

Les transports en 1998

La croissance continue

Séverine Mayo-Simbsler, ministère des Transports, et Emmanuel Delame, Insee

... et de voyageurs

En 1998, la croissance des transports a été de 4,6 % en volume. Tous les modes de transport de voyageurs ont progressé : ils ont bénéficié d'une activité touristique soutenue, en particulier, à la coupe du monde de football. Au sein des transports de marchandises, les évolutions sont plus contrastées : les transports terrestres et par eau ont accéléré, le ferroviaire a stagné et l'aérien reculé.

La valeur ajoutée des transports a augmenté de 4,5 % en volume, soit 1,3 point de plus que le produit intérieur brut.

Les transports vont plus vite que l'économie. Depuis le début des années quatre-vingt-dix, la croissance des transports a été plus rapide que celle de l'activité économique, que la comparaison se fasse sur la production (cf. Pour comprendre ces résultats) ou sur la valeur ajoutée (graphique 1).

Pour la seule année 1998, la production des transports a augmenté de 4,6 % en volume ; toutes les branches ont contribué à sa croissance, à l'exception du transport aérien de marchandises, qui ne représente que 1 % de l'activité des transports. Toutefois, cette croissance est inférieure à celle de la production manufacturière (+ 5,4 %).

Une bonne année pour le transport terrestre de marchandises...

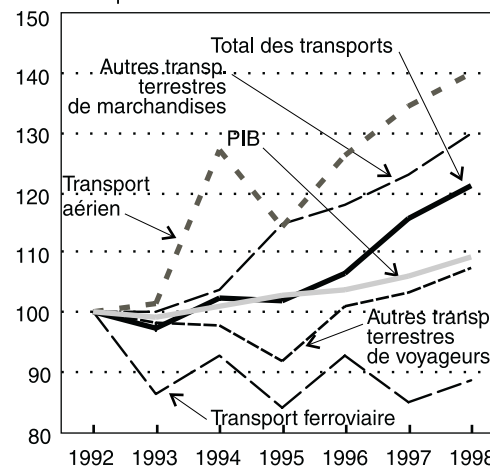
Les **transports terrestres** de marchandises autres que ferroviaires constituent le premier poste des transports. En 1998, ils totalisaient 28 % de la production, soit 185 milliards de francs (tableau 1). Leur progression en volume a été très rapide, plus de 6 %, grâce à la croissance de l'activité économique. Le transport routier de marchandises représente les quatre cinquièmes des transports terrestres : en 1998, il a amélioré sa performance de 1997 (+ 6,4 % après + 4,5 %).

Les transports terrestres de voyageurs, autres que ferroviaires, couvrent des modes très variés : transports collectifs urbains (bus, métro, RER...), interurbains (car,...), taxis, mais aussi les téléphériques et les remontées mécaniques. En 1998, l'ensemble de ces activités a augmenté de presque 4 % sa production et sa valeur ajoutée (tableau 2). Plus de la moitié de la production a été réalisée par le transport urbain de voyageurs. Celui-ci poursuit une croissance retrouvée il y a deux ans. Plusieurs facteurs sont à l'origine de cette croissance : le tourisme, en raison notamment du mondial de football ; le dynamisme de la consommation, qui a favorisé les déplacements pour les loisirs et les achats ; une offre de transport améliorée (fréquences augmentées aux heures creuses, le soir et le week-end, gamme tarifaire élargie). De surcroît, en 1997 l'activité a été réduite en raison de grèves en janvier, ce qui n'a pas été le cas en 1998.

Le transport routier de voyageurs a renoué avec la croissance, + 5,9 % en 1998, après une baisse de 2,3 % en 1997.

① Valeur ajoutée des transports et produit intérieur brut (PIB)

Volume au prix de 1995 - Base 100 en 1992



Dans le "total des transports" sont inclus les transports par eau et les auxiliaires des transports.

Source : Insee, DAEI/SES (ministère chargé des Transports)

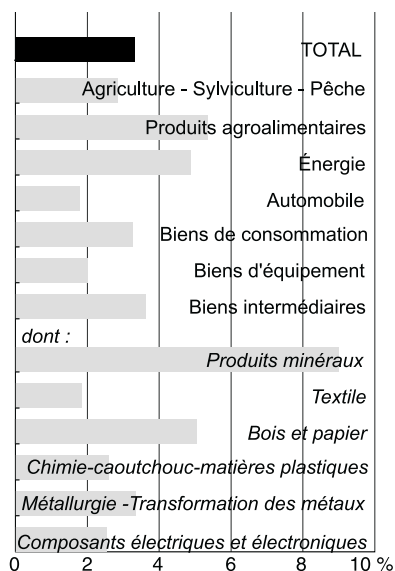
Transports aérien et ferroviaire : augmentation grâce aux voyageurs

Le **transport aérien** s'est bien comporté en 1998 : sa production a augmenté de 4,6 % en volume, atteignant 72 milliards de francs. Cette progression est due au transport aérien de voyageurs qui renouvelle sa performance de 1997, + 6,0 % en volume, principalement grâce aux vols internationaux. En revanche, la production de transport de fret aérien a nettement baissé.

Le **transport ferroviaire** doit, lui aussi, sa croissance à son activité voyageurs. Celle-ci a progressé de plus de 5 %, poursuivant ainsi sa bonne tenue des deux années précédentes. Elle a bénéficié du tourisme, ainsi que de 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. En outre, les effets de la politique commerciale de la SNCF ont sans doute commencé à porter leurs fruits : facturation simplifiée accompagnée de baisses tarifaires ; expérience de régionalisation avec une amélioration de l'offre et une relance des dessertes régionales.

Le transport de fret ferroviaire a été quasi-stable (+ 0,8 %), après sa forte croissance de 1997 (+ 11 %). Il a été fortement concurrencé par la route et, sur le transit international, par les autres réseaux européens, concurrence qui s'est traduite par des reports d'itinéraires vers des lignes d'outre-Rhin,

② Les taux de marge* de transport par produits en 1998



*cf encadré 1 — Source : Insee, DAE/SES

Encadré 1

Un nouveau concept en comptabilité nationale : la marge de transport

Dans la base 95 des comptes nationaux, le transport de **biens** effectué pour le compte d'autrui est traité sous forme de marges, comme le commerce. L'activité de transport ne transforme pas le bien mais accroît sa valeur. En base 80, les services de transports de biens représentaient une consommation intermédiaire des branches clientes.

L'activité de transport se présente désormais comme une activité logistique, intervenant sur la valeur des marchandises. Le transport des biens destinés à la vente aux consommateurs est considéré comme une consommation intermédiaire de la branche commerce. Dans le compte spécifique des transports, les marges correspondantes sont agrégées à celles des secteurs producteurs et sont affectées au produit concerné.

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

Le transport de biens effectué par les entreprises pour leur compte propre est considéré comme une activité auxiliaire de l'unité qui l'effectue. Il n'apparaît pas dans les comptes, pas plus en base 95 qu'en base 80.

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

au détriment du transit sur le territoire français.

Après une année 1997 en baisse (- 2,7 %), le **transport fluvial** a enregistré une augmentation remarquable (+ 8,1 %), la plus forte de l'ensemble des transports. Il a bénéficié des abondantes récoltes céréalières et, en fin d'année, d'importantes livraisons de charbon et de pétrole à EDF.

Le **transport maritime** a réalisé la même performance qu'en 1997 (+ 3,2 %), malgré la crise asiatique et le retour à la normale du trafic ferroviaire trans-Manche d'Eurotunnel.

Les **autres branches du transport** regroupent la manutention, l'entreposage, la gestion d'infrastructures (autoroutes, réseau ferré, ports, aéroports...), l'organisation de transport de fret ainsi que le transport spatial (lancements de satellite). La gestion des infrastructures et l'organisation de transport de fret (messagerie, fret express...) totalisent à elles seules près du tiers de la branche transports. Peu de données peuvent être mobilisées sur cet ensemble hétérogène. En 1998, sa production et sa valeur ajoutée ont progressé de presque 4 %.

Les transports de marchandises ont bénéficié de la croissance

La plupart des activités ont recours aux services de transport. Pour mesurer l'intensité de ce recours selon les produits, la comptabilité nationale utilise désormais le concept de " **marges de**

transport ", par analogie aux marges commerciales (cf. encadré 1). Après une année 1996 atone, les marges de transport ont fortement augmenté : + 4,2 % en 1997 et + 5,3 % en 1998. Cette croissance reflète celle de l'activité économique dans son ensemble.

Malgré ces récentes hausses, les **taux de marge** de transport sont restés stables à 3,3 %, depuis 1995 (graphique 2). Cette stabilité est la règle pour les principaux produits, à l'exception de l'énergie où le taux de marge de transport a crû d'un point en raison de la baisse du prix du pétrole.

Forte augmentation des dépenses des ménages

Les ménages aussi " consomment " des transports, à la fois sous forme de services de transports et de biens de consommation, tels que les automobiles (cf. encadré 2). L'ensemble représente près de 15 % de leur budget. En 1998, les dépenses de consommation en transports ont augmenté de 6,5 % en volume. Elles avaient diminué de 3,1 % en 1997.

En 1998, la croissance a d'abord été due à celle des achats de véhicules (+ 14 % en volume), aussi forte que l'avait été la chute de 1997. Cette dernière traduisait le contrecoup des anticipations d'achats suscitées en 1996 par les primes gouvernementales successives. Les immatriculations de voitures neuves ont davantage profité aux marques françaises (+ 16 %) qu'aux

marques étrangères (+ 10 %). Les marques françaises ont ainsi regagné du terrain, atteignant 57,2 % du marché en 1998.

La croissance de la consommation a également bénéficié aux transports collectifs où les dépenses des ménages ont augmenté plus rapidement en 1998 qu'en 1997.

Enfin, les ménages ont davantage pris l'avion en 1998 (+ 6 % en volume), malgré une hausse des tarifs de 2 %.

Des échanges extérieurs ralentis

Les échanges extérieurs de marchandises sont un bon indicateur de l'intensité de l'activité internationale des transports. En 1998, ils ont pâti d'un environnement international moins porteur que l'année précédente. La croissance des tonnages échangés a donc faibli (+ 3,5 % après + 6,2 % en 1997). Les exportations ont marqué le pas (+ 1,7 %), alors que les importations ont été soutenues par la croissance de l'économie française (+ 4,6 %).

Mesurés en **tonnage** sur les pays d'origine et de destination finale des marchandises, les échanges de la France se partagent à peu près entre les pays de l'Union européenne et le reste du monde. En 1998, les échanges ont progressé trois fois plus vite avec le reste du monde. Au sein de l'Union européenne, l'Espagne et les Pays-Bas ont été nos partenaires avec lesquels les tonnages échangés ont le plus augmenté. Les modes de transport les plus fréquemment utilisés entre les pays de l'Union européenne sont la route et la mer. Cependant, en 1998, le transport par voie ferroviaire a augmenté, comme en 1997, contrairement à la tendance observée jusqu'en 1996.

Les **échanges de transport** sont comptabilisés, avec les autres services, dans la balance des paiements. En 1998, leur solde s'améliorerait de 1,6 milliard de francs, tout en restant négatif, selon les premières estimations (en données FAB-FAB - cf. Pour comprendre ces résultats). Seuls le transport aérien et le transport ferroviaire ont été excédentaires et atteignent respectivement un solde de + 6 milliards de francs et + 2 milliards de francs. En revanche, le transport maritime est resté lourdement déficitaire (7,7 milliards de francs).

Encadré 2 La deuxième voiture fait augmenter la circulation

La circulation routière a globalement progressé de plus de 3 % en 1998, et de près du double pour l'ensemble des autoroutes. Cette hausse s'explique en grande partie par la forte croissance du parc de véhicules.

En 1998, le parc des voitures particulières a progressé de 2,5 % en moyenne en raison principalement d'équipement en deuxième voiture ; en un an, la proportion des ménages multimotorisés est passée de 27 % à 29 %. Les immatriculations de voitures neuves sont en hausse de 13,5 %. 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 des poids lourds se sont accrus de 2,6 % en moyenne, en liaison avec la reprise de l'activité économique et, en particulier, de la production industrielle.

1 La production au prix de base des principales branches de transport

| | Évolutions 1998/1997 | | | En % |
|---|----------------------|-------------|-------------|-------------------------------|
| | Volume | Prix | Valeur | 1998 (milliards de francs) |
| Transport aérien | 4.6 | 0.7 | 5.3 | 72.3 |
| Transport aérien de voyageurs | 6.0 | 2.0 | 8.2 | 64.8 |
| Transport aérien de marchandises | -5.3 | -9.5 | -14.3 | 7.5 |
| Transport ferroviaire | 3.7 | -0.6 | 3.1 | 47.9 |
| Transport ferroviaire de voyageurs | 5.2 | -1.0 | 4.1 | 32.4 |
| Transport ferroviaire de marchandises | 0.8 | 0.4 | 1.2 | 15.5 |
| Autres transports terrestres de marchandises | 6.3 | 0.3 | 6.6 | 184.6 |
| Transport routier de marchandises | 6.4 | 0.2 | 6.6 | 161.3 |
| Location de camions avec conducteur, déménagement transport par conduites | 6.2 | 0.5 | 6.7 | 23.3 |
| Autres transports terrestres de voyageurs | 3.9 | 1.1 | 5.0 | 78.3 |
| Transport urbain de voyageurs | 3.2 | 0.2 | 3.4 | 43.6 |
| Transport routier de voyageurs | 5.9 | 1.8 | 7.8 | 21.3 |
| Taxis, téléphériques et remontées mécaniques | 2.9 | 2.7 | 5.7 | 13.4 |
| Transport par eau | 3.5 | -6.4 | -3.1 | 27.2 |
| Transport maritime | 3.2 | -6.0 | -3.0 | 25.0 |
| Transport fluvial | 8.1 | -10.9 | -3.7 | 2.2 |
| Autres | 3.9 | 2.7 | 6.7 | 255.6 |
| dont : manutention, entreposage & gestion d'infrastructure | 3.1 | 2.2 | 3.5 | 141.4 |
| organisation de transport de fret & transport spatial | 5,0 | 3,3 | 8,5 | 114,2 |
| Total des transports | 4,6 | 1,0 | 5,6 | 665,9 |

Source : Insee, DAEI/SES (ministère des Transports)

2 La valeur ajoutée des principales branches de transport

Évolutions en volume au prix de l'année précédente - En %

| | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1998 Valeur (milliards de francs) | 1998 Structure |
|--|-------------|------------|------------|------------|---|-------------------|
| Transport aérien | -9,8 | 10,5 | 6,7 | 3,4 | 29,9 | 9,5 |
| Transport ferroviaire | -10,5 | 10,3 | -8,6 | 4,6 | 34,7 | 11,0 |
| Autres transports terrestres de marchandises | 10,3 | 2,4 | 4,3 | 6,0 | 86,6 | 27,4 |
| Autres transports terrestres de voyageurs | - 6,4 | 10,2 | 2,4 | 3,7 | 56,0 | 17,7 |
| Transport par eau | - 20,7 | 2,2 | -0,1 | 9,7 | 7,0 | 2,2 |
| Autres activités de transport | 0,7 | - 0,5 | 20,8 | 3,7 | 102,0 | 32,3 |
| dont : manutention, entreposage & gestion d'infrastructure | - 0,4 | 1,8 | 27,9 | 3,4 | 76,8 | 24,3 |
| organisation de transport de fret & transport spatial | 3,6 | - 6,0 | 2,9 | 4,6 | 25,2 | 8,0 |
| Total des transports | -1,0 | 4,7 | 7,0 | 4,5 | 316,2 | 100,0 |

Source : Insee, DAEI/SES (ministère des Transports)

Reprise sensible de l'investissement

L'investissement des entreprises de la branche transports a augmenté de 18 %, en 1998, soit trois fois plus que la moyenne de l'économie. Mais il avait beaucoup baissé en 1997 et n'a en fait retrouvé qu'un niveau proche de celui de 1996 : 75 milliards de francs. Il se répartit essentiellement entre trois postes : le matériel de transport (28 milliards), les autres machines et équipements (22 milliards de francs) et la construction d'infrastructures (18 milliards de francs).

Les auxiliaires de transport (les sociétés d'autoroute en particulier) sont les premiers investisseurs : sur 29 milliards de francs, 40 % ont été consacrés aux machines et équipements (engins de levage et de manutention, machines pour l'extraction et la construction...), 30 % à la construction et moins de 20 % au matériel de transport. La SNCF a investi 23 milliards de francs et les entreprises des autres transports terrestres 21 milliards, dont près de 60 % en matériel de transport.

Emploi et productivité du travail en hausse

Le dynamisme de l'activité s'est traduit par une augmentation de l'emploi, supérieure à celle du reste de l'économie. L'emploi salarié a augmenté de 4,1 %, principalement dans le transport terrestre de marchandises et les services auxiliaires des transports (tableau 3). En revanche, le nombre de non salariés est resté pratiquement stable en 1998. Les non salariés (environ 7 % des effectifs des transports) sont essentiellement employés dans le transport terrestre de marchandises et de voyageurs.

En 1998, la productivité horaire apparente du travail a progressé de 1,9 % dans la branche transport : la valeur ajoutée (+ 4,5 %) a augmenté davan-

tage que le nombre d'heures apparente du travail a augmenté dans toutes les branches du transport.

③ Évolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports

En milliers

| | 1997 | 1998 | 1998/1997 (%) |
|--|--------------|---------------|---------------|
| Salariés | 927,9 | 966,2 | 4,1 |
| Transport aérien | 66,1 | 69,4 | 5,0 |
| Transport ferroviaire | 174,6 | 173,8 | -0,4 |
| Autres transports terrestres de marchandises | 274,1 | 296,3 | 8,1 |
| Autres transports terrestres de voyageurs | 160,3 | 165,6 | 3,3 |
| Transports par eau | 12,8 | 13,1 | 2,0 |
| Auxiliaires des transports | 240,0 | 248,0 | 3,3 |
| Non salariés | 68,0 | 70,0 | 2,9 |
| Total | 996,0 | 1036,3 | 4,0 |

Source : Insee, Unedic, DAEI/SES (ministère des Transports)

Pour comprendre ces résultats

De la base 80 à la base 95 des comptes nationaux : principaux changements pour les transports

Désormais, les comptes nationaux sont établis à partir du système européen de comptabilité (SEC 95). Le principaux changements conceptuels de la nouvelle base des comptes nationaux (base 95) sont présentés ci-dessous. Les comptes annuels en volume sont désormais présentés aux prix de 1995.

Les principales modifications qui touchent les transports sont les suivantes :

– Le **territoire économique** est étendu aux départements d'outre-mer, ce qui se traduit notamment par l'intégration du lancement de satellites dans le champ des transports.

– 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. Ce sont par exemple les tarifs sociaux des transports ferroviaires et urbains de voyageurs.

– La **production** est calculée à partir des chiffres d'affaires des producteurs de services de transports. Elle est ajustée sur des sources fiscales. La production est évaluée au **prix de base**, qui retrace 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 (importants dans les transports collectifs) et retrancher celui des impôts sur les produits. De plus, dans la nouvelle base, la production intègre la sous-traitance, très forte notamment dans l'organisation de transport de fret.

– La valorisation des **importations et exportations** passe d'un système CAF/FAB (coût assurance fret inclus dans les imports/ franco à bord pour les exports) en base 80 à un système FAB/FAB en base 95, ce qui modifie les évaluations des échanges de transports.

– Le transport de marchandises est, pour l'essentiel, traité sous forme de **marges de transport**, à l'instar des marges commerciales (cf. encadré 1).

– La **nomenclature** utilisée en base 95 est la nomenclature d'activités française (NAF). L'activité voyageurs " Île-de-France " de la SNCF est maintenant prise en compte au titre des transports urbains de voyageurs et non plus dans les transports ferroviaires.

A RETOURNER A : INSEE-CNGP, B.P. 2718, 80027 AMIENS CEDEX 01

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 1999

1 an, 60 numéros = 530 F (France) 80,80 € 663 F (Europe) 101,07 € 827 F (Reste du monde) 126,08 €

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

Ci-joint mon règlement en Francs par chèque à l'ordre de l'INSEE : _____ F.

Date : _____ Signature _____

Direction Générale :
18, Bd Adolphe-Pinard
75675 Paris cedex 14
Directeur de la publication :
Paul Champsaour
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs : J-W Angel,
C. Dulon, A.C. Morin,
S. Tagnani
Maquette : Mireille Brunet
Code Sage IP99690
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 1999