

Les transports en 1999

Troisième année de forte croissance

Emmanuel Delame, division Services, Insee
et Séverine Mayo-Simbsler, ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

En 1999, les transports ont continué à bénéficier d'une forte croissance. Poussés par une bonne année touristique et une conjoncture favorable, tous les modes de transport de voyageurs contribuent à cette progression. Le transport aérien réalise l'augmentation la plus forte, grâce au transport international.

Le transport de marchandises a, comme l'année précédente, des évolutions contrastées. Si le transport fluvial réitère ses bons résultats de 1998, le transport de fret aérien reste stable et le transport ferroviaire de marchandises subit une légère baisse. Les auxiliaires et services annexes de transport sont tous orientés à la hausse.

Avec une progression de 4,0 %, les effectifs augmentent davantage dans les services de transport que dans l'ensemble de l'économie.

En termes de valeur ajoutée, la branche transport progresse de 3,9 % en volume en 1999. Sur la période 1992-1999, sa croissance est plus forte que celle du PIB (+ 17,9 % contre + 12,4 %) (graphique 1). Cet écart résulte essentiellement du différentiel de croissance de 1996 et 1997, différentiel qui s'est réduit sur les deux dernières années.

En 1999, la production (cf. *Pour comprendre ces résultats*) de la branche transport augmente de 5,3 % en volume.

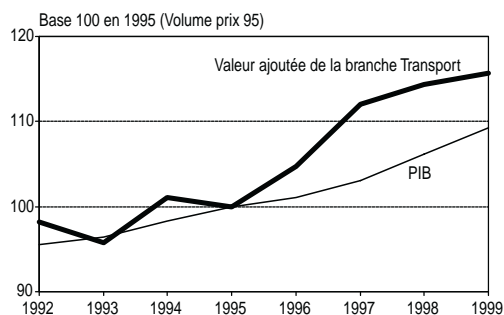
Avec plus du quart de la production de services de transport, le **transport routier** (qui comprend la location de camion avec conducteur) est le principal mode de transport de marchandises. La production pour compte d'autrui a augmenté de 6,6 % en volume en 1999, après

8,4 % en 1998 (tableau 1). Cette progression concerne aussi bien le transport national que le transport international. Cependant, le léger ralentissement provient d'une moindre augmentation des transports internationaux sous pavillon français : le nombre de tonnes-kilomètres a crû de 6,8 % en 1998 et de 5,4 % en 1999. Le **transport terrestre non ferroviaire de voyageurs** progresse de 2,8 % en volume en 1999. Ses différentes composantes ont évolué de manière parallèle.

Après deux années de forte croissance (+ 4,6 % en 1997 et + 4,5 % en 1998, grâce en partie à la coupe du monde de football), le **transport urbain de voyageurs** a retrouvé, avec + 2,9 % d'augmentation en volume, une évolution de sa production proche de celle de 1996 (+ 3,2 %).

Aux effets positifs de la conjoncture économique générale et de la bonne saison touristique se sont adjoints d'autres facteurs favorables : l'offre en région parisienne a été accrue, avec l'exploitation en année pleine de la ligne 14 (Météor, inaugurée le 15 octobre 1998) et le prolongement de la ligne 13 à Saint-Denis, ainsi qu'avec la mise en service durant l'été de la ligne E du RER (Eole). La politique tarifaire a également évolué avec la création des abonnements "Imagine'R" pour les jeunes à la rentrée 1998 ; ils permettent des déplacements sur l'ensemble du réseau Île-de-France, durant le week-end. Par ailleurs,

① Transports : une croissance plus rapide que celle du PIB



Source : Insee, DAEI/SES (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)

INSEE
PREMIERE



INSEE

une nouvelle tarification a été mise en place en septembre 1999 (billet unique sur les autobus de banlieue parisienne). La fréquentation des réseaux de province a également progressé, malgré les perturbations liées aux conflits sociaux relatifs à l'adoption des 35 heures. Après une excellente année 1998 (+ 5,9 %), le transport routier non urbain de voyageurs a crû de 2,5 % en 1999.

Les transports aériens et ferroviaires poussés par l'activité voyageurs

La production du transport aérien, grâce principalement au transport international, a augmenté de 11,1 % en volume. Ce bon résultat est dû à l'activité voyageurs, qui a bénéficié de la plus forte progression de l'ensemble des modes de transport (+ 12,6 %), soit un rythme près de deux fois supérieur à celui des deux années précédentes (+ 5,5 % en 1997 et + 6,7 % en 1998). Air France a profité de ses accords avec la compagnie américaine Delta Airlines, ainsi que de la meilleure infrastructure

mise à sa disposition à Roissy (troisième piste d'atterrissage, nouveau terminal). La production a également été tirée par le développement d'autres plates-formes d'échange (*hubs*) d'Air France à Lyon, de Régional à Clermont-Ferrand et d'Air Littoral à Nice, ainsi que par l'émergence de compagnies à bas coûts.

L'évolution de la production de services de fret aérien a été identique à celle de l'année précédente : + 0,2 % après + 0,3 %.

L'augmentation de 1,9 % de la production de services de transport ferroviaire recouvre des évolutions opposées pour les activités voyageurs et marchandises. Le transport ferroviaire de voyageurs a progressé de 3,1 % en volume en 1999. Après une période de baisse de 1993 à 1995, 1999 est la quatrième année consécutive de hausse. Néanmoins, l'augmentation a été moins forte que celles des trois dernières années, au cours desquelles la croissance se situait autour de 5 %. Ce léger ralentissement est imputable au réseau TGV (+ 7,4 % en voyageurs-kilomètres pour 1999 après + 11,0 % en 1998). En effet, après sa montée en régime, Thalys n'a progressé que de 5,7 % en 1999. Néan-

moins, sous l'effet des mesures de cadencement (un départ toutes les demi-heures ou toutes les heures), le TGV nord-Europe a progressé de 10,5 %. Pour les TGV-jonctions, la croissance reste soutenue, malgré un léger ralentissement (+ 13,7 % en 1999).

Le recul du réseau principal hors TGV s'est poursuivi (- 1,6 % en 1999). Cependant, le réseau des trains express régionaux (TER) a bénéficié d'une progression accélérée (+ 5,0 % en 1999) : la contractualisation avec les Conseils régionaux continue de porter ses fruits. Mise en place sur six régions en 1997, elle s'est étendue au Limousin en 1998.

La production de services de transport ferroviaire de marchandises a, en revanche, légèrement baissé (- 0,8 % en volume) et retrouve un niveau proche de 1997. Ce recul s'explique par des problèmes de délais, liés pendant certaines périodes de l'année à la saturation des capacités, ou du fait de mouvements de grève. Toutefois ce résultat en moyenne annuelle masque une reprise amorcée durant l'année 1999.

En 1999, la baisse a été due pour l'essentiel au transport ferroviaire inter-

① Évolution de la production au prix de base des principales branches de transport depuis 1995

En %

	Évolutions en volume au prix de l'année précédente				Évolutions 1999/1998			1999 (milliards de francs)
	1995	1996	1997	1998	Volume	Prix	Valeur	
Transport aérien	-1,8	13,9	5,1	5,9	11,1	-0,7	10,3	80,8
Transport aérien de voyageurs	-2,6	16,9	5,5	6,7	12,6	-0,9	11,6	72,0
Transport aérien de marchandises	2,5	-2,3	2,8	0,3	0,2	1,1	1,3	8,8
Transport ferroviaire	-1,9	4,4	1,6	4,2	1,9	1,4	3,4	49,0
Transport ferroviaire de voyageurs	-4,4	4,8	5,1	5,1	3,1	2,5	5,6	35,5
Transport ferroviaire de marchandises	3,0	3,5	-5,8	2,2	-0,8	-1,2	-2,0	13,5
Autres transports terrestres de marchandises	7,3	0,5	4,0	8,1	6,5	1,5	8,1	202,3
Transport routier de marchandises (y compris location de camions avec conducteurs)	7,4	0,4	4,0	8,4	6,6	1,5	8,2	193,5
Déménagement, transport par conduites	3,2	0,8	4,2	2,3	4,8	1,1	6,0	8,7
Autres transports terrestres de voyageurs	-0,5	1,7	3,2	4,8	2,8	0,7	3,5	80,7
Transport urbain de voyageurs	-0,8	3,2	4,6	4,5	2,9	0,2	3,1	43,9
Transport routier de voyageurs	-1,0	2,0	-0,1	5,9	2,5	0,8	3,4	22,5
Taxis, téléphériques et remontées mécaniques	1,4	-3,7	3,4	4,4	3,1	1,8	5,0	14,3
Transport par eau	2,6	-3,2	7,0	2,9	10,5	2,8	13,6	31,2
Transport fluvial	13,9	-2,7	-2,1	8,8	10,0	5,0	15,6	2,8
Transport maritime	1,8	-3,3	7,9	2,4	10,6	2,6	13,4	28,4
Autres	5,5	1,9	22,3	3,4	3,5	0,0	3,5	263,2
dont Manutention	7,9	4,1	1,4	5,2	4,0	1,5	5,5	11,7
Entreposage	7,8	2,6	8,6	3,8	5,7	1,5	7,3	29,8
Gestion d'infrastructure	4,5	0,1	61,5	2,5	3,9	0,8	4,8	103,9
Messagerie, fret express	2,4	11,3	0,8	5,7	2,7	0,4	3,1	46,9
Transport spatial, affrètement & organisation de transports internationaux	7,0	-2,5	7,8	2,6	2,6	-2,4	0,2	70,8
Total des transports	3,7	2,6	10,2	5,2	5,3	0,6	6,0	707,2
Ensemble de l'économie	2,5	1,2	3,0	3,5	3,2	0,4	3,5	15 071,4

La forte augmentation de la production en 1997 est artificielle. À la suite de la création de Réseau ferré de France (RFF), l'activité liée à l'infrastructure (entretien et pour une part investissement) apparaît comme une production supplémentaire. À structure comparable, l'augmentation de la production aurait été de 4,3 % au lieu de 10,2 %.

Source : Insee, DAEI/SES (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)

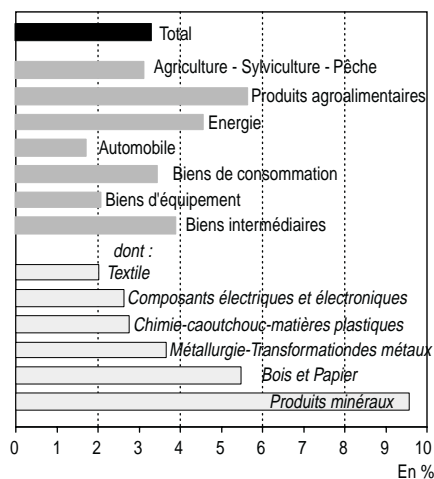
national : même si la diminution du transit exprimé en tonnes-kilomètres s'est sensiblement ralenti (- 3,5 % en 1999 après - 6,8 % en 1998), la partie hors transit affiche un recul de 1,4 % après + 6,7 % en 1998. Le fret ferroviaire international a ainsi globalement diminué en 1999, alors qu'il avait continué à progresser en 1998 (- 2,1 % en 1999 au lieu de + 1,4 % en 1998) et il n'a pas bénéficié de reports après l'accident du tunnel du Mont-Blanc. Le transport national, en revanche, a cessé de reculer (+ 0,1 % en 1999 après - 1,3 % en 1998).

La partie ferroviaire du transport combiné (train + camion), en recul pour la troisième année consécutive (- 1,1 % en 1999 après - 3,1 % en 1998), a retrouvé tout de même à la fin de 1999 son niveau du début 1998.

Le **transport fluvial** a réitéré sa bonne performance de l'année 1998 (+ 10,0 % pour la production en volume en 1999 contre + 8,8 % en 1998). Ces résultats tiennent aux mêmes raisons que l'année précédente : dynamisme des exportations de céréales à partir de la Champagne et de la Picardie ; transport de charbon pour EDF durant le premier semestre de 1999. De plus, grâce à la reprise de l'activité dans le bâtiment, la quantité de matériaux de construction transportés s'est accrue. Enfin, la baisse des transports de produits pétroliers par voie maritime s'est répercutée sur les transports par voie fluviale.

Le **transport maritime** a progressé de 10,6 % en 1999.

② Les taux de marge de transport* par produits en 1999



*Le taux de marge de transport est égal au ratio Marge de transport / (Production + Importation) du produit au prix de base.

Source : Insee, DAEI/SES (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)

Parmi les **auxiliaires et services annexes de transport**, la production de services de gestion d'infrastructure a progressé de 3,9 % en volume, tirée par les services aéroportuaires (+ 7,7 %) et par les services donnant lieu à péage (autoroutes et ouvrages d'art) (+ 5,8 %). En revanche, le volume des services portuaires a diminué de 2,3 %, surtout en raison de la baisse des tonnages des produits pétroliers (- 9,2 %). À cette baisse, amorcée en fin d'année 1998, s'ajoute l'érosion du rythme de hausse pour les tonnages conteneurisés et la moindre progression des vracs solides (+ 1,2 %).

Par ailleurs, la production des services de messagerie et de fret express a augmenté de 2,7 % en volume.

Forte croissance de la demande de transport dans le processus de production

Les **consommations intermédiaires** ont augmenté de 7,4 % ; elles sont composées des déplacements professionnels ainsi que de certains services de transport de marchandises (maintenance, entreposage, gestion d'infrastructure, déménagement et transport spatial). En outre, les **marges de transport**, correspondant à la valeur du transport effectué sur un bien, ont augmenté de 5,5 %. Les taux de marge de transport (marge de transport rapportée au total de la production et des importations) sont les plus élevés (*graphique 2*) pour les produits lourds : les minéraux (9,6 %), les produits agro-alimentaires (5,7 %) ainsi que les produits du bois et du papier (5,5 %). Les moins élevés sont ceux qui concernent les automobiles (1,7 %), le textile (2,0 %) et les biens d'équipement (2,1 %).

La structure des marges de transport par mode reflète l'importance du transport routier de marchandises (y compris la location de camion avec conducteur) puisqu'il représente 72,7 % du total des marges.

Cependant, l'utilisation des modes de transport diffère d'un produit à l'autre. Les biens d'équipement et les automobiles sont très comparables : ils recourent plus fréquemment au transport ferroviaire et aux auxiliaires de transport, et moins au transport routier. Les produits de consommation sont plus souvent transportés par les auxiliaires (messagerie par exemple) et moins souvent par chemin de fer. Les produits énergéti-

ques utilisent relativement plus les modes de transport maritime, fluvial et par conduite, et moins le transport routier et les services des auxiliaires de transport. Les produits agricoles emploient plus fréquemment le transport routier et peu les auxiliaires. Les produits agro-alimentaires sont davantage transportés par route et moins par fer.

Rythme soutenu pour les dépenses de transport des ménages

Les ménages consomment 20 % des services de transport (transports collectifs, taxis, services de déménagement, utilisation d'infrastructures terrestres, services de messageries et de fret express). Leurs dépenses à ce titre ont augmenté de 4,4 % en 1999, croissance comparable à l'année précédente (4,6 %). On ne retrouve donc pas, sur les transports, la même baisse de rythme que sur l'ensemble de la consommation finale des ménages (+ 2,3 % après + 3,2 %). La croissance est plus forte pour les transports aériens (+ 9,5 % en volume), suivis des services de gestion d'infrastructures terrestres (gestion du réseau ferroviaire, autoroutes et ouvrages d'art donnant lieu à péages, parkings, gares routières, etc.) (+ 5,5 %).

En plus des services de transport qu'ils utilisent, les ménages effectuent d'autres dépenses participant d'une fonction transport : achats de véhicules et dépenses liées à l'utilisation de véhicules (carburant, entretien et réparation, pièces détachées et accessoires, auto-école, etc.).

En 1999, la part du budget des ménages allouée à la fonction transport a été de 12 %, dont plus de 80 % pour la voiture particulière (achats des véhicules et dépenses d'utilisation) ; elle a peu évolué depuis 1990.

En 1999, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport ont augmenté de 5,0 % en volume, après + 6,0 % l'année précédente. Ce sont les achats de véhicules qui expliquent cette croissance (+ 11,7 % en volume pour 1999). En effet, les immatriculations de voitures neuves ont atteint 2,15 millions d'unités en 1999, niveau le plus élevé depuis 1990. Cette mise en circulation de voitures neuves a autant profité aux marques françaises (+ 10,4 % en 1999) qu'aux marques étrangères (+ 10,7 %).

La part de marché des marques françaises est donc restée stable en 1999 par rapport à 1998, à 57,2 %.

Parmi les dépenses liées à l'utilisation des véhicules, les hausses en volume ont été particulièrement importantes pour le poste entretien et réparations (+ 3,5 %). Le volume des achats de carburants utilisés par les ménages a augmenté moins rapidement en 1999 qu'en 1998 : + 0,7 % et + 1,9 %.

La hausse des prix en 1999 sur les dépenses liées à l'utilisation des véhicules provient essentiellement du prix des carburants achetés par les ménages : il a augmenté de + 4,1 %, après avoir diminué de 3,1 % en 1998. Seuls les prix des pièces détachées et accessoires ont été stables (+ 0,1 %). Les prix de l'entretien et des réparations ont progressé de 1,9 %.

Échanges extérieurs : solde positif pour la troisième année consécutive

Les échanges extérieurs de marchandises déterminent l'intensité de l'activité internationale des transports. En 1999, l'accélération de la croissance mondiale ne s'est traduite dans le commerce extérieur français que par une faible croissance des **tonnages** de marchandises échangées (+ 0,6 % contre + 3,5 % en 1998).

Cette décélération résulte de la baisse de 1,6 % des tonnages importés (contre + 4,6 % en 1998) alors que, pour les tonnages exportés, la croissance a accéléré (+ 4,5 % contre + 1,7 % en 1998).

L'excédent des **échanges de services de transport** a progressé de 2,7 milliards de francs : le solde positif du transport aérien s'est accru de 0,4 milliard de francs, alors que le déficit du transport maritime s'est fortement réduit, de l'ordre de 2,8 milliards de francs. Ce dernier reste néanmoins encore élevé (- 5,1 milliards de francs). En effet, le transport maritime de biens importés et exportés par la France n'est que très minoritairement assuré par les armateurs résidents. Le déficit du transport routier s'est accru de 0,3 milliard de francs avec la poursuite de la baisse des parts de marché des transporteurs français, notamment dans les échanges avec l'Espagne.

Les transports fortement créateurs d'emplois

En hausse de 4,3 % (*tableau 2*), les effectifs salariés des entreprises de transport ont augmenté nettement plus que dans le reste de l'économie (+ 2,7 %).

Ce sont surtout les activités de transport à fort effectif qui ont le plus progressé en 1999 : dans les transports terrestres non

ferroviaires de marchandises l'emploi salarié a augmenté de 5,3 %. Cette amélioration du marché du travail depuis le deuxième trimestre de l'année 1999 s'explique par la forte activité du secteur du transport routier de marchandises. La croissance des effectifs salariés des auxiliaires de transports a été de 5,7 %. Pour la première fois depuis le début des années quatre-vingt-dix, l'emploi a progressé légèrement (+ 0,9 %) dans le transport ferroviaire.

Les effectifs non salariés sont restés stables en 1999.

Pour comprendre ces résultats

La **production** considérée ici est celle pour compte d'autrui, c'est-à-dire réalisée par un transporteur pour le compte d'un tiers. Elle 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. Aux montants facturés par les producteurs, il faut ajouter le montant des subventions sur les produits et retrancher celui des impôts sur les produits. De plus, la production intègre la sous-traitance.

Pour en savoir plus

" Les transports en 1999, 37^e rapport de la commission des comptes des transports de la nation ", *Synthèses*, n° 40-41, août 2000.

Le rapport est disponible sur le site internet du ministère de l'équipement (www.equipement.gouv.fr/statistiques).

" Les comptes de la nation en 1999 ", *Insee Première*, n° 710, avril 2000.

" Rapport sur les comptes de la nation 1999 ", *Insee Résultats*, à paraître

Les principaux articles et résultats des comptes de la nation en 1999 sont disponibles sur le site internet de l'Insee (www.insee.fr, section " Les grands indicateurs ").

2 Évolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports

En milliers (effectifs en fin d'année)

	1995	1996	1997	1998	1999 (estimation)	1999/1998 (%)
Salariés	887,9	894,4	902,0	932,8	972,7	4,3
Transport aérien	77,3	78,4	68,2	71,7	75,0	4,6
Transport ferroviaire	180,2	176,3	175,2	174,4	176,0	0,9
Autres transports terrestres de marchandises	275,0	279,0	286,0	303,0	319,0	5,3
Autres transports terrestres de voyageurs	151,4	154,7	157,6	160,7	166,7	3,7
Transport par eau	12,0	12,0	12,0	12,0	13,0	8,3
Auxiliaires transports	192,0	194,0	203,0	211,0	223,0	5,7
Non salariés	64,9	66,0	68,0	70,0	70,0	ns
Total	952,8	960,4	970,0	1 002,8	1 042,7	4,0

ns : non significatif

Source : Insee, DAEI/SES (ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement)

INSEE PREMIÈRE figure dès sa parution sur le site Internet de l'Insee : www.insee.fr

BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

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

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 2000

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 Champsaur
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs : J.-W. Angel,
C. Dulon, A.-C. Morin,
S. Tagnani
Maquette : F. Buhot
Code Sage IP00735
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2000

