

LES TRANSPORTS EN 1998



Séverine MAYO-SIMBSLER
Emmanuel DELAME *

Dans un environnement international moins porteur en 1998 qu'en 1997 mais avec une demande intérieure plus soutenue, la croissance de l'économie française s'est accélérée en 1998 pour atteindre + 3,2 %. La production de services de transports a augmenté de 4,6 % en volume et tous les modes de transport ont connu une croissance en 1998. Les transports de voyageurs ont bénéficié d'une activité touristique soutenue et en particulier de l'effet favorable de la coupe du monde de football, alors que les évolutions sont plus contrastées pour le transport de marchandises. Les consommations intermédiaires augmentant au même rythme que la production, la valeur ajoutée de la branche transport augmente en volume de 4,5 %, soit 1,3 point de plus que le produit intérieur brut.

**Forte hausse
de la production
de services
de transport**

En termes de production, la croissance se poursuit en 1998 puisque la production manufacturière a progressé de 5,4 % et l'ensemble de la production industrielle (y compris la construction) de 3,9 % en moyenne annuelle.

La production de services de transports a, pour sa part, augmenté de 4,6 % en volume. Cette croissance concerne toutes les branches du transport, à l'exception du transport aérien de marchandises.

Les transports de voyageurs ont bénéficié de l'effet favorable de la coupe du monde de football et plus généralement d'une bonne année sur le plan touristique. Leur croissance a été soutenue en 1998. En revanche, les évolutions sont plus contrastées pour les activités de transport de marchandises.

Tableau 1 : La production des branches de transport

(% et milliards de francs)

| | évolution 1998/1997 | | | 1998 niveau |
|--|---------------------|-------------|-------------|----------------|
| | volume | prix | valeur | |
| Transport ferroviaire de voyageurs | 5,2% | -1,0% | 4,1% | 32,4 |
| Transport ferroviaire de marchandises | 0,8% | 0,4% | 1,2% | 15,5 |
| Transport urbain de voyageurs | 3,2% | 0,2% | 3,4% | 43,6 |
| Transport routier de voyageurs | 5,9% | 1,8% | 7,8% | 21,3 |
| Autres transports terrestres de voyageurs | 2,9% | 2,7% | 5,7% | 13,4 |
| Transport routier de marchandises | 6,4% | 0,2% | 6,6% | 161,3 |
| Autres transports terrestres de marchandises | 6,2% | 0,5% | 6,7% | 23,3 |
| Transport fluvial | 8,1% | -10,9% | -3,7% | 2,2 |
| Transport maritime | 3,2% | -6,0% | -3,0% | 25,0 |
| Transport aérien de voyageurs | 6,0% | 2,0% | 8,2% | 64,8 |
| Transport aérien de marchandises | -5,3% | -9,5% | -14,3% | 7,5 |
| Autres | 3,9% | 2,7% | 6,7% | 255,6 |
| dont manutention, entreposage & gestion d'infrastructure | 3,1% | 2,2% | 3,5% | 141,4 |
| dont organisation de transport de fret & transport spatial | 5,0% | 3,3% | 8,5% | 114,2 |
| Ensemble transports | 4,6% | 1,0% | 5,6% | 665,9 |

Source : Insee/DAEI-SES



Tableau 2 : La valeur ajoutée des branches de transport

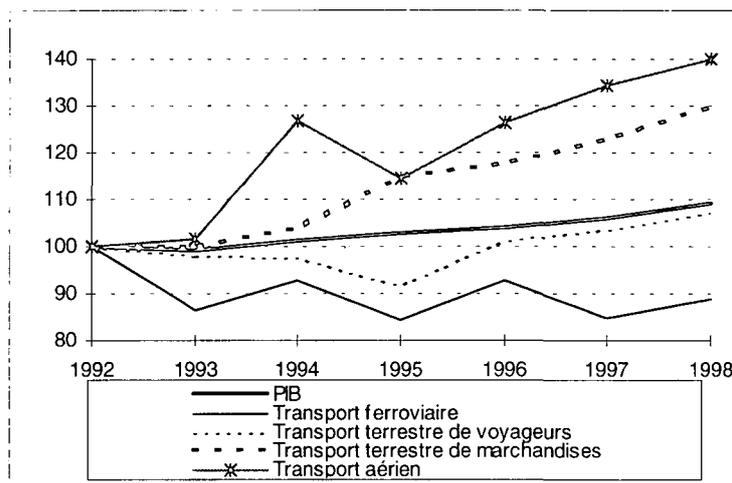
(Volume aux prix n-1, valeur en millions de francs et structure en %)

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1998 | 1998 |
|--|--------------|-------------|-------------|-------------|----------------|---------------|
| | | | | | Valeur | Structure |
| Transport ferroviaire | -10,5% | 10,3% | -8,6% | 4,6% | 34 710 | 11,0% |
| Transport terrestre de voyageurs | -6,4% | 10,2% | 2,4% | 3,7% | 56 016 | 17,7% |
| Transport terrestre de marchandises | 10,3% | 2,4% | 4,3% | 6,0% | 86 548 | 27,4% |
| Transport par eau | -20,7% | 2,2% | -0,1% | 9,7% | 6 950 | 2,2% |
| Transport aérien | -9,8% | 10,5% | 6,7% | 3,4% | 29 930 | 9,5% |
| Autres activités de transport | 0,7% | -0,5% | 20,8% | 3,7% | 102 036 | 32,3% |
| dont manutention, entreposage & gestion d'infrastructure | -0,4% | 1,8% | 27,9% | 3,4% | 76 808 | 24,3% |
| dont organisation de transport de fret & transport spatial | 3,6% | -6,0% | 2,9% | 4,6% | 25 228 | 8,0% |
| Total transport | -1,0% | 4,7% | 7,0% | 4,5% | 316 190 | 100,0% |

Source : Insee/DAEI-SES

Graphique 1 : Valeur ajoutée des transports et PIB en volume

(Volume aux prix de 1995 - Base 100 en 1992)



Source : Insee/DAEI-SES

Encadré n° 1

De la base 80 à la base 95 des comptes nationaux : principaux changements conceptuels

L'essentiel du travail présenté dans le rapport à la CCTN est établi à partir des comptes nationaux. Ceux-ci sont renouvelés assez régulièrement afin de s'adapter à l'évolution des concepts d'analyse économique et des méthodes statistiques. Une nouvelle base des comptes est alors mise en place, ce qui se traduit par une révision de l'ensemble des évaluations.

Désormais, les comptes nationaux sont établis à partir du système européen de comptabilité (SEC 95). L'adoption du SEC 95 a entraîné une rénovation du système de comptabilité nationale français. Les principaux changements conceptuels de la nouvelle base des comptes nationaux (base 95) sont présentés ci-dessous. De plus, les comptes annuels en volume sont désormais présentés aux prix de 1995.

- Le territoire économique est étendu aux départements d'outre-mer.
- Le champ de la formation brute de capital fixe (FBCF), c'est-à-dire en première approximation de l'investissement, est élargi à un certain nombre de services constituant des investissements immatériels (logiciels informatiques pour l'essentiel).



- La notion de consommation des ménages se dédouble en dépense de consommation et consommation effective :
 - la dépense de consommation des ménages ne comprend que ce qui est réellement à la charge des ménages, après remboursement ou prise en charge par les administrations d'une partie des dépenses (médicaments, loyers) ;
 - par contre, ces éléments sont incorporés à la consommation effective des ménages, qui recouvre en sus la partie « individualisable » des dépenses effectuées pour leur compte par les administrations, c'est-à-dire l'essentiel des dépenses de santé, d'éducation et d'action sociale.
- La production est évaluée au prix de base, qui retranscrit les recettes effectives du producteur. Par rapport à la notion utilisée en base 80, il faut ajouter, aux montants facturés par les producteurs, le montant des subventions sur les produits et retrancher celui des impôts sur les produits.
- La valorisation des importations et exportations passe d'un système CAF/FAB en base 80 à un système FAB/FAB en base 95.
- Le transport de marchandises est, pour l'essentiel, traité sous forme de marges de transport, à l'instar des marges commerciales (cf. encadré n° 2).

Source : Insee

Transport ferroviaire : forte progression pour les voyageurs, stabilité pour les marchandises

Avec près de 48 milliards de francs en 1998, la production de transport ferroviaire¹ s'accroît de 3,7 % en volume et sa valeur ajoutée de 4,6 %. Cette évolution favorable est due essentiellement au transport de voyageurs dont la production progresse de 5,2 %, poursuivant ainsi sa bonne tenue des deux années précédentes (+ 3,4 % en 1997 et + 4,4 % en 1996). Cette croissance s'explique par l'effet favorable de la coupe du monde de football et plus généralement d'une bonne année sur le plan touristique, ainsi que par la montée en régime des réseaux TGV Nord et trans-Manche. Le report de clientèle lors de la grève d'Air France en juin a joué également. La politique commerciale de la SNCF (facturation simplifiée accompagnée de baisses tarifaires ; premiers effets de l'expérience de régionalisation avec une amélioration de l'offre et une relance des dessertes régionales) a probablement eu aussi des effets positifs sur ce résultat.

Le transport de fret ferroviaire, après sa forte croissance de 1997 (+ 11,2 %), est quasi stable (+ 0,8 %), en raison de la forte concurrence de la route et des reports d'itinéraires vers des lignes d'outre-Rhin, au détriment du transit sur le territoire français.

Transports urbains et routiers de voyageurs : une croissance qui se poursuit

La production de services de transports urbains et routiers de voyageurs (notamment transports collectifs urbains, interurbains, taxis), avec 78,3 milliards de francs, croît de 3,9 % en 1998 et la valeur ajoutée de 3,7 %. Le transport urbain de voyageurs poursuit une croissance retrouvée deux ans auparavant avec + 3,2 % en 1998 après + 4,5 % en 1997 et + 3,2 % en 1996. En dehors du tourisme et des compétitions sportives internationales, cette évolution est due à plusieurs facteurs : le dynamisme de la consommation qui a favorisé les déplacements qu'effectuent les usagers pour leurs loisirs et leurs achats, une offre de transport améliorée (fréquences augmentées aux heures creuses, le soir et le week-end, gamme tarifaire élargie). A noter également l'effet mécanique des grèves de janvier 1997 sur l'évolution de l'activité entre 1997 et 1998.

¹ Dans la nouvelle base des comptes nationaux (base 95), l'activité voyageurs « Ile-de-France » de la SNCF est prise en compte au titre des transports urbains et routiers de voyageurs.



Le transport routier de voyageurs retrouve, après une baisse de 2,3 % en 1997, une croissance positive de 5,9 % en 1998.

Progression sensible du transport routier de marchandises

Avec 184,6 milliards de francs, les transports terrestres de marchandises représentent 28 % de la production de services de transports soit une progression de 6,3 % tandis que la valeur ajoutée augmente de 6 %. Le transport routier de marchandises représente les quatre-cinquièmes de ces transports ; il réitère en 1998 sa bonne performance de 1997 (+ 6,4 % après + 4,5 %) grâce à la croissance de l'activité économique.

Une année exceptionnelle pour le transport fluvial

Après une année 1997 en baisse (- 2,7 %), le transport fluvial connaît une augmentation remarquable (+ 8,1 %), la plus forte de l'ensemble des services de transport. Cette évolution est due aux excellentes récoltes céréalières et aux produits énergétiques avec, en fin d'année, d'importantes livraisons de charbon et de pétrole à EDF.

Malgré la crise asiatique et après le retour à la normale du trafic ferroviaire trans-Manche d'Eurotunnel, le transport maritime réalise la même progression que l'année précédente (+ 3,2 %).

Transport aérien : augmentation soutenue pour les voyageurs, diminution pour les marchandises

Avec 4,6 % de croissance en 1998, la production de services de transport aérien atteint 72,3 milliards de francs. La valeur ajoutée augmente de 3,4 %. Cette progression est due au transport aérien de voyageurs qui renouvelle sa performance de 1997 : + 6,0 %, à l'international principalement. En revanche, la production de transport de fret aérien baisse de 5,3 % en 1998.

Progression des autres branches du transport

Les autres branches du transport regroupent la manutention, l'entreposage, la gestion d'infrastructures, l'organisation de transport de fret ainsi que le transport spatial. Leur production progresse de 3,9 % et leur valeur ajoutée de 3,7 %.

Un taux de marge de transport stable

Après une année 1996 quasi stable (+ 0,2 %), les marges de transport, qui mesurent le contenu des biens en services de transport (cf. encadré n° 2), croissent fortement depuis deux ans (+ 4,2 % en 1997 et + 5,3 % en 1998).

Les taux de marge de transport restent stables à 3,3 % depuis 1995. On retrouve cette stabilité pour les principaux produits, à l'exception de l'énergie où, à cause de la baisse du prix de pétrole, le taux croît sensiblement (4,9 % contre 3,9 % en 1997).

Les taux de marge de transport les plus élevés concernent les produits minéraux (9,0 %), les produits agro-alimentaires (5,4 %) ainsi que le bois et le papier (5,1 %). Les moins élevés se trouvent dans le textile et l'automobile (1,8 %).

La structure des marges par mode montre le fort poids du transport routier de marchandises (71,2 % des marges totales avec la location des véhicules industriels). Les marges des auxiliaires de transport, qui représentent le deuxième poste, sont en effet quatre fois plus faibles (environ un sixième des marges).



CONJONCTURE

Par produit, les profils sont assez proches. Seule l'énergie se particularise avec une plus forte utilisation des modes de transport maritime, fluvial et par conduite, et une moindre utilisation des auxiliaires de transport ainsi que du transport routier de marchandises.

A l'inverse, les marges de transport sur les produits agricoles proviennent du transport routier de marchandises pour près des trois quarts.

Tableau 3 : Les taux de marge de transport par produits

(en %)

| | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Agriculture - Sylviculture - Pêche | 2,7% | 2,7% | 2,6% | 2,7% | 2,9% |
| Produits agroalimentaires | 5,0% | 5,1% | 5,0% | 5,1% | 5,4% |
| Biens de consommation | 3,3% | 3,3% | 3,3% | 3,2% | 3,3% |
| Automobile | 2,0% | 1,9% | 1,9% | 1,9% | 1,8% |
| Biens d'équipement | 2,3% | 2,2% | 2,1% | 2,1% | 2,0% |
| Biens intermédiaires | 3,7% | 3,6% | 3,7% | 3,6% | 3,6% |
| dont : Produits minéraux | 8,4% | 8,5% | 8,8% | 8,9% | 9,0% |
| Textile | 1,7% | 1,7% | 1,8% | 1,8% | 1,8% |
| Bois et papier | 5,0% | 4,5% | 4,9% | 4,9% | 5,1% |
| Chimie-caoutchouc-matières plastiques | 2,3% | 2,6% | 2,6% | 2,6% | 2,6% |
| Métallurgie-Transformation des métaux | 3,7% | 3,3% | 3,5% | 3,3% | 3,3% |
| Composants électriques et électroniques | 2,9% | 2,7% | 2,6% | 2,5% | 2,5% |
| Energie | 4,6% | 4,7% | 3,9% | 3,9% | 4,9% |
| TOTAL | 3,4% | 3,3% | 3,3% | 3,3% | 3,3% |

Source : Insee - DAEI/SES

Le taux de marge de transport est égal au ratio marge de transport/ressources au prix de base. Les ressources au prix de base contiennent la production et les importations.

Tableau 4 : La structure des marges de transport par modes en 1998

(en %)

| | Fer | TRM et locat° VI | Conduite | Mer | Fluvial | Air | Aux. | TOTAL |
|------------------------------------|-------------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|---------------|
| Agriculture - Sylviculture - Pêche | 6,4% | 79,5% | 0,0% | 8,1% | 0,7% | 0,7% | 4,7% | 100,0% |
| Produits agroalimentaires | 2,0% | 77,3% | 0,0% | 2,4% | 0,0% | 0,5% | 17,7% | 100,0% |
| Biens de consommation | 2,4% | 72,0% | 0,0% | 1,3% | 0,0% | 1,1% | 23,2% | 100,0% |
| Automobile | 10,3% | 65,4% | 0,0% | 2,8% | 0,0% | 2,1% | 19,3% | 100,0% |
| Biens d'équipement | 8,5% | 62,9% | 0,0% | 2,2% | 0,0% | 1,7% | 24,7% | 100,0% |
| Biens intermédiaires | 6,8% | 71,1% | 0,0% | 5,4% | 0,6% | 1,5% | 14,6% | 100,0% |
| Energie | 8,9% | 58,9% | 13,3% | 15,7% | 1,5% | 0,1% | 1,7% | 100,0% |
| TOTAL | 5,5% | 71,2% | 0,8% | 4,3% | 0,3% | 1,1% | 16,8% | 100,0% |

Source : Insee - DAEI/SES

Encadré n° 2

Le traitement du transport de marchandises sous forme de marges

Dans la base 95 des comptes nationaux, le transport de biens effectué pour le compte d'autrui est traité sous forme de marges. Le nouveau traitement est conforme aux prescriptions internationales, qui accordent à l'activité de transport un statut semblable à celui du commerce : elle ne transforme pas le bien, mais lui ajoute une valeur. Rappelons qu'en base 80, les services de transports de biens représentaient une consommation intermédiaire des branches qui faisaient transporter les biens inclus dans leur processus de production.

Dans l'équilibre ressources-emplois d'un bien tel qu'il est défini en base 95, la production est évaluée au prix de départ du lieu de production et les emplois sont évalués y compris le service de transport. L'équilibre est donc obtenu en ajoutant aux ressources les marges de transport et de commercialisation. Les premières représentent la valeur des services de transport intervenant hors des circuits de commercialisation alors que les secondes incluent la totalité de la valeur due à la commercialisation. La branche commerce a donc une consommation intermédiaire pour la valeur du transport des biens destinés à la vente aux consommateurs.

L'activité de transport se présente donc bien comme une activité logistique, intervenant sur la valeur des marchandises entre leur lieu de production et leur lieu d'utilisation.

On traite en marges la valeur du transport de biens réalisée par un tiers même s'il n'y a pas de facturation séparée.

Tous les modes de transport de marchandises sont traités de la sorte. Pour les services auxiliaires des transports, seuls les services d'organisation de transport de fret donnent lieu à des marges de transport.

Le mode de traitement des autres activités de transport est identique à celui de la base 95 et n'est donc pas comptabilisé en marges (mais il est effectué en prix de base et non en prix producteur).

Le transport de biens pour compte propre, activité auxiliaire de l'unité qui l'effectue, n'est pas apparent dans les comptes, pas plus en base 95 qu'en base 80.

**Forte
augmentation
des dépenses
des ménages**

Les dépenses des ménages au titre de la fonction transports² ont augmenté de 6,5 % en volume alors qu'elles avaient diminué de 3,1 % en 1997. La part des dépenses de transports dans le budget des ménages est ainsi passée de 14,5 % en 1997 à 14,8 % en 1998.

Cette croissance est d'abord due à la progression des achats de véhicules qui a été très importante en 1998 (+ 14,4 % en volume) après une année 1997 marquée par une forte chute (- 14,6 %), contrecoup des anticipations d'achats de 1996 suscitées par la prime « qualité ». Les immatriculations de voitures neuves ont plus profité aux marques françaises (+ 16,1 %) qu'aux marques étrangères (+ 9,9 %). Les marques françaises récupèrent ainsi des parts de marché perdues les années antérieures ; elles atteignent 57,2 % du marché en 1998.

Elle a également bénéficié aux transports collectifs où les dépenses des ménages ont augmenté plus rapidement en 1998 qu'en 1997 : + 4,8 % contre + 2,4 %. Le transport ferroviaire a enregistré une progression de 5,5 %. Les transports collectifs urbains ont conservé un certain dynamisme en 1998, leur consommation ayant augmenté de 3,1 %.

² Il s'agit des dépenses réelles des ménages, hors dépenses de consommation prises en charge par les administrations publiques telles que la prise en charge des réductions tarifaires (cartes de famille nombreuse, etc.).

Enfin, les dépenses des ménages en transports aériens ont progressé de 5,7 % en volume en 1998, en dépit d'une hausse des prix de 2 %.

**Reprise
sensible de
l'investissement**

Alors que la hausse de l'investissement dans l'ensemble de l'économie est de + 5,7 %, les investissements de la branche transports ont, quant à eux, augmenté de 17,8 %.

Après une baisse sensible en 1997 (à 63,4 milliards de francs), l'investissement des sociétés non financières et des entreprises individuelles du transport retrouve en 1998 un niveau proche de celui de 1996 : 74,7 milliards de francs. Il se répartit essentiellement entre trois postes : le matériel de transport (27,8 milliards de francs), les autres machines et équipements (22,3 milliards de francs) et les infrastructures (17,8 milliards de francs).

Ce sont les auxiliaires de transport qui investissent le plus en 1998, avec 29,1 milliards de francs, dont 11,7 en autres machines et équipements et 8,9 en construction. Les entreprises du secteur du transport ferroviaire ont investi 23,1 milliards de francs (dont 8,9 en matériel de transport) et celles des autres transports terrestres 20,6 milliards de francs. Ce dernier montant se répartit en 11,9 pour le transport de voyageurs (dont 5,4 de matériel de transport) et 8,7 pour le transport de marchandises (dont 7,4 en matériel de transport).

**Vive hausse
de la circulation**

La circulation routière a globalement progressé de 3,2 % en 1998 (avec + 5,2 % pour les autoroutes concédées et + 5,9 % pour l'ensemble des autoroutes). Cette hausse s'explique en grande partie par la forte croissance du parc.

Ainsi, le parc des voitures particulières a progressé de 2,5 % en moyenne en 1998 en raison principalement d'équipement en « deuxièmes voitures ». Les immatriculations de voitures neuves sont en hausse de 13,5 % et, même si l'augmentation est plus forte pour les voitures à essence que pour les voitures Diesel, la diésélisation du parc des voitures particulières se poursuit (31,5 % en 1998).

La distance moyenne parcourue par les véhicules immatriculés en France a progressé de 0,6 % en 1998. En particulier, les parcours moyens des véhicules utilitaires légers se sont accrus de 0,7 % et ceux des poids lourds de 2,6 %, en liaison avec la reprise de l'activité économique et, en particulier, de la production industrielle.

La conjonction de la croissance du parc et de la progression des parcours moyens aboutit à une accélération de la croissance de la circulation des véhicules immatriculés en France (+ 3,1 % en 1998, après + 2,0 % en 1997). Cette évolution est encore plus forte sur le réseau national (+ 4,3 %) et notamment sur les autoroutes (+ 5,9 %).

**Des échanges
extérieurs ralentis**

En 1998, l'environnement international est moins dynamique mais la croissance de l'économie française est soutenue. Il s'en suit un affaiblissement de la croissance des tonnages échangés (+ 3,5 % après + 6,2 % en 1997), les importations augmentant de 4,6 % et les exportations de 1,7 %.

Les échanges avec les pays de l'Union européenne représentent 52 % des tonnages échangés avec l'étranger ; ils ont augmenté de 1,8 % alors que ceux échangés avec le reste du monde ont progressé de 1,7 %. Au sein de l'Union



européenne, les pays avec lesquels les tonnages échangés ont le plus progressé sont l'Espagne (+ 7,4 %) et les Pays-Bas (+ 5,3 %). Les modes de transport les plus fréquemment utilisés entre les pays de l'Union européenne sont la route et la mer. A noter également une augmentation du transport par voie ferroviaire en 1998, tout comme en 1997 mais contrairement à la tendance observée jusqu'en 1996.

En ce qui concerne les échanges de services, les premières estimations du solde des échanges FAB-FAB de transport pour 1998 font apparaître une amélioration de 1,6 milliard de francs. Seuls le transport aérien et le transport ferroviaire sont excédentaires et atteignent un solde de + 6 milliards de francs et + 2 milliards de francs, respectivement. En revanche, le transport routier et le transport fluvial restent déficitaires, de respectivement 200 millions de francs et 300 millions de francs, et le transport maritime de 7,7 milliards de francs.

**Emploi
et productivité
apparente
du travail
en hausse**

En 1998, l'emploi a connu une évolution plus favorable dans les transports que dans le reste de l'économie. L'emploi salarié a augmenté de 4,1 %, principalement dans le transport routier de marchandises (+ 8,1 %) et les services auxiliaires des transports (+ 3,3 %).

Les non salariés (6,8 % des effectifs des transports) sont essentiellement employés dans le transport terrestre de marchandises et de voyageurs. En 1998, leur nombre est pratiquement stable.

Tableau 5 : Evolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports

(en milliers et en %)

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1998/1997 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|--------|-----------|
| 1. Salariés | | | | | |
| Transport ferroviaire | 179,8 | 175,8 | 174,6 | 173,8 | -0,4% |
| Transport terrestre de marchandises | 261,4 | 267,0 | 274,1 | 296,3 | 8,1% |
| Transport terrestre de voyageurs | 154,9 | 158,6 | 160,3 | 165,6 | 3,3% |
| Transport aérien | 64,3 | 66,1 | 66,1 | 69,4 | 5,0% |
| Transport par eau | 12,2 | 12,7 | 12,8 | 13,1 | 2,0% |
| Auxiliaires des transports | 230,9 | 232,1 | 240,0 | 248,0 | 3,3% |
| 2. Non salariés | 64,9 | 66,0 | 68,0 | 70,0 | 2,9% |
| Total | 968,4 | 978,3 | 996,0 | 1036,3 | 4,0% |

Source : Insee, Unedic, DAEI/SES

En 1998, la productivité apparente du travail progresse de 1,9 % dans la branche transport, ce qui est légèrement moins que pour l'ensemble de l'économie française (+ 2,1 %). Ce taux correspond au rapport entre la valeur ajoutée (+ 4,5 %) et le nombre d'heures travaillées (+ 2,6 %).

La productivité apparente augmente dans toutes les branches du transport. Elle est particulièrement forte pour le transport par eau (+ 9,9 %) alors qu'il y avait eu une décroissance en 1997 (- 1,6 %). Cette situation est due à une faible baisse des effectifs combinée à une forte hausse de la production en volume.

Le transport aérien améliore encore sa productivité en 1998 avec + 3,3 % mais moins nettement que les deux années précédentes (+ 8,6 % en 1997 et + 9,4 % en 1996). Le transport ferroviaire accroît sa productivité de 2,7 %, le transport routier de marchandises de 2,4 %.