

# LES TRANSPORTS EN 1997

Séverine MAYO,  
Emmanuel DELAME \*



Dans un contexte de reprise de l'activité économique sur le plan international, la France a enregistré un taux de croissance du PIB de + 2,2 % en 1997. La production de services de transport a, quant à elle, augmenté de 3,8 % en volume, augmentation imputable en partie au transport maritime (+ 7,2 %) et au transport ferroviaire (+ 4,8 %). Seul le transport fluvial est en recul (- 1,1 %), en raison des conditions climatiques enregistrées au début de l'année 1997. En outre, en moyenne annuelle, le nombre de salariés de la branche transport a augmenté moins rapidement en 1997 qu'en 1996 (+ 0,5 % après + 1,6 %). Ce ralentissement se retrouve dans la plupart des modes de transport ; les effectifs du transport aérien et du transport ferroviaire ont même diminué.

## Une production en forte hausse

En termes de production, le retour à la croissance est net en 1997 puisque la production manufacturière a progressé de 5 % et l'ensemble de la production industrielle (y compris le BTP) de 3,1 % en moyenne annuelle (+ 7,2 % en glissement).

Ainsi, la production automobile s'est accrue de 9,5 %. Cette progression trouve sa source dans une demande extérieure soutenue, grâce à la prime de soutien au marché automobile en Italie et à une forte consommation des ménages au Royaume-Uni.

La production de services de transport a, pour sa part, augmenté de 3,8 % en volume. Cette croissance concerne tous les modes de transport, à l'exception du transport fluvial qui a été perturbé par le gel des canaux en janvier 1997.

Le transport ferroviaire et les autres transports collectifs terrestres de voyageurs ont augmenté respectivement de 4,8 % et de 1,9 %. Enfin, la progression du transport aérien est de 3,6 % ; elle est plus faible que celle de l'année 1996, en raison essentiellement d'un ralentissement de la croissance du transport international de passagers et d'une légère baisse du transport intérieur (- 0,8 %), en particulier pour le groupe Air France.

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.

Tableau 1 : La production des principales branches de transport

(% et milliards de francs)

|                                   | évolution 1997/1996 |             |             | 1997         |
|-----------------------------------|---------------------|-------------|-------------|--------------|
|                                   | 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 nationaux - Insee

\* Insee.



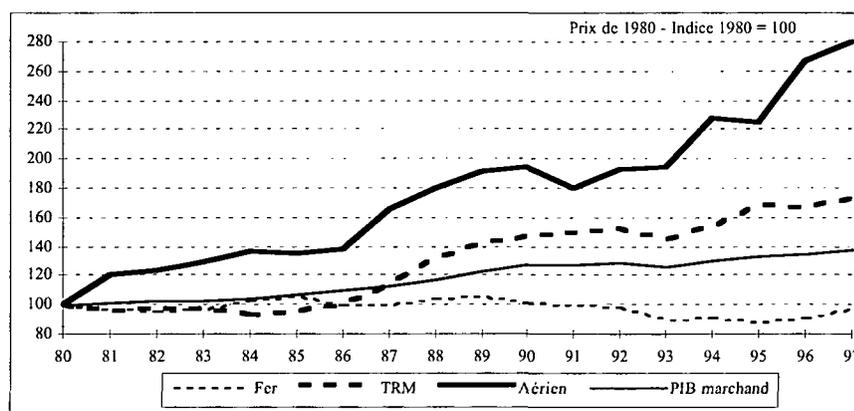
# COMPTES

Tableau 2 : La valeur ajoutée des principales branches de transport

|                                   |                      |             |             |             | (% et millions de francs) |               |
|-----------------------------------|----------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------------|---------------|
|                                   | 1994                 | 1995        | 1996        | 1997        | 1997                      | 1997          |
|                                   | (volume au prix n-1) |             |             |             | valeur                    | structure     |
| Transport ferroviaire             | 1,8%                 | -3,4%       | 3,9%        | 5,5%        | 32 362                    | 11,5%         |
| Transport routier de marchandises | 5,8%                 | 9,4%        | -1,8%       | 4,4%        | 72 033                    | 25,6%         |
| Autres transports terrestres      | 0,3%                 | -0,8%       | 1,7%        | 2,1%        | 54 993                    | 19,6%         |
| Navigation fluviale               | -5,9%                | 5,2%        | -3,1%       | -0,9%       | 881                       | 0,3%          |
| Transport maritime                | -9,6%                | -1,0%       | -7,7%       | 5,8%        | 996                       | 0,4%          |
| Transport aérien                  | 18,4%                | -0,4%       | 22,7%       | 4,8%        | 22 588                    | 8,0%          |
| Activités annexes et auxiliaires  | 3,0%                 | 3,3%        | 1,1%        | 3,3%        | 97 241                    | 34,6%         |
| <b>TOTAL TRANSPORTS</b>           | <b>4,0%</b>          | <b>3,0%</b> | <b>2,3%</b> | <b>3,7%</b> | <b>281 094</b>            | <b>100,0%</b> |

Source : Comptes nationaux - Insee

Graphique 1 : Valeur ajoutée des transports et PIB marchand en volume



Source : Comptes nationaux - Insee

## Transport ferroviaire : une bonne année dans un contexte de restructuration

Avec 47 978 millions de francs, la production de la branche du transport ferroviaire a progressé de 4,8 % en volume en 1997 et la valeur ajoutée de 5,5 %. Ce résultat est légèrement supérieur à celui de l'année précédente (+ 4,4 % pour la production et + 3,9 % pour la valeur ajoutée) qui bénéficiait pourtant du rattrapage dû aux grèves de fin 1995.

Le fret a obtenu de meilleures performances que le transport de voyageurs, avec une croissance de 8,1 % contre 3,6 %.

Le fret ferroviaire a bénéficié du dynamisme de l'environnement international qui a entraîné une forte croissance des échanges extérieurs. La SNCF a, de son côté, 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 sur le TGV Sud-Est et la mise en circulation de voitures duplex augmentant ainsi le nombre de places disponibles. Sur le reste du réseau principal, la mise en place en juin 1997 d'une grille tarifaire plus souple et plus attractive a permis de limiter la baisse de la fréquentation.

En 1997, la SNCF a fait l'objet d'une réforme importante. Sa mise en œuvre a eu principalement deux conséquences :

- la création d'un établissement public, Réseau Ferré de France, chargé d'exercer pour le compte de l'Etat 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.

## COMPTES

### **Transport routier de marchandises : une reprise de la croissance**

Avec 152 099 millions de francs, soit 29,8 % de la production totale de services de transport, la production de transport routier de marchandises (TRM) a progressé de 3,9 % en volume en 1997 et la valeur ajoutée de 4,4 %. Ce résultat, après une année 1996 morose (- 1,5 % pour la production et - 1,8 % pour la valeur ajoutée), permet au TRM de retrouver une évolution positive, moindre cependant que les années précédentes (+ 5,2 % en 1994 et + 8,3 % en 1995 pour la production).

Comme pour les autres modes de transport, cette reprise est fortement corrélée au bon comportement des échanges extérieurs.

### **Autres transports terrestres : une croissance régulière**

Les autres transports terrestres, avec 75 635 millions de francs, ont augmenté en volume de 1,9 % en 1997. Cette évolution est du même ordre que celle de l'année précédente (+ 1,8 %). La valeur ajoutée a progressé de 4,8 %.

### **Transport aérien : des résultats satisfaisants**

Le transport aérien a progressé de 3,6 % en volume en 1997. Cette bonne performance est néanmoins inférieure à celle de l'année précédente (+ 13,9 %) qui, il est vrai, était exceptionnelle. Les raisons de cette accalmie sont doubles : d'une part, le mouvement de forte concurrence sur le marché intérieur s'est assagi, avec les recompositions des compagnies (par exemple, la reprise d'Air Liberté par British Airways). Cela a entraîné un développement plus limité des liaisons réalisées par les compagnies privées résidentes sur le marché intérieur. D'autre part, le Groupe Air France, né de la fusion entre Air France et Air France Europe (ex Air Inter) et dont le poids est essentiel dans les résultats de la branche, a connu des fortunes diverses : si le fret s'est amélioré, le transport international de voyageurs a progressé, mais plus faiblement que l'année précédente, et la situation du Groupe Air France s'est détériorée en transport intérieur.

A prix courants, l'augmentation de la production est de 6,3 %, du fait d'un redressement des prix (+ 2,6 % après - 3,5 % en 1996).

La valeur ajoutée de la branche, avec 22 588 millions de francs, a progressé de 4,8 % en 1997 après + 22,7 % en 1996. Elle représente 8 % de la valeur ajoutée de la branche transport.

### **Transport fluvial : une année perturbée par les conditions climatiques**

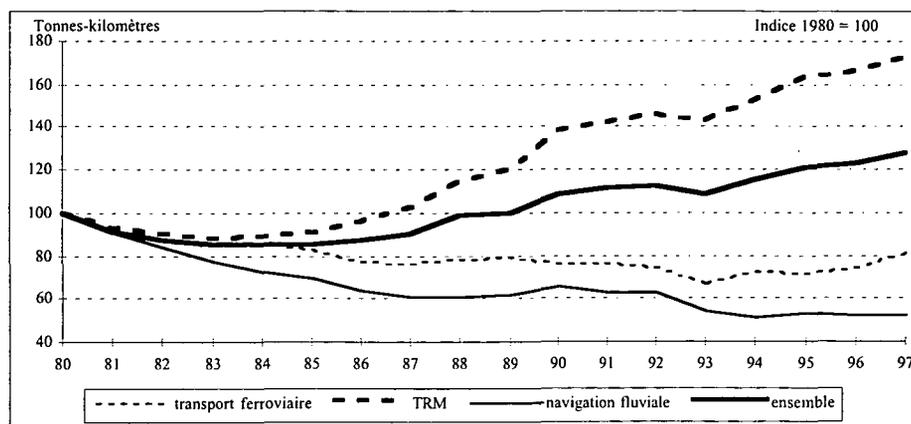
Le transport fluvial a, tout comme l'année précédente, connu une année en repli (- 1,1 % en volume en 1997 après - 2,1 % en 1996). Cependant, cette évolution est due à des conditions climatiques rigoureuses en janvier 1997, qui ont entraîné un gel des canaux sans lequel l'activité aurait été stable, voire légèrement en croissance, comme pour les autres modes de transport. De la même manière, la valeur ajoutée a légèrement diminué (- 0,9 % en 1997 après - 3,1 % en 1996).

### **Transport maritime : une très bonne année**

Le transport maritime a connu une très bonne année 1997, avec une croissance en volume de la production de 7,2 %. A 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 %). La valeur ajoutée a, quant à elle, augmenté de 5,8 % en 1997 après avoir diminué de 7,7 % en 1996.

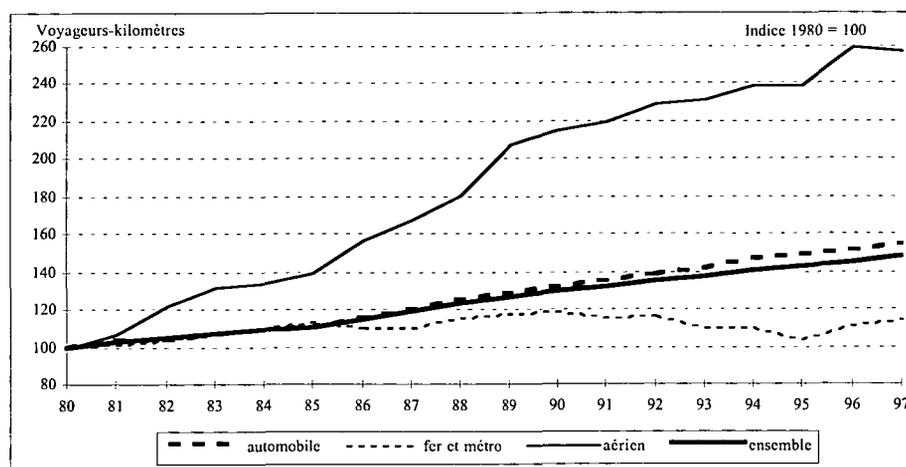
## COMPTES

Graphique 2 : Transports intérieurs de marchandises



Source : DAEI/SES

Graphique 3 : Transports intérieurs de voyageurs



Source : DAEI/SES

### Une consommation des ménages en diminution

Les dépenses des ménages au titre de la fonction 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. L'explication de ces évolutions réside dans l'impact de la prime qualité sur la consommation des ménages.

En revanche, les dépenses d'utilisation des véhicules (c'est-à-dire 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 %) 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 qu'en 1996 : + 2,6 % contre un peu plus de 6,0 %. C'est le transport ferroviaire qui a connu la plus forte progression (+ 3,0 %), totalement imputable aux lignes TGV. Les transports collectifs urbains ont également retrouvé un certain dynamisme en 1997, en comparaison de 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 concurrence atténuée sur le marché intérieur et donc d'une hausse des prix d'environ 3,2 %.



## COMPTES

### **Un investissement en forte hausse**

Alors que l'évolution de l'investissement dans l'ensemble de l'économie n'est que de + 0,2 %, les investissements de la branche transports ont fortement augmenté (+ 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 0,9 % en 1997 par rapport à 1996 et sont donc restés quasiment stables en volume. Les dépenses consacrées aux infrastructures ferroviaires ont pourtant augmenté de 7,7 %, 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 ont reculé de 1,5 % en 1997 ; celles consacrées aux transports collectifs urbains ont, quant à elles, diminué de plus de 13,0 %.

### **Bilan de la circulation**

La circulation routière a globalement progressé de 2,1 % en 1997 (dont + 4,6 % pour les autoroutes concédées et + 4,0 % pour l'ensemble des autoroutes) après un ralentissement observé 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 (- 17,6 %), le parc de véhicules a progressé plus rapidement en 1997 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 ce qui provoque un vieillissement du parc. En outre, la diésélisation du parc (37,4 % en 1997) se poursuit.

S'agissant des autres éléments constitutifs du bilan de la circulation, deux types de mouvements peuvent être soulignés :

- d'une part, un mouvement conjoncturel qui concerne tout à la fois 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. Ces éléments sont à relier à une conjoncture économique de nouveau favorable ;

- d'autre part, un mouvement structurel de baisse des consommations unitaires (- 0,7 %), tendance observée depuis le début des années quatre-vingt-dix. Ce mouvement est à relier au renouvellement du parc, en particulier automobile, mais aussi à la diésélisation du parc, les véhicules diesels consommant moins que les véhicules à essence.

### **Des échanges extérieurs en amélioration**

Bénéficiant d'un environnement économique favorable, les échanges extérieurs de transport ont progressé de 5 % 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 pays avec lesquels les tonnages échangés ont le plus progressé sont l'Espagne (+ 15 %) puis l'Allemagne et l'Italie (+ 7,2 %). Les modes de transport les plus fréquemment utilisés, toujours au sein de l'UE, sont la route et la mer. A noter également une augmentation du transport par voie ferroviaire en 1997, contrairement à la tendance observée jusqu'en 1996.

## COMPTES

En ce qui concerne les échanges de services, les premières estimations du solde des échanges FAB-FAB de transport pour 1997 font apparaître une amélioration de 600 millions de francs pour s'établir à 2,3 milliards de francs. Seuls le transport aérien et le transport ferroviaire sont excédentaires et atteignent un solde de + 4 milliards de francs et + 2,1 milliards de francs, respectivement. En revanche, 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.

### **Emploi : une année de stabilisation**

Après deux années de forte augmentation, les effectifs salariés de la branche transport ont augmenté légèrement en 1997 (+ 0,5 % après + 1,6 % en 1996 et + 2,1 % en 1995). Ce ralentissement de la croissance de l'emploi salarié se retrouve pour la plupart des modes de transport : les effectifs salariés du transport maritime n'augmentent que de 0,6 %, ceux des autres transports terrestres de 0,7 % et ceux du transport routier de marchandises et des services annexes et auxiliaires, avec + 0,8 %, ont la même évolution.

Après avoir connu deux années de forte croissance (+ 13,5 % en 1995 et + 4 % en 1996), les effectifs salariés du transport fluvial ont été stables.

Seuls les effectifs du transport aérien et du transport ferroviaire baissent (respectivement - 0,3 % et - 0,4 %).

Les effectifs non salariés (environ 67 000 personnes) ont 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 aérien (+ 6,1 %) -sous l'effet d'une augmentation de la production conjuguée à une baisse des effectifs et à une baisse du nombre moyen d'heures effectuées- et le transport ferroviaire (+ 5,7 %). Dans le transport routier de marchandises, les gains de productivité atteignent + 2,9 % en 1997. Ce résultat, inférieur à celui des deux branches précédentes, reste relativement élevé compte tenu de la croissance des effectifs et compense la baisse de productivité de l'année précédente.

**Tableau 3 : Evolution des effectifs salariés de la branche (en moyenne annuelle)**

|                                   | % d'évolution |             |             |             | 1997<br>milliers |
|-----------------------------------|---------------|-------------|-------------|-------------|------------------|
|                                   | 1994          | 1995        | 1996        | 1997        |                  |
| 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 nationaux - Insee

