

# Les transports en 1997

## Croissance et restructurations

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

**E**n 1997, la croissance dans les services de transports (+ 3,8 % en volume) a bénéficié de la reprise industrielle et de l'intensité des échanges extérieurs. Les transports maritime (+ 7,2 %) et ferroviaire (+ 4,8 %) ont été les plus dynamiques. Le transport routier de marchandises a renoué avec la croissance (+ 3,9 %). Seul le transport fluvial a reculé (- 1,1 %), en raison du gel des canaux au début de l'année.

1997 est aussi l'année des restructurations et des réformes pour les transports français : dans le domaine ferroviaire, avec la création du Réseau Ferré de France et la décentralisation des services régionaux de voyageurs dans six régions pilotes ; dans le transport aérien, avec la fusion entre Air France et Air France Europe (ex Air Inter), et l'ouverture totale des lignes intérieures aux compagnies européennes.

En 1997, la croissance des services de transports (+3,8 %) s'est inscrite dans la reprise générale de l'économie : la production manufacturière a progressé de 5 % et l'ensemble de la production industrielle (y compris le BTP) de 3,1 % en moyenne annuelle. En particulier, la production automobile s'est accrue de 9,5 % grâce à une demande extérieure dynamique : prime de soutien au marché automobile en Italie, forte consommation des ménages au Royaume-Uni.

Tous les modes de transport ont progressé, à l'exception du transport fluvial, perturbé par les mauvaises conditions climatiques de janvier 1997. La valeur ajoutée des services de transports a augmenté en 1997 de 3,7 % en volume. Cette croissance est nettement supérieure à celle du produit inté-

rieur brut (+ 2,2 %) (*graphique 1*). La production a crû davantage que la valeur ajoutée grâce à la reprise des consommations intermédiaires en transport, + 4,0 %, après leur quasi-stagnation en 1996.

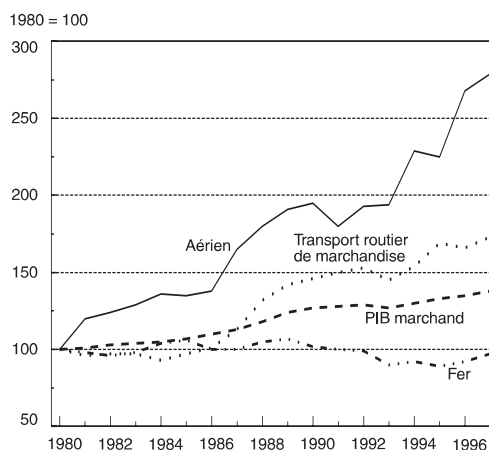
### Transport ferroviaire : dynamisme et réformes

Atteignant 48 milliards de francs en 1997, la production du transport ferroviaire a progressé de 4,8 % en volume et sa valeur ajoutée de 5,5 % (*tableaux 1 et 2*). Ce résultat est légèrement supérieur à celui de l'année précédente (+ 4,4 % pour la production et + 3,9 % pour la valeur ajoutée) pourtant amplifié par les grèves de fin 1995.

Le fret (+ 8,1 %) (*graphique 2*) a obtenu de meilleures performances que le transport de voyageurs (+ 3,6 %) (*graphique 3*). Il a bénéficié du dynamisme de l'environnement international qui a entraîné une forte croissance des échanges extérieurs. En outre, la SNCF a engagé de nouvelles stratégies commerciales accompagnées d'une politique tarifaire plus compétitive.

La bonne tenue du transport de voyageurs provient essentiellement du réseau TGV, avec la montée en régime des réseaux Nord (y compris Thalys) et Eurostar, l'augmentation des cadences et la mise en circulation de

#### ① Valeur ajoutée des transports et PIB marchand en volume (prix de 1980)



Source : comptes de la nation, Insee

INSEE  
PREMIERE

voitures duplex sur le TGV Sud-Est. Sur le reste du réseau principal, la baisse de la fréquentation a été limitée grâce à la mise en place en juin 1997 d'une grille tarifaire plus souple et plus attractive.

La progression de l'activité ferroviaire en 1997 a coïncidé avec une profonde réforme de structure pour la SNCF. Sa mise en œuvre a eu principalement deux conséquences :

- la création d'un établissement public, Réseau Ferré de France (cf. encadré 1), chargé d'exercer pour le compte de l'État la responsabilité de l'infrastructure, dont la gestion demeure confiée à la SNCF pour le compte et selon les objectifs et principes de RFF ;
- la décentralisation des services régionaux de voyageurs dans six régions pilotes.

### TRM : le retour de la croissance

Les transports routiers de marchandises (TRM) représentent 30 % de l'ensemble des services de transport, soit 152,1 milliards de francs en 1997. Leur production a progressé de 3,9 % en volume et leur valeur ajoutée de 4,4 %. Comme pour les autres modes de transport, cette reprise est fortement corrélée au bon comportement des échanges extérieurs. Les TRM renouent donc avec la croissance après une année 1996 morose (- 1,5 % pour la production et - 1,8 % pour la valeur ajoutée). Cependant, ce résultat est inférieur à ceux des années précédentes (+ 5,2 % en 1994 et + 8,3 % en 1995 pour la production).

La production des **autres transports terrestres** (métro, bus, autocars...), 75,6 milliards de francs, a augmenté de 1,9 % en volume en 1997. Cette évolution est du même ordre que celle de l'année précédente (+ 1,8 %). La valeur ajoutée a progressé de 2,1 %.

### Résultats satisfaisants du transport aérien

En 1997, le transport aérien français a été marqué par :

- la création du groupe Air France, né de la fusion entre Air France et Air France Europe (ex Air Inter) ;
- l'ouverture au 1<sup>er</sup> avril des lignes intérieures françaises à toutes les compagnies européennes.

Cependant, ces changements n'ont pas eu d'impact majeur sur l'activité du

secteur. En effet, le rapprochement des deux grandes compagnies nationales était déjà acquis en 1996. Quant à l'ouverture des lignes intérieures, le gouvernement français l'avait étendue dès 1996 aux compagnies *résidentes*.

Dans cet environnement, le transport aérien a progressé de 3,6 % en volume en 1997. Cette bonne performance est néanmoins inférieure à celle, exceptionnelle, de l'année précédente (+ 13,9 %). Deux raisons à cette accalmie. D'une part, la forte pression concurrentielle sur le marché intérieur s'est relâchée : les recompositions des compagnies privées résidentes (par exemple, la reprise d'Air Liberté par British Airways) ont freiné le développement des liaisons sur le marché intérieur. D'autre part, le groupe Air France dont le poids est prédominant dans les résultats de la branche, a connu des fortunes diverses : si le fret s'est amélioré, le transport international de voyageurs a progressé plus faiblement que l'année précédente. Dans le domaine du transport intérieur, la situation du groupe Air France s'est détériorée.

À prix courants, la production de la branche a augmenté de 6,3 %, du fait d'un redressement des prix (+ 2,6 %

après - 3,5 % en 1996). Sa valeur ajoutée, avec 22,6 milliards de francs, a progressé de 4,8 % en 1997 après + 22,7 % en 1996. Elle représente 8 % de la valeur ajoutée de l'ensemble des transports.

### Transport maritime : une très bonne année

L'année a été très bonne pour le transport maritime : + 7,2 % de croissance en volume pour la production. À prix courants, cette hausse atteint 11 %. Les prix du transport maritime ont en effet assez fortement augmenté (+ 3,5 %), compensant la baisse de l'année précédente (- 3,4 %). De son côté, la valeur ajoutée a augmenté de 5,8 % en 1997 après avoir diminué de 7,7 % en 1996.

De son côté, le **transport fluvial** a poursuivi son repli : - 1,1 % en volume en 1997 après - 2,1 % en 1996. De même, la valeur ajoutée a-t-elle légèrement diminué (- 0,9 % en 1997 après - 3,1 % en 1996). Cependant, les reculs de 1997 sont dus au gel des canaux intervenus en début d'année. Sans cela, l'activité aurait été stable, voire légèrement en croissance,

## 1 La production des principales branches de transport

|                                   | Évolution 1997/1996<br>(en %) |            |            | 1997<br>(milliards de francs) |
|-----------------------------------|-------------------------------|------------|------------|-------------------------------|
|                                   | Volume                        | Prix       | Valeur     |                               |
| Transport ferroviaire             | 4,8                           | 0,7        | 5,5        | 48,0                          |
| Transport routier de marchandises | 3,9                           | 1,7        | 5,7        | 152,1                         |
| Autres transports terrestres      | 1,9                           | 2,2        | 4,1        | 75,6                          |
| Navigation fluviale               | -1,1                          | -1,0       | -2,1       | 1,7                           |
| Transport maritime                | 7,2                           | 3,5        | 11,0       | 20,8                          |
| Transport aérien                  | 3,6                           | 2,6        | 6,3        | 70,2                          |
| Activités annexes et auxiliaires  | 3,8                           | 2,0        | 6,0        | 141,5                         |
| <b>Total transports</b>           | <b>3,8</b>                    | <b>2,0</b> | <b>5,8</b> | <b>510,0</b>                  |

Source : comptes de la nation, Insee

## 2 La valeur ajoutée des principales branches de transport

Évolutions en volume au prix de l'année précédente

|                                   | En %       |            |            |            |                               | 1997<br>(répartition en %) |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|------------|-------------------------------|----------------------------|
|                                   | 1994       | 1995       | 1996       | 1997       | 1997<br>(milliards de francs) |                            |
| Transport ferroviaire             | 1,8        | -3,4       | 3,9        | 5,5        | 32,4                          | 11,5                       |
| Transport routier de marchandises | 5,8        | 9,4        | -1,8       | 4,4        | 72,0                          | 25,6                       |
| Autres transports terrestres      | 0,3        | -0,8       | 1,7        | 2,1        | 55,0                          | 19,6                       |
| Navigation fluviale               | -5,9       | 5,2        | -3,1       | -0,9       | 0,9                           | 0,3                        |
| Transport maritime                | -9,6       | -1,0       | -7,7       | 5,8        | 1,0                           | 0,4                        |
| Transport aérien                  | 18,4       | -0,4       | 22,7       | 4,8        | 22,6                          | 8,0                        |
| Activités annexes et auxiliaires  | 3,0        | 3,3        | 1,1        | 3,3        | 97,2                          | 34,6                       |
| <b>Total transports</b>           | <b>4,0</b> | <b>3,0</b> | <b>2,3</b> | <b>3,7</b> | <b>281,1</b>                  | <b>100,0</b>               |

Source : comptes de la nation, Insee

comme pour les autres modes de transport.

Enfin, l'activité des **services annexes et auxiliaires** de transport s'est accrue de 3,8 % grâce, essentiellement, à une plus forte demande de services en matière de transport maritime, d'utilisation des ouvrages routiers à péage et des agences de voyage.

## Recul de la consommation des ménages

Les dépenses des ménages en transports ont reculé de 2,4 % en volume alors qu'elles avaient progressé de 3,7 % en 1996. Cette chute est directement imputable aux dépenses d'achats d'automobiles qui ont diminué de près de 16 % en 1997 après une hausse de

11,6 % l'année précédente : en effet, les primes « qualité » n'ont pas été reconduites en 1997.

En revanche, les dépenses d'utilisation des véhicules (réparations, péages et carburants) ont progressé de 2,0 % en 1997 après une quasi-stabilité l'année précédente. Cette augmentation résulte tout à la fois du vieillissement du parc, de l'augmentation de la circulation (+ 2,1 % - cf. encadré 2) et de la hausse des prix du pétrole exprimés en francs (+ 5,6 %).

Par ailleurs, les dépenses des ménages en transports collectifs ont augmenté moins rapidement en 1997 (+ 2,6 %) qu'en 1996 (+ 6,0 %). Dans le transport ferroviaire, la progression (+ 3,0 %) est totalement imputable aux lignes TGV. Les transports collec-

tifs urbains ont retrouvé un certain dynamisme, comparé à la tendance observée depuis 1993, avec une hausse de 1,5 %.

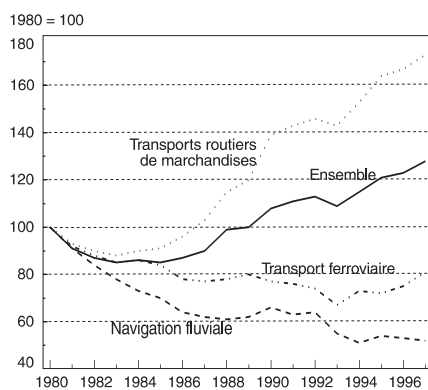
Enfin, les dépenses en transports aériens ont progressé de 3,6 % en dépit d'une hausse des prix d'environ 3,2 %. Celle-ci reflète l'atténuation de la concurrence sur le marché intérieur.

## Un investissement en forte hausse

Alors que dans l'ensemble de l'économie l'investissement n'a augmenté que de + 0,2 % en volume, dans la branche transports il a crû de + 5,3 %. L'effort d'équipement est très net de la part des grandes entreprises nationales du secteur (+ 16,9 %) et des administrations publiques (+ 9,5 %).

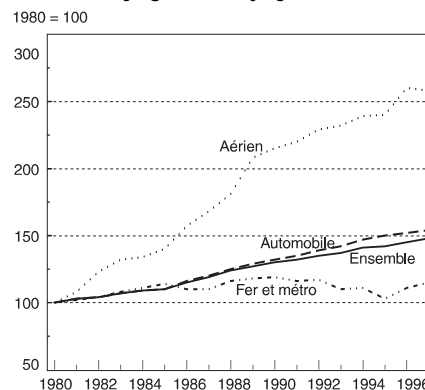
Les investissements en infrastructures de transport ont progressé en valeur de 0,4 % en 1997 par rapport à 1996. Les dépenses consacrées aux infrastructures ferroviaires ont pourtant augmenté de 7,7 % en valeur, déterminées de façon importante par les programmes TGV. Les investissements en infrastructures aéroportuaires ont augmenté de 7,5 % ; ceux de l'ensemble des ports métropolitains de 13,4 %. En revanche, les dépenses consacrées aux infrastructures routières, soit les deux tiers du total, ont reculé de 2,1 % en 1997 ; celles consacrées aux transports collectifs urbains ont diminué de 13,4 %.

### ② Transports intérieurs de marchandises (tonnes-km)



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

### ③ Transports intérieurs de voyageurs (voyageurs-km)



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

### Encadré 1 Le Réseau Ferré de France

La loi n° 97-135 du 13 février 1997 a créé un établissement public industriel et commercial « Réseau Ferré de France » (RFF) qui s'est vu confier la gestion des infrastructures du transport ferroviaire.

Propriétaire du réseau ferré national, RFF perçoit de la part des utilisateurs des infrastructures des péages liés au trafic. Il en confie la gestion et l'entretien à la SNCF et la rémunère à cet effet.

En tant que maître d'ouvrage, il est responsable des investissements sur ce réseau : régénération des infrastructures et aménagement des installations. RFF est aussi gestionnaire d'une dette de 134,2 milliards, correspondant aux emprunts contractés par la SNCF pour financer les infrastructures.

Pour mener à bien sa mission, RFF :

- perçoit des redevances d'utilisation des infrastructures (péages liés au trafic). Fixées par décret pour 1997 et 1998, elles se sont élevées à 5,85 milliards de francs en 1997 ;
- bénéficie des concours financiers de l'État, des collectivités locales et des organismes communautaires, sous forme de dotations en capital ou de subventions ;
- valorise son patrimoine.

## Des échanges extérieurs qui s'améliorent

Bénéficiant d'un environnement économique favorable, les échanges extérieurs de transport ont progressé nettement en tonnages en 1997. Cela concerne tant les exportations (+ 5,9 %) que les importations (+ 4,5 %).

Les échanges avec les pays de l'Union européenne (UE) représentent 52 % des tonnages échangés avec l'étranger et ont augmenté de 4,9 %. Au sein de l'UE, les plus fortes progressions concernent l'Espagne (+ 15 %) puis l'Allemagne et l'Italie. Le flux avec les Pays-Bas diminue (- 2,1 %). Avec nos partenaires européens, les modes de transport les plus fréquemment utilisés sont la route et la mer. On note une reprise du transport par voie ferroviaire en 1997, en rupture avec la tendance à la

baisse observée jusqu'en 1996. Les échanges de **services de transport** s'améliorent de 600 millions de francs pour s'établir à 2,3 milliards de francs, selon les premières estimations

du solde FAB-FAB (franco à bord). Le transport aérien et le transport ferroviaire sont excédentaires et atteignent un solde de + 4 et + 2,1 milliards de francs, respectivement. Le transport

routier et le transport fluvial restent déficitaires chacun d'environ 300 millions de francs, et le transport maritime de 3,1 milliards de francs.

### ③ Évolution des effectifs salariés de la branche (en moyenne annuelle)

|                                   | 1994        | 1995       | 1996       | 1997       | En %<br>1997<br>(milliers) |
|-----------------------------------|-------------|------------|------------|------------|----------------------------|
| Transport ferroviaire             | -3,3        | -2,5       | -1,8       | -0,4       | 101,5                      |
| Transport routier de marchandises | 1,6         | 3,2        | 2,4        | 0,8        | 238,0                      |
| Autres transports terrestres      | 1,8         | 2,9        | 2,0        | 0,7        | 185,7                      |
| Navigation fluviale               | -8,3        | 13,6       | 4,0        | 0,0        | 2,6                        |
| Transport maritime                | -12,0       | 3,4        | 2,6        | 0,6        | 15,7                       |
| Transport aérien                  | -2,0        | 0,0        | 0,5        | -0,3       | 58,7                       |
| Activités annexes et auxiliaires  | -1,3        | 3,1        | 2,3        | 0,8        | 207,6                      |
| <b>Total transports</b>           | <b>-0,4</b> | <b>2,1</b> | <b>1,6</b> | <b>0,5</b> | <b>809,8</b>               |

Source : comptes de la nation, Insee

### Emploi : une année de stabilisation

La branche transport a employé 810 000 **salariés** en 1997 (*tableau 3*). Après deux années de forte augmentation, ces effectifs ont crû faiblement en 1997 (+ 0,5 % après + 1,6 % en 1996 et + 2,1 % en 1995). Ce ralentissement affecte les trois plus gros employeurs, le transport routier de marchandises, les services annexes et auxiliaires et les autres transports terrestres, ainsi que le transport maritime. Les effectifs salariés du transport fluvial se sont stabilisés après deux années de forte croissance (+ 13,5 % en 1995 et + 4 % en 1996). Seuls les effectifs du transport aérien, hors groupe Air France, et du transport ferroviaire baissent (respectivement - 0,3 % et - 0,4 %). Les effectifs **non salariés** (environ 67 000 personnes) ont quant à eux baissé de 0,9 % et ne représentent plus que 7,6 % des effectifs des transports.

La productivité apparente du travail de l'ensemble des transports a augmenté de 3,6 % en 1997 après une baisse de 0,2 % en 1996. Toutes les branches importantes des transports sont concernées, en particulier le transport ferroviaire (+ 5,7 %), ainsi que le transport aérien (+ 6,1 %) où l'augmentation de la production s'est conjuguée à une baisse des effectifs et à une baisse du nombre moyen d'heures effectuées. Dans le transport routier de marchandises, les gains de productivité atteignent + 2,9 % en 1997. Ce résultat reste relativement élevé compte tenu de la croissance des effectifs, et compense la baisse de productivité de l'année précédente.

#### Encadré 2 Les immatriculations reculent mais le parc progresse

La circulation routière a globalement progressé de 2,1 % en 1997 (dont + 4,6 % pour les autoroutes concédées à des sociétés privées et + 4,0 % pour l'ensemble des autoroutes) après un ralentissement en 1995 et 1996. Cette reprise est particulièrement marquée pour les véhicules utilitaires légers et les voitures particulières, en liaison avec la reprise de la croissance du parc.

En effet, bien que les immatriculations aient fortement reculé en 1997 (- 17,6 %), le parc de véhicules a progressé plus rapidement qu'en 1996, à savoir + 1,6 % contre + 1,2 %. Ces évolutions, qui peuvent sembler paradoxales, s'expliquent par une modification du comportement des automobilistes qui conservent désormais leur véhicule plus longtemps ou acquièrent des véhicules d'occasion. Ceci provoque un vieillissement du parc dans lequel, par ailleurs, la part des véhicules diesel se renforce (37,4 % en 1997).

On observe également :

- la progression du kilométrage unitaire des poids lourds et des véhicules utilitaires légers, la reprise de la circulation globale et la remontée des ventes de carburants, liées à la conjoncture économique favorable de 1997 ;
- une baisse tendancielle des consommations unitaires de carburant (- 0,7 %) depuis le début des années quatre-vingt-dix, liée au renouvellement du parc, en particulier automobile, et à sa diésélisation.

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

**OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIÈRE - Tarif 1998**

1 an, 60 numéros = 530 F (France)     663 F (Europe)     827 F (Reste du monde)

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 :

Baudouin Seys

Rédacteurs : J-W Angel,

C. Dulon, A.C. Morin, S. Tagnani

Maquette : Th. Pécheux

Code Sage : IP98604

ISSN 0997 - 3192

© INSEE 1998