

LESTRANSPORTS EN 2001



Agnès d'AUTUME, Stéphane CALVIAC, Nathalie DEVILLARD,
Philippe HUAULT, François JEGER et Bernard KORMAN

Dans un contexte de ralentissement de l'économie française, avec des prix des carburants en baisse, l'année 2001 est marquée par un report modal du fer vers la route, tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Après la pause de 2000, la circulation routière a repris sa progression au rythme des années précédentes. Déjà sensible auparavant, le ralentissement du transport aérien s'est accentué après les événements du 11 septembre dernier.

Le transport ferroviaire de marchandises a nettement reculé au profit du transport routier, et en particulier du transport pour compte propre. L'activité des ports métropolitains est pratiquement stable.

Un ralentissement conjoncturel au cours de l'année 2001

Au cours du premier semestre 2001, la croissance a connu en France une nette rupture de tendance mais, sur l'ensemble de l'année, le PIB aurait encore progressé de 2,1 % après 3,5 % en 2000 (cf. Tableau 1).

La croissance a, pour l'essentiel, reposé sur la consommation des ménages (+ 2,9 % après + 2,8 % en 2000). La légère accélération des salaires et les allègements de prélèvements obligatoires ont en effet soutenu le revenu disponible des ménages, compensant ainsi le ralentissement de l'emploi, ce qui, compte tenu d'une inflation modérée, a permis au pouvoir d'achat des ménages de progresser fortement.

En revanche, les entreprises ont rapidement réagi au ralentissement du commerce mondial et, plus généralement, à la dégradation de leur environnement, perceptible dès l'été 2000 dans les enquêtes de conjoncture, tant en freinant leurs investissements qu'en réduisant leurs stocks. Sur l'ensemble de l'année 2001, la FBCF des entreprises aurait ainsi progressé de 3,6 % après 7,1 % l'année précédente, tandis que la variation de stocks aurait fortement pesé sur la croissance (avec une contribution de - 0,8 %).

L'ajustement de la demande des entreprises a conduit aussi à un ralentissement de leurs importations en moyenne annuelle mais, les exportations ayant davantage résisté, les échanges extérieurs ont encore quelque peu contribué à la croissance du PIB.

Tableau 1 - Equilibre Ressources-Emplois en volume

| aux prix de 1995, données cjo-cvs | poids | 1999 2000 2001* | | |
|-------------------------------------|-------|-------------------------|------------|------------|
| | | taux de croissance en % | | |
| PIB | 100% | 3,0 | 3,5 | 2,1 |
| Importations | 27% | 4,2 | 15,2 | 1,1 |
| - dont marchandises | 24% | 4,7 | 16,8 | 0,7 |
| Dépense de consommation des ménages | 54% | 3,1 | 2,8 | 2,9 |
| Dépense de consommation des APU | 24% | 2,0 | 2,3 | 2,4 |
| FBCF totale | 20% | 6,2 | 6,2 | 2,7 |
| - dont SNFEI | 11% | 5,9 | 7,1 | 3,6 |
| - dont ménages | 5% | 7,6 | 4,6 | -0,3 |
| Exportations | 29% | 3,9 | 13,4 | 1,8 |
| - dont marchandises | 24% | 3,8 | 14,0 | 1,2 |
| Contributions | | | | |
| Demande intérieure hors stocks | | 3,2 | 3,3 | 2,6 |
| Variations de stocks | | -0,4 | 0,3 | -0,8 |
| Échanges de biens et services | | 0,1 | -0,1 | 0,2 |

* estimation

Source : INSEE, Note de Conjoncture, décembre 2001

CONJONCTURE

Le transport ferroviaire de voyageurs nettement moins dynamique en 2001 qu'en 2000

L'activité des transports ferroviaires de voyageurs a été nettement moins dynamique en 2001 qu'en 2000, année qui avait été caractérisée par une fréquentation élevée, en forte croissance, des modes de transport collectifs. Cette inflexion de l'activité, qui a touché aussi bien les deux réseaux franciliens RATP et SNCF que le réseau TGV, peut être datée du tournant de l'hiver 2000-2001, les grèves des mois de mars et d'avril n'ayant fait qu'accentuer cette rupture. Par la suite, l'activité s'est sensiblement redressée sous l'effet, en particulier, de l'extension de la capacité d'offre représentée par la mise en service du TGV Méditerranée au mois de juin.

Sur le réseau TGV, le trafic de voyageurs a donc très fortement progressé au cours des mois de juin à septembre, faisant plus que compenser l'effet négatif des grèves de printemps, avant de revenir en fin d'année sur un rythme de progression moyen. Sur l'ensemble de l'année 2001, le transport de voyageurs sur le réseau TGV devrait ainsi avoir augmenté selon un rythme légèrement supérieur à celui enregistré en 2000. En revanche, sur le reste du réseau ferroviaire, l'année 2001 devrait se solder par une baisse sensible du transport de voyageurs. La mise en service du TGV Méditerranée s'est traduite par une perte d'activité importante de certaines lignes de trains rapides nationaux (TRN). Par contre, il a profité à quelques lignes express régionales (TER) du Sud-Est.

Tableau 2 - Le transport ferroviaire de voyageurs

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|------------------------------|----------------|-------------------------|------------|------------|
| | Mds de voy. km | taux de croissance en % | | |
| | | (1) | (1) | (2) |
| Ile-de-France | 20 | 3,5 | 6,6 | 2,4 |
| - RATP | 10 | 3,6 | 5,7 | 2,2 |
| - SNCF | 10 | 3,5 | 7,6 | 2,5 |
| SNCF réseau principal | 60 | 2,4 | 6,2 | 2,7 |
| - TGV | 34 | 8,3 | 7,3 | 7,6 |
| - hors TGV | 26 | -4,4 | 4,7 | -3,9 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus

(1) variation en moyenne annuelle

(2) variation entre la moyenne des mois connus et la moyenne des mois correspondants de l'année précédente.

Sur les réseaux franciliens, le ralentissement de l'activité est imputable aussi, au delà des facteurs soulignés plus haut, à une baisse de la fréquentation touristique.

Au total, le transport ferroviaire de voyageurs a progressé d'un peu moins de 3 % sur les dix premiers mois de 2001 sur le réseau principal de la SNCF et d'environ 2,5 % en Ile-de-France.

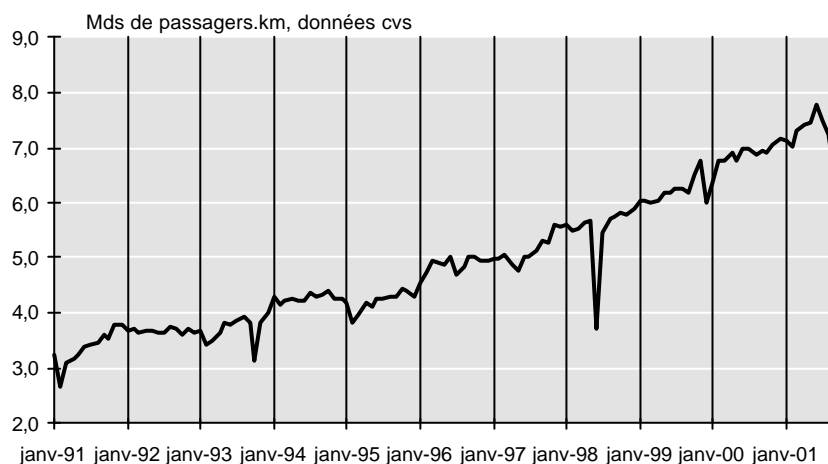
Le transport aérien de voyageurs profondément perturbé en 2001

Les problèmes d'Air Liberté, l'ouverture des lignes TGV Méditerranée et, enfin, les événements du 11 septembre ont profondément affecté le transport aérien en 2001 en France.

Ainsi, l'activité « passagers internationaux » d'Air France, mesurée en passagers-kilomètres, qui était encore en forte croissance au cours du premier semestre 2001 (+ 8,8 % par rapport à la période correspondante de l'année précédente), a fortement baissé dès le mois de juillet, les événements du 11 septembre accentuant cette rupture (cf. Graphique ci-dessous). Sur les dix premiers mois de l'année, l'activité « passagers internationaux » d'Air France s'inscrivait donc en hausse de 4,7 % mais, sous l'effet d'une légère reprise en fin d'année, n'aurait progressé en 2001 que de l'ordre de 3,5 % (cf. Tableau 3).

CONJONCTURE

L'activité passagers internationaux d'Air France a chuté à partir du mois de juillet 2001



source : Air France, calculs SES

Le nombre de passagers internationaux des aéroports métropolitains devrait avoir baissé de 2,5 % sur l'ensemble de l'année 2001 à Paris mais augmenterait de 2,4 % pour les six principaux aéroports de province, la forte baisse attendue pour le dernier trimestre 2001 de la fréquentation de ces derniers n'entamant en effet que partiellement la croissance acquise au cours des trois premiers trimestres (cf. Tableau 4).

Tableau 3 - L'activité du groupe Air France

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|------------------------|----------------|-------------------------|------------|------------|
| | Mds de pass.km | taux de croissance en % | | |
| | | (1) | (1) | (2) |
| Transport total | 92 | 12,0 | 9,7 | 4,3 |
| - International | 82 | 12,8 | 10,7 | 4,7 |
| - Intérieur | 9 | 6,1 | 1,3 | 0,2 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

L'activité intérieure d'Air France a subi aussi une baisse à la suite de la mise en service du TGV Méditerranée et l'ensemble de l'année 2001 devrait se traduire par un repli de l'activité proche de 1 % sur les vols intérieurs. Le nombre de passagers intérieurs des aéroports parisiens devrait ainsi avoir chuté de l'ordre de 9 % en 2001 et de 6 % en province.

Tableau 4 - La fréquentation des aéroports

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|-----------------------------|-----------------------|-------------------------|-------------|-------------|
| | Millions de passagers | taux de croissance en % | | |
| | | (1) | (1) | (2) |
| International | 65 | 10,5 | 10,8 | 0,5 |
| - Paris international | 53 | 10,5 | 9,8 | -0,4 |
| - Province international ** | 12 | 10,5 | 15,4 | 4,8 |
| Intérieur | 39 | 5,8 | 1,7 | -5,9 |
| - Paris intérieur | 21 | 6,0 | 0,4 | -7,3 |
| - Province intérieur ** | 18 | 5,5 | 3,3 | -4,3 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

** six principaux aéroports : Bâle-Mulhouse, Bordeaux, Lyon, Marseille, Nice et Toulouse

CONJONCTURE

La circulation routière a progressé selon un rythme soutenu en 2001

Après un ralentissement du trafic l'an passé, la circulation sur le réseau national devrait avoir enregistré une hausse de près de 3 % en 2001, après 2,4 % en 2000, ce que confirme la progression des livraisons de carburants (+ 2,6 % sur les dix premiers mois de 2001). La baisse constatée des prix des carburants (- 3 % sur dix mois) a contribué à soutenir la croissance du trafic, qui se différencie suivant les segments du réseau national : forte sur les autoroutes (+ 4,2 % sur les neuf premiers mois de l'année), en particulier sur les autoroutes concédées (+ 4,8 %), elle est restée très modérée sur les routes nationales (+ 1,3 %).

Tableau 5 - La circulation routière sur le réseau national

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|----------------------------|-----------------|-------------------------|------------|------------|
| | Mds de véhic.km | taux de croissance en % | | |
| | | (1) | (1) | (2) |
| Réseau national | 198 | 4,2 | 2,3 | 2,8 |
| - Routes nationales | 91 | 2,1 | 0,8 | 1,3 |
| - Autoroutes | 107 | 6,1 | 3,6 | 4,2 |
| - autoroutes concédées | 66 | 6,3 | 3,2 | 4,8 |
| - autoroutes non concédées | 41 | 5,7 | 4,2 | 3,2 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois de septembre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

Sur la totalité du réseau routier – réseau national et réseaux départemental, local et urbain – l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages induite par la modération des pressions inflationnistes (à laquelle a contribué la baisse du prix des carburants) a soutenu la croissance du trafic qui devrait être proche de 2,5 % sur l'ensemble de l'année 2001. Les évolutions importantes du prix de l'essence au cours des deux dernières années semblent avoir influencé les déplacements de proximité des ménages et, après une baisse en 2000, ces derniers auraient augmenté à nouveau en 2001.

L'activité portuaire a légèrement diminué en 2001

Compte tenu du conflit social qui a touché le port de Marseille au mois de novembre, le tonnage de marchandises traitées devrait avoir reculé de 1 % en 2001 dans les principaux ports maritimes de commerce¹. Les tonnages débarqués, qui représentent plus des deux tiers du total, devraient avoir baissé de 2 % mais les tonnages embarqués seraient en hausse de 2 %.

Le léger repli du trafic total résulte principalement de la baisse des vrac solides et vrac liquides (hors pétrole brut), qui a dépassé 5 % dans les ports autonomes. Les principaux produits concernés sont les tonnages de charbon importés au premier semestre et les exportations de céréales sur l'ensemble des trois premiers trimestres mais aussi les produits pétroliers raffinés en raison des problèmes qu'ont connus les raffineries de l'étang de Berre, de Nantes-St Nazaire et de Dunkerque.

Le tonnage de marchandises diverses traitées par les ports autonomes et le port de Calais devrait avoir progressé de l'ordre de 7 % en raison de l'augmentation de 9 % des marchandises diverses non conteneurisées, tandis que le fret conteneurisé ne progressait que de 2,5 %.

Parmi les ports autonomes, le port du Havre devrait enregistrer la plus forte croissance (4 % environ). La reprise des produits pétroliers bruts ou raffinés, après les arrêts techniques des raffineries en 2000, devrait, en effet, compenser les fortes baisses du charbon. Les tonnages conteneurisés auraient connu, pour leur part, une croissance proche de 5 %.

¹ Le champ considéré ici est constitué des ports autonomes métropolitains (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-St Nazaire, Bordeaux et Marseille) ainsi que du port d'intérêt national de Calais, qui traitent tous plus d'un million de tonnes de marchandises par an et qui, au total, représentent près de 90 % de l'activité des vingt-deux ports maritimes de commerce métropolitains.

CONJONCTURE

Tableau 6 - L'activité « marchandises » des principaux ports maritimes de commerce **

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|----------------------------|--------------------|-------------------------|------------|--------------|
| | Millions de tonnes | taux de croissance en % | | |
| | | ma (1) | ma (1) | ma part. (2) |
| Total | 302 | -1,4 | 4,5 | -0,7 |
| - Pétrole brut débarqué | 99 | -8,8 | 4,7 | -1,0 |
| - Vrac solides et liquides | 131 | 1,7 | 7,1 | -5,3 |
| - Marchandises diverses | 73 | 4,1 | 0,0 | 8,0 |
| Entrées | 217 | -3,7 | 5,8 | -1,9 |
| Sorties | 85 | 4,5 | 1,4 | 2,4 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

** ports autonomes (Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-St Nazaire, Bordeaux et Marseille) plus Calais

Le nombre de passagers maritimes aurait baissé d'environ 2 % en 2001. Le recul atteint 4,5 % en Manche - Mer du Nord mais on constate une hausse sensible en Méditerranée (de l'ordre de 7 %) avec une forte poussée des croisières à Nice et l'ouverture d'une nouvelle desserte entre la Corse et Toulon.

Un nouveau ralentissement du transport terrestre de marchandises en 2001 : reprise de la route mais chutes du fer et du fluvial

Après une année 2000 en demi-teinte, le transport intérieur terrestre de marchandises mesuré en tonnes-kilomètres devrait avoir de nouveau ralenti en 2001 (+ 0,8 % sur les dix premiers mois de l'année). Ce ralentissement cache toutefois de profondes disparités modales : après un fort ralentissement en 2000, le transport routier a connu une nette reprise en 2001 (+ 3,6 %) ; en revanche, le transport ferroviaire, particulièrement dynamique en 2000, a baissé en 2001 (- 7,8 %) tandis que le transport fluvial, qui avait ralenti l'année précédente, a baissé en 2001 (- 5,8 %). Hors transit ferroviaire, le ralentissement du transport terrestre devrait toutefois avoir été moins marqué, avec une progression qui, sur dix mois, ressort à 1,2 %.

Après un fort ralentissement en 2000, le **transport routier de marchandises** s'est sensiblement redressé en 2001. Le transport routier national a été dynamique en 2001, tant en longue distance qu'en transport de proximité et, sur les dix premiers mois de l'année, progressait de près de 5 %.

En revanche, la part du transport international effectuée sur le territoire national a continué de baisser (- 3 % sur dix mois) dans un contexte marqué en 2001 par le ralentissement des échanges commerciaux intra-communautaires.

La progression a été plus rapide pour le compte propre que pour le compte d'autrui. La progression du compte propre est de 5,4 % en tonnes-kilomètres et celle du compte d'autrui de 3,3 %.

Selon les entreprises interrogées lors de l'enquête de conjoncture d'octobre, la situation de leur trésorerie est encore jugée bonne et le jugement sur le niveau des prix meilleur qu'avant les révisions de 2000. En effet, les entreprises ont bénéficié de l'allègement et du remboursement des taxes sur le gazole et de la baisse du prix du carburant qui aurait compensé l'accroissement des coûts induits par l'interdiction du travail de nuit et la mise en œuvre de la réduction du temps de travail. A la fin du mois d'août 2001, le coût du transport routier s'inscrivait en effet en baisse de 1,7 % en glissement annuel ; sur l'ensemble de l'année il devrait avoir augmenté en moyenne de moins de 1 %. Les prix quant à eux ont progressé entre 3 et 4 % en moyenne annuelle.

L'emploi dans le transport routier de marchandises a progressé de 2,1 % entre septembre 2000 et septembre 2001. Les immatriculations de poids lourds restent à un niveau record en 2000 : 58 000 poids lourds ou remorques ont été immatriculés dans l'année. On note cependant un léger reflux sur la deuxième partie de l'année.

CONJONCTURE

Tableau 7 - Le transport terrestre de marchandises par mode

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|--------------------------------------|------------|-------------------------|------------|-------------|
| | Mds de | taux de croissance en % | | |
| | tonnes.km | (1) | (1) | (2) |
| Route | 184 | 8,8 | 1,2 | 3,6 |
| - Pour compte d'autrui | 155 | 10,9 | 2,8 | 3,3 |
| - Pour compte propre | 29 | -0,9 | -6,3 | 5,4 |
| Autres modes | 63 | 0,1 | 6,3 | -7,5 |
| - Fer | 55 | -1,0 | 6,4 | -7,8 |
| - Voies navigables | 7 | 9,7 | 5,8 | -5,8 |
| Ensemble | 247 | 6,5 | 2,5 | 0,8 |
| Ens. hors transit ferroviaire | 237 | 7,0 | 2,5 | 1,2 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

Après une forte progression en 2000, l'activité du **transport ferroviaire de marchandises** a chuté en 2001, aussi bien sur les trajets nationaux que sur la partie nationale des parcours internationaux.

Ce recul a été perceptible dès le mois de décembre 2000 et s'est accéléré au printemps 2001, les grèves du mois d'avril ne faisant qu'aggraver cette rupture, à l'instar de ce que l'on a pu observer pour le transport de voyageurs.

Les reports de la route sur le rail que l'on avait enregistré l'année précédente se sont inversés en 2001 et la part du transport de marchandises empruntant le mode ferroviaire serait revenue à moins de 20 % à la fin de l'année, contre 22 % à la fin 2000.

Enfin, le **transport de marchandises par voies navigables** a baissé en 2001, cette baisse recouvrant une chute des transports sur trajets nationaux et un ralentissement de la part nationale des transports internationaux.

Les produits les plus concernés sont les denrées alimentaires (notamment le colza et les protéagineux), les combustibles minéraux solides, touchés par la baisse de l'approvisionnement des centrales thermiques, ainsi que les matériaux de construction.

Tableau 8 - Le transport terrestre de marchandises par nature de transport

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|--------------------------------------|------------|-------------------------|------------|-------------|
| | Mds de | taux de croissance en % | | |
| | tonnes.km | (1) | (1) | (2) |
| National | 195 | 8,0 | 3,1 | 2,4 |
| - Fer | 28 | 0,0 | 5,8 | -7,7 |
| - Route | 163 | 9,2 | 2,7 | 4,5 |
| longue distance ** | 114 | 13,3 | 3,4 | 4,2 |
| courte distance | 49 | 0,8 | 1,1 | 5,1 |
| - Voies navigables | 4 | 18,5 | 0,2 | -11,5 |
| International *** | 52 | 1,4 | 0,3 | -5,3 |
| - Fer | 28 | -2,0 | 7,1 | -7,9 |
| - Route | 21 | 6,1 | -9,1 | -3,0 |
| - Voies navigables | 3 | -1,4 | 14,3 | 1,8 |
| Ensemble | 247 | 6,5 | 2,5 | 0,8 |
| Ens. hors transit ferroviaire | 237 | 7,0 | 2,5 | 1,2 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois d'octobre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

** transport à 150 km et plus

*** partie du transport international réalisée sur le territoire national

CONJONCTURE

Les ventes de voitures particulières en 2001 : un marché soutenu par le Diesel et les marques françaises

Après une année de stabilité, les ventes de voitures neuves ont à nouveau progressé en 2001 (+ 5,7 % sur les onze premiers mois de l'année), atteignant le niveau cumulé très élevé de 2 067 000 unités.

Le trait le plus marquant de l'année est la très forte augmentation du nombre de voitures Diesel vendues (+ 20,8 % sur onze mois après un peu moins de 10,4 % sur l'ensemble de l'année 2000), ce qui porte à plus de 55 % la part du nombre de voitures Diesel mises en circulation.

En revanche, les ventes de voitures à essence continuent de baisser au même rythme qu'en 2000 (- 8,8 %). Le dynamisme du marché de l'automobile se porte davantage sur les voitures françaises que sur les voitures étrangères (+ 7,6 % contre + 1,7 %), ce qui aurait amené la part des marques françaises à 60 % des immatriculations de véhicules particuliers neufs.

Tableau 9 - Ventes de voitures particulières neuves

| | 2000 | 1999 | 2000 | 2001* |
|-----------------------------------|-------------|-------------------------|------------|------------|
| | Milliers | taux de croissance en % | | |
| | | (1) | (1) | (2) |
| Total | 2135 | 10,0 | 0,2 | 5,7 |
| - par motorisation | | | | |
| - essence | 1081 | 3,7 | -8,2 | -8,8 |
| - Diesel | 1049 | 20,2 | 11,6 | 20,8 |
| - par nationalité du constructeur | | | | |
| - marques françaises | 1261 | 10,0 | 3,4 | 7,7 |
| - marques étrangères | 874 | 10,0 | -3,9 | 2,7 |

* statistiques disponibles jusqu'au mois de novembre inclus (1) (2) cf. Tableau 2

La sécurité routière : poursuite de la baisse du nombre des accidentés corporels en 2001 mais infléchissement de la baisse du nombre de tués

Le repli du nombre d'accidents corporels s'est poursuivi en 2001, avec une baisse proche de 6 % sur les sept premiers mois de l'année. Ce bon résultat s'explique par la forte baisse du nombre d'accidents en agglomération tandis que, hors agglomérations, une forte hausse des accidents sur autoroutes, liée à l'accroissement du trafic, était enregistrée.

En revanche, la baisse du nombre de tués, qui avait été particulièrement soutenue en 1999 puis en 2000, semble s'être infléchie au cours de l'année écoulée (- 3,7 % au cours des sept premiers mois de 2001). Les mauvais résultats observés hors agglomérations s'expliquent, en l'occurrence, par une hausse sensible du nombre de tués sur les voies départementales et communales.

L'emploi est en moindre progression qu'en 2000

L'emploi salarié est en augmentation de 2,5 % entre septembre 2000 et septembre 2001. Cette progression est plus faible que celle de l'année 2000 (+ 4,1 %) et témoigne d'un certain ralentissement de la production de services de transports. L'emploi dans les transports augmente au même rythme que dans le reste de l'économie.

Il progresse plus vite dans le secteur des entreprises publiques (3,3 %) que dans le secteur privé. La forte progression de l'activité d'Air France pendant la première moitié de l'année, en partie liée aux difficultés d'Air Liberté, explique une bonne partie de ce décalage.

CONJONCTURE

Tableau 10 - L'emploi dans le secteur des transports

| | fin sept. 2000 | fin sept. 2001 | taux de croissance en % |
|-------------------------------------|----------------|----------------|----------------------------|
| | Milliers | | |
| Entreprises publiques | 274 | 283 | 3,3 |
| - Air France | 58 | 62 | 7,9 |
| - RATP | 41 | 42 | 3,8 |
| - SNCF | 175 | 179 | 1,8 |
| Entreprises privées | 748 | 764 | 2,2 |
| - Transport routier de marchandises | 334 | 341 | 2,1 |
| - Transport routier de voyageurs | 122 | 124 | 1,5 |
| - Transport par eau | 15 | 16 | 2,0 |
| - Transport aérien privé | 22 | 18 | -18,8 |
| - Transport par conduites | 1 | 1 | 11,2 |
| - Auxiliaires des transports | 252 | 263 | 4,4 |
| Ensemble | 1 022 | 1 047 | 2,5 |