

Les transports en 2001

Rupture du rythme de croissance

Édouard Fabre, division Services, Insee - Nathalie Augris, ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer

La production des services de transport reste stable en 2001, rompant ainsi avec les fortes hausses des années précédentes. La dégradation de l'environnement économique entraîne une contraction des échanges internationaux de marchandises et une baisse du solde touristique. La conjoncture touristique se dégrade encore après les attentats du 11 septembre aux États-Unis.

Les transports aérien et ferroviaire de marchandises reculent fortement par rapport à 2000 ; tous les autres modes de transport (routier, fluvial, maritime) ainsi que les services auxiliaires de transport ralentissent leur progression.

La baisse des prix des carburants favorise en 2001 la reprise de la circulation des voitures particulières.

Les effectifs du secteur transport augmentent davantage que ceux de l'ensemble de l'économie, avec une progression qui atteint 2,3 %.

En 2001, la production de la branche transport stagne (+ 0,2 % en volume), rompant ainsi avec un rythme de croissance de l'ordre de 5 % l'an chacune des trois années précédentes. Après quatre années de forte croissance, la valeur ajoutée reste stable en volume, tandis que le PIB progresse de 1,8 %. Cette situation marque un renversement (*graphique 1*) : de 1992 jusqu'en 2000, le PIB augmentait moins vite, en moyenne annuelle (+ 2,2 %), que la valeur ajoutée du transport (+ 3,5 %).

Transports internationaux de marchandises en baisse

Fortement sensible au contexte économique, le transport de marchandises subit le contre-coup du net ralentissement des échanges internationaux, encore accentué au dernier tri-

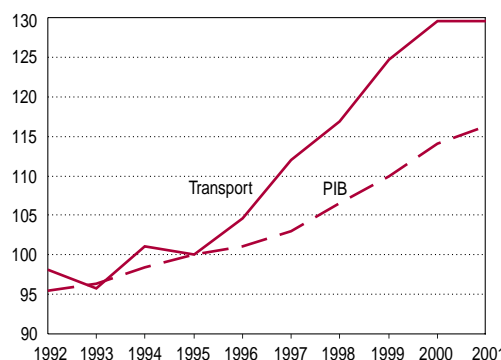
mestre par les attentats du 11 septembre aux États-Unis. La production de tous les modes de transport de marchandises a ralenti, voire reculé pour certains, par rapport à l'année précédente. Le **transport de marchandises** n'augmente que de 1,4 % en volume en 2001, contre 5,3 % en 2000.

Le **transport routier de marchandises**, qui comprend la location de camions avec conducteur, représente le quart de la production totale de services de transport. En 2001, il poursuit sa tendance au ralentissement, en n'augmentant que de 1,5 % (*tableau 1*). Cette évolution est principalement imputable au repli, pour la deuxième année consécutive, du transport international sous pavillon français (- 3,9 % en tonnes-kilomètres). Parallèlement, le transport intérieur routier national progresse de 3,5 %.

Le **transport ferroviaire de marchandises** diminue très fortement (- 8,2 %), contrastant ainsi avec l'évolution favorable des deux années précédentes. Mesuré en tonnes-kilomètres, le transport national baisse de 8,7 % en 2001, alors qu'il avait augmenté de 5,5 % en 2000. De même, le transport international diminue de 8,1 % après 9,8 % de hausse en 2000. Après une faible reprise en 2000 qui suivait deux années de repli, le transit rechute fortement : - 12 %. Le transport combiné est en recul sensible : - 9,4 %.

① Évolution de la valeur ajoutée de la branche transport et du PIB

(Volume prix 95 - Base 100 en 1995)



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

Le **transport aérien de marchandises** baisse de 2,6 %, pour la première fois depuis 1997.

Le **transport maritime** ralentit après une année 2000 exceptionnelle. Après trois années de croissance, le **transport fluvial** recule en 2001 (- 6,6 %).

Le transport de voyageurs résiste mieux que le fret

Le transport de voyageurs marque une inflexion de rythme par rapport à 2000 : celle-ci touche particulièrement le transport aérien, affecté par la conjoncture économique et politique mondiale. En contrepartie, la circulation des voitures particulières marque une reprise, favorisée par la baisse du prix des carburants au cours de l'année 2001.

Le **transport aérien de voyageurs** baisse fortement en 2001 (- 5,7 %) après plusieurs années de forte hausse. C'est le premier recul depuis 1995.

Sur les vols internationaux, les attentats du 11 septembre ont eu un impact considérable. En effet, de janvier à août 2001, le nombre de passagers internationaux des aéroports métropolitains avait déjà augmenté de 5,4 % par rapport à la même période en 2000. Or il stagne sur l'ensemble de l'année, ce qui implique une très forte contraction sur les quatre derniers mois. Les deux années précédentes, l'augmentation annuelle du nombre de passagers internationaux était de l'ordre de 10 %.

Sur les vols intérieurs, le nombre de passagers se réduit de 7,4 %. Ce repli est la conséquence de deux phénomènes. D'une part, les difficultés structurelles de l'ancien groupe Air Liberté-AOM et les conflits sociaux qui les ont accompagnées contractent l'offre aérienne intérieure. D'autre part, la concurrence de la ligne TGV Méditerranée se fait sensiblement sentir sur le nombre de passagers des liaisons Paris-province (- 9,4 %), avec des baisses particulièrement impor-

tantes sur les liaisons Paris-Marseille (- 16,6 %) et Paris-Montpellier (- 12,4 %). En revanche, sur les liaisons inter-régionales, le nombre de passagers est stable.

Le **transport ferroviaire de voyageurs**, avec une production en croissance de 2,5 % en 2001 contre 5,7 % en 2000, connaît sa plus faible progression depuis 1996. Ce ralentissement s'explique par la conjonction de plusieurs facteurs : une conjoncture économique moins porteuse, les conséquences des conflits sociaux des mois de mars et d'avril et la baisse des prix des carburants, qui reporte les déplacements sur la voiture particulière. Néanmoins la politique d'offre de la SNCF est active : l'ouverture de la ligne TGV-Méditerranée en juin 2001 stimule la progression de fréquentation des TGV. Le taux de croissance du nombre de voyageurs-kilomètres TGV reste élevé en 2001 : + 7,6 % après + 7,4 % en 2000. Cependant la fré-

1 Évolution de la production au prix de base des principales branches de transport depuis 1997

	Évolutions en volume au prix de l'année précédente				Évolutions 2001/2000			En %
	1997	1998	1999	2000	Volume	Prix	Valeur	2001 (milliards d'euros)
Transport ferroviaire	3,7	2,8	5,5	5,0	-0,7	1,9	1,2	8,5
Transport ferroviaire de voyageurs	8,2	4,5	3,3	5,7	2,5	1,8	4,4	6,1
Transport ferroviaire de marchandises	-5,8	-1,1	9,8	3,4	-8,2	2,1	-6,3	2,3
Autres transports terrestres de voyageurs	3,2	2,3	3,6	3,5	2,0	2,4	4,5	13,2
Transport urbain de voyageurs	4,6	1,6	4,5	4,3	1,8	2,3	4,2	7,2
Transport routier de voyageurs	-0,1	2,5	0,7	3,9	1,9	1,9	3,9	3,5
Taxis, téléphériques et remontées mécaniques	3,4	4,1	5,2	0,6	3,0	3,4	6,5	2,4
Autres transports terrestres de marchandises	4,0	7,0	2,6	3,0	1,5	4,0	5,5	34,1
Transport routier de marchandises (y compris location de camions avec conducteurs)	4,0	7,1	2,4	2,9	1,5	4,0	5,6	32,5
Déménagement, transport par conduite	4,2	4,7	5,9	4,5	0,0	4,4	4,4	1,6
Transport par eau	7,0	2,6	6,4	19,1	6,4	-0,7	5,7	5,9
Transport fluvial	-2,1	8,7	6,9	3,4	-6,6	11,3	3,9	0,4
Transport maritime	7,9	2,1	6,4	20,6	7,5	-1,5	5,9	5,5
Transport aérien	5,1	3,7	8,6	6,1	-5,3	4,9	-0,6	14,0
Transport aérien de voyageurs	5,5	4,1	15,0	9,7	-5,7	5,4	-0,6	12,4
Transport aérien de marchandises	2,8	0,5	6,5	9,3	-2,6	1,9	-0,7	1,6
Autres	22,3	5,6	4,7	3,6	0,0	3,6	3,5	46,6
<i>dont Manutention</i>	<i>1,4</i>	<i>5,1</i>	<i>0,5</i>	<i>6,3</i>	<i>-0,5</i>	<i>-5,6</i>	<i>-6,1</i>	<i>1,8</i>
<i>Entreposage</i>	<i>8,6</i>	<i>5,8</i>	<i>6,8</i>	<i>6,5</i>	<i>1,0</i>	<i>0,5</i>	<i>1,5</i>	<i>5,1</i>
<i>Gestion d'infrastructure</i>	<i>61,5</i>	<i>4,0</i>	<i>5,6</i>	<i>1,9</i>	<i>2,4</i>	<i>1,5</i>	<i>3,9</i>	<i>18,1</i>
<i>Messagerie, fret express</i>	<i>0,8</i>	<i>5,6</i>	<i>3,5</i>	<i>4,9</i>	<i>-5,4</i>	<i>9,1</i>	<i>3,1</i>	<i>8,2</i>
<i>Transport spatial, affrètement & organisation de transports internationaux</i>	<i>7,8</i>	<i>8,0</i>	<i>4,1</i>	<i>3,5</i>	<i>-0,3</i>	<i>5,8</i>	<i>5,5</i>	<i>13,4</i>
Total des transports	10,4*	5,0	5,1	4,9	0,2	3,4	3,6	122,2
Ensemble de l'économie	3,0	4,3	4,5	4,6	2,2	1,3	3,5	2 612,0

* La forte augmentation de la production en 1997 est artificielle. A 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. A structure comparable, l'augmentation de la production aurait été de 4,3 %.

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

quentation du Thalys ralentit par rapport à 2000 et celle de l'Eurostar diminue. La progression du transport par trains express régionaux (TER) est plus limitée qu'en 2000.

La croissance du **transport urbain de voyageurs** est modérée en 2001 (+ 1,8 %), retrouvant un rythme comparable à celui de 1998. La conjoncture économique moins favorable, ainsi qu'une mauvaise saison touristique, limitent la progression. La fréquentation des transports publics sur le réseau Île-de-France progresse moins vite qu'en 2000. L'année 2001 ne bénéficie pas de nouvelles mesures tarifaires, comme l'abonnement « Imagine'R » et la formule « Carte Intégrale », dont l'introduction avait dynamisé la fréquentation en 1999 et 2000. En province, l'activité baisse en 2001, perturbée par les mouvements sociaux liés à la défense des retraites et à l'insécurité dans les transports publics.

Services de transport : repli de la demande

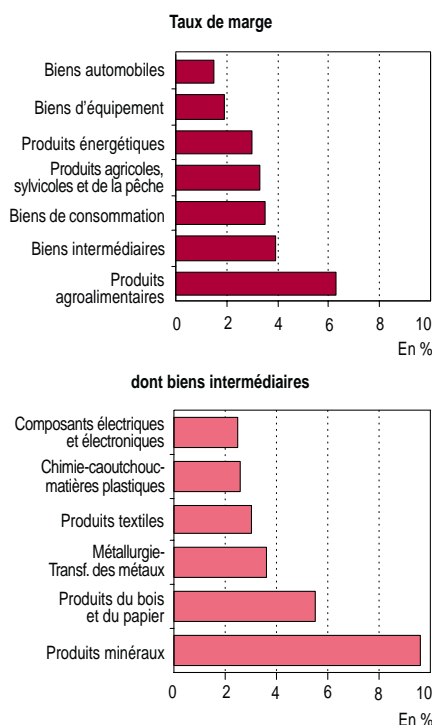
En 2001, la demande en transport baisse de 0,3 % en volume, après une forte hausse en 2000 (+ 5,4 %). Tous les postes de la demande de transport ont progressé à un taux inférieur à celui de l'année précédente.

Les consommations intermédiaires baissent de 1,1 %, alors qu'elles progressaient à un rythme supérieur à 4,5 % depuis 1994. Elles comprennent les déplacements professionnels ainsi que certains services de transport de marchandises (manutention, entreposage, gestion d'infrastructure, déménagement, transport spatial et services portuaires et aéroportuaires).

Les marges de transport ont légèrement progressé (+ 0,6 %). Les taux de marge les plus élevés concernent les produits pondéreux (*graphique 2*) : les minéraux (9,6 %), les produits agroalimentaires (6,3 %) et les produits du bois et du papier (5,5 %). Les taux de marge sont les plus faibles pour les biens manufacturés. La structure des marges de transport reflète le poids prédominant du transport routier de marchandises ; il représente 71,6 % du total des marges en 2001 (y compris location de camions avec conducteur).

Le recours aux différents modes de transport diffère selon les produits (*tableau 2*). La filière automobile ainsi que celles des biens d'équipement et de consommation s'adressent plus souvent aux auxiliaires de transport (dont la messagerie) et moins au transport routier. Les produits énergétiques utilisent plus fréquemment les modes maritime, fluvial et par conduite et moins la route et les auxiliaires. Les transports de produits agricoles se font plus souvent par recours aux transports routier et maritime que par les services des auxiliaires.

② Les taux de marge par produits en 2001



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

② La structure des marges par mode de transport en 2001

	En %							Total
	Fer	Route	Conduite	Mer	Fluvial	Air	Auxiliaires*	
Agriculture - Sylviculture - Pêche	5,9	81,2	0,0	6,7	0,8	0,7	4,7	100,0
Produits agroalimentaires	5,4	74,2	0,0	1,9	0,0	0,5	17,9	100,0
Biens de consommation	5,1	69,4	0,0	1,0	0,0	1,1	23,5	100,0
Automobile	5,1	70,4	0,0	2,5	0,0	2,4	19,6	100,0
Biens d'équipement	4,8	66,2	0,0	1,9	0,0	1,8	25,2	100,0
Biens intermédiaires	5,3	72,9	0,0	4,5	0,7	1,6	15,0	100,0
Énergie	4,6	62,6	15,8	13,5	1,8	0,1	1,8	100,0
Total	5,2	71,6	0,9	3,5	0,4	1,2	17,2	100,0

* Entreprises de messagerie et d'organisation de transports
Source : Insee, DAEI/SES (ministère des Transports)

Dépenses de transport des ménages : les achats de voitures reprennent

Les dépenses des ménages au titre de la fonction transport comprennent leurs achats de véhicules et les frais d'utilisation de ceux-ci (carburant, entretien et réparation, pièces détachées et accessoires, auto-école, etc.). Ces dépenses augmentent de 3,2 % en 2001, après un ralentissement en 2000. Cette évolution s'explique par la forte progression des achats de véhicules (+ 8,6 % en 2001 contre + 0,6 % en 2000). Les immatriculations de voitures neuves atteignent leur meilleur niveau depuis dix ans, avec 2,25 millions d'unités, soit une hausse de 5,7 %. En forte progression depuis 1999, les achats de voitures diesel (+ 21,1 % en 2001) devançant les ventes de voitures à essence (- 9,2 %). Cette hausse des immatriculations profite davantage aux modèles français : ils progressent plus vite que les modèles étrangers (+ 8 % contre + 2,3 %). La part de marché des marques françaises augmente : elle atteint 60,4 %, niveau proche de celui du début des années quatre-vingt-dix.

Alors que la circulation retrouve un taux de croissance soutenu, les dépenses d'utilisation des véhicules progressent au même rythme que l'année précédente (+ 1,2 %). Ce phénomène s'explique par le fait que le renouvellement du parc automobile et la baisse de la consommation unitaire des véhicules ont induit une hausse modérée des achats de carburants (+ 0,7 %) ainsi qu'une baisse des dépenses d'entretien et de réparation (- 2,3 %).

3 Évolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports

En milliers - Effectifs en fin d'année

	1997	1998	1999	2000	2001 estimé	2001/2000 (%)
Salariés	900	933	978	1 027	1 052	2,3
Transport ferroviaire	175	174	175	176	178	1,1
Autres transports terrestres voyageurs	158	161	166	171	177	3,5
Autres transports terrestres marchandises	286	303	318	332	339	2,1
Transport par eau	12	12	13	14	14	0,0
Transport aérien	66	72	75	79	79	0,0
Auxiliaires transports	203	211	231	255	265	3,9
Non salariés	56	55	56	55	55	0,0
Total	956	988	1 034	1 082	1 107	2,3

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

Les ménages consomment également 20 % des services de transports : transports collectifs, taxis, services de déménagement, utilisation d'infrastructures terrestres, services de messagerie et de fret express.

Alors que dans l'ensemble, la consommation finale des ménages progresse à un rythme équivalent en 2001 et 2000, de l'ordre de 2,5 %, leurs dépenses en services de transports ralentissent : 1,3 % en volume en 2001 après 4,7 % en 2000. Dans l'ordre, ils augmentent leur consommation de services de gestion d'infrastructures (+ 2,7 %), puis de transport ferroviaire (+ 2,4 %) et de transport routier (+ 2,2 %).

Contraction des échanges, amélioration du solde

Le ralentissement de l'activité économique aux États-Unis, accentué au dernier trimestre, s'est répercuté sur l'économie mondiale et donc sur le commerce mondial. Après une année 2000 en très forte hausse, les échanges extérieurs de marchandises stagnent en 2001. Les tonnages échangés baissent fortement : les tonnages importés diminuent de 7,5 % (+ 3,2 % en 2000) et les tonnages exportés de 6,7 % (+ 4,8 % en 2000).

L'excédent des échanges de services de transport atteint néanmoins 350 millions d'euros, en progression par rapport à 2000 (+ 269 millions d'euros). Cette augmentation du solde extérieur s'explique pour l'essentiel par une diminution du déficit du transport maritime. Le solde des autres modes de transport tend à se réduire. L'excédent du transport aérien baisse de 93 millions d'euros et s'établit à 1,67 milliard d'euros. Pour le transport ferroviaire, le solde se réduit de 51 millions d'euros. Pour les transports fluvial et routier, les soldes restent à des niveaux proches de ceux de 2000.

Les transports créent encore des emplois

Les effectifs salariés des entreprises de transport augmentent de 2,3 % entre décembre 2000 et décembre 2001 (tableau 3). Ils progressent ainsi davantage que ceux de l'ensemble de l'économie (+ 1,7 %). Mais ce rythme de croissance est deux fois moindre que celui de l'année précédente (+ 4,9 %). C'est dans les services auxiliaires de transport que le nombre de salariés augmente le plus (+ 3,9 %). Dans les transports routiers de voyageurs, les effectifs salariés progressent de 3,5 % et dans le transport de marchandises, de 2,1 %.

Source

La production de transport 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. La production est évaluée au prix de base, qui retrace les recettes effectives du producteur. Elle correspond aux montants facturés par les producteurs, augmentés des subventions sur les produits (compensations pour tarifs réduits, maintien de lignes déficitaires...) et diminués des impôts sur les produits.

Conformément aux règles du SEC 95 (Système européen de comptes nationaux), le transport sous-traité à un transporteur par un autre transporteur est comptabilisé deux fois en production : une première fois par le sous-traitant au cours de la transaction entre transporteurs ; une seconde fois au cours de la transaction entre le donneur d'ordre et le client final. Pour respecter l'équilibre des comptes, cette sous-traitance est aussi imputée comme un emploi de la branche.

Définitions

La marge de transport est la valeur du service de transport incluse dans le prix d'un bien commercialisé.

Le taux de marge d'un produit représente la marge de transport rapportée au total de la production et des importations de ce produit.

Pour en savoir plus

« Les transports en 2001, 39^e rapport de la commission des comptes des transports de la Nation », *Synthèses*, n° 66, décembre 2002, Insee.

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

« Les comptes de la Nation en 2001 », *Insee Première*, n°843, avril 2002.

« Rapport sur les comptes de la Nation 2001 », *Insee Résultats*, série économie n°2, juillet 2002 (avec cédérom).

Les principaux articles et résultats des comptes de la Nation en 2001 sont disponibles sur le site internet de l'Insee (www.insee.fr, section « Les grands indicateurs »).

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

BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

A RETOURNER A : INSEE Info Service, Service Abonnement B.P. 409, 75560 Paris CEDEX 12
Tél. : 01 53 17 88 45 Fax : 01 53 17 89 77

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIERE - Tarif 2003

Abonnement annuel = 70 € (France) 87 € (Étranger)

Nom ou raison sociale : _____ Activité : _____

Adresse : _____

Tél : _____

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

Date : _____ Signature

Direction Générale :
18, Bd Adolphe-Pinard
75675 Paris cedex 14
Directeur de la publication :
Paul Champsaur
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs : R. Baktavatsalou,
C. Benveniste, C. Dulon,
A.-C. Morin
Maquette : L.J.
Code Sage IP03878
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2003

