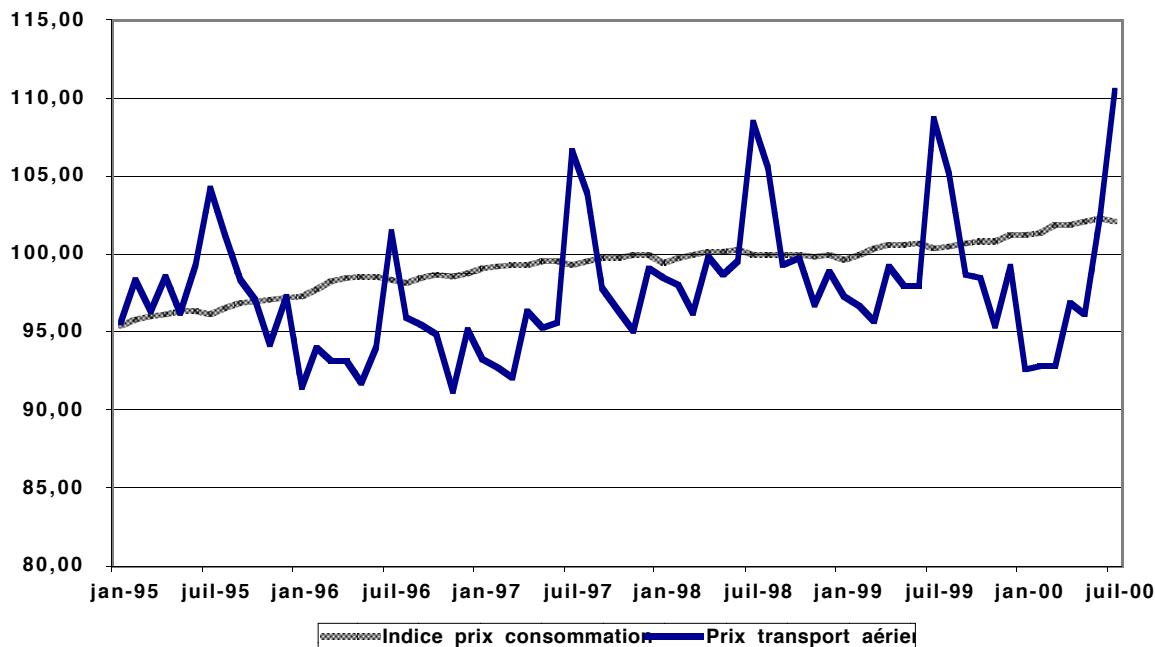


Figure 12 : Evolution du prix du transport aérien en France (base 100 en 1998). Source Bulletin statistique du SES d'après indices de l'Insee.

#### Tendances du trafic à Aéroports de Paris

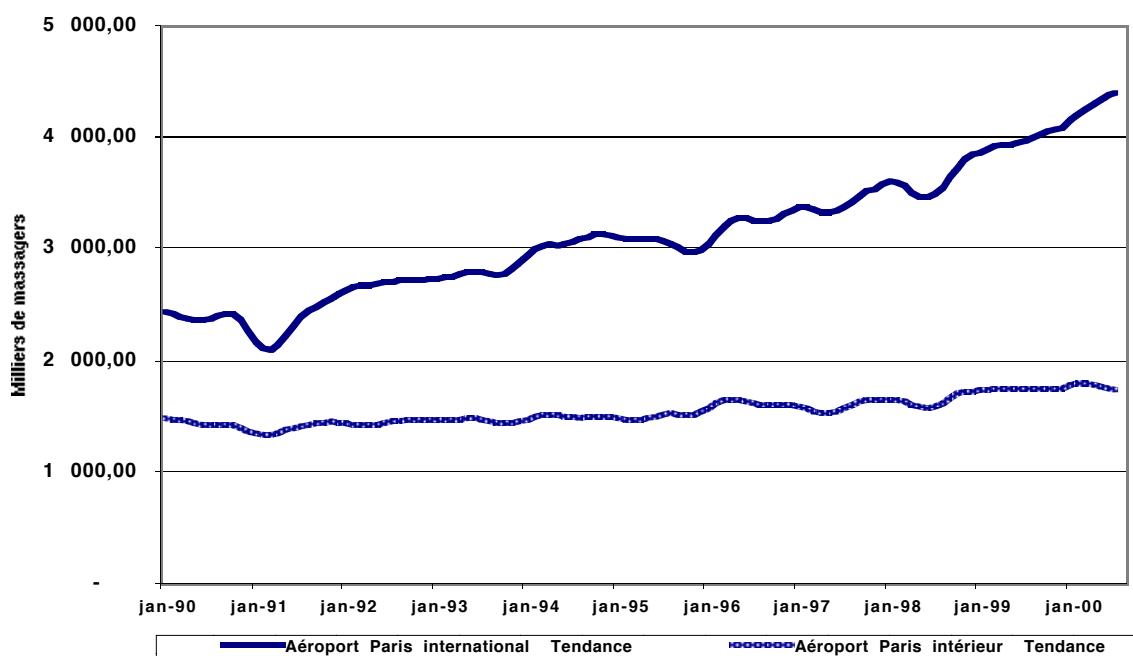


Figure 13 : Evolution du trafic mensuel d'Aéroports de Paris. Source SES

Ce mécanisme qui semble général à l'échelle de la planète n'est pas sans rapport avec l'augmentation de la taille moyenne des avions. En 1999 par exemple, Aéroports de Paris note que « l'emport moyen par appareil » a augmenté de 1,6 % avec un coefficient de remplissage stable. Mais ce phénomène est en rupture avec les tendances antérieures et il conviendra de le confirmer.

**Encadré :**  
**CROISSANCE MONDIALE ET MOBILITE**  
**L'EXEMPLE AERIEN**

1. Le trafic aérien de passagers croît avec l'intensité de l'activité économique : cette corrélation est largement observée par l'ensemble des analystes depuis le début de l'essor de l'aviation commerciale, et couramment utilisée pour l'établissement de prévisions.  
 L'élasticité constatée du trafic par rapport au PIB est en général assez élevée : de l'ordre de 1.7 par exemple, sur la période 1971-1998, pour le trafic mondial.

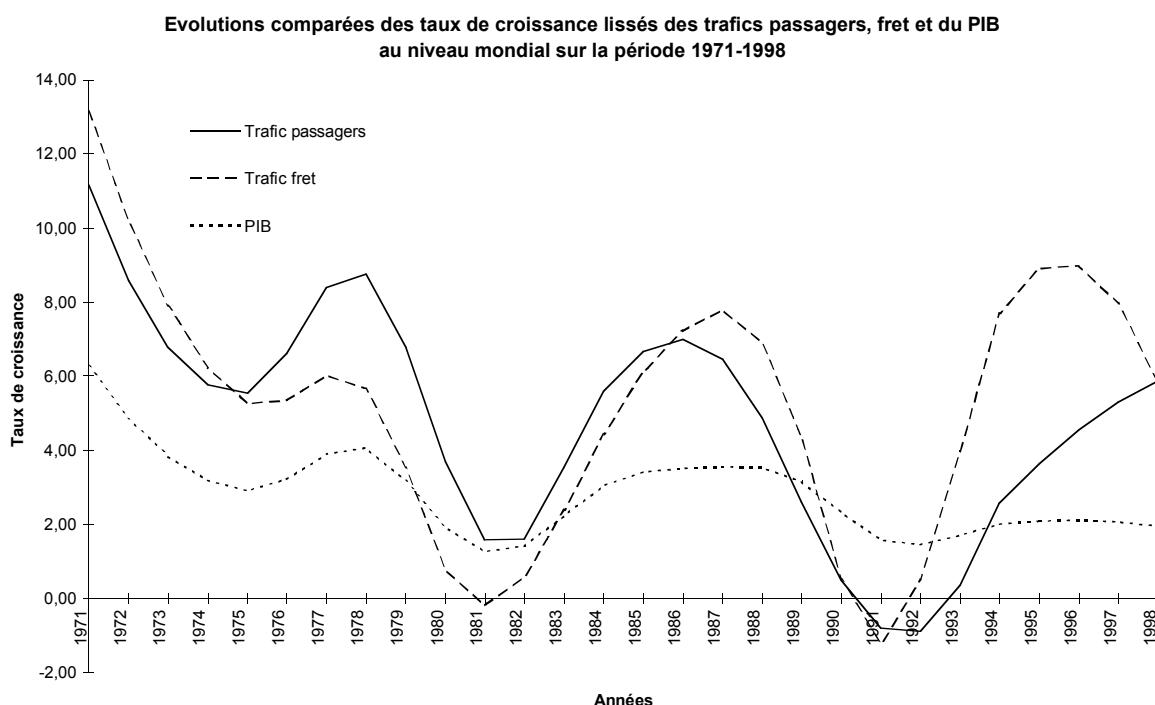


Figure 14 : Croissance du PIB et du trafic aérien (Source : ADP)

2. Bien entendu, le trafic est aussi fonction d'autres facteurs, et notamment de l'évolution du prix du voyage aérien.

Cette corrélation classique dans la théorie économique (la demande d'un bien a une élasticité négative avec le prix du bien) a été étudiée pour le transport aérien, notamment par J. Pavaux ("l'économie du transport aérien" 1984) au début des années 80.

Aujourd'hui, avec le développement des politiques de « yield management » et la complexité croissante des politiques commerciales des compagnies, cette corrélation, si elle existe à l'évidence, est plus difficile à analyser. Cependant, on peut estimer que la forte élasticité constatée de la demande sur le PIB, traduit, sur longue période, l'effet de la baisse spectaculaire des tarifs du transport aérien depuis les années 50 ; rappelons que celle-ci est due aux évolutions technologiques majeures de ce secteur, d'une part (avions à réaction, développement des gros porteurs...), à l'accroissement de la concurrence entraînée par la déréglementation , d'autre part.

3. A l'avenir, cette baisse des coûts devrait être plus lente, les évolutions technologiques prévisibles étant plus limitées (arrivée des très gros porteurs...) et la concurrence ayant déjà largement produit ses effets ; par conséquent, l'intensité de la relation qui lie le trafic au PIB devrait largement diminuer à long terme (avec des élasticités peut-être plus proches de 1 que des niveaux actuels).

On peut donc penser que le trafic aérien mondial de passagers va continuer à se développer avec la croissance de l'économie mondiale, mais avec une élasticité progressivement décroissante.

4. Cette croissance sera à moduler par zone géographique en fonction du PIB local, mais aussi de la démographie et de la propension à voyager de la population de la zone concernée.

Des études du trafic aérien aux USA ont montré que la progression du taux de pénétration du voyage aérien dans la population américaine a fini par atteindre une limite avec la maturité du marché (ainsi que le nombre de voyages annuels par voyageur). On peut penser que de telles limites seront progressivement atteintes dans les régions du monde arrivant à un haut niveau de développement économique, mais que ces limites seront différentes selon le mode de répartition des richesses de la région : basses pour des sociétés très inégalitaires, élevées pour des sociétés permettant l'accès à la prospérité du plus grand nombre.

On peut donc penser que l'évolution du trafic aérien de passagers dans chaque région du monde dépendra certes de celle de l'économie, mais aussi de la démographie et du modèle d'organisation sociale régionaux.

Pour le fret aérien, la corrélation avec le PIB est sans doute très pertinente, avec une élasticité élevée. Cette dernière est de l'ordre de 1,75 sur la période 1971-1998, au niveau mondial.

Son développement est aussi lié à celui des nouvelles technologies de l'information et de la communication qui permettent d'accroître la productivité de la chaîne logistique.

On peut penser qu'un développement rapide du fret devrait accompagner la croissance mondiale des prochaines années.

**Yves COUSQUER**  
**Président d'Aéroports de Paris**

## Le transport maritime

La flotte maritime mondiale a continué à croître, comme elle le fait régulièrement depuis 10 ans.

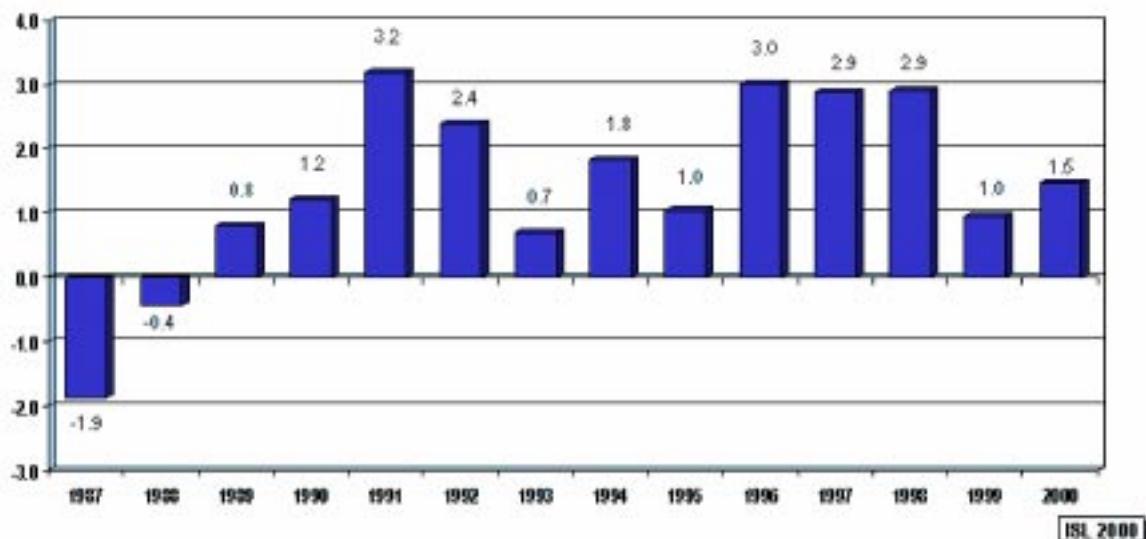


Figure 15 : Flotte marchande mondiale : Variation annuelle du tonnage au 1<sup>er</sup> janvier de 1987 à 2000 (Source Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen).

De son côté, le tonnage de la flotte de porte-conteneurs a augmenté au rythme de 10 % par an entre 1996 et 2000, augmentant sa part dans la flotte marchande mondiale.

Il convient de noter qu'une part croissante –désormais dominante – de la flotte est immatriculée sous des pavillons de libre immatriculation dits aussi « économiques »<sup>11</sup>.

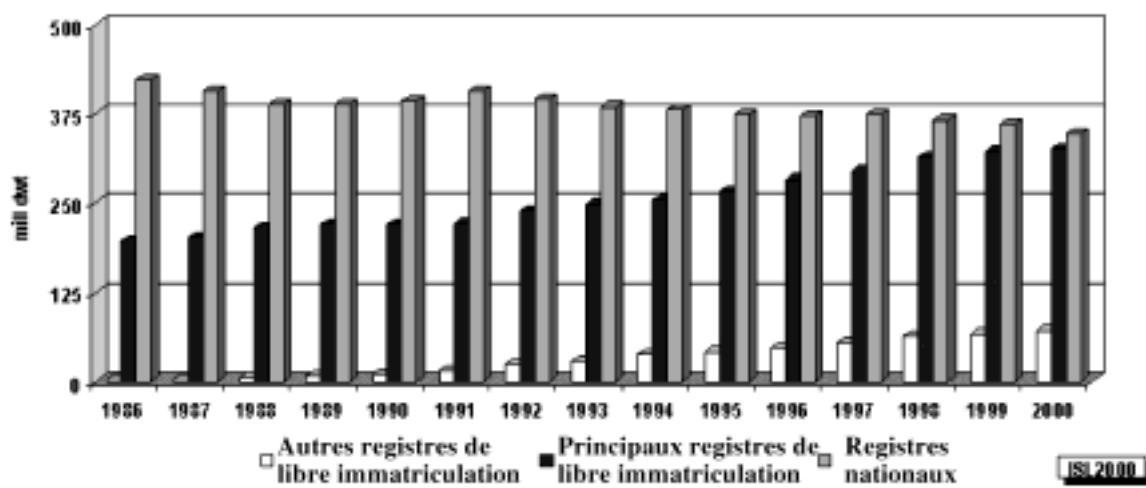


Figure 16 : Evolution de la flotte marchande totale mondiale suivant le pavillon d'immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. Les Bahamas, Les Bermudes, Chypre, le Libéria, Panama, en tant que pavillons majeurs sont les principaux registres de libre immatriculation. Malte, Saint Vincent, Les Iles Marshall, Vanatu, Antigua et Barbada et les Iles Caïmans sont les « autres registres de libre immatriculation ». Les registres nationaux sont les autres pavillons nationaux dits « normaux » y compris les « pavillons-bis »..

Ce phénomène a suscité un certain nombre d'initiatives tendant à renforcer la sécurité maritime.

<sup>11</sup> Source : ISL de Brème (« SSMR Market analysis)

En effet, suite au naufrage de l'Erika, le Gouvernement a pris des mesures tendant à renforcer les contrôles. Au niveau international et européen, les discussions sont engagées, notamment sur la base des trois mémorandums déposés par la France auprès de la Commission européenne, de l'Organisation maritime internationale et du FIPIOL. A la suite du naufrage du chimiquier « Ilevoli-Sun » la présidence française de l'Union Européenne a pressé la Commission et le Parlement Européen pour que les textes aboutissent dans des délais extrêmement courts.

On observe cependant, selon le dernier rapport d'activité du mémorandum de Paris<sup>12</sup> que le niveau des inspections réalisées en France est nettement inférieur au niveau prévu par l'accord (14 % au lieu de 25). Cette situation, qui résulterait d'une diminution des effectifs d'inspecteurs (départs en retraite) devrait être rectifiée par un reprise des recrutements dans ce domaine (Conseil interministériel de la Mer du 28 février 2000).

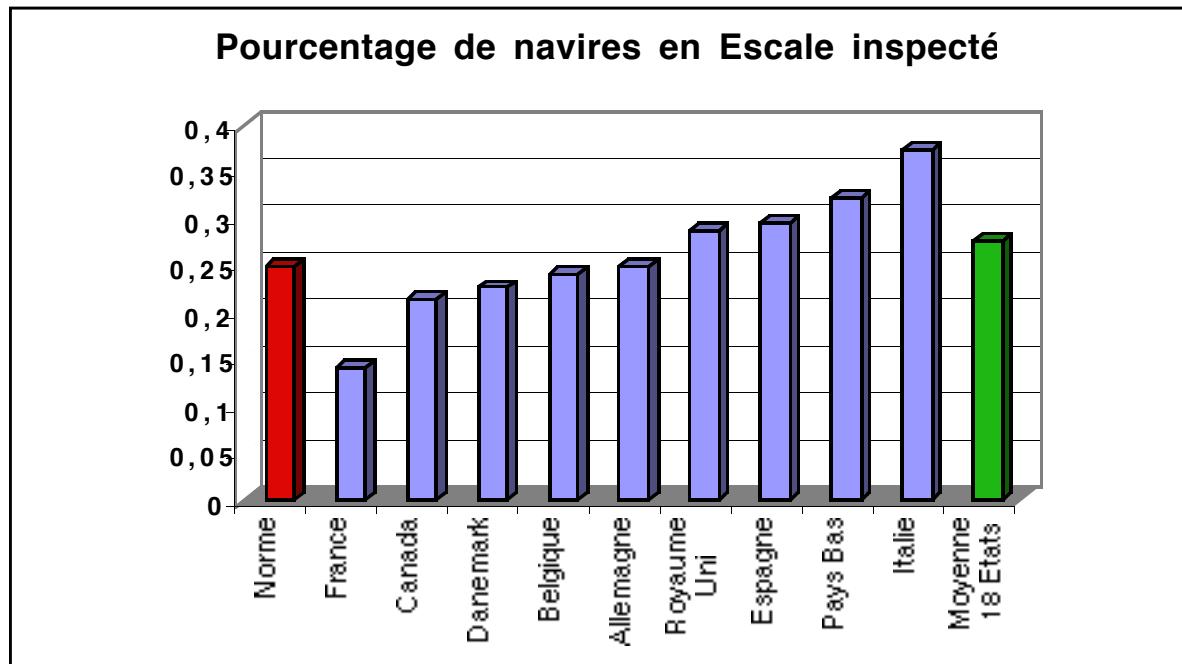


Figure 17 : Données relatives à l'inspection des navires en 1999 dans quelques pays du protocole de Paris. (D'après le rapports d'activité du Protocole de Paris pour 1999)

**Encadré :**  
**LE MEMORANDUM DE PARIS**  
(source : site Web du Mémorandum de Paris)

C'est en 1982, à l'initiative de la France, qu'a été créé le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Cet accord ministériel, actuellement signé par 18 pays (les 13 de l'Union Européenne qui ont un littoral, la Croatie, la Norvège, la Pologne, la Fédération de Russie et le Canada), a pour objet d'harmoniser et de coordonner les contrôles. C'est ainsi que dans chaque pays partie à l'accord, 25% des navires étrangers sont contrôlés. En 1991, il a été décidé de proposer à l'Organisation Maritime Internationale une évolution importante du contrôle par l'Etat du Port en accédant au contrôle opérationnel, c'est-à-dire à la qualification des équipages. Cette proposition commune s'est traduite par un succès, et les pays du Mémorandum procèdent maintenant à de tels contrôles. Enfin, une directive européenne, adoptée le 19 juin 1995, sous présidence française, a rendu le dispositif du Mémorandum de Paris obligatoire pour les Etats membres, tout en renforçant les termes.

Plusieurs régions, s'inspirant du modèle européen, ont entrepris de mettre en place un système de contrôle coordonné. Le Mémorandum de Tokyo,

<sup>12</sup> Rapport pour 1999 : <http://www.parismou.org/AnRep/PMOU99AR.pdf>

*signé par 18 pays de la zone pacifique, est le seul qui soit réellement opérationnel à ce jour. Le Canada et la Fédération de Russie, parties à cet accord, sont ainsi membres des deux Mémorandums.*

La conférence ministérielle de Vancouver sur le contrôle par l'Etat du Port à laquelle la France a participé les 24 et 25 mars derniers, a permis l'établissement d'une déclaration commune aux représentants de près de quarante Etats membres des deux mémorandums, adressant un avertissement solennel aux opérateurs de navires sous normes ainsi qu'aux administrations favorisant l'existence de zones de non droit en matière de sécurité maritime.

Ceci dit, le transport maritime semble bénéficier à plein de la croissance globale des années 1999-2000. A titre d'exemple, un port comme celui d'Anvers a battu en juin 2000 tous les records antérieurs de trafic.

En France, en dehors du pétrole, qui a connu au cours de l'année 1999 une évolution irrégulière et explique le fléchissement global des trafics, l'ensemble des trafics maritimes a progressé de manière quasi-constante. Le trafic le plus dynamique, le fret conteneurisé a cru de 6,8 %. Il convient de noter que la pause de la progression enregistrée dans les ports français en 1999 faisait suite à une croissance de 12,5 % en 2 ans. Dans la compétition entre ports du Nord, il semble que les ports français se sont plutôt bien comportés en 1999. Leur recul a été moins sensible (-0,4 %) que celui des concurrents (-1 % en moyenne, -2,3 % pour le Benelux, -3,5 % à Anvers et Rotterdam).

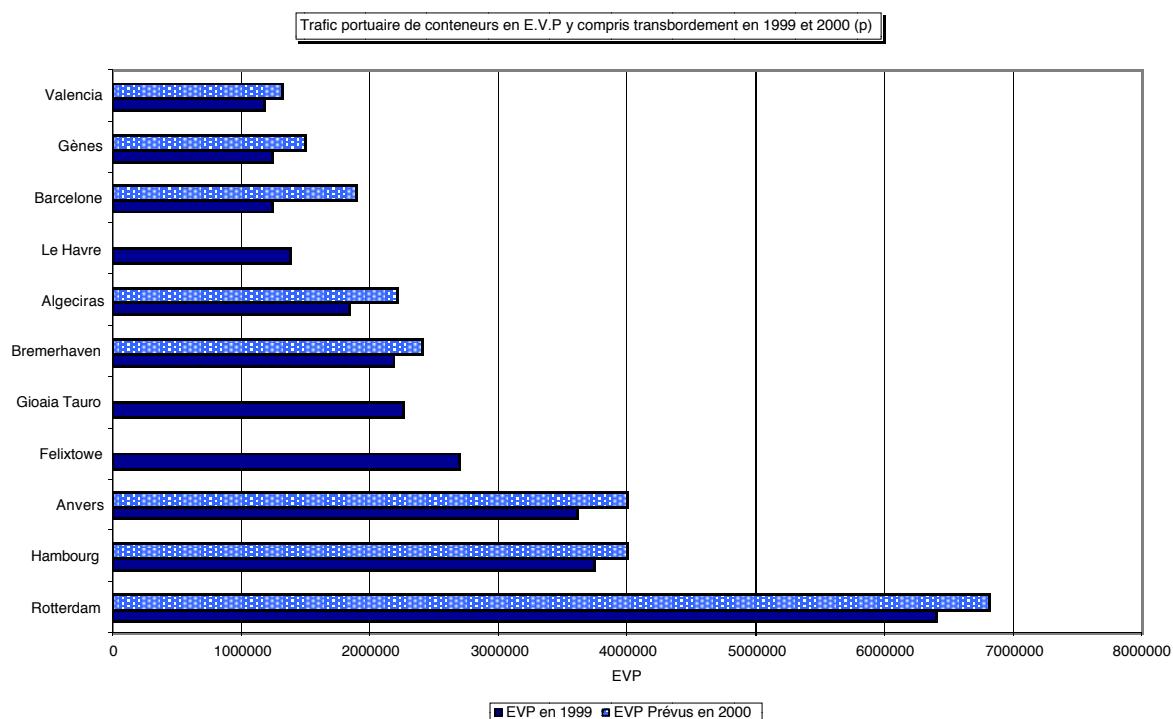


Figure 18 : Trafic portuaire européen - Grands ports de conteneurs. En 2000, les trafics conservent une orientation très positive en particulier pour les frets conteneurisés.

Il convient de noter cependant des évolutions assez contrastées suivant les places européennes. Outre la bonne performance d'Anvers, déjà citée, il convient de relever que les grands ports européens ont vu le nombre de conteneurs traités augmenter en 1999 généralement plus vite qu'en France – à l'exception notable de Gènes et d'Algeciras..

Ces phénomènes mériteraient d'être analysés économiquement, les transbordements pouvant être considérés comme générant moins de valeur ajoutée.

Selon la Direction du Transport Maritime des Ports et du Littoral, la progression des ports français en 2000 serait du même ordre que celle des autres ports du Nord, et meilleure que celle de Rotterdam.

Les tendances à la fin de l'été étaient toujours assez bien orientées.

Trafic conteneurisé des ports français

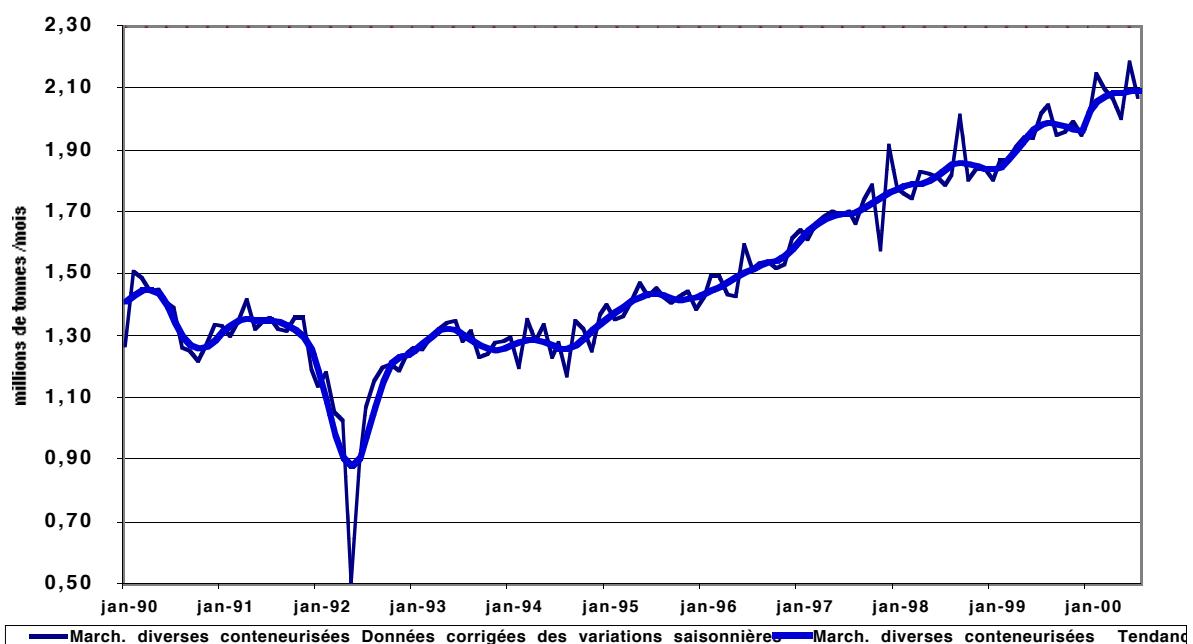


Figure 19 : Trafic mensuel de marchandises diverses conteneurisées en France Source : : SES

De son côté, le trafic de passagers des grands ports maritimes métropolitains (environ 29 millions de passagers), a baissé d'un peu moins de 4 % en 1999 à la suite de la reprise du trafic dans le tunnel sous la Manche et d'une baisse du trafic des excursionnistes depuis l'abolition des ventes hors taxes.

Le trafic continue de progresser vivement en Méditerranée (+7,4 %). Les trafics de passagers avec la Corse ont progressé en 1999 globalement de près de 10 %

Par ailleurs, **Eurotunnel** maintient sa part de marché au premier semestre 2000 en ce qui concerne le trafic d'automobiles (55%), alors qu'elle régresse en trafic d'autocars avec 34 % de part de marché.

En ce qui concerne les navettes fret, sur un marché en progression (14 %), Eurotunnel a transporté 42 % de camions de plus au premier semestre 2000 qu'au 1<sup>er</sup> semestre 1999. La part de marché d'Eurotunnel atteint 47 % au 1<sup>er</sup> semestre 2000 contre 37 % au 1<sup>er</sup> semestre 1999.

## La route

La route connaît également une évolution favorable au niveau mondial, tant pour les marchandises que pour les voyageurs et bien sûr le secteur automobile. Ce climat a favorisé un haut niveau d'immatriculations de voitures et de camions en 1999 qui se poursuit au début de 2000. Un léger fléchissement de la demande de véhicules neufs est cependant apparu à l'été.

	Voitures particulières				Véhicules utilitaires				Total		Variation 99/98
	1998		1999		1998		1999		1998	1999	
	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	%	milliers	milliers	%
EUROPE	16 529	46,5%	17 496	46,8%	2 517	14,9%	2 652	15,1%	19 046	20 148	5,8%
dont : Europe occidentale	14 348	40,3%	15 044	40,2%	2 011	11,9%	2 194	12,5%	16 359	17 238	5,4%
Europe centrale et orientale	1 817	5,1%	2 063	5,5%	328	1,9%	350	2,0%	2 145	2 413	12,5%
AMERIQUE	11 286	31,7%	11 591	31,0%	9 460	56,1%	10 350	58,9%	20 746	21 941	5,8%
dont : ALENA*	9 319	26,2%	10 023	26,8%	8 759	51,9%	9 785	55,7%	18 078	19 808	9,6%
Etats-unis	8 142	22,9%	8 750	23,4%	7 840	46,5%	8 800	50,1%	15 982	17 550	9,8%
Amérique du sud	1 967	5,5%	1 567	4,2%	701	4,2%	565	3,2%	2 668	2 132	-20,1%
ASIE-OCEANIE	7 387	20,8%	7 959	21,3%	4 675	27,7%	4 388	25,0%	12 062	12 347	2,4%
dont : Corée du sud	568	1,6%	910	2,4%	212	1,3%	362	2,1%	780	1 272	63,1%
Japon	4 091	11,5%	4 154	11,1%	2 238	13,3%	1 707	9,7%	6 329	5 861	-7,4%
AFRIQUE	375	1,1%	331	0,9%	212	1,3%	187	1,1%	587	518	-11,8%
TOTAL	35 577	100,0%	37 377	100,0%	16 864	100,0%	17 577	100,0%	52 441	54 954	4,8%

Figure 20 : Evolution des immatriculations mondiales. Source : Chambre syndicale des constructeurs Français. Nota La ventilation Utilitaire-Non-utilitaire est très différente suivant les pays Le phénomène d'acquisition de « light-trucks » par les ménages américains explique l'importance des véhicules utilitaires.

Les trafics ont de leur côté augmenté assez fortement en 1999, peu handicapés par le coût des carburants. Cependant, en tendance, on peut noter un certain fléchissement du rythme de croissance de la circulation routière, essentiellement lié au coût d'usage de l'automobile (qui progresse très fortement depuis le début de 1999), alors que le prix des voitures neuves continue de baisser.

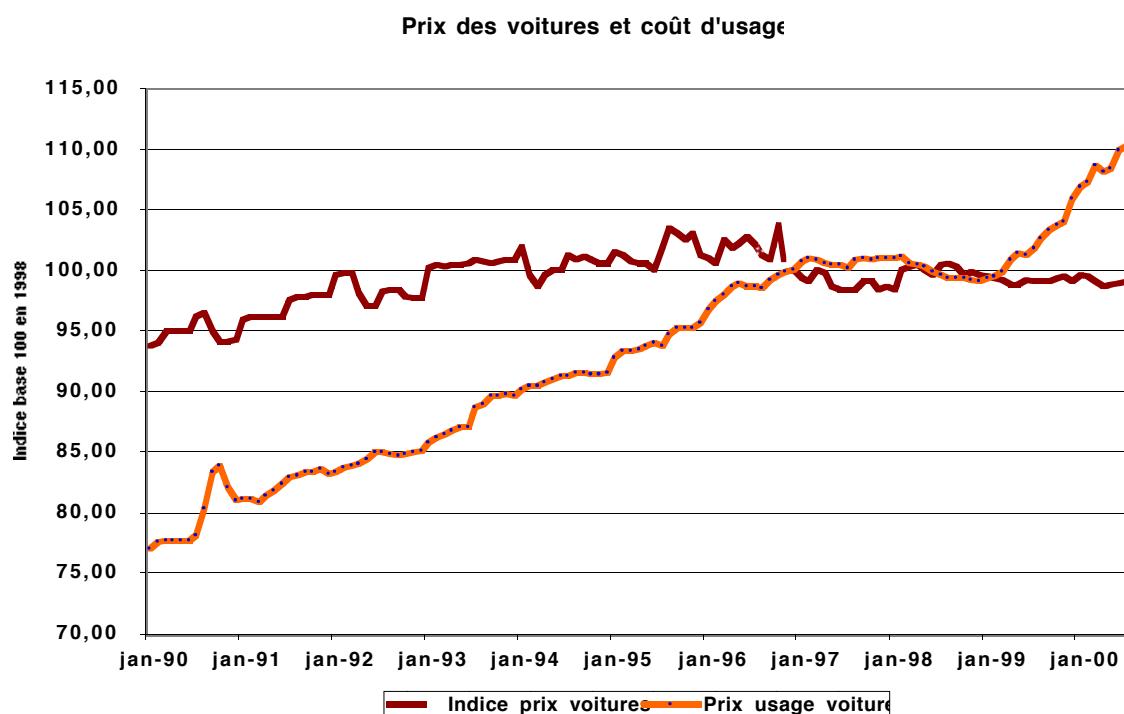


Figure 21 : Coût de l'automobile Source : SES

Ce mouvement, qui devra être confirmé conduirait à une pause dans la croissance. Mais celle-ci n'affectera pas de manière très significative l'augmentation de la mobilité de l'année 2000 par rapport à 1999. Par ailleurs, il convient de souligner que la mobilité de courte distance – hors réseau national – serait très peu sensible aux prix des carburants.

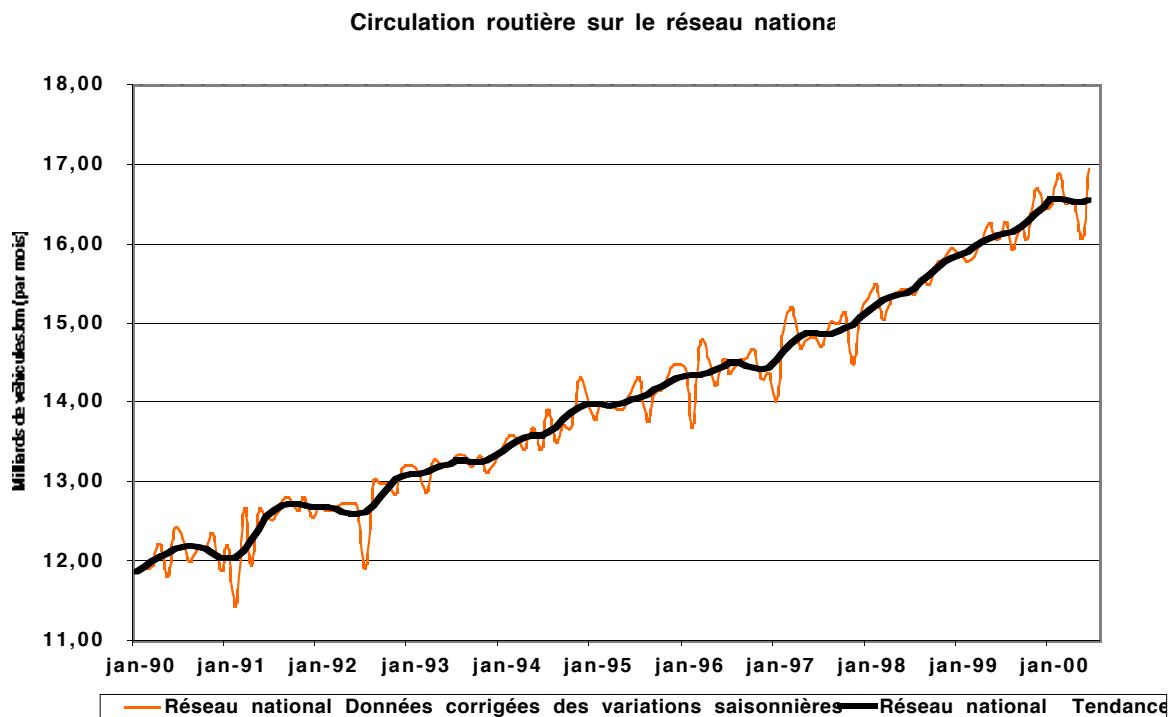
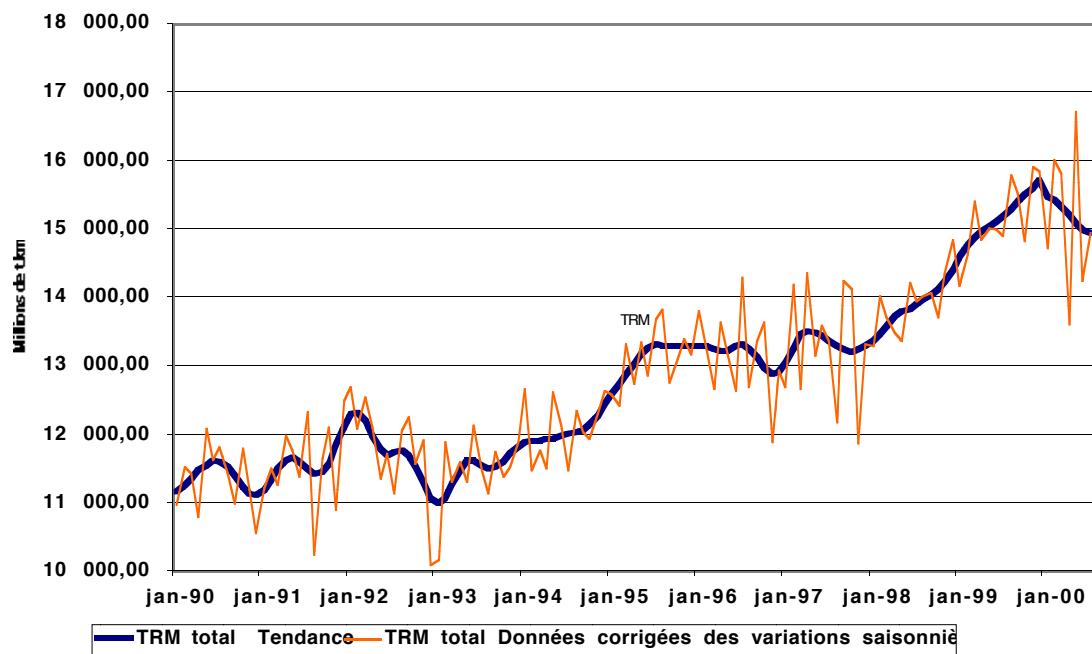


Figure 22 : Indices mensuels de circulation en France sur le réseau national Source : SES.

Pour le transport routier de marchandises, le rythme de croissance des immatriculations fléchit un peu, mais demeure à un niveau élevé. Le rythme annuel de croissance des trafics est actuellement de l'ordre de 8 % sur les autoroutes concédées. Le transport national de marchandises par route – notamment le transport public de produits manufacturés – continue de croître sur un an à un niveau élevé. Et on note une évidente poursuite de l'externalisation des transports au détriment du compte propre. Mais on relève, sur les derniers mois, une tendance visible à la stagnation voire à la régression de la croissance, avec laquelle coïnciderait la montée du mécontentement lié aux prix du gazole dans la profession. Les dernières données disponibles, encore difficiles à interpréter de manière définitive feraient ressortir une tendance à la baisse durant l'été.

### Transport routier de marchandise



. Figure 23 : Transport routier de marchandises en France Source SES.

### La voie d'eau

La navigation intérieure a bénéficié de l'embellie des trafics à la fin de 1999 et au début de 2000. Elle poursuit sa croissance depuis 1997 au rythme de 10 % par an. Elle a touché les dividendes d'une croissance soutenue des exportations agricoles (+16 % en 1999).

Les niveaux de transport de charbon en 1999<sup>13</sup> sont fortement fluctuants en raison même des variations de la production thermique qui oscille entre 2200 GWH et 5200 GWH par trimestre. Au total, compte tenu des décalages temporels entre transport et utilisation, 1999 laisse apparaître une forte hausse des transports annuels de charbon par voie d'eau. Pourtant, l'année 1999 restera celle d'une baisse de la demande des centrales électriques, à 11,1 Mt en 1999 contre 13,3 Mt en 1998, soit une régression de - 17% au total, dont -13,8% pour EDF et -18,3% pour le groupe CDF. Au niveau bas atteint fin 1999 (pourtant période d'utilisation massive des capacités thermiques) succède une forte tendance à la hausse. Le même décalage temporel se traduit début 2000 par un fort recul des trafics charbonniers (-20 %).

Par ailleurs, le transport de matériaux de construction demeure très bien orienté (+10 %). Il convient de souligner ici la forte croissance des transports de produits chimiques qui, tout en demeurant modestes, progressent d'environ 26 % en 1999. Ils demeurent très bien orientés en 2000.

La diversification des marchés de la voie d'eau semble progresser. En 2000, l'expansion des transports de conteneurs, de véhicules, de produits lourds et de produits chimiques est forte, souvent en progression d'1/5 par rapport à l'année 1999. On soulignera la percée du transport de conteneurs qui accélère sa croissance en 2000 sur la Seine (+57 % en sept mois) et sur le Rhin, où il double par rapport à 1999.

Transports de navigation intérieur:

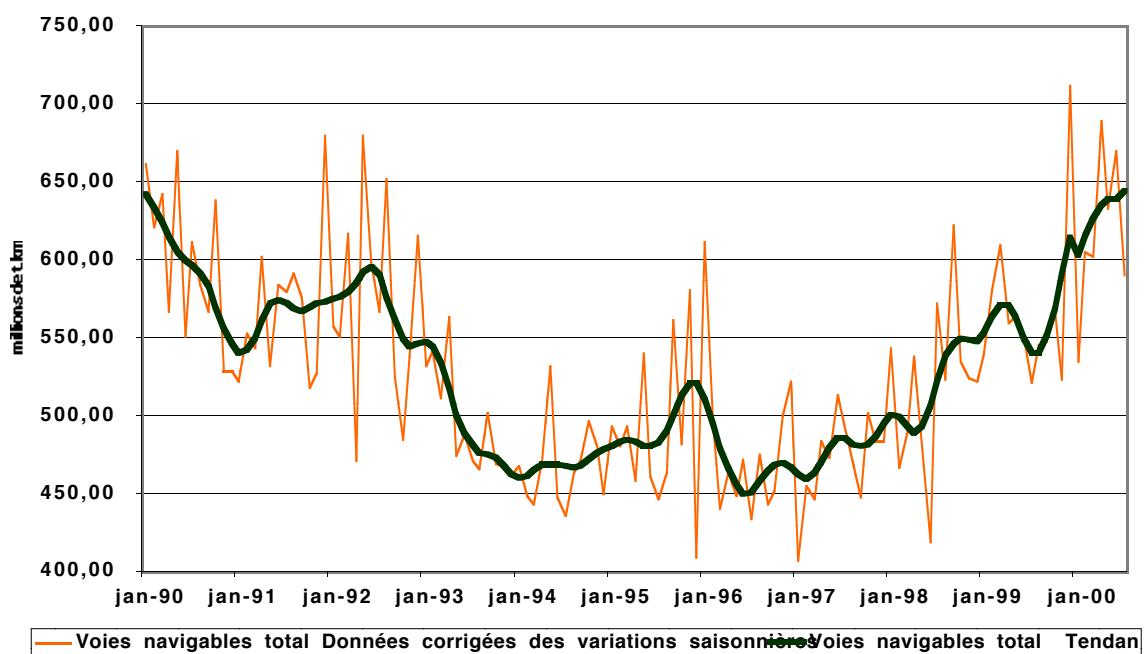


Figure 24 : Transport fluvial mensuel. Source SES

Le tourisme fluvial semble poursuivre son expansion avec le soutien des collectivités territoriales. Le bilan des passages aux écluses est en progression de 4,4 % en 1999 et semble globalement stable en 2000. Le canal du Midi demeure l'une des zones les plus actives.

<sup>13</sup> Voir : Le charbon en France : les principaux résultats provisoires de 1999 (DGEMP/Observatoire de l'énergie. Avril 2000)

## Les oléoducs

Les oléoducs bénéficient à la fin de 1999 et au début de 2000 de la reprise des trafics. Leur niveau de trafic – quasiment stable en 1999 – croît sensiblement en 2000.

## Le rail

Le domaine ferroviaire a connu de son côté une évolution moins favorable, en particulier en 1999. Ce phénomène est sensible en Europe. Mais il convient de souligner que la SNCF obtient de meilleurs résultats que ceux des réseaux européens, y compris ceux de l'Union Européenne.

La différence est sensible tant pour les voyageurs – où l'effet grande vitesse joue indubitablement – que pour les marchandises, pour lesquelles la SNCF et les réseaux de l'UE parviennent à limiter l'érosion des trafics.

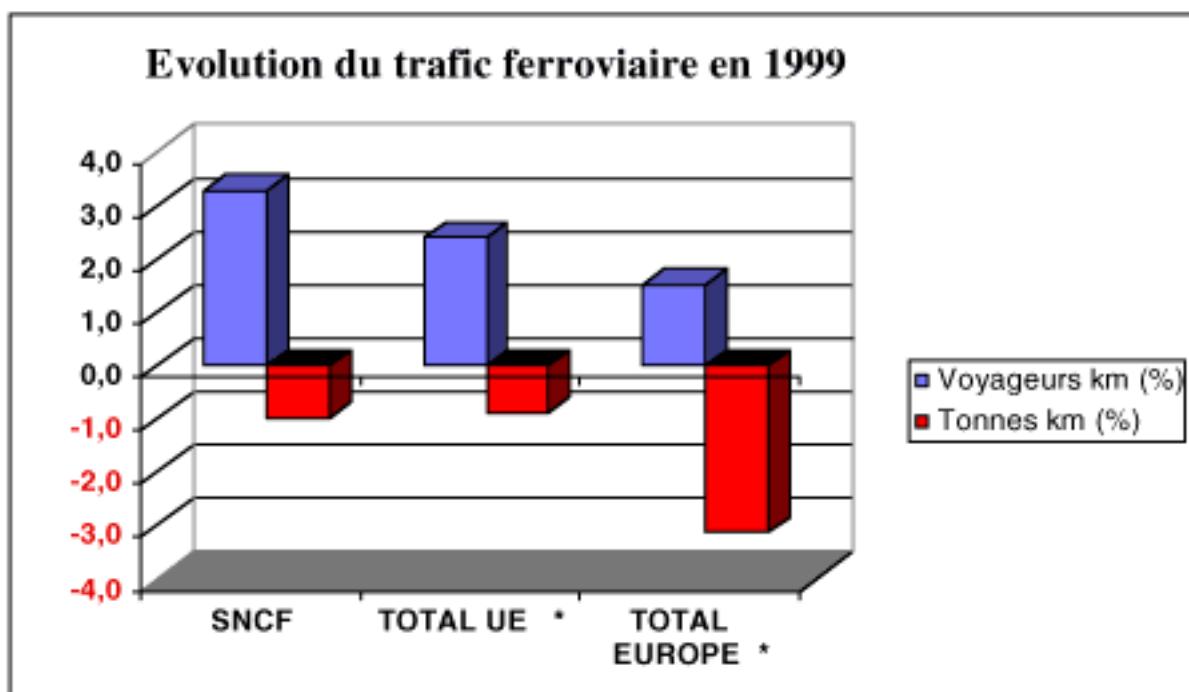


Figure 25 : Evolution annuelle du transport ferroviaire en Europe en unités kilométriques. Source UIC.,

## Les voyageurs

La croissance du transport de voyageurs a bénéficié sans doute du renchérissement du coût d'usage automobile, et de l'évolution modérée des tarifs ferroviaires (moins de 1% en 1999, 1,7 % à mi 2000 par rapport à mi 1999) ; Mais il convient de souligner que les transports en forte progression sont ceux des « réseaux rapides ». Le réseau TGV en bénéfice donc comme le transport aérien et le trafic autoroutier. Du coup, la progression dont bénéficie le chemin de fer français est un peu isolée en Europe et même au sein de l'UE.

Le trafic Sncf demeure en effet « tiré » par le TGV dont le niveau de croissance est de 7,7 % en 1999, et demeure orienté sur les mêmes bases en 2000. Par contre, le reste du trafic demeure orienté à la baisse – malgré une bonne tenue des trafics de TER -, phénomène désormais relativement durable d'érosion des trafics traditionnels. Au total, pour les grandes lignes, la Sncf estime que 20 à 25 % de la croissance des trafics s'explique par l'effet de la hausse des carburants.

Transport ferroviaire de voyageur:

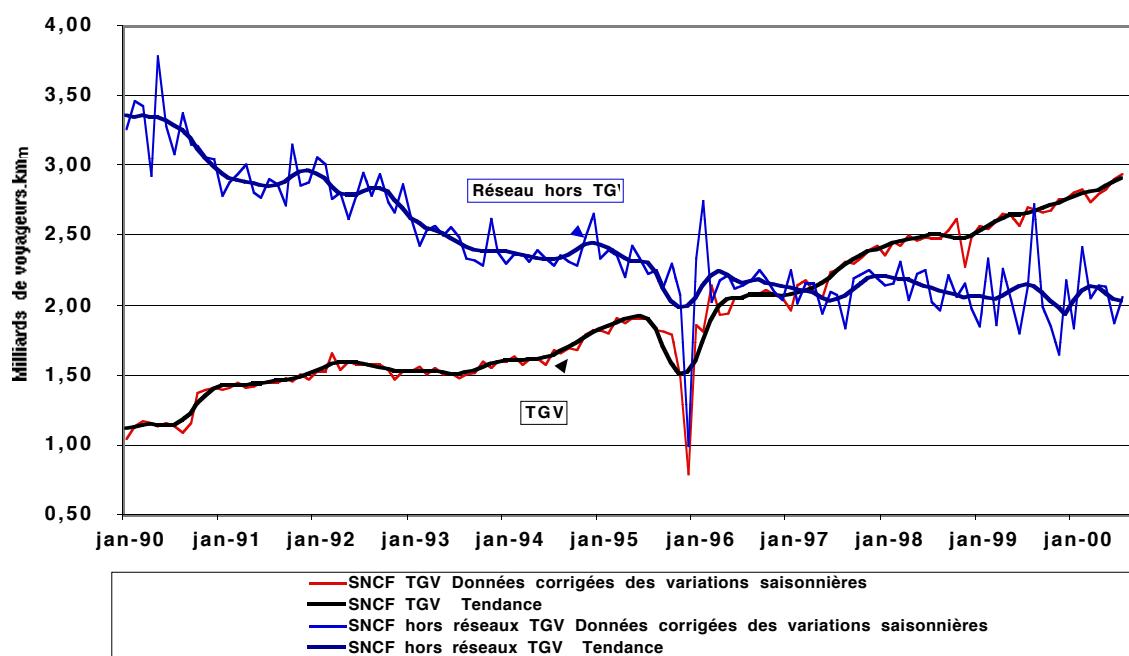


Figure 26 : Transport ferroviaire de voyageurs. TGV et autres transports. Données mensuelles et tendances (Source : SES)

## Les marchandises

Le transport de marchandises connaît de son côté de réelles difficultés dans l'ensemble de l'Europe. Les chiffres de l'UIC pour 1999 font ressortir une performance de la SNCF conforme à celle de l'ensemble de l'UE. De manière peut-être plus inquiétante, il convient de souligner que cette évolution négative ne bénéficiant ni de la croissance ni de l'augmentation des coûts routiers, se retrouve pour le transport combiné qui baisse en 1999 en Europe tant en transport international que national. Les données de l'UIRR<sup>14</sup> font apparaître une baisse globale du nombre d'envois de ses membres (de plus de 3%) et du tonnage kilométrique (supérieure à 5%). Cette évolution a pu être reliée à une détérioration de la qualité de service des réseaux – en particulier en France ou en Italie – et certaines hausses tarifaires (Allemagne). Le Conseil National des Transports s'est saisi à plusieurs reprises de ce problème, en particulier en termes de continuité du service et de conflictualité dans les transports.

D'après les indices de qualité de l'Association des Wagons de particuliers, le pourcentage de wagons « à l'heure » est, au premier semestre 2000, de 92,8 % pour les trains programmés, mais seulement de 55,2 % pour les wagons isolés, et de 80 % pour les trains concertés.

La Sncf a signé en mars 2000 avec la Fntr, le Gntc, et Novatrans une charte de qualité visant un taux de qualité de 95 % sur des relations désignées. De son côté les signataires de la Fntr et du Gntc, se sont engagés à augmenter leurs remises de fret combiné de 20 % sur ces relations.

Signalons par ailleurs la mise en place de « Belifret<sup>15</sup> » qui est le, premier corridor de fret communautaire à guichet unique reliant Muizen (près d'Anvers) à Sibelin (près de Lyon), puis à Marseille et les ports espagnols (Barcelone et Valence), ou Milan et le port italien de (Gioia Tauro) sur un total de 4000 km..

Opérationnel depuis le 12 janvier 1998, Belifret a vu passer en mai 2000 son deux millième train (2500 à l'été) Le tonnage transporté atteint actuellement un rythme annuel de **1,5 million de tonnes, pour 100 à 130 circulation mensuelles** .

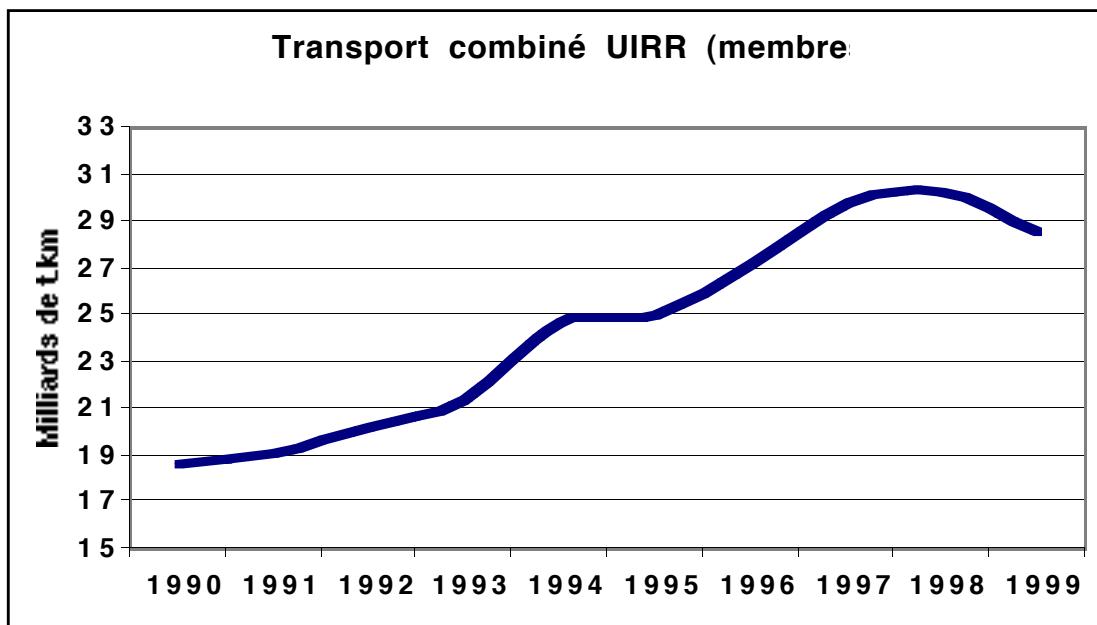


Figure 27 : Transport combiné effectué par les membres de l'UIRR (Source : UIRR rapport 1999)

<sup>14</sup> Rapport UIRR 1999

<sup>15</sup> Associant les réseaux suivants : CFL (Luxembourg) , FS(Italie), la RENFE (Espagne), de RFF (France), de la SNCB (Belgique) et la SNCF (France)

L'évolution des trafics de 2000 mérite un examen attentif. De son côté, la SNCF se félicite d'un premier semestre très positif pour la SNCF, avec une croissance de 9 % en t.km par rapport au premier semestre de 1999. Mais cette expansion succède à une période de trafics bas. Plus encore, l'analyse fine des données conduit à un bilan plus contrasté.

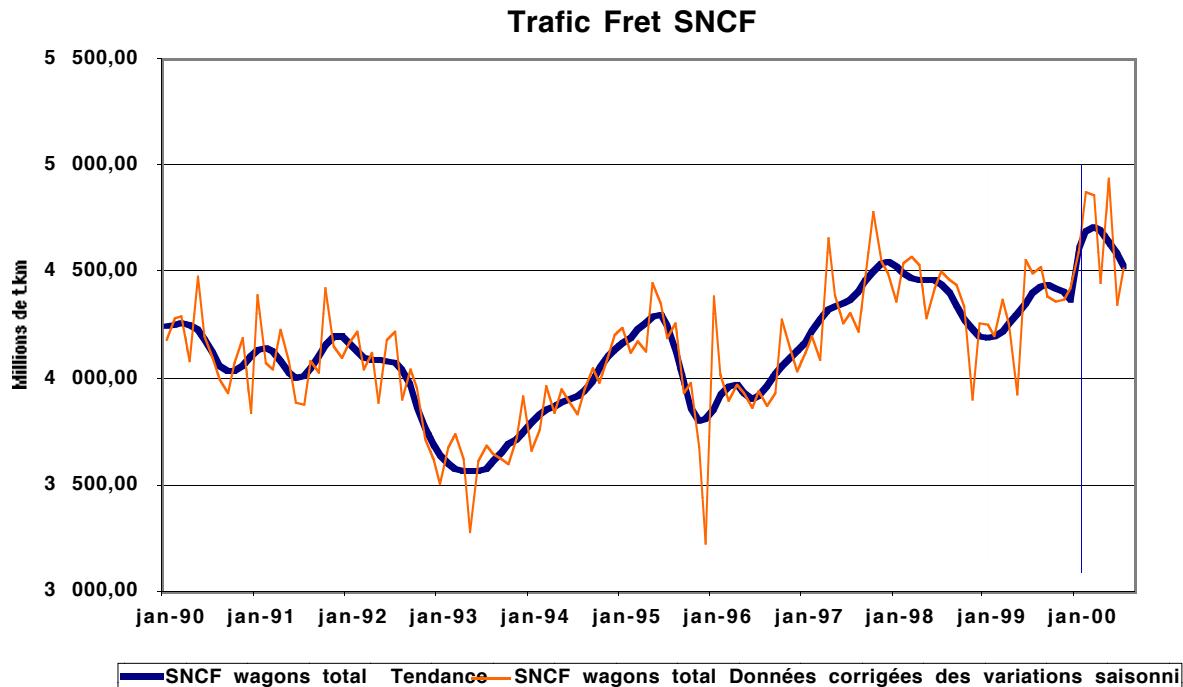


Figure 28 : Transport ferroviaire de marchandises Source : SES

Comme pour le transport routier, les tendances doivent être analysées avec prudence. Pourtant, la tendance sur trafic semble à tout le moins flétrir, voire s'inverser. Ce mécanisme serait lié, d'après les chargeurs, à des difficultés pour faire face à la demande et assurer une qualité de service suivie. Par ailleurs, les transports agricoles et de matériaux de construction ont tendance à flétrir. Le transport combiné, sur lequel on fonde beaucoup d'espoirs, connaît des difficultés. Une tendance à la baisse semble manifeste<sup>16</sup>, le trafic ayant plafonné début 2000 aux niveaux atteints fin 1997. Les opérateurs et les clients soulignent que l'on bute sur une pénurie de locomotives et de personnels de conduite pénalisant le fret. Ce phénomène aurait pour conséquence de détourner une partie de la demande vers la route de bout en bout.

<sup>16</sup> L'évolution est visible grâce au calcul de tendance. Il n'empêche que cette tendance n'efface pas encore l'acquis de la croissance juste précédente, ce qui peut donner l'impression de constats contradictoires. Sur les huit premiers mois de l'année, le trafic est bien en croissance sur le trafic correspondant de l'année dernière, mais l'observation des données corrigées des variations saisonnières laisse apparaître une tendance claire à la baisse.

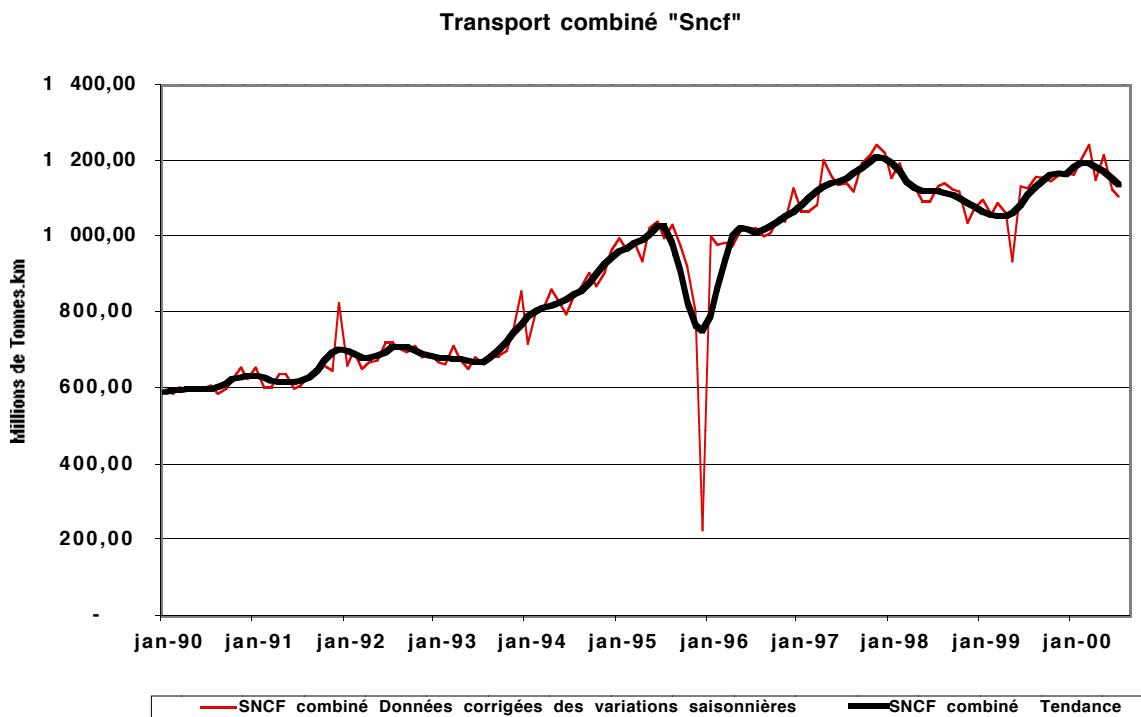


Figure 29 : Transport combiné rail-route mensuel - partie ferroviaire (chiffres Sncf) Source : SES

### Les autres transport collectifs terrestres de voyageurs

La description de l'évolution conjoncturelle des transports collectifs terrestres de voyageurs en dehors de ceux de la Sncf et de la Ratp est difficile. Le SES ne publie plus en effet de statistiques mensuelles d'évolution des transports par autocar. Il ne publie pas non plus d'indicateur conjoncturel sur les transports urbains de province. Du coup il est difficile de décrire l'évolution fine des marchés.

En 1999, il semble que les réseaux d'autobus et les transports par autocars aient globalement connu un recul<sup>17</sup> en raison de la baisse de l'interurbain (-9,9 %) et de l'occasionnel en particulier de plus d'une journée (-8,4 %). Par ailleurs, on remarque une baisse est particulièrement sensible pour le transport de personnel (-22,9 %). En 1999 l'UTP a relevé une évolution modeste des transports collectifs urbains en province. Le nombre de voyageurs aurait ainsi augmenté de 0,8 %, alors que l'offre continue de progresser, ce qui pèse sur le taux d'utilisation et l'équilibre financier des réseaux. Cette évolution est à mettre en relation avec une augmentation sensible du transport en voiture particulière, en progrès de près de 20 milliards de voyageurs.km, soit l'équivalent de la moitié du transport par bus et car en France<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> Cette évolution contraste avec l'évolution favorable des trafics SNCF de TGV et des TER et du transport aérien.

<sup>18</sup> On rappelle que 85 % des dépenses de transport des ménages concernent l'automobile et son usage. Ce chiffre est assez stable sur 10 ans.

### Offre et usage des réseaux de transport collectif urbain de province

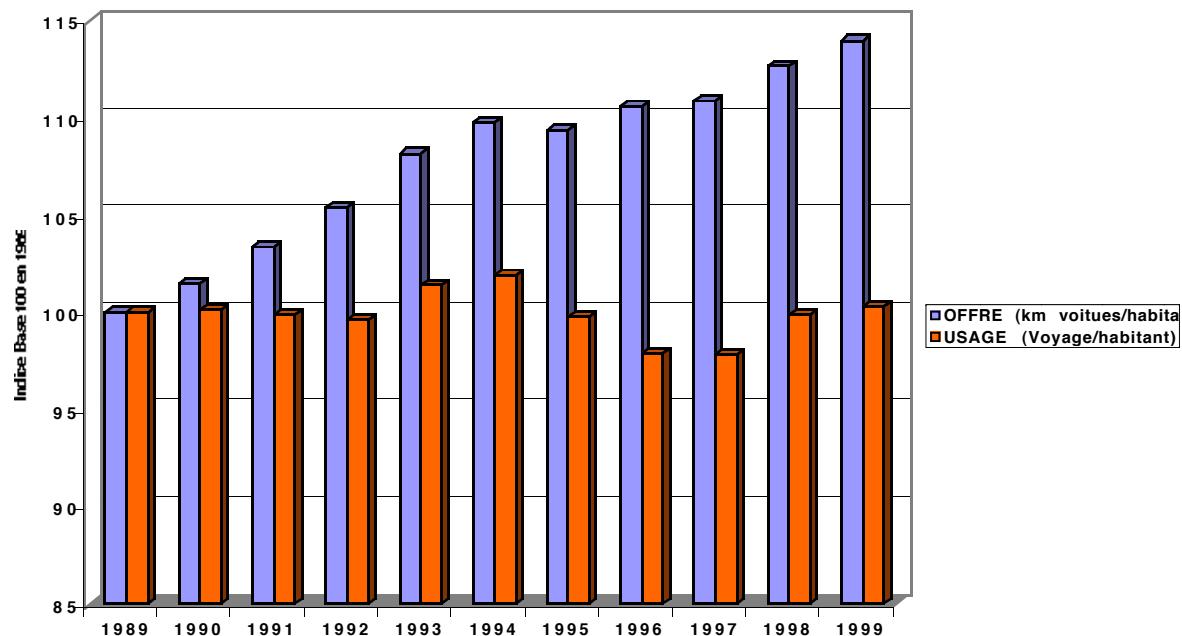


Figure 30 : L'offre et l'usage des transports collectifs urbains de province. Source UTP, Les chiffres du transport public urbain de l'année 1999, octobre 2000.<

Quelques indications existent pour 2000.

Les transports collectifs urbains semblent progresser. Les différentes indications semblent confirmer une évolution positive en 1999-2000.

Le trafic en Ile-de-France connaît une croissance plus soutenue en 2000 qu'en 1999, année où son évolution globale aura été de +1 à +4,4 % suivant les réseaux. Ce sont les transports à longue distance, périurbains (RER et Sncf banlieue) qui bénéficient de la croissance la plus forte. Il semblerait que le trafic des TER suive également cette tendance. La Sncf estime que l'impact de la hausse des carburants « explique » près d'un tiers de la croissance du trafic TER depuis le début de 2000, soit, selon elle, de 2 à 2,5 %.

L'effet du coût élevé des carburants joue sans doute un rôle, dans un contexte national de faible augmentation des prix relatifs des transports urbains (rythme annuel de 1,3 % en 1999 et de 1,6 % à la mi 2000).

#### Transport intérieurs de voyageur

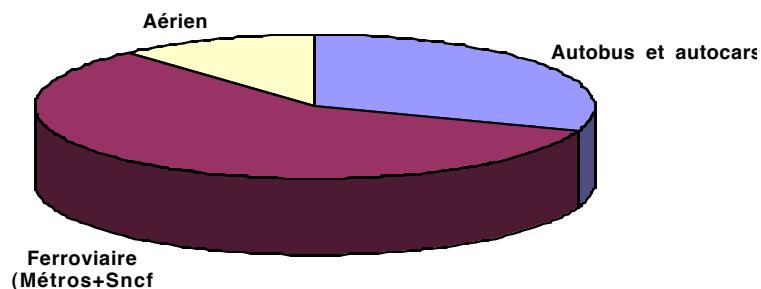


Figure 31 : Transport intérieur collectif de voyageurs. Rappel des ordres de grandeur en voyageurs.km. Source : SES

#### Transport collectif routier intérieur de voyageur

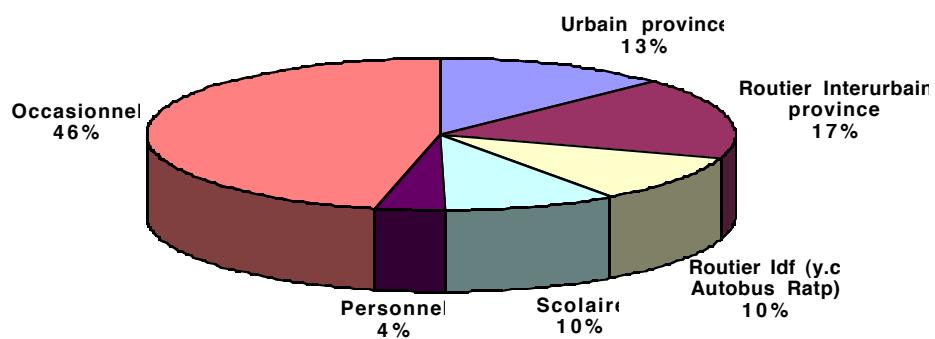


Figure 32 : Transport collectifs intérieurs routiers en 1999 en voyageurs km Source : SES

### Transport de voyageurs en Ile de France - Sncf et Ratp

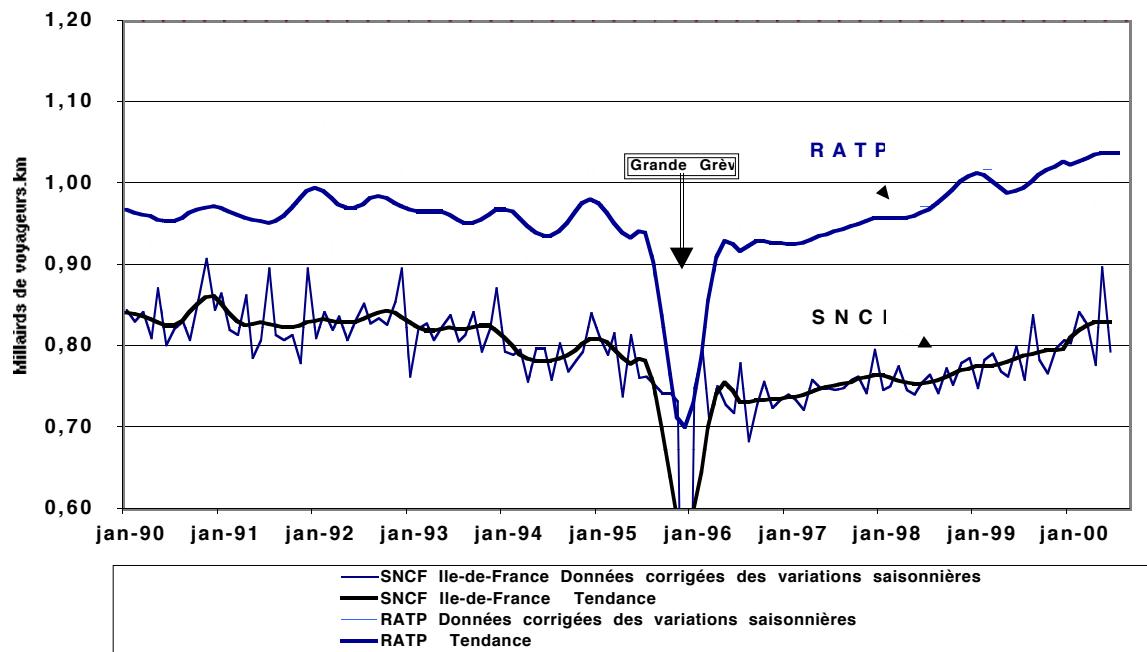


Figure 33 : Transports mensuels en Ile-de-France Source : SES

**Encadré :**  
**LES CONSTANTES DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN VILLE**

Les résultats des enquêtes réalisées depuis 1994 en France dans le cadre du Programme National « Transports de Marchandises en Ville » ont révélé un certain nombre de constantes.

Ces constantes ont pu être appréhendées à travers les 3 enquêtes lourdes réalisées à Bordeaux, Dijon et Marseille, agglomérations de taille, de morphologie et aux développements historiques différents.

Des liens fonctionnels forts apparaissent entre :

- ☞ L'activité et le mode de gestion et d'organisation
- ☞ Le mode d'organisation (trace directe, tournée) et le mode de gestion (compte propre, compte d'autrui).
- ☞ Le type de véhicule utilisé et le mode de gestion
- ☞ Les distances parcourues et les modes d'organisation et de gestion.
- ☞ Les distances parcourues entre deux arrêts et la taille de la tournée.
- ☞ La durée des arrêts et la taille de la tournée.
- ☞ Les distances parcourues entre deux arrêts et la taille de la tournée.
- ☞ La durée des arrêts et la taille de la tournée.
- ☞ La densité de mouvement (livraison/enlèvements) et la densité des emplois

Il en résulte un certain nombre de ratios

☞ Un nombre moyen de livraisons/enlèvements générés par personne employée et par semaine est proche de 1.

☞ Le nombre moyen de livraisons/enlèvements par emploi est fortement dépendant du type d'activité et de la taille des établissements. Il varie selon la strate d'activité de 0,2 (certains services, tertiaire pur) à plus de 10 (commerces de gros, plates-formes.)

☞ Les trois-quarts des parcours sont effectués en traces directes (une livraison lors d'un parcours) mais ils n'assurent que le quart des livraisons et enlèvements. Ainsi, le quart des parcours effectués en tournées (plusieurs livraisons pendant le parcours) assure les trois-quarts des mouvements. Il s'agit d'un mode d'organisation indépendant de la ville.

☞ La logique d'organisation de chaque gestionnaire est proche d'une ville à l'autre. Un transporteur pour compte propre dessert en moyenne le même nombre d'établissements lors de parcours (5 à 7 pour un expéditeur, 1 à 2 pour un destinataire) et lors de tournées dans chacune des villes (10 à 13 pour un expéditeur et 5 à 6 pour un destinataire).

Il en est de même pour les transporteurs pour compte d'autrui (8 à 9 par parcours, 17 à 22 lors de tournées)

☞ Le nombre moyen d'arrêts est identique pour chaque mode d'organisation (4 à 5 pour les parcours, 12 à 14 pour les tournées).

☞ Plus de la moitié des livraisons/enlèvements sont effectués par des véhicules de moins de 3,5 tonnes.

☞ Au moins la moitié des livraisons se font sans moyens de manutention.

☞ La ville consomme : on relève 60 % d'opérations de livraisons pour 40 % d'enlèvements, cela est lié au fait que les consommateurs assurent eux-mêmes leur approvisionnement auprès des commerces.

☞ Prédominance du compte propre, surtout dans les grandes villes.

☞ Près de la moitié des opérations de livraisons/enlèvements sont réalisés par le commerce (gros + détail + grands magasins)..

☞ Les heures de pointes des mouvements sont calées sur les heures d'ouverture des établissements et décalées par rapport à celles des véhicules des particuliers.

☞ Peu de variations hebdomadaires sont à signaler et les variations saisonnières sont très semblables.

☞ La durée moyenne des arrêts est très proche (17 mn à Bordeaux et Marseille, 15 mn à Dijon).

☞ Plus la tournée est longue, plus le temps de chargement/déchargement est court et devient similaire pour les 3 villes.

☞ L'homogénéité des tournées dépend des activités (proportion de livraisons/enlèvements pour l'activité desservie majoritaire sur le parcours).

☞ On observe une forte proportion de stationnement illicite lors des livraisons.

La révélation de ce grand nombre d'invariants et de liens fonctionnels identiques renforce l'idée de la transférabilité de la méthode.

Peu de spécificités marquantes sont apparues dans le fonctionnement de la logistique urbaine de chaque ville. Cela s'explique par la généralisation, sur tout le territoire, de pratiques logistiques de plus en plus uniformes.

**Danièle Patier, Jean-Louis Routhier**  
**Laboratoire d'Economie des Transports**

**Encadré :**

**LES PDU SUR ORBITE**

Est-ce un tournant majeur des politiques de déplacement ? Malgré un certain retard, - tout relatif<sup>19</sup>- l'élaboration dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants<sup>20</sup> des Plans de Déplacements Urbains (PDU) marque des ruptures importantes.

Les PDU affichent, en premier lieu, une réelle volonté d'inverser les priorités pour faire reculer l'automobile en ville. Une dizaine de PDU – sur 27 analysés par le comité de suivi GART-CERTU des PDU - affiche des objectifs ambitieux de réduction de 4 à 8 % de la part modale de la voiture. La plupart visent une progression de 4 à 6 % des transports collectifs. Ceux-ci bénéficieront d'un effort sans précédent avec un renforcement important de l'offre, notamment en TCSP, une qualité de service améliorée et un développement de l'intermodalité des réseaux.

Les PDU mettent également en œuvre un véritable partage de la voirie en faveur des piétons et des vélos grâce à des schémas directeur ou via l'élaboration de chartes techniques.

Seconde avancée décisive : les PDU marquent l'émergence d'une culture des déplacements qui permet de dépasser les schémas sectoriels au profit d'une réflexion globale sur tous les modes de déplacements.

Cette culture de déplacements alternatifs apparaît plus timide dans certains domaines. On notera des résistances pour s'engager sur des mesures véritablement contraignantes en matière de stationnement et quelques tâtonnements pour coordonner PDU et plans d'urbanisme .

Quoi qu'il en soit, il faut désormais transformer les bonnes intentions en actions. Une tâche qui incombera aux prochaines équipes municipales. L'enjeu sera de traduire sur le terrain et de faire accepter dans chacune des communes des mesures décidées au niveau des structures d'agglomération. Avant de préparer la seconde génération de PDU issue de la loi SRU.

**Pascale PECHEUR,**  
**Secrétaire générale du Groupement des Autorités Responsables de Transport**

<sup>19</sup> En juillet 2000, sur 65 PDU : 10 étaient approuvés et 28 arrêtés ; 21 en phase d'élaboration des scénarii ou du projet ; 10 en retard (diagnostic).

<sup>20</sup> Une trentaine d'agglomérations de moins de 100 000 habitants se sont également lancées dans l'élaboration d'un PDU.

**Encadré :**  
**LES PDU ET LE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN 2000**

L'une des six orientations que doit traiter un PDU concerne « le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ». Une trentaine de PDU<sup>21</sup> ont été analysés afin de déterminer la place qu'ils accordent au fret et le type de mesures qu'ils préconisent.

Le transport des marchandises est présent dans tous les PDU étudiés, ce qui place les villes françaises **en tête des pays européens pour l'intégration du fret dans les documents de planification urbaine**, même si cette présence ne rend pas toujours compte de la place réelle occupée par les déplacements de marchandises dans une agglomération (20 % des véhicules-km totaux), ou de leur rôle économique.

**Les mesures les plus fréquemment proposées** concernent en premier lieu la réorganisation de la réglementation des livraisons pour le centre-ville ou la ville-centre, ainsi qu'une meilleure intégration des activités de livraisons dans les aménagements de voirie. Puis, et de façon intéressante, la volonté de maintien des infrastructures ferroviaires ou fluviales en zone dense ou le développement d'équipements multimodaux en périphérie. Viennent ensuite le besoin d'itinéraires de contournement pour le transit des marchandises et l'incitation à la construction de zones de livraisons au sein des établissements (article 12 des POS). La concertation avec les professionnels et leurs représentants occupe une place importante, même si les modalités de cette concertation après le vote des PDU sont rarement suggérées. Est mentionné également, mais de façon prudente, un intérêt porté à des expérimentations de "centre de distribution urbaine", plate-forme de groupage du fret à destination du centre-ville. On peut aussi noter la présence dans quelques PDU de mesures d'aides à la modernisation des entreprises du secteur : aide au regroupement, incitation à l'équipement en flottes "propres", promotion de chartes de coopération entre commerçants et transporteurs, et soutien des professionnels qui souhaiteraient s'engager dans des services nouveaux (livraisons à domicile, zones de stockage pour les commerçants, relais-livraisons, etc.). On se trouve dans ce dernier cas dans l'un des axes d'actions les plus prometteurs des professionnels du commerce et du transport de nos centres-villes d'aujourd'hui.

**Un certain nombre de points auraient mérité un approfondissement.** Tout d'abord la mise en place de procédures permanentes de recueil de données sur le trafic des marchandises. Il s'agit là d'une mesure indispensable si l'on veut pérenniser l'intérêt porté par les villes au transport de marchandises. Par ailleurs, la nécessité d'une coordination intercommunale des réglementations est souvent rappelée, mais les PDU ne détaillent pas comment elle pourra se concrétiser dans les arrêtés municipaux.

Plusieurs propositions intéressantes apparaissent qui placent **la thématique des marchandises dans un cadre global**. Par exemple en intégrant les problèmes de distribution urbaine dans une réflexion sur l'organisation logistique régionale. En revanche, la coordination avec le plan régional pour la qualité de l'air ou l'articulation avec les politiques d'urbanisme commercial n'apparaît que dans quelques PDU.

En définitive, beaucoup de PDU proposent des mesures intéressantes, souvent innovantes pour le fret. Ils ont permis par ailleurs, c'est un de leurs principaux mérites, que des responsables publics et des professionnels (transporteurs) se rencontrent, souvent pour la première fois. Mais leur effectivité dépendra des moyens financiers et réglementaires consacrés à la mise en œuvre.

**Laetitia DABLANC**  
**GART 25 septembre 2000**

<sup>21</sup> A la mi-juillet 2000, pour 58 agglomérations de plus de 100 000 hab, 28 PDU étaient arrêtés et 10 approuvés (Bordeaux, Grenoble, Lille, Lyon, Nancy, Orléans, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Troyes). *Baromètre PDU du CERTU et du GART*.



## **L'impact particulier des 35 heures et du prix des carburants**

L'impact des lois sur les 35 heures sur le secteur des transports est aujourd'hui encore mal mesuré. En ce qui concerne le transport routier, le CNT a pu consacrer une séance entière à ce sujet en Avril et examiner les simulations du Comité National Routier (CNR). Il convient en outre de souligner que ce secteur poursuit la mise en œuvre des différents protocoles du « Contrat de progrès », dont l'incidence financière théorique vient s'ajouter aux 35 heures. Au total, selon une étude du CNR<sup>22</sup> le glissement des coûts pour la longue distance compris entre 10,7 et 12,7 % sur la période du 1/1/1999 au 1/7/2000, découle avant tout de la hausse des carburants (pour plus de la moitié) et de l'effet combiné des hausses de salaires et du décret du 1<sup>er</sup> février 2000.

Les évolutions relevées chez nos partenaires ne sont pas notablement différentes. En Allemagne par exemple, sur une période similaire (janvier 1999-mai 2000), les prix de revient du transport routier de marchandises ont progressé de plus de 9 %, mais essentiellement en raison de l'effet de la hausse du gazole.

Cet effet sur le transport routier de marchandises se retrouve, avec une pondération variable dans le transport routier de voyageurs, le transport aérien etc.

Quelques indications peuvent être relevées sans qu'il soit possible de leur accorder une signification forte. En premier lieu on observe au début de 2000 une poursuite de la baisse des demandes d'emploi non satisfaites dans le secteur des transports. Le chiffre de 62200 à fin mars est en retrait de 12000 sur un an. Dans le même temps le taux de salaire horaire « ouvrier » a augmenté – sur la même période – de 6,4 %. Les effectifs salariés dans les transports dépassent depuis la fin 1999 le million (1,013 million en mars 2000).

On s'attend néanmoins, malgré une augmentation des prix de vente à une baisse des marges, d'ailleurs confirmée par les résultats trimestriels ou semestriels des groupes routiers, et dénoncée par les organisations patronales.

### **Morceaux choisis**

#### **LA CONJONCTURE EXPLIQUEE PAR LES FIRMES**

L'analyse des communiqués officiels des groupes est intéressante, d'autant qu'ils s'adressent aux actionnaires et non aux gouvernements.

Le groupe Norbert Dentressangle a enregistré une baisse de 25,3% de son bénéfice net par rapport à 1999

Le groupe invoque notamment « la hausse des charges liées au gazole, les coûts de personnel (après la mise en place des 35 heures de travail hebdomadaires sur l'ensemble des sites) et une charge non-récurrente de 1,7 million d'euros liée à la fermeture de SLD, filiale italienne de messagerie textile acquise en septembre 1999 »

Début août, Norbert Dentressangle avait annoncé une hausse de 13% de son chiffre d'affaires à 402,9 millions d'eu».

Le groupe Geodis, qui affiche aussi une progression soutenue de son activité (+23,7 % pour la logistique, 4,8 % pour la route et 15,2 % pour l'Overseas) indique de son côté : « · La mise en œuvre en France des accords sur les 35 heures pèse sur les coûts de personnel dès l'exercice 2000, alors même que le fort niveau d'activité rend difficile le recrutement du personnel chauffeur dans le secteur du transport. La forte hausse du prix du gazole s'est poursuivie et amplifiée durant le premier semestre se traduisant pour l'année 2000 par un surcoût direct estimé sur les bases actuelles à 90 millions de francs par rapport à l'an dernier. Les effets conjugués du gazole et de la mise en œuvre de la réduction du temps de

<sup>22</sup> L'évolution des coûts : point sur l'évolution - 1 janvier 1999 - 1<sup>er</sup> juillet 2000 in « Les cahiers de l'observatoire », Numéro 162, Juin 2000.

travail ainsi que le très haut niveau d'activité du secteur transport ont également entraîné une hausse sensible des prix de la sous-traitance. » Dans le domaine aérien, une compagnie comme Air-France se félicite début 2000 de ses performances, en raison d'une forte progression du chiffre d'affaires du secteur aérien de 20,7, et ne semble pas souffrir des hausses du carburant.

La Compagnie British Airways explique qu'elle enregistre de son côté un bénéfice d'exploitation en légère hausse au premier semestre 2000 « malgré un niveau significativement plus haut du prix du carburant » (dont l'impact pour la compagnie est de 76 millions de £).<sup>1</sup>

La compagnie Lufthansa (D), a annoncé de son côté fin Août un résultat semestriel en forte progression sur 1999 de 18 % sans faire allusion au prix du carburant.

Pourtant, Aart van Bochove de Martinair (NL) s'inquiète du record battu pour le cours du Brent, et parle « d'alerte rouge » pour son entreprise.

Fin Août, Alitalia a annoncé la suspension de certaines relations (vers Sidney, Nairobi, Addis Abeba et Bangkok) en raison de hausse du prix des carburants.

Par ailleurs la compagnie pratique des surtaxes "fuel" sur ses vols domestiques à hauteur de 14 000 lires (soit environ 8 Euros). Selon la compagnie, ses coûts de carburants ont augmenté de 268 % depuis janvier 1999, ce qui aura pour effet une majoration de ses coûts de 250 millions de \$ en 2000. De son côté Swisair vient d'annoncer une baisse de ses bénéfices pour le premier semestre 2000 en recul d'un tiers par rapport à 1999, en raison, du coût des carburants, alors que le chiffre d'affaires du groupe progresse en raison de ses dernières acquisitions.

De son côté, Air-France vient d'annoncer des hausses courant octobre.

En fait, tout indique<sup>23</sup> que des hausses de prix ont accompagné cette dérive des coûts, sans qu'il soit possible de mesurer aujourd'hui la variation de la productivité pendant la même période. Ce phénomène – à vérifier – contrasterait avec celui enregistré de l'année 1999, au cours de laquelle l'Excédent Brut d'Exploitation des firmes routières avait baissé.

Un indicateur international du mécanisme ayant joué en 1999 – pour le transport aérien - peut être tiré du rapport annuel de IATA<sup>24</sup>, dont il ressort que le résultat net de cette année-là ressortait à 1,9 milliards de \$ contre 3,1 en 1998 et 5 en 1997. En fait, les coûts unitaires ont baissé en 1999 mais moins que la recette moyenne.

Quel sera le mécanisme dominant en 2000 ? Sera-t-il différent suivant les modes de transport ?

La réalité est actuellement difficile à mesurer et a fortiori à anticiper. Il reste que la convergence de la hausse des carburants et de la hausse du coût horaire du travail constitue un facteur plus fragilisant pour la route et le pavillon français. La hausse des carburants fait apparaître à la fin du premier semestre 2000 un niveau de prix en francs constants largement en deçà du niveau atteint en 1981 et en 1985. Par contre, l'évolution persistante du prix du baril et du dollar fait craindre, une poursuite de la hausse que pourrait endiguer l'augmentation des quotas de l'OPEP. Cependant il y aurait actuellement de réelles limites à l'augmentation immédiate des capacités de raffinage.

Enfin, la croissance des prix apparaît, compte tenu du climat faiblement inflationniste, particulièrement forte.

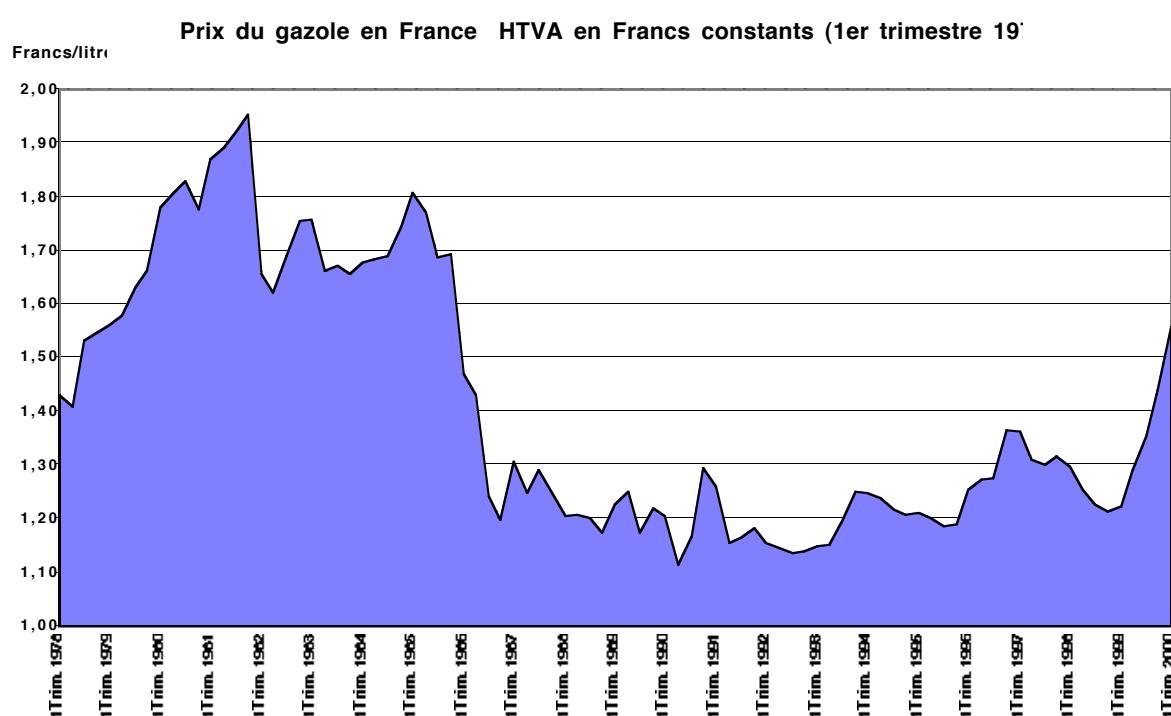


Figure 34 : Evolution en francs constants du prix trimestriel moyen du gazole hors TVA (ce qui sous estime le coût pour les entreprises avant que la récupération de la TVA ne soit intégrale)..D'après les données de l'Agence Internationale de l'Energie.

<sup>23</sup> Voir les enquêtes d'opinion auprès des transporteurs, comme celle du SES : « opinion des transporteurs routiers de marchandises ».

<sup>24</sup> IATA : « Annual Report 2000 »

Mais ce phénomène n'est pas isolé dans le monde.

Aux USA par exemple, où le prix du gazole intègre significativement moins de taxes, l'impact des hausses – qui n'intègrent pas cependant l'effet dollar – s'est fait ressentir très fortement. Le président de l'ATA, organisation patronale de routiers, vient de demander au Président Clinton qui l'a accordé le 22 septembre 2000, de prélever des ressources dans les stocks stratégiques du pays pour éviter une flambée des prix préjudiciable à la profession. Le nombre important des petites entreprises, la faiblesse des marges ont pu être également soulignées ;

Selon les professionnels, il y aurait une corrélation entre les prix du brut et le niveau de défaillances d'entreprises de transport routier.

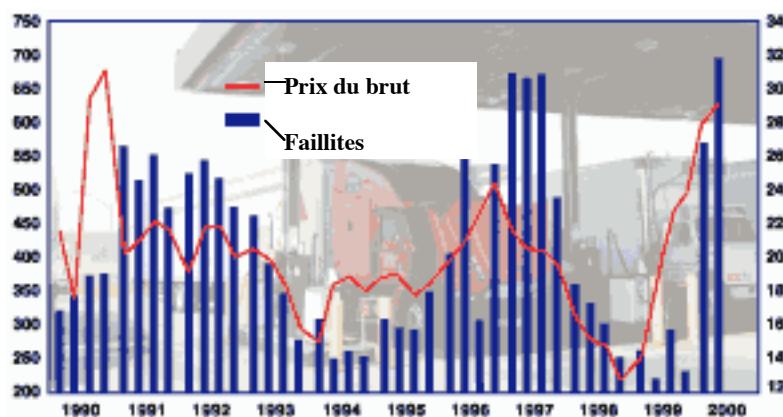


Figure 35 : Prix du brut et faillites de transporteurs routiers aux USA Source : ATA, Ttnews

Ce mécanisme ne se vérifie pas de manière aussi nette en France qu'aux USA, comme le montre le graphique ci après.

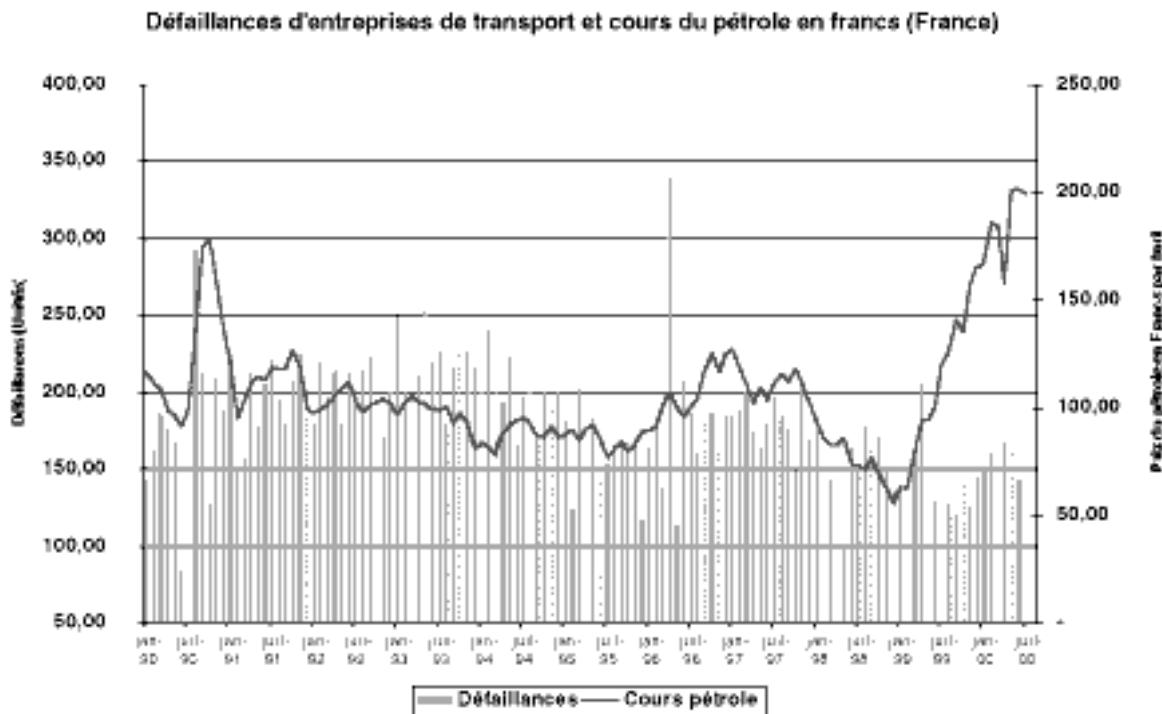


Figure 36: Prix du brut en francs et défaillances mensuelles d'entreprises de transport Source : SES

On notera qu'aux Etats-Unis aussi les conditions de travail sont appelées à changer. En effet, un projet de réforme des règles relatives au travail et au repos des conducteurs dont les conséquences sur les coûts sont incertaines est en cours d'examen. On en discute âprement les conséquences en termes de marché de l'emploi<sup>25</sup>, en particulier sous l'angle de la « pénurie de chauffeurs ».

<sup>25</sup> La réglementation américaine des heures de services des conducteurs de véhicules commerciaux remonte à 1938. Ces règles n'ont connu que peu de modifications en 60 ans (révision en 1962). La situation actuelle repose sur le principe d'un repos de 8 heures consécutives après un temps de conduite de 10 heures ou 15 heures de "service" (on-duty). Mais un conducteur peut actuellement conduire 10 heures, se reposer 8 heures et conduire à nouveau 10 heures, ce qui représente pour 24 heures un total de 16 heures de conduite. L'obligation qui serait faite de prendre des repos obligatoires de nuit constitue également une innovation, dont le but est de renforcer la sécurité et de mieux respecter les rythmes naturels. L'introduction du chrono tachygraphe électronique permettrait de renforcer le respect des nouvelles règles. L'analyse de l'impact des "options" proposées est intéressante. L'agence américaine de sécurité routière estime le bénéfice net actualisé (sur 10 ans avec un taux d'actualisation de 7 % par an) découlant de la mise en œuvre des différentes options à un chiffre variant de 1,7 milliards de \$ (options 1 et 2) à 3,3 milliards de \$. Ces chiffres intègrent les bénéfices tirés du moindre nombre d'accidents, les coûts générés par les mesures, et les économies administratives éventuelles.

---

### US Average Retail On-Highway Diesel Prices (Dollars per Gallon, Including Taxes)

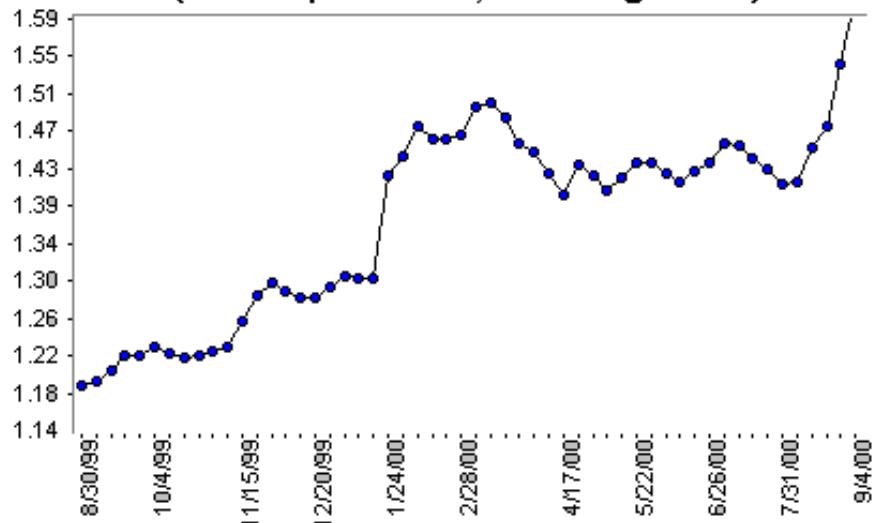


Figure 37 : Prix de vente moyen Toutes taxes du Gazole sur les autoroutes américaines d'Août 1999 à septembre 2000. Prix au Gallon exprimé en dollar.

En Grande-Bretagne, où les taxes sur le gazole sont nettement plus fortes qu'en France et ailleurs en Europe, la discussion porte plus sur les distorsions découlant du niveau des taxes, que sur les conséquences, naturellement amoindries par la taxation, de la hausse du pétrole. Signalons qu'un rapport parlementaire des Communes a été examiné en mai sur ce sujet. Des statistiques de passage sur la Manche font d'ailleurs ressortir une progression très forte des pavillons étrangers au détriment du pavillon britannique, croissance qui coïncide avec l'augmentation des taxes. La notion de pavillon est celle de l'immatriculation, et bien sûr aucunement celle de la nationalité des capitaux des firmes employant les véhicules.



Figure 38 : Manifestation de la RHA contre les taxes sur le gazole : « le prix du gazole au Royaume Uni 58 % de plus qu'en France, 69 % de plus qu'en Allemagne, 92 % de plus qu'en Espagne ».



## ***Les nouveaux enjeux<sup>26</sup> des « transports intelligents »***

L'année 2000 aura été pour notre pays celle d'un renforcement significatif des initiatives en matière de « transports intelligents ». Ainsi, les travaux de l'Architecture Cadre pour les Transports Intelligents en France (ACTIF), sont ils rentrés dans leur phase opérationnelle, tandis que s'est créée ITS France (sous l'égide de l'Atec). Mais c'est avec retard que les choses prennent une certaine ampleur en France, alors que le rapport « Cyna » établi en 1995 sur le sujet est pratiquement resté sans suite jusqu'en 1999.

Les enjeux industriels et organisationnels découlant des stratégies de développement des transports intelligents sont pourtant très importants. Si les travaux de normalisation et d'architecture des systèmes sont fondamentaux, il n'en reste pas moins que les orientations prise par les Etats seront déterminantes. Autant aux USA la prise de conscience politique de l'importance d'une stratégie « ITS » est avérée, autant elle semble plus lente à émerger en Europe et singulièrement en France. Les initiatives prises en matière de transports intelligents (ITS en anglais) déboucheront sur une modification importante du système de transport terrestre dans ses différentes composantes. Elles toucheront aussi bien à l'information, à la sécurité, qu'à la fluidité et aux débits des systèmes de transport. Elles s'intègrent chez nous dans un programme européen qui a été présenté par la Commission Européenne dans ses grandes lignes à Lisbonne en mars 2000, et sont soutenues par les diverses organisations européennes qui touchent à ces domaines, comme Ertico<sup>27</sup>. Il reste à savoir, au delà des initiatives de court terme, quelles stratégies de moyen long terme les européens (Union, Etats) vont mettre en œuvre.

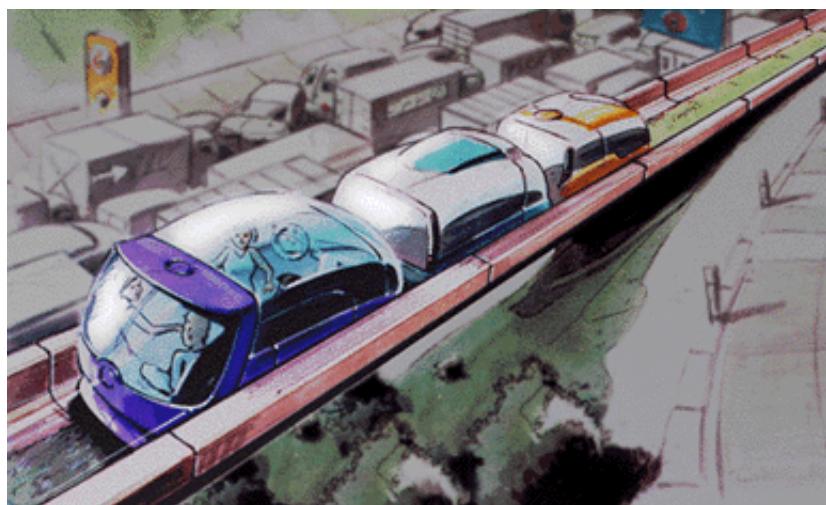


Figure 39 : Les transports intelligents en ville vus par l'Inria.

<sup>26</sup> Voir en particulier : « Les systèmes de transport intelligent, un enjeu stratégique mondial », Jean Luc Ygnace et Etienne de Banville, La documentation Française, 2000.

Voir aussi « Intelligent transportation systems benefits : 1999 update ». US DOT, FHA.

<sup>27</sup> Ertico, société coopérative de droit belge, très liée à l'ancienne DG XIII, regroupe opérateurs et constructeurs et équipementiers automobiles.

**Encadre :**

**le bilan du programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres**

Le programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres, engagé en 1996 pour une durée de cinq ans (PREDIT 1996-2000) recouvre de façon presque exhaustive le champ de la recherche développement en matière de transports terrestres, aussi le nombre de projets de recherche est-il très important (1300 projets) et ici, je ne pourrais que signaler quelques axes et projets significatifs

**Le carrefour des 12,13 et 14 juin 2001, à la cité des sciences de La Vilette, présentera les principaux résultats**

**Les recherches stratégiques** avaient pour objectif d'éclairer les stratégies des acteurs dans une période de profonds changements de notre société, au plan technologique, économique, social et institutionnel, et de contraintes nouvelles en matière d'environnement et d'approvisionnement énergétique. Les travaux ont permis, entre autres, d'améliorer la connaissance sur les évolutions de comportement de mobilité (cf. La synthèse écrite par JP. Orfeuil, publiée à la Documentation Française), les nouveaux métiers des transports, les processus de décision (négociation-médiation : élaboration d'un outil pédagogique « la Francilienne »). Par contre l'évaluation et la monétarisation des effets du transport donnent lieu à des résultats loin de fournir des certitudes stabilisées.

**En matière d'environnement**, la recherche a permis de mieux appréhender la nuisance sonore et de traiter les sources de bruit (voitures, TGV ...), de travailler sur les basses fréquences particulièrement gênantes aussi bien en qualité de vie urbaine que pour les voyageurs. Les résultats des travaux sur la pollution atmosphériques concluent, par exemple, sur la priorité à donner à la pollution de fonds plutôt qu'au seules pointes de pollution et montrent que les automobilistes représentent un des groupes les plus exposés aux polluants. Concernant la diminution de la consommation, des travaux ont été effectués sur l'allégement des matériaux et le soutien de l'effort d'innovation des PME/PMI a permis des progrès sensibles sur les moteurs à injection directe essence et à injection directe diesel haute pression ainsi que les autres sources d'alimentation ( batteries lithium-plomb, chaînes de traction forte puissance dans le ferroviaire, locomotive de fret diesel-électrique).

**La sécurité routière** a fait l'objet de recherche de base sur l'accidentologie, les scénarios accidentogènes, , la simulation, mais aussi sur les aides à la conduite et l'alerte des conducteurs en cas d'incidents. Des travaux présentent également des résultats intéressants sur la sécurité des poids lourds : dispositifs anti-encastrement, contre le ballottement des liquides...

**Les performances des transports guidés** seront améliorées : le frein électronique pour augmenter la capacité des convois ferroviaires de fret, le wagon « modalor » pour le transport de semi-remorques, des prototypes de véhicules de transport urbain de voyageurs dits « intermédiaires » : CIVIS, Translohr..et un site d'expérimentation mis en place « trans val de Marne » mutualisation des essais. En matière de contrôle commande ferroviaire, de nombreux projets, menés pour la plupart dans un cadre européen, permettent l'augmentation de la capacité des noeuds ferroviaires, de la fiabilité et de la sécurité, tant pour les voyageurs que le fret.

Un ouvrage sera édité sur les innovations dans la gestion des transports urbains pour le carrefour du Predit. Les progrès concernant l'organisation des transports de marchandises en ville peuvent être connus en consultant le site web de ce programme (lien direct à partir du site du Predit). La télébillettique et l'information « multimodale » des voyageurs ont donné lieu à des progrès significatifs dans ce domaine organisationnel si complexe. Cependant, l'information en situation dégradée pose encore bien des questions à la recherche.

Pour ceux plus particulièrement intéressés par un domaine particulier, je vous invite à consulter notre site « <http://www.predit.prd.fr> » où vous trouverez des rapports de recherche et des invitations aux séminaires de valorisation des groupes thématiques.

**Dominique Bussereau,**

**Député,**

Président du PREDIT

## Les firmes et les Etats de l'Union Européenne : Les restructurations

La perception globale que l'on peut avoir du secteur des transports en Europe peut se résumer en deux idées : Concentration et dynamisme. Les années 1999-2000 auront été en effet des années de croissance, mais aussi des années de restructuration massive du secteur et ce, dans tous les domaines, aériens, terrestres, maritimes.

Un bilan global quantitatif est impossible. Toujours est-il qu'on peut en tenter l'ébauche. Il y a encore 15 ans la réflexion se centrait autour de quatre constats :

- *Notre point fort est celui des grands réseaux messagers (près de 20 ans de travail !),*
- *Celui des Anglais est un capitalisme financier dynamique,*
- *Celui des Hollandais est le lot,*
- *Celui des Allemands est le transit international.*

Dans ce contexte, la poussée des Intégrateurs (américains et australien à l'époque), s'appuyant naturellement d'abord dans le monde anglo-saxon provoquait une rupture et inquiétait.

### Marketing

Le marketing de la branche transport était encore peu ouvert à l'externalisation, mis à part quelques logisticiens prémonitoires de la distribution les concepteurs de TFE ou FDS et les loueurs de véhicules industriels, dont les logiques choquaient un monde encore figé par la " coordination des transports ".

Il n'était pas pris par la contagion du packaging et de la standardisation et peu enclin – à l'exception de quelque Sernadis – à transformer la technologie en argument de vente.

Pourtant une première vague de restructuration forte était déjà engagée au milieu des années 1980. Les grands messagers faisaient voler en éclats des réseaux d'alliances vieux parfois de 30 ans, les Anglais rachetaient ça et là sur le continent, le transit allemand faisait rêver le patron d'alors de Calberson. Mais on demeurait fortement attaché à des logiques de métiers, très étanches. Tout semblait devoir se jouer entre les vieux réseaux messagers denses de la vieille Europe, seules firmes à dimension au moins nationale, et les intégrateurs. Cela passait donc nécessairement par le rachat de réseaux de taille moyenne pour contrôler l'Europe.

Dans le même temps, le cheminement de la libéralisation des transports en Europe rendait possible de nouveaux développements. Du coup l'impossible essor de grands du lot advenait en France. Giraud et Dentressangle devenaient les symboles d'une transition industrielle, que l'on imaginait pas deux ou trois ans auparavant. Les travaux du Plan n'avaient-ils pas indiqué, au début des années 1980, que l'on ne gagnait rien à transporter, mais à faire transporter. Architectes et organisateurs seraient les seuls grands du transport.. On n'imaginait pas plus les Allemands être capables de monter des réseaux nationaux de messagerie et leurs franchises (débuts de DPD) étaient perçues comme de pis aller.

## L'effet monocolis

Le monocolis et l'express allaient bouleverser la représentation des choses. Parce que dans la standardisation il y a une approche marketing (une ligne de produit identique au niveau mondial, à qualité garantie), mais aussi une approche industrielle, source d'économie d'échelle et d'envergure. Or le colis, c'est aussi les Postes, et l'avenir des monopoles postaux. Ce contexte nouveau allait naturellement prendre corps avec les projets de directives postales de la commission européenne. A ce moment, le mouvement de restructuration prend une forme et une dimension qui constituent une rupture. Nous sommes loin des rachats, même spectaculaires, mais rares de petits ou moyens réseaux nationaux de messagerie par les intégrateurs.

## La volonté d'offre globale et sa déclinaison

L'exemple de la Poste Allemande est à cet égard tout à fait éclairant.

La stratégie de l'opérateur est explicite :

- Développer de nouveaux réseaux dans le cadre de la stratégie d'internationalisation de la DP, principalement en Europe ;
- Accroître l'offre de produits et services dans le domaine de la logistique et du courrier express ;
- Poursuivre le développement de service à valeur ajoutée dans un contexte d'externalisation.

Cela s'est traduit en particulier dans le secteur de la messagerie par l'acquisition d'ASG (Danemark, Norvège, Finlande et Suède) Ducros, Arcatime, Sernadis (France), Guipuzcoana (Espagne, Portugal) MIT (Italie), Securicor (Grande-Bretagne et Irlande) Servisco (Pologne) Quickstep (Autriche, Suisse, rép. Tchèque), Van Gend & Loos (Benelux), , DHL International, et Global Mail/USA. à cet ensemble, il faut ajouter les entreprises de messagerie et prestation de services logistiques que sont Danzas et Nedlloyd cargo. La firme postale allemande vient de parachever son acquisition de DHL.

L'acquisition récente d'AEI aux Etats-Unis est une illustration parfaite de cette triple orientation. Ceci fait du groupe le premier expéditeur de fret aérien dans le monde, mais lui apporte aussi le sixième logisticien US et un chiffre d'affaires de 3 milliards de francs en logistique.

La Poste néerlandaise a procédé de manière différente en achetant d'emblée un intégrateur très internationalisé (TNT). Mais elle a complété ensuite le réseau à la fois par l'achat d'opérateur de messagerie et d'express (comme Broos-Fouya et Jet Service en France), ou de prestataires logistiques (comme Tecnologistica en Italie) etc. TPG dispose d'implantations en propre dans 64 pays (200 avec ses correspondants). La stratégie de l'entreprise est d'être l'un des leaders mondiaux de l'express et de bâtir des positions de leader sur le marché de la prestation logistique intégrée. Dans cette perspective, TNT Post Groep (TPG) et l'entreprise japonaise Kintetsu World Express viennent d'établir une coopération en vue de fournir des solutions logistiques intégrées aux consommateurs d'Europe et d'Asie. Kintetsu est le troisième agent de fret aérien au monde. Cette compagnie est un prestataire global de services logistiques et de distribution. Le chiffre d'affaires de l'entreprise japonaise est de 16 milliards de Francs. Elle occupe 5000 personnes dans 36 pays.

En fait, les logiques en œuvre ne sont pas celles, classiques, de constitution de réseaux dans un cœur de métier, mais répondent à une volonté d'offre globale, dont la définition n'est d'ailleurs pas commune aux différents opérateurs. Quand Hays met le nez dans le colis, quand TNT s'intéresse à la logistique (Technologistica), l'idée est la même, donner dans le global. La globalisation (en termes de services comme de territoire) peut avoir en effet des contours plus ou moins extensifs.

Mais la partie qui est engagée est elle-même globale.

D'ailleurs, au pays des intégrateurs historiques, c'est-à-dire aux Etats-Unis, la Poste, Us Postal, vient de passer une alliance avec Emery, entreprise de fret express aérien filiale d'un, si ce n'est du plus gros routier US, tandis que Fedex vient d'acquérir American Freightways, un messager majeur.

Un autre grand européen du transport, Schenker AG s'est rapproché de Seino en signant un accord relatif aux prestations logistiques. Schenker va créer une société commune au Japon chargée de fournir des prestations logistiques. Seino fait par ailleurs de Schenker son agent exclusif en Europe à partir de 2000. Schenker et Seino estiment que le rapprochement des entreprises devrait permettre d'offrir des services intégrés à l'échelle mondiale.

Seino est l'un des leaders japonais des transports et de la logistique. Le groupe emploie 28000 personnes dans 70 sociétés et un chiffre d'affaires de 37 milliards de francs.

Or on sait que le groupe Schenker est à vendre. En effet, la constitution d'un nouveau géant de l'énergie et de la chimie en Allemagne par la fusion de VEBA A.G. et de VIAG A.G. devrait aboutir à la cession du pôle logistique qui comprend Schenker-BTL, lui-même élément essentiel de STINNES AG, holding transport de Veba..

De son côté, Abx, la branche-marchandises générales du chemin de fer belge vient en effet en quelques mois d'acquérir des opérateurs importants en Europe : Thyssen Haniel Logistics/Bahntrans permettant de renforcer la position d'ABX en Allemagne, en Suisse et en Espagne, en 1998, puis Dubois en France, Saima Avandero en Italie et d'Eurofrete au Portugal, en 1999, sans compter les acquisitions au Royaume-Uni .L'entreprise belge vient d'annoncer la prise de contrôle de plusieurs entités de taille moyenne en France (Testud et Delagnes) avec l'objectif affirmé de constituer un réseau intégré de groupage en France autour de Dubois et des nouvelles acquisitions sous l'enseigne ABX logistics. De leur côté, les activités internationales sont regroupées dans ABX LOGISTICS INTERNATIONAL (Saima Avandero France, Dubois Overseas, et Adrien Martin)

En outre, les sociétés scandinaves DFDS-Dantransport (dont les deux entités ont fusionné en 1999) et DSV Samson viennent de fusionner fin septembre 2000 par rachat de DFDS par DSV. Cette nouvelle entité, qui détient la franchise DPD pour la Scandinavie, est le plus gros opérateur de cette zone d'Europe. et a une forte implantation au Benelux, en Europe baltique et a une présence significative en Amérique du nord.

## Quel changement ?

Au terme de ce survol, on peut légitimement s'interroger sur l'impact – d'ailleurs peu analysé - des restructurations sur le secteur lui-même, mais plus généralement sur les clients.

Il convient cependant de se souvenir que la concentration préexistait pour certains segments de marché... à des degrés divers mais non négligeables.

Deux exemples viennent naturellement en tête : celui du transport de produits frais, et celui de la citerne chimique. Dans ces deux segments de marché, la concentration était, en France, estimée comme importante, Stef-TFE dominant le premier marché, et un oligopole (Charles-André, Samat, BM, Giraud, Dentressangle...) le second.

La messagerie – au sens large, c'est-à-dire en incluant la Poste – était déjà fortement concentrée, même si on affectait de dire, qu'hors Postes, personne ne contrôlait plus de 5 % du marché.

Le mouvement engagé en 2 ans a cependant radicalement changé la donne sur ce marché. Les « groupes », c'est à dire les Postes (F, UK, D, NL...), les quelques grands messagers autonomes, et les intégrateurs US doivent contrôler les 2/3 du marché messager global. Trois ou quatre groupes détiennent semble-t-il plus de 50 % du marché, la Poste Française détenant 80 % du monopole (avec ses filiales).

Trois ou quatre groupes contrôleraient 80 % de l'express. Paradoxalement, la libéralisation du marché postal aura renforcé le poids des groupes issus du secteur public sur la plupart des marchés européens.

Le transit international de son côté était contrôlé par les grands réseaux issus des « grands coloniaux », et quelques grands généralistes. Ceux-ci sont engagés dans une logique de concentration répondant aux objectifs de globalisation de l'offre.

L'exemple de la fusion entre Ocean et Exel<sup>28</sup> est à cet égard significatif. En fusionnant sous le nom d'Exel, Ocean et Nfc veulent créer une entreprise leader dans ce qu'on appelle le « supply chain management », c'est à dire l'offre globale de services logistiques intégrés. Le mariage combine en réalité l'opérateur international Msas Global Logistics et l'opérateur logistique Exel, en offrant un réseau de 1300 implantations et de 50000 personnes à travers le monde

La location de véhicules était, en tant qu'activité fortement capitaliste, relativement concentrée. Le groupe Fraikin en est actuellement l'élément majeur (avec 2,7 milliards de chiffre d'affaires). Mais ce secteur est appelé à évoluer en raison de l'implication croissante des constructeurs sur le marché de la location sans chauffeur.

Seul le transport de lot était faiblement concentré, avant de se transformer radicalement à la suite de la suppression du contingentement des licences de transport... les groupes issus du lot poursuivant, à l'instar de Giraud ou Dentressangle leur croissance et leur diversification dans le domaine de la logistique. Selon certaines études, il semblerait que le modèle « intégré » sur lequel se fondent les

<sup>28</sup> Exel France s'est d'ailleurs séparé d'Exel froid, déficitaire et hors cœur de métier du groupe.

grands du lot évolue. En effet, sans pour autant diminuer leurs flottes propres, ces firmes assurerait l'essentiel de leur croissance en matière de transport stricto sensu en ayant recours à la sous-traitance. Ce mécanisme qui peut résulter de l'acquisition d'opérateurs dans des pays où les flottes ne sont pas importantes, serait également sensible en transport intérieur français.

Ce processus de restructuration place un certain nombre d'opérateurs européens parmi les plus grandes firmes de transport du Monde, à côté des géants UPS et Fedex, qui accroissent de leur côté leur diversification dans le domaine de la logistique et du commerce électronique.

Dès 2000, les groupes européens Exel Deutsche-Post et TPG peuvent être considérés comme ayant une dimension mondiale, et occupent sur le marché nord-américain une place significative, en particulier en matière de prestation logistique.

Signalons à cet égard la stratégie de la Poste Française qui vient d'opter pour un accord mondial avec FEDEX, qui doit prendre place dès le début de 2001. Cette alliance est l'aboutissement logique d'une recomposition Européenne, qui, comme jadis pour les filiales routières des réseaux ferroviaires passe par la remise en cause d'alliances historiques au profit d'accords ou d'opérations financières associant des réseaux européens recomposés et des firmes Américaines et bientôt japonaises.

La Poste vient en outre de se porter acquéreur du groupe Mayne Nicless Europe qui récupère ainsi les réseaux Parceline et Interlink au Royaume-Uni et en Irlande.

Les compagnies de chemin de fer ne sont pas « à l'écart » de ce processus. Elles en sont des acteurs diversifiés.

## Le chemin de fer

En effet, dans le domaine du fret, les compagnies, suivant qu'elles possèdent encore ou non un groupe terrestre important, et suivant leur stratégie de développement ou leur approche de la libéralisation ferroviaire, ont mis en œuvre des logiques différentes. Elles engagent par ailleurs des recompositions ou des réorganisations conduisant – à plus ou moins court terme - à des privatisations totales ou partielles de certaines activités commerciales. Et, très majoritairement, à la séparation des activités entre le fret et les voyageurs, et parfois entre les services rapides et express et le reste.

Les formes prises par ces réorganisations peuvent être extrêmement variables.

L'une des stratégies les plus « éclairantes » est celle des chemins de fer italiens et des chemins de fer suisses.

Ceux-ci fusionneront leurs divisions fret en 2001 en partant de quatre idées essentielles :

- La libéralisation du marché, engagée par la directive 91/440 est irréversible,
- La demande évolue dans le sens d'une demande « globale »,

Les deux opérateurs se trouvent « au cœur de la banane bleue », et spécifiquement de l'axe mer du nord – méditerranée (qui regrouperait 70 % du trafic ferroviaire européen).

Par ailleurs, on sait que les chemins de fer italiens sont engagés dans un double processus de décentralisation<sup>29</sup> et de privatisation de certaines activités (ce qui excède largement le seul domaine ferroviaire avec les autoroutes et les aéroports).

Les chemins de fer Néerlandais et Allemands fusionnent de leur côté NS-Cargo<sup>30</sup> et DB Cargo, et on prépare activement des opérations de privatisation.

La DB vient en outre d'annoncer la cession d'un millier de gares et le réseau « interregio » considéré comme peu utilisé. Ces opérations ont l'objectif affiché de permettre de rendre la DB rentable en vue de son introduction en Bourse en 2005<sup>31</sup>.

En Belgique, L'administrateur délégué de la SNCB souhaite qu'une nouvelle structure soit mise en place pour assurer la transparence la libéralisation et la concurrence.

Un holding serait mis en place et contrôlerait 5 entités :

<sup>29</sup> On rappelle que Le décret du 19 novembre 1997 a donné compétence aux régions pour l'organisation des services publics de transport qui peuvent transférer leurs compétences aux provinces ou aux communes. Ces services publics recouvrent le transport de personnes et celui des marchandises exploités de manière continue ou périodique sur des itinéraires, avec des fréquences, horaires et tarifs préétablis sur un territoire régional ou infra régional.

<sup>30</sup> Les NS réalisent 80 % de leur trafic depuis Rotterdam, et 90 % vers ce port.

<sup>31</sup> La DB est une société par actions depuis 1994. Elle a dégagé une perte en 1999 pour la première fois depuis ce changement de statut.

deux de service public (Infrastructure et transports intérieurs de navetteurs) trois commerciales ( trains de voyageurs internationaux, B Cargo et ABX), tandis qu'on apprend qu'ABX devrait être effectivement filialisée.

Bien sûr, l'ensemble de ces politiques s'articulent nécessairement autour de la définition de règles en matière d'attribution de sillons par le gestionnaire des infrastructures – lui même indépendant ou non des exploitants – et de tarification de l'usage des infrastructures. Le CNT a pu s'inquiéter de l'impact de politiques tarifaires largement disparates, voire contradictoires, entre les Etats de l'Union.

Cette question est en réalité centrale dans l'appréciation des « nouveaux modèles » d'exploitation du système ferroviaire et des rentabilités potentielles des nouvelles entités.

Le CNT, qui a examiné plusieurs fois la question de l'organisation ferroviaire européenne (accès au réseau, interopérabilité etc.) Il a pu constater que si un accord existait sur un grand nombre d'objectifs, en particulier sur la nécessité de dynamiser l'organisation ferroviaire, des divergences subsistaient quant à l'appréciation des moyens d'atteindre ces objectifs.

Il est donc logique que les appréciations sur les restructurations en cours au sein du secteur fassent l'objet des mêmes divergences d'analyse. L'évolution des stratégies semble cependant difficilement réversible, et on peut s'inquiéter ou craindre qu'une évolution divergente ne défavorise l'essor du rail. Pour autant, comme le soulignait l'avis du CNT dont un extrait est repris ci-après « *Quoiqu'on en pense, les structures du transport ferroviaire vont évoluer dans les années qui viennent et cette évolution est nécessaire pour que l'objectif de développement durable puisse être atteint.* ». Cette évolution est désormais clairement engagée et devrait faire l'objet d'un examen très attentif.

Une autre dimension de l'évolution du paysage ferroviaire réside dans la mise en œuvre d'accords de coopération. L'un des modèles de celle-ci, est Belifret (voir supra), avec son guichet unique, et dont les résultats sont encourageants.



Figure 40 : Belifret et son "réseau" de 4000 km. Source Belifret

**Encadré :**  
**EXTRAIT DE L'AVIS DU CNT SUR LE PAQUET FERROVIAIRE – JUILLET 1999**

« Sur les points où il y a divergence, et sans prétendre reprendre ici de façon exhaustive les assertions des uns et des autres, on peut rappeler ici les principaux arguments évoqués :

· ***Contre la libéralisation :***

- L'option libérale est une option de principe, voire un dogme, dont aucune expérience ne permet de valider l'efficacité.
- La libéralisation mettrait en péril, au nom de la recherche de la productivité et de la rentabilité, la sécurité, qui est l'un des acquis majeurs du mode ferroviaire.
- La libéralisation ne peut que se traduire par une dégradation des conditions de travail et une détérioration de l'emploi dans les sociétés de transport ferroviaire.
- La SNCF qui vient de subir une première réforme avec la mise en place de la séparation institutionnelle entre la gestion de l'infrastructure et la fourniture des services de transport n'est pas en état de supporter une concurrence accrue.
- L'avenir du chemin de fer dépend moins de réformes internes au secteur que de la résolution de problèmes externes tels que la prise en compte dans la tarification des vrais coûts externes du transport routier ou que l'amélioration des conditions de travail dans ce mode.

· ***Pour la libéralisation :***

- La libéralisation est inscrite dans le traité de Rome qui garantit la libre prestation de services tant en transport international qu'en transport national. Si cette obligation a difficilement été mise en oeuvre dans le cas du transport routier de marchandises, sans entraîner d'ailleurs les effets néfastes que certains envisageaient pour s'y opposer, elle n'est toujours pas respectée dans le domaine du transport ferroviaire. Une attitude qui tendrait à refuser la liberté de prestation de services est donc fragile juridiquement et pourrait entraîner une intervention de la Cour de Justice européenne. Elle est également politiquement fragile car il n'est pas impossible que la position française soit minoritaire lors d'un vote au sein du Conseil des ministres des Transports.
- L'évolution du marché du transport ferroviaire, particulièrement dans le domaine du transport de marchandises, est très inquiétante et il est urgent de prendre des mesures permettant d'interrompre la tendance. Si la libéralisation n'est pas en elle-même le remède à tous les problèmes, elle est de nature à provoquer un choc modifiant les données et ouvrant de nouvelles perspectives.
- La plupart des pays européens voisins de la France ont opté pour une attitude plus ouverte et il est très vraisemblable qu'à terme l'option libérale finira par l'emporter. Le combat pour freiner une tel-le évolution paraît donc perdu d'avance. Se croyant à l'abri d'une telle évolution, la SNCF ne se prépare pas suffisamment à résister à une concurrence intra-modale le jour où celle-ci lui sera imposée.

Il paraît important de relever que le partage des opinions entre ces deux thèses ne coïncide pas nécessairement avec les orientations idéologiques ou politiques de ceux qui les émettent.

Mais le débat qui s'appuie sur les arguments que nous venons de rappeler est sans doute dépassé : une large majorité des membres du Conseil considère que le principe d'une certaine libéralisation est acquis. Quoi qu'en pense, les structures du transport ferroviaire vont évoluer dans les années qui viennent et cette évolution est nécessaire pour que l'objectif de développement durable puisse être atteint. »

## Encadré

### **EUFTRANET : Un réseau européen dédié fret pour un renouveau du rail**

Le projet EUFRANET<sup>32</sup> est parti d'un constat de départ sur le déclin du rail en Europe et la qualité insuffisante des prestations face à un mode routier en rapide croissance. Les projections de tendance montrent que la part du rail en Europe passerait de 14 % environ à moins de 9 % à l'horizon 2020 : le rail ne serait plus une alternative crédible.

Face à cette situation une hypothèse de réseau ferroviaire à priorité fret est explorée dans un contexte de reconstruction du secteur : c'est le réseau « EUFRANET » qui ne peut se concevoir sans proposer dans le même temps des modalités d'exploitation nouvelle bénéficiant des progrès des techniques mais aussi et surtout d'innovation dans l'organisation et de suppression de barrières.

Avec ce concept, le renouveau du rail est possible et les conditions d'application sont analysées. Sous certaines hypothèses la part du rail pourrait croître de nouveau pour atteindre jusqu'à 20 % et voire plus, reprenant des parts de marché à la route.

Cette démarche procède d'une vision européenne du marché : elle s'inscrit en complémentarité avec l'approche actuelle de réseau fret européen discutée entre les Etats.

Le trafic international serait largement à l'origine des nouveaux trafics orientés vers le fer sans que les volumes déclinent pour autant au niveau national. L'insertion dans le tissu régional, l'appréciation précise de l'impact local sont aussi des volets essentiels de cette stratégie : telles sont les principales lignes développées dans un document réalisé à l'occasion d'un projet de recherche du IVe PCRD coordonné par l'INRETS, en liaison étroite avec des compagnies ferroviaires de France, Allemagne et Suisse.

Ce projet est aussi une première application d'une démarche plus générale qui associe la définition de scénarios, la simulation de flux, et l'évaluation de stratégies, mises au point à travers différents projets (SCENARIOS, IQ, EUFRANET, SCENES) : les espaces à différents niveaux (européen, national, régional) sont caractérisés par leurs flux circulatoires, et les stratégies sont évaluées par rapport à leur incidence sur ces flux.

#### **Les étapes de la recherche (les lettres Di renvoient aux numéros des documents)**

#### **Analyse des exigences des chargeurs et de leur perception de l'offre ferroviaire (D1) projection de la demande à l'horizon 2020 (D3)**

Elle s'est réalisée en deux temps : première projection de demande avec des hypothèses simplifiées de temps de transport pour itération après simulation de l'offre jusqu'à l'obtention d'une stabilisation des résultats, à la suite d'échanges successifs de BVU et IVE.

#### **modèle d'offre, affectation sur réseau, analyses des solutions alternatives (D2)**

#### **la définition d'un réseau dédié à priorité fret (D5)**

La priorité est établie à 3 niveaux : forte priorité sur un réseau noyau, plages de priorités sur un réseau intermédiaire connectant les régions périphériques, et priorité inchangée sur le reste du réseau.

#### **Simulation de stratégie ferroviaire et évaluation (D6, D7)**

<sup>32</sup> Projet coordonné par l'INRETS : C. Reynaud, Fei Jiang.

Les stratégies concernant la priorité, la longueur des trains, la qualité de service et la méthode d'évaluation analysent les conditions de mise en valeur d'une telle stratégie à l'échelle de l'Europe.

### **un défi européen pour le rail**

Le défi européen signifie d'abord un redressement du rail pour l'ensemble des pays ce qui semble possible bien que pour certains la part du rail restera assez modeste. Mais le défi européen signifie aussi une contribution du rail aux défis du transport liés à l'intégration européenne : de ce point de vue un certain nombre de mesures restent à affiner, mais il apparaît d'ores et déjà que le fer peut retrouver une place significative dans les transports à longue distance et dans la desserte de l'ensemble des pays, y compris les pays périphériques. Le renouveau du fer est aussi un test sur une aptitude à réorganiser un secteur à l'échelle de l'Europe

Face à un objectif de maintien ou de regain de part du marché du rail par rapport à la route, EUFRANET en précise les conditions, qui sont plus ou moins contraignantes en fonction des ambitions affichées. L'outil EUFRANET réussit à donner un contenu stratégique à un objectif politique.

***Christian Reynaud  
Coordonnateur du projet EUFRANET  
Directeur du Département et Sociologie des Transports  
INRETS***

**Encadré :**  
**LA TRANSFORMATION DU PAYSAGE DU FRET FERROVIAIRE EN EUROPE**

J'aborde ce sujet avec beaucoup de modestie car ma connaissance du marché du fret ferroviaire en Europe reste limitée à des informations générales et aux approfondissements que j'ai pu faire dans le cadre d'études spécifiques qui m'ont été confiées dans les dernières années.

Je note tout d'abord une évolution : l'importance des regroupements qui sont déjà intervenus ou qui peuvent voir le jour dans l'activité des anciens réseaux européens : à titre d'exemple, le regroupement DB Cargo/NS Cargo récemment étendu aux chemins de fer danois ou celui entre les chemins de fer italiens et suisses. Il me semble qu'il y a là une « tendance lourde » qui vise à répondre à la dimension européenne du marché du fret ferroviaire où les anciennes frontières nationales doivent s'effacer complètement.

Je note également que les chemins de fer sont confrontés à une concurrence toujours aussi vive du transport routier et à une baisse continue des prix de référence. Ceci semble en contradiction avec le discours politique souvent tenu qui voudrait que le coût du transport routier augmente dans le temps, au fur et à mesure où on intégrerait les charges externes représentées par les nuisances qu'il entraîne. Les récents événements qui ont marqué plusieurs pays de l'Europe occidentale, à l'occasion de la hausse du prix du gazole, ont montré les limites d'une telle politique.

En fait, je pense que les prix de référence en Europe n'évolueront pas significativement au cours des prochaines années. Ceci renforce l'importance de la productivité dans l'activité fret des opérateurs traditionnels. Or, ceux-ci ont le handicap de structures lourdes, héritage d'une histoire sur laquelle il est impossible de revenir. Ces opérateurs sont donc dans une situation difficile par rapport à la concurrence de « nouveaux entrants » qui pourraient proposer des services strictement adaptés au marché qu'ils visent. On comprend dès lors, les réticences, voire les oppositions, exprimées ou latentes, à la stratégie d'ouverture voulue par les instances européennes.

Il faut sortir de ce dilemme et permettre aux opérateurs traditionnels de jouer leur rôle dans un marché ouvert et ceci sans créer des protectionnismes réglementaires qui iraient à l'encontre des principes fondamentaux du droit européen. C'est une responsabilité des instances européennes, comme des pouvoirs publics nationaux, de prendre ce problème en charge sans en sous-estimer l'ampleur.

Si cette question de productivité pouvait avoir une solution, bien des problèmes pourraient être traités dans un contexte différent de celui qui prévaut aujourd'hui. Il en est ainsi du Transport Combiné sous ses différents aspects de transport de conteneurs, de caisses mobiles, voire d'ensembles routiers complets. Jusqu'à présent, les réseaux ont marqué une certaine réticence à l'égard du développement de ce trafic peu rémunératrice et dans lequel leur activité est trop strictement ramenée à une fonction de « tractionnaire » jugée insuffisante.

Mon sentiment est que cette activité pourrait laisser des marges significatives si les coûts des opérateurs n'étaient pas grevés des charges historiques que j'ai évoquées. Dès lors, cette activité, même à faible marge, redeviendrait lucrative. C'est la condition indispensable au développement des services de ferromagasinage ou d'autoroute ferroviaire qui me semblent un complément indispensable au transport combiné classique.

**Philippe ESSIG**  
**Versailles, le 25 septembre 2000**

***Essig Consultant,***

Dans le domaine du maritime et de l'aérien s'est engagée une logique d'alliance sur fond de fusions.

## L'aérien

Les logiques anciennes fondées sur l'identité pavillon-compagnie et les logiques actuelles de hub ont largement structuré les stratégies d'alliance ou de rachat des compagnies. Rappelons en effet, que même sur les grands aéroports internationaux la prédominance d'une compagnie est généralement la règle, celle-ci s'organisant ainsi autour d'un « hub ».

Ainsi à « Aéroports de Paris », la part d'Air-France dans les mouvements est de plus de 49 % en 1999, et de plus de 50 % pour le fret... alors que les aéroports parisiens reçoivent 397 compagnies ! Cette réalité, qui n'est pas spécifique à la France, structure les stratégies possibles en matière d'alliance.

Le mouvement de concentration et d'alliance est donc relativement récent au niveau mondial, et coïncide avec le développement des accords dits « ciel ouvert » et la libéralisation des transports aériens successivement aux Usa et en Europe.

Parmi les alliances existantes, une seule est strictement Européenne, c'est à dire ne repose pas sur l'alliance de hub sur plusieurs continents.

En effet :

- **Star Alliance**, la plus ancienne (1997) est construite autour d'Air Canada et United Airlines en Amérique du Nord, la brésilienne Varig en Amérique du sud, Air New Zealand, All Nippon Airways, Ansett Australia et Thai Airways en Asie, et Lufthansa et SAS en Europe. Viennent de rejoindre l'alliance : British Midland and Mexicana Airlines
- **Oneworld**, est constitué autour du couple British Airways et American Airlines, British Airways a nourri des négociations avec KLM.
- **Wings** regroupe KLM, et Northwest Airlines. Alitalia, de son côté vient de rompre avec KLM à la suite d'un retrait unilatéral de ce dernier de l'accord entre les deux firmes. Du coup Alitalia recherche actuellement un partenaire international (Air France ?), tandis que KLM a entamé puis abandonné des négociations en vue d'une fusion avec British Airways (BA).
- **SkyTeam**, est créée autour d'Air France et de Delta Airlines avec Aero Mexico et Korean Air
- Seule l'alliance **Qualiflyer group** est purement européenne, et constituée uniquement de compagnies non-américaines autour de Swissair Sabena et qui regroupe notamment les français Aom, Air Littoral et Air Liberté. Swissair aurait laissé entendre que la compagnie souhaitait fusionner avec BA.

Dans le domaine du fret, outre les alliances des compagnies généralistes, il convient de rappeler que les intégrateurs sont fondamentalement de gros opérateurs aériens de fret ayant leur propre flotte. A titre indicatif, Fedex est, sur son hub de Paris la seconde compagnie pour le fret (avec plus de 12 % du trafic) après Air France. Elle vient de renforcer cette position en prenant un accord mondial avec la poste française. (c.f. supra)

## Le maritime

### Le transport de conteneurs

Dans le domaine essentiel du transport de ligne de conteneurs, le mouvement de concentration des compagnies – déjà relativement ancien – fait apparaître quelques grandes entreprises majeures, elles-mêmes associées dans des alliances. Parmi les fusions récentes, on compte APL racheté par NOL (New World Alliance), DSR-Senator par Hanjin (United Alliance), et Sealand par Maersk. On vient de noter également la prise de participation de Grimaldi à hauteur de 33,95% dans l'armement Atlantic Container Line (ACL), dont il est ainsi devenu le principal actionnaire.

Actuellement, le premier opérateur de services réguliers mondiaux (le groupe Maersk-Sealand-SCL) a une capacité de flotte pratiquement double de son suivant (Evergreen), lui même talonné par P&O NL, Hanjin/DSR Senator, Medit. Shipping, NOL/APL et Cosco.

Or, une méga-coopération entre la TNWA (APL, MOL et Hyundai), respectivement 6°, 10° et 15° mondiaux, et Maersk Sealand, qui doit encore être approuvée par l'administration US de la navigation maritime Federal Maritime Commission (FMC), se met concrètement en place sur l'Atlantique Nord.

Capacité des 10 plus gros opérateurs de porte-conteneurs en lignes régulières  
(1/9/2000)

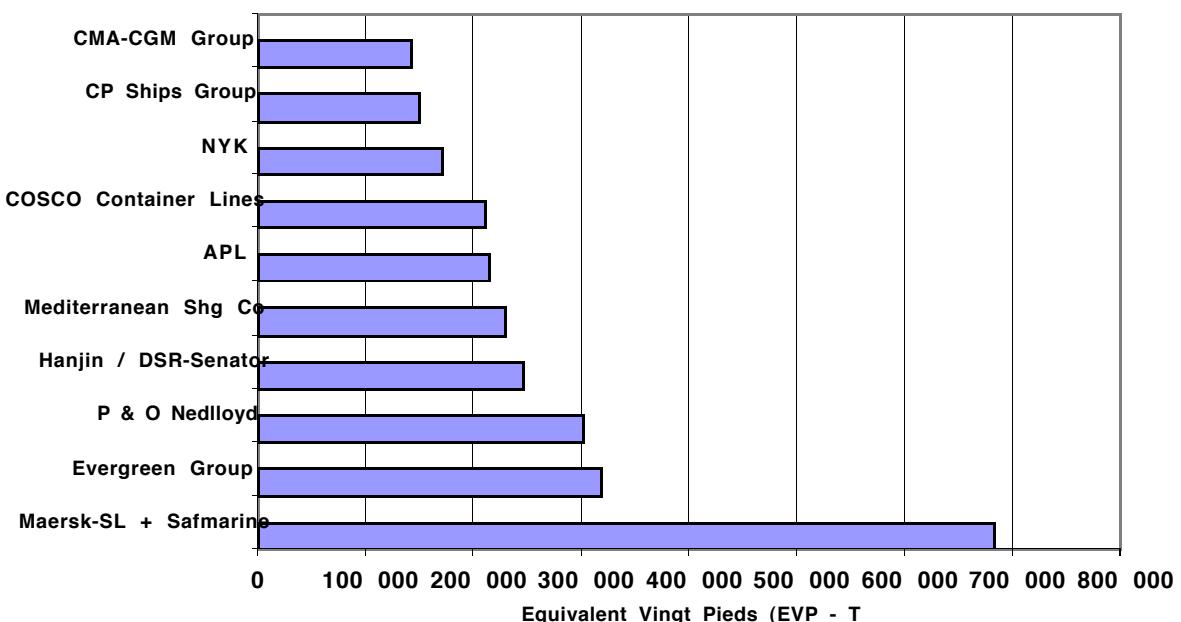


Figure 41 : Les 10 premiers opérateurs de ligne conteneurs au monde en 2000 Source : Alphaliner-Brs.

Les alliances sont des associations qui, comme les grands réseaux terrestres non intégrés capitalistiquement, peuvent être relativement instables, en raison même des intérêts des membres des alliances, mais aussi de l'évolution de leurs relations financières.

Rappelons par exemple qu'avant leur fusion P&O et Nedlloyd appartenaient à deux alliances différentes. Mais elles débouchent ou s'accompagnent souvent de mouvements financiers classiques (fusions-acquisitions, c.f. supra).

Pour comprendre la mise en place progressive et l'évolution du système d'alliance, il convient ici aussi de partir de la modification des règles<sup>33</sup> en vigueur<sup>34</sup>, de course au gigantisme des porte-conteneurs, et l'impact des phénomènes de surcapacité en période de récession. Ces mécanismes donnent naissance aux « consortiums » spécialisés sur des dessertes particulières, puis à des « alliances<sup>35</sup> » dont la vocation est mondiale ou « globale ». En effet, par ce biais, les armateurs peuvent desservir sans leurs propres navires le maximum de ports et de régions

On rappelle qu'un accord prend d'abord place en 1991 sur le Pacifique avec le TSA, (Transpacific Stabilisation Agreement) qui gèle une partie des capacités, puis vient le TAA, (Trans-Atlantic Agreement) qui eût une certaine efficacité et fût condamné par la CEE.

Puis vint le tour du TACA (Trans-Atlantic-Conférence Agreement), habillage de l'accord précédent visant à le faire bénéficier de l'exemption de groupe dont peuvent se prévaloir les conférences, lui-même à nouveau attaqué par la Commission européenne. Signalons également l'AETA (Asia Europe Trade Agreement) sur le trafic Europe/Extrême Orient, lui aussi contesté par Bruxelles.

### **Encadré :** **LES ALLIANCES EN 2000**

Les alliances bénéficient d'une exemption au règlement concurrence et sont autorisées par le règlement n° 870/95 du 20 avril 1995 renouvelé en 2000. Ce règlement autorise la création de consortiums permettant d'exploiter des navires en commun en vue de diminuer les coûts par la réalisation d'économie d'échelle. Les consortiums sont habituellement spécialisés sur une desserte particulière tandis que les alliances ont vocation à assurer une desserte mondiale, en tout cas plus large que la desserte d'une seule ligne .

Ces alliances évoluent assez rapidement et ne sont pas stables dans le temps.

L'alliance était citée par certains armateurs comme une étape vers la fusion-acquisition ou du moins un substitut s'ils n'avaient les capacités financières de réaliser cette dernière.

Pourtant la fusion ou acquisition ne se réalise pas sans difficulté :

le marché d'un armement fusionné est toujours moindre que la somme des marchés des deux acteurs de la fusion, *P&O Nedlloyd en est un bon exemple*.

Les cultures différentes sont difficiles à rapprocher

mais cela permet une plus grande autonomie et souplesse dans la gestion de situations quotidiennes.

C'est effectivement l'observation qu'on a pu faire du comportement des compagnies maritimes entre 96 et 99. Plusieurs d'entre elles appartenant à des alliances différentes ont effectivement fusionné : tels l'anglais P&OCL qui appartenait à la Grand Alliance et le néerlandais Nedlloyd de Global Alliance en 1997 ou encore NOL (Singapour) de la Grand Alliance et l'Américain APL de Global en 1998.

Pourtant les deux nouvelles entités ont elles-mêmes rejoint des alliances.

La structure de gestion des alliances s'est dans le même temps extrêmement allégée : de 60 personnes nécessaires pour le consortium TRIO avec 60 navires dans les années 70, seulement 12 personnes gèrent aujourd'hui la Grand Alliance qui aligne 120 navires et 660 000 EVP (équivalent vingt pieds).

En 2000 la situation des alliances est la suivante :

- la Grand Alliance qui regroupe P&O Nedlloyd, Happag Lloyd, NYK (japonais), le malaisien MISC et OOCL (Hong-Kong : 660.000 EVP
- la New World Alliance rassemble NOL-APL (Singapour qui a racheté l'américain APL), le coréen Hyundai Merchant Marine et le japonais MOL (Mitsui OSK Lines). Cette alliance a été rebaptisée, elle s'appelait en 1996 la Global Alliance : 450.000 EVP
- United Alliance (Hanjin- DSR Senator/ChoYang/UASC) : 300.000 EVP
- L'alliance Sino-Japonaise regroupe K Line, COSCO et Yang Ming.
- VSA Maersk-Sealand, P&ONedlloyd et OOCL

<sup>33</sup> On rappelle que le règlement 4056/85 avait introduit – pour les conférences dont la première remonte à 1870 – le principe dit d'exemption de groupe qui permettait de fixer des tarifs communs. (voir encadré).

<sup>34</sup> Voir sur ce point Le transport maritime par conteneurs : concentrations et globalisation par G. MASSAC (GM 56) Exposé du 5 mars 1997 à l'Académie de Marine

<sup>35</sup> United Alliance , New World Alliance , Global alliance, Grand alliance, Maersk/Sealand

L'ampleur de ces alliances continue à s'étendre dans la mesure où elles passent des accords avec d'autres compagnies ou groupes. Ainsi trois services hebdomadaires sont assurés par Maersk sur le Nord Atlantique (avec des slots CMA-CGM) dans le cadre d'une coopération avec la New World Alliance

La Grand Alliance a passé en juillet dernier un accord avec Americana Ships (groupe CP Ships) pour sloter sur cinq dessertes Mexique/US East Coast/Canada/Europe.

Quel est le rôle de ces alliances dans la cadence et le degré de concentration du secteur. Ces accords permettent-ils à la concurrence de mieux s'exercer que des fusions conduisant à une concentration plus importante ? Retardent-ils simplement le phénomène ? La spécificité maritime le justifie-telle ?

**5 octobre 2000**

**Elisabeth GOUVERNAL**

**Directeur de Recherche**

**INRETS**

### **Cabotage**

Il convient de noter par ailleurs que le cabotage maritime, à propos duquel la Communauté Européenne<sup>36</sup> affiche un réel intérêt dans le cadre de la stratégie communautaire de transport durable, a fait l'objet d'initiatives spécifiques en Italie (réductions de charges sociales), et tient une place importante dans le « Nouveau Plan Général des Transports et de la Logistique » italien<sup>37</sup>. Il s'agit en effet dans ce pays de mettre en place une « autoroute de la mer ». En France, le Comité Interministériel de la Mer vient d'introduire une aide au démarrage des nouvelles liaisons.

### **Prix**

Sur le plan conjoncturel, il semble que le marché de l'affrètement au voyage fasse apparaître des frets rémunérateurs. Ainsi, par exemple, l'indice de Hambourg, qui résulte de la conclusion des chartes rassemblées par les courtiers de Hambourg, mettait en évidence en juin 2000 des prix pratiquement doubles de ce qu'ils étaient en mars 1999. Cette évolution n'est pas sans rapport avec celle des soutes, dont la progression a été de 75 % environ en un an.

### **Les Ports et la manutention**

Du côté portuaire, les mécanismes de restructuration sont également à l'œuvre.

Ainsi, par exemple, Eurogate est désormais la plus importante société européenne de manutention portuaire de conteneurs. BLG-Container et Eurokai ont formé (50-50%) depuis le 1<sup>er</sup> septembre 1999 une entité commune qui possède également Contship Italia. Le nouveau groupe offre ses services à Hambourg, Bremerhaven, Gioia Tauro, La Spezia, Lisbonne, Klaipeda (Lituanie). L'idée est de former avec les armateurs un contrat unique, à charge pour le client de choisir ensuite les ports qu'il dessert. De son côté, Maersk contrôle 10 % du terminal de Gioia Tauro appartenant à Contship Italia.

Eurogate vise explicitement à concurrencer Rotterdam, Felixtowe, Zeebrugge et Anvers.

Eurogate a traité 6.355 million d'E.V.P en 1999. Il a également pour stratégie de s'intéresser à la desserte de l'Hinterland, avec par exemple la mise en place d'un accord entre EUROGATE Intermodal, European Rail Shuttle (ERS) et KEP Logistik. Mi 1999, le groupe a créé une liaison entre Bremerhaven, Hambourg et Munich, « l' Euro Sprinter ». Par ailleurs, il compte mettre en place une liaison à travers le massif alpin dont le nom est Hannibal.

Dans un autre domaine, celui des produits pétroliers et chimiques, les groupes néerlandais Pakhoed et Van Ommeren, jusqu'ici concurrents ont fusionné sous le nom de Vopak.

Son chiffre d'affaires est d'environ 3,2 milliards d'Euros. Le nouveau groupe, disposera d'un réseau de terminaux à l'échelle mondiale, d'une flotte de tankers (...), d'activités de distribution de produits chimiques en Amérique du nord et en Europe lui permettant de prendre une position de leader sur le marché mondial.

<sup>36</sup> Résolution du Conseil du 14 février 2000 et création du Bureau de promotion du « short sea »

<sup>37</sup> voir : « Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica », Ministère des transports et de la navigation, service de la planification et de la programmation, Juillet 2000.

En France, même si le secteur de la manutention et d'opérateurs portuaires demeure disparate et éclaté, une évolution sensible est intervenue en 1999 avec l'apparition de nouveaux acteurs. Outre l'intervention du groupe Français EGIS, SEA-Invest, premier manutentionnaire belge de vracs pondéreux et de terminaux fruitiers prend pied dans de nombreux ports français.

Le concept d'opérateur ou de guichet portuaire unique fait également son chemin, en particulier grâce à la réforme introduite par le décret du 9 septembre 1999<sup>38</sup> Un premier terminal sera ainsi « confié » à une structure privée à Dunkerque dans le cadre d'un GIE associant le port à une entreprise de manutention.

**Encadré :**

**RENOUVELLEMENT DE L'EXEMPTION DE GROUPE (COMMUNIQUE DE LA COMMISSION)**

**La Commission renouvelle l'exemption par catégorie en faveur des accords de consortium dans le domaine maritime.** Bruxelles, le 25 avril 2000

**« La Commission européenne a renouvelé pour une durée de cinq ans une exemption<sup>(1)</sup> par catégorie autorisant des compagnies maritimes à conclure des accords de consortium ayant trait au transport maritime de fret. Le règlement d'exemption par catégorie, qui a été adopté en 1995, s'applique d'office aux consortiums maritimes dont la part de marché est inférieure à 30 %.**

La conclusion d'accords de consortium entre des compagnies maritimes est courante, l'objectif étant de fournir un service de transport maritime de ligne commun grâce à la coordination des horaires de voyage, l'échange et la vente d'espace sur des navires, ainsi que l'utilisation en commun (« pooling ») de navires et d'installations portuaires. En 1995, la Commission a adopté un règlement d'exemption par catégorie portant sur ce type d'accords de consortium<sup>(2)</sup>. Ce règlement, dont la durée d'application était de cinq ans, est arrivé à expiration. La Commission, sur proposition de M. Mario Monti, commissaire à la concurrence, a adopté un règlement renouvelant l'exemption par catégorie pour cinq années supplémentaires, confirmant ainsi son attitude favorable à l'égard des consortiums maritimes.

De tels accords permettent généralement aux compagnies maritimes de rationaliser leurs activités et de réaliser des économies d'échelle et, partant, d'améliorer la productivité et la qualité des services maritimes réguliers. Pour autant que les consortiums soient confrontés à une concurrence suffisante, ces avantages profitent aux entreprises exportatrices, qui sont les clientes des compagnies maritimes. L'exemption par catégorie ne s'applique donc d'office qu'aux consortiums détenant moins de 30 ou 35 % de tout marché sur lequel ils sont présents, selon qu'ils opèrent ou non dans le cadre d'une « conférence maritime ».

Le fait qu'un consortium détienne une part de marché supérieure à ces plafonds ne le rend pas nécessairement illégal, mais signifie seulement qu'il devra être examiné séparément pour ce qui est de sa compatibilité avec les règles de concurrence. Si un consortium détient une part de marché supérieure à 30 ou 35 % mais inférieure à 50 %, il bénéficiera de l'exemption, pour autant qu'il soit notifié à la Commission et que celle-ci ne s'oppose pas à l'exemption dans un délai de six mois. Un consortium détenant plus de 50 % de l'un des marchés sur lequel il opère peut être notifié en vue de bénéficier, le cas échéant, d'une exemption individuelle.

L'exemption par catégorie interdit la fixation de tarifs. Elle s'applique néanmoins tant aux consortiums opérant dans le cadre d'une conférence maritime qu'à ceux opérant hors conférence. En vertu d'une exemption par catégorie distincte, les membres d'une conférence maritime peuvent fixer des taux de transport maritime, à condition de remplir certaines conditions et de respecter certaines obligations.<sup>(3)</sup> L'exemption par catégorie en faveur des consortiums s'applique uniquement aux consortiums qui fournissent des services maritimes réguliers internationaux vers un ou plusieurs ports de la Communauté. Ces services doivent avoir trait exclusivement au transport de fret ; l'exemption ne couvre pas le transport de passagers. »

(1)Règlement (CE) no 823/2000 de la Commission, du 19 avril 2000, concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à certaines catégories d'accords, de décisions et de pratiques concertées entre compagnies maritimes de ligne (consortiums) - JO L100 du 20 avril 2000

(2)Règlement n° 870/95.

(3)Article 3 du règlement n° 4056/86.

<sup>38</sup> Le décret a introduit dans le droit français un nouveau régime d'exploitation dans les ports autonomes : la convention d'exploitation de terminal. En pratique cela permet à un port de confier à une entreprise l'exploitation et la réalisation éventuelle d'outillages d'un terminal. Voir aussi la convention type instituée par le décret du 19 juillet 2000.

## Les réseaux urbains et autres lignes régulières

Le phénomène de concentration et la mise en place de stratégies d'offre globale conduisent la restructuration du secteur à s'accélérer dans le domaine des réseaux de voyageurs.

Il faut signaler tout d'abord que le groupe SNCF est devenu l'actionnaire de référence du groupe VIA-GTI. CGEA Connex, quant à elle, est sortie du capital de VIA-GTI et reprend une part de ses activités en souhaitant le faire en concertation avec les collectivités publiques. Cette opération renforce donc les deux opérateurs (Sncf et Cgea). La stratégie affichée par la Sncf est d'atteindre une taille suffisante pour pouvoir présenter aux collectivités territoriales une offre globale. Elle permet en outre à la SNCF de se renforcer à l'international. Cette opération, initiée à l'automne 1999, intervient dans un contexte de désengagement de la SNCF des activités considérées comme non stratégiques. Dans ce cadre la SNCF a vendu en 1998 ses hôtels Frantour et son pôle tourisme, l'hebdomadaire La Vie du rail, et plus récemment une partie de son patrimoine immobilier parisien. Cette nouvelle concentration du secteur a pu amener le GART à émettre des réserves et exprimer des inquiétudes<sup>39</sup>. L'interrogation du Gart porte en particulier sur l'efficacité des procédures de la « loi Sapin » dans ce nouveau cadre, et de la constitution d'un pôle « monopolistique » dans le domaine du périurbain.

Il convient par ailleurs de souligner l'augmentation de l'engagement international des firmes françaises dans un contexte d'ouverture des marchés locaux de transport, mais aussi de libéralisation ferroviaire. Cette orientation qui conduit la Sncf à s'insérer dans des marchés étrangers concurrentiels amène les Autorités organisatrices regroupées au sein du Gart à s'interroger sur le « maintien du monopole de la Sncf sur le transport ferroviaire français ».

Le développement international permet aux firmes d'afficher des taux de croissance importants. Ainsi en est-il par exemple de Connex.



Figure 42 : Croissance du chiffre d'affaires de groupe « Connex » (Vivendi)

<sup>39</sup> Communiqué du 8 novembre 1999

A titre d'exemple, en ce qui concerne le groupe Vivendi, CGEA Transport assure les déplacements de plus de 1 milliard de voyageurs dans le monde. Premier transporteur européen privé, il réalise les trois quarts de son activité à l'étranger : il gère ainsi près de 20 % des chemins de fer britanniques, exploite des lignes ferroviaires en Allemagne et s'est vu confier l'exploitation du métro de Stockholm. La part de l'activité internationale du Groupe s'est accrue fortement sous le double effet des acquisitions réalisées et d'une croissance interne particulièrement forte hors de France. Ainsi la part du chiffre d'affaires à l'étranger est passée de 46,7% à 57,4% entre le 1<sup>er</sup> semestre 1999 et le 1<sup>er</sup> semestre 2000.

De son côté, en reprenant Via-Gti, la Sncf acquiert une dimension internationale plus large. En effet, cette société gère des réseaux de transport en Hollande, Norvège ou Espagne et elle a des participations dans des sociétés ferroviaires en Europe.

## **Le nouvel espace industriel : les grandes industries amont**

Trois grands évènements ont marqué le secteur de la fabrication des matériels de transport public :

- ***La fusion RVI-Volvo,***
- ***la création d'Eads***
- ***et la fusion Adtranz-Bombardier.***

Pour autant, on peut noter un processus de concentration significatif dans les domaines du BTP et de la construction automobile.

### ***Le BTP***

On peut noter également une concentration croissante du secteur du BTP. Ainsi, un nouveau groupe, résultant de la fusion entre Vinci et GTM, dont le chiffre d'affaires serait de l'ordre de 16 milliards d'Euros, devrait voir le jour d'ici la fin de 2000. Ce groupe, présent dans le domaine des travaux routiers (pour 30 % de son activité), est également présent sur le marché des parcs de stationnement et des concessions autoroutières (Cofiroute). Il se présente comme le leader mondial du BTP. Rappelons que l'actionnaire « historique » de Vinci est Vivendi, et celui de GTM est Suez-Lyonnaise des Eaux.

### ***L'automobile***

Par ailleurs, ***l'industrie automobile*** poursuit sa recomposition.

Celle-ci évolue en fonction de paramètres relativement nouveaux. En effet, le sentiment semble s'imposer qu'il n'existe pas – sauf pour les poids lourds – d'alliance possible entre les grands fabricants. En second lieu, la crise asiatique a changé les données du problème, en mettant l'Asie à la portée des constructeurs européens. C'est ce double constat qui explique la stratégie de Renault<sup>40</sup> qui a mené à bien en 1998 et 1999 ses projets d'accord avec Nissan puis Samsung. L'internationalisation des constructeurs coïncide avec la conviction que les marchés traditionnels d'Europe sont saturés, alors que ceux du Mercosur, d'Asie et d'Europe de l'Est ont de fortes perspectives de croissance, et nécessitent des implantations locales. La même logique a conduit Renault à reprendre Dacia (Roumanie)

---

<sup>40</sup> Voir : Louis Schweitzer : « La stratégie internationale de Renault – Y-a-t-il un stratège dans l'auto ? » article de la Jaune et la Rouge - Aout Septembre 2000

### Parts de marché des grands groupes

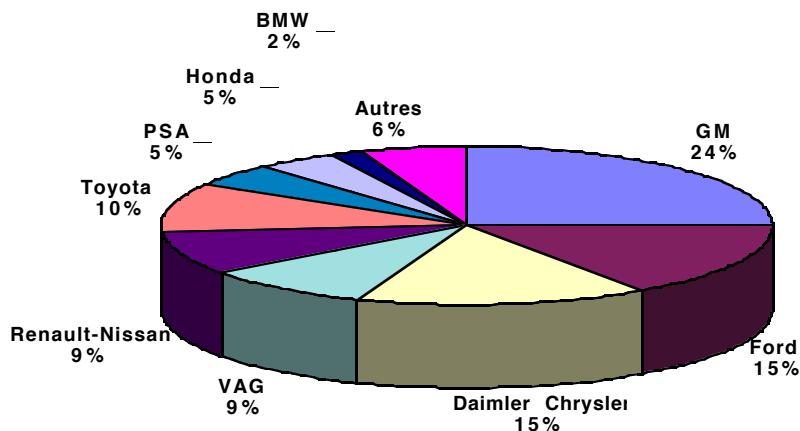


Figure 43 : Parts de marché des grands groupes automobiles en 1999

Au total, la concentration du secteur augmente très sensiblement (voir organigramme ci après). En 1999 les 6 groupes majeurs de taille mondiale représentaient **83,8 %** de part de marché, contre **66,6 %** un an auparavant. Huit groupes représentent aujourd’hui 93 % de la production mondiale.

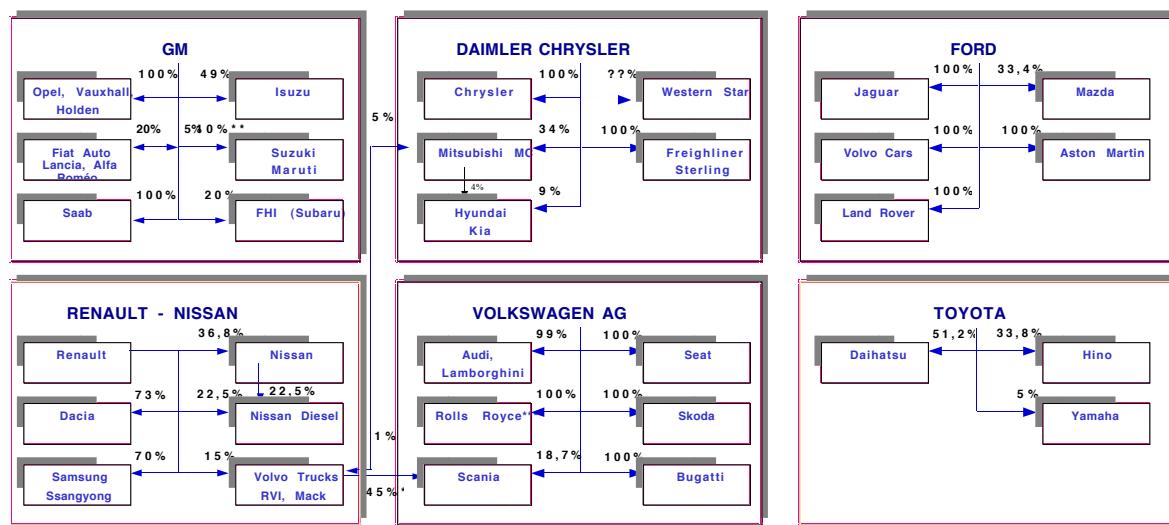


Figure 44 : Les grands groupes automobiles dans le monde

### **Renault VI –Volvo**

La fusion annoncée en avril de Volvo et de Renault VI-Mack permet de constituer le premier constructeur européen de poids lourds, le second américain, et par voie de conséquence le second constructeur mondial derrière Mercedes. Il permet également la constitution du troisième fabricant mondial d’engins diesel derrière Cummins et Cat-Perkins.

Le paysage européen s'est profondément modifié en 30 ans, puisque nous sommes passés de 24 groupes en 1970 à 6 groupes seulement en 2000 : Volvo-RVI, Mercedes, Scania, Iveco, Man, Daf.

Le nouveau groupe Volvo, incluant RVI-Mack, représente un chiffre d'affaires de 20 milliards d'Euros et regroupe 76500 salariés – dont 47 000 dans la branche « camions »... Il produit en particulier environ 151000 poids lourds par an.

La stratégie mise en œuvre ne débouchera pas sur une fusion des canaux de distribution, mais sur une logistique et une administration commune.

Il convient de souligner que la fusion Volvo-RVI va nécessairement avoir des conséquences sur le marché du car et du bus. En effet, RVI et IVECO avaient regroupé leurs branches « autocars-autobus » au sein d'Irisbus , société active depuis le 1er Janvier 1999 dont le siège légal à Madrid.

IRISBUS avec un effectif total de 6 200 personnes, représente une production de 2 300 autocars et de 2 800 autobus, de 1 400 châssis à carrosser et de 1 800 minibus, répartie au sein de ses cinq usines européennes (Italie, France, Espagne et République Tchèque). Sa pénétration serait supérieure à 27 % du marché européen des autocars et des autobus.

L'examen de l'accord Volvo-RVI par la Commission Européenne a débouché sur un accord sous trois conditions acceptées par Volvo et: Renault

- Retrait de la participation de Volvo au capital de Scania AB dans un délai de trois ans
- Retrait de la participation de Renault VI dans RS Hansa Auto Oy (2) dans un délai d'un an. Les accords commerciaux en cours entre Renault VI et Sisu se poursuivront de manière à ce que les opérations de Sisu ne soient pas affectées par l'accord
- Scission dans un délai de deux ans de la société commune Irisbus, détenue conjointement par Renault et Iveco.

## **EADS**

La création d'EADS qui résulte de la fusion de DASA (DaimlerChrysler Aerospace AG), d'aérospatiale-Matra et de CASA permet une recomposition de l'aéronautique civile européenne. En effet, Le nouveau paysage européen s'articule désormais autour de deux grands groupes, le britannique BAe Marconi (18 milliards d'euros de chiffre d'affaires) et le franco-allemand EADS (Société européenne d'aéronautique, d'espace et de défense, 20 milliards d'euro de c.a.).. La naissance d'EADS crée un actionnaire largement dominant au sein d'Airbus, ce qui a débloqué de fait le processus de transformation du consortium en société privée. Cette restructuration européenne de l'aéronautique répond aux regroupements qui ont eu lieu aux Etats-Unis entre 1994 et 1997, avec les fusions entre Lockheed et Martin Marietta, et entre Boeing et McDonnell Douglas.

Par contre un certain nombre de secteurs sont pour l'instant à l'écart de ce mouvement de restructuration : il s'agit des moteurs d'avions , des hélicoptères et des avions de combat.

## **Rachat d'Adtranz par Bombardier**

En Août 2000, la firme canadienne Bombardier, a signé un accord d'achat d'Adtranz (DaimlerChrysler Rail Systems)

Cette acquisition permet à la nouvelle firme d'obtenir le premier rang mondial « dans l'ensemble des activités liées à la production de véhicules sur rail ».

Adtranz est implantée sur les principaux marchés mondiaux, avec 22 000 employés, dont 3 600 dans les secteurs des installations fixes et de la signalisation, et possède des installations manufacturières dans 19 pays sur quatre continents. Son chiffre d'affaires en 1999 était de 5 milliards \$ CAN (3,4 milliards \$ US). Bombardier Inc., une société manufacturière et de services diversifiée, est un chef de file mondial dans la fabrication d'avions d'affaires, d'avions de transport régional, de matériel de transport sur rail ainsi que de produits récréatifs motorisés. Elle fournit également des services financiers et de gestion d'actifs. La Société emploie 56 000 personnes dans 12 pays en Amérique du Nord, en Europe et en Asie, et réalise plus de 90 % de ses revenus à l'extérieur du Canada. Le chiffre d'affaires de Bombardier pour l'exercice clos le 31 janvier 2000 s'élevait à 13,6 milliards \$ (9,1 milliards \$ US). Bombardier Transport compte 16 000 employés et ses revenus pour l'exercice clos le 31 janvier 2000 ont atteint 3,4 milliards \$ CAN (2,3 milliards \$ US).

Ces opérations, outre leur ampleur, contribuent à une restructuration de l'espace industriel situé en amont des transports permettant à la fois une approche efficace du marché mondial et une offre européenne globale.

### ***L'industrie logicielle***

Les grandes restructurations touchent aussi le secteur de la conception et de la fabrication de logiciels qui est déjà fortement concentré.

Plusieurs facteurs jouent indéniablement un rôle dans cette évolution. Outre les facteurs classiques qui correspondent aux exigences d'un marché plus vaste (mondialisation) apparaissent des facteurs liés à l'évolution des priorités dans la gestion des firmes. Sensiblement, les logiques de productivité laissent la place à des logiques d'interactivité, ce qui met l'accent sur le marché des logiciels de commerce électronique et de gestion des opérations logistiques (supply chain management).

Ce dernier marché, qui est estimé au niveau mondial à environ 4 milliards de dollars par an, devrait progresser d'environ 50 % en 4 ans alors que celui, plus classique, des logiciels de gestion de ressources est considéré comme stagnant voire en régression.

Par ailleurs, de nombreuses firmes de prestation de services logistiques visent à franchir un nouveau pas allant dans le sens d'une offre plus globale, ce qui implique la maîtrise des outils informatiques d'optimisation des systèmes logistiques. C'est le sens par exemple du récent accord entre Hays Logistics et I2 Technologies, ou encore le rachat de cabinets conseils par les prestataires.

## Table des illustrations :

<i>PIB (en clair) et échanges mondiaux(en foncé) depuis 1990 (source : OMC)</i>	<i>7</i>
<i>: Croissance annuelle moyenne (en %) du PIB et des exportations pour le groupe des 7 pays industrialisés suivants : Canada, France, Allemagne, Italie, Japon, Royaume Uni et USA. Les données relatives à 1700-1820 ne concernent que le Royaume-Uni. Les données relatives aux exportations commencent en 1720. Les données 1820-1870 excluent le Canada, l'Allemagne, et le Japon. Sources : OCDE et A. Maddison : "Monitoring the world Economy 1820-1992" et "Dynamic Forces in Capitalist Development".</i>	<i>8</i>
<i>: Volume en milliards de dollars des exportations mondiales en 1999 hors commerce intra-communautaire (UE). Source OMC, rapport 2000.</i>	<i>9</i>
<i>: Valeur des échanges de services commerciaux en 1999 selon l'OMC. Données en milliards de \$ .</i>	<i>10</i>
<i>: Taux de croissance (en %) prévus pour 2000 d'après l'OFCE en avril 2000</i>	<i>10</i>
<i>: Evolution du taux de change du dollar.</i>	<i>11</i>
<i>: PIB. Rythmes de croissance en glissements annuels (%) Source : Insee Octobre 2000</i>	<i>12</i>
<i>: Indice de la production manufacturière en France</i>	<i>13</i>
<i>: Analyse du coût du travail en 1998, 1999 et 2000 selon l'Insee. (Note de conjoncture de Juin 2000)</i>	<i>14</i>
<i>: le cours du baril de pétrole bat, à l'été son maximum historique – en dollar - depuis une dizaine d'années. Ce phénomène est amplifié par le recul de l'Euro par rapport au dollar. Source : Insee</i>	<i>15</i>
<i>: Vue synthétique de l'économie et des NTIC. Source « Les technologies de l'information et des communications en France » BIPE, Juin 2000.</i>	<i>17</i>
<i>: Evolution du prix du transport aérien en France (base 100 en 1998). Source Bulletin statistique du SES d'après indices de l'Insee.</i>	<i>20</i>
<i>: Evolution du trafic d'Aéroports de Paris. Source SES</i>	<i>20</i>
<i>: Croissance du PIB et du trafic aérien (Source : ADP)</i>	<i>21</i>
<i>: Flotte marchande mondiale : Variation annuelle du tonnage au 1<sup>er</sup> janvier de 1987 à 2000 (Source Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen).</i>	<i>23</i>
<i>: Evolution de la flotte marchande totale mondiale suivant le pavillon d'immatriculation au 1<sup>er</sup> janvier de chaque année. Les Bahamas, Les Bermudes, Chypre, le Libéria, Panama, en tant que pavillons majeurs sont les principaux registres de libre immatriculation. Malte, Saint Vincent, Les Iles Marshall, Vanatu, Antigua et Barbade et les Iles Caïmans sont les « autres registres de libre immatriculation. Les registres nationaux sont les autres pavillons nationaux dits « normaux » y compris les « pavillons-bis »..</i>	<i>23</i>
<i>: Données relatives à l'inspection des navires en 1999 dans quelques pays du protocole de Paris. (D'après le rapports d'activité du Protocole de Paris pour 1999)</i>	<i>24</i>
<i>: Trafic portuaire européen - Grands ports de conteneurs. En 2000, les trafics conservent une orientation très positive en particulier pour les frets conteneurisés.</i>	<i>25</i>
<i>: Trafic de marchandises diverses conteneurisées en France Source : : SES</i>	<i>26</i>
<i>: Evolution des immatriculations mondiales. Source : Chambre syndicale des constructeurs Français. Nota La ventilation Utilitaire-Non-utilitaire est très différente suivant les pays Le phénomène d'acquisition de « light-trucks » par les ménages américains explique l'importance des véhicules utilitaires.</i>	<i>27</i>
<i>: Coût de l'automobile Source : SES</i>	<i>27</i>
<i>: Indices de circulation en France sur le réseau national Source : SES.</i>	<i>28</i>
<i>: Transport routier de marchandises en France Source SES.</i>	<i>29</i>
<i>: Transport fluvial. Source SES</i>	<i>30</i>
<i>: Evolution annuelle du transport ferroviaire en Europe en unités kilométriques. Source UIC.,</i>	<i>31</i>
<i>: Transport combiné effectué par les membres de l'UIRR (Source : UIRR rapport 1999)</i>	<i>33</i>
<i>: Transport ferroviaire de marchandises Source : SES</i>	<i>34</i>
<i>: Transport combiné rail-route, partie ferroviaire (chiffres Sncf) Source : SES</i>	<i>35</i>
<i>: Transport intérieur collectif de voyageurs. Rappel des ordres de grandeur. Source : SES</i>	<i>37</i>
<i>: Transport collectifs intérieurs routiers en 1999 Source : SES</i>	<i>37</i>
<i>: Transports en Ile de France Source : SES</i>	<i>38</i>
<i>: Evolution en francs constants du prix du gazole hors TVA (ce qui minore le coût pour les entreprises avant la récupération intégrale de la TVA). D'après les données de l'Agence Internationale de l'Energie.</i>	<i>45</i>
<i>: Prix du brut et faillites de transporteurs routiers aux USA Source : ATA, Ttnews</i>	<i>46</i>
<i>Prix du brut en francs et défaillances d'entreprises de transport Source : SES</i>	<i>47</i>
<i>: Prix de vente moyen Toutes taxes du Gazole sur les autoroutes américaines d'Août 1999 à septembre 2000. Prix au Gallon exprimé en dollar.</i>	<i>48</i>
<i>: Manifestation de la RHA contre les taxes sur le gazole : « le prix du gazole au Royaume Uni 58 % de plus qu'en France, 69 % de plus qu'en Allemagne, 92 % de plus qu'en Espagne ».</i>	<i>49</i>

<i>: Les transports intelligents en ville vus par l'Inria.</i>	51
<i>: Belifret et son "réseau" de 4000 km. Source Belifret</i>	57
<i>: Les 10 premiers opérateurs de ligne conteneurs au monde en 2000 Source : Alphaliner-Brs.</i>	63
<i>: Croissance du chiffre d'affaires de groupe « Connex » (Vivendi)</i>	67
<i>: Parts de marché des grands groupes automobiles en 1999</i>	70
<i>: Les grands groupes automobiles dans le monde</i>	70

***<http://www.cnt.fr/>***