

Les transports en 2002

Le ralentissement économique affecte le transport de marchandises

Nathalie Augris, Service économique et statistique, ministère de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, Édouard Fabre, Insee

Les transports ont connu un ralentissement en 2002, pour la deuxième année consécutive. Leur progression, en volume, n'est que de 0,3 %, en lien avec la morosité de l'économie française et de l'économie mondiale.

Les transports de marchandises ont été particulièrement affectés : leur production a diminué globalement de 1,3 % en volume. Le transport routier de marchandises a été le plus touché. En revanche les transports de voyageurs se sont assez bien tenus, grâce au transport ferroviaire de voyageurs et au succès du TGV. Le transport aérien international a repris, mais les liaisons nationales ont été pénalisées par l'atonie persistante de l'activité intérieure et la concurrence du TGV. Les dépenses des ménages en transports ont stagné, principalement parce qu'ils ont réduit leurs achats de véhicules neufs. La circulation routière, après deux années atypiques, a progressé à un rythme légèrement inférieur à son rythme tendanciel. L'emploi dans les transports a ralenti. Toutefois, sa progression est encore restée supérieure à celle de l'ensemble de l'économie.

La valeur ajoutée de la branche transports a augmenté de 2,5 % en valeur en 2002. Cette évolution est essentiellement imputable à la hausse des prix ; en volume, la valeur ajoutée a stagné à + 0,2 %. Entre 1995 et 2000, le rythme de croissance de la valeur ajoutée du transport était deux fois plus rapide que celui du PIB. En 2002, comme en 2001, la valeur ajoutée du transport progresse plus lentement que le PIB : 0,2 % contre 1,2 % (graphique 1). La production de la branche transports (Définition) a connu un ralentissement pour la deuxième

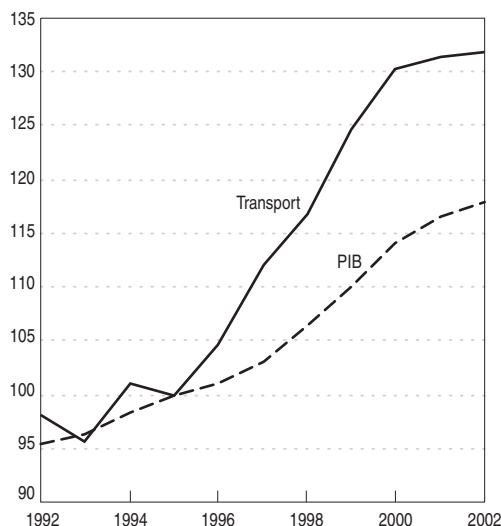
année consécutive, avec une progression de 0,3 % en volume, après 0,7 % en 2001, rompant ainsi avec les rythmes annuels élevés de la deuxième moitié des années 90. Cette quasi-stagnation s'explique essentiellement par la contraction des services de transport de marchandises.

Le transport de marchandises affecté par le ralentissement économique

En 2002, la production de services de **transport de marchandises**, tous moyens de transport confondus, a reculé de 1,3 % en euros constants, rompant ainsi pour la deuxième année consécutive avec les rythmes soutenus des années précédentes (tableau 1). Elle a été particulièrement sensible au ralentissement de l'activité économique nationale et internationale, notamment celle de l'activité industrielle. Le **transport routier de marchandises** représente près des trois quarts du transport de

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

(Volume aux prix 1995 - Base 100 en 1995)



Source : Insee, SES



marchandises. En 2002, sa production a enregistré la dégradation la plus forte des branches de transports de marchandises, avec un recul de 2,3 % en euros constants.

Ce recul du transport routier de marchandises réalisé pour le compte d'autrui se traduit, dans l'enquête permanente sur les transports routiers de marchandises, qui mesure le transport routier en termes physiques, par une diminution du nombre de tonnes-kilomètres transportées. L'enquête permet également d'évaluer le nombre de tonnes-kilomètres que les entreprises réalisent pour leur propre compte. En 2002, ce type de transport, « pour compte propre », a augmenté pour la deuxième année consécutive. Si durant les années 90, les transports pour compte d'autrui ont progressé plus rapidement que les transports pour compte propre, traduisant une spécialisation progressive des tâches au sein de l'économie, la situation a changé en 2001 et 2002. Ainsi, une partie du transport routier de marchandises susceptible d'être externalisée auprès d'entreprises de transport a pu être réalisée pour compte propre par des entreprises industrielles ou commerciales.

La production de **transport ferroviaire de marchandises** a également légèrement reculé (- 0,8 %) en 2002, après la forte chute de 2001.

L'activité des autres modes de transports de marchandises, estimée à prix constants, a été à l'inverse plutôt mieux orientée que l'année précédente.

Ainsi, le **transport aérien de marchandises** a renoué avec la croissance (+ 2,1 % après - 2,6 % en 2001). La production du **transport fluvial** a augmenté de 3,1 %, se rapprochant ainsi des rythmes de 1997 à 1999. En 2001, elle avait baissé de 5,7 %. Ce redressement, qui n'a concerné que le transport intérieur, s'explique par les hausses de l'approvisionnement des centrales thermiques en charbon, des transports de matériaux de construction et de produits manufacturés. La production du **transport maritime** a progressé de 3 %, poursuivant une croissance ininterrompue depuis 1997.

Les **auxiliaires des transports** (*Définition*) ont renoué avec un rythme de croissance positif (+ 0,7 % après - 0,2 % en 2001), légèrement supérieur à celui de la branche transports dans son ensemble.

Transport de voyageurs : le rail gagnant

La production de services de **transport de voyageurs** a augmenté de 1,7 % en 2002 malgré le ralentissement économique et le repli du tourisme.

Le **transport ferroviaire de voyageurs** a progressé de 2,9 %, soit légèrement plus qu'en 2001, sans toutefois retrouver un rythme comparable à celui de 2000. C'est le succès du TGV qui a le plus contribué, en 2002 comme au cours de ces dix dernières années, à la croissance du transport ferroviaire. Toutes les lignes ont bénéficié d'une hausse de fréquentation, à l'exception d'Eurostar, dont la baisse s'est encore amplifiée en 2002 après une mauvaise année 2001.

L'activité du **transport aérien de voyageurs** n'est parvenue à se redresser que partiellement. Elle a certes retrouvé une légère croissance en 2002 (+ 0,4 % en nombre de voyageurs transportés), après une année 2001 difficile (- 2,2 %), mais trop faible pour revenir au niveau de l'année 2000.

1 Évolution de la production au prix de base des principales branches de transports depuis 1998

En %

	Évolutions en volume au prix de l'année précédente				Évolutions 2002/2001			2002 (milliards d'euros)
	1998	1999	2000	2001	volume	prix	valeur	
Transport de marchandises, dont	5,3	3,3	4,7	1,9	-1,3	0,9	-0,3	43,1
<i>Transport routier</i>	7,1	2,4	2,6	2,0	-2,3	0,7	-1,7	31,9
<i>Transport ferroviaire</i>	-1,1	2,6	6,1	-7,4	-0,8	0,5	-0,4	2,2
<i>Autres transports terrestres*</i>	4,7	5,9	6,2	3,8	1,1	2,4	3,6	1,6
<i>Transport aérien</i>	0,5	6,5	10,0	-2,6	2,1	2,8	4,9	1,7
Transport de voyageurs, dont :	3,2	7,4	8,4	0,5	1,7	2,8	4,6	34,9
<i>Transport ferroviaire</i>	4,5	3,3	5,7	2,0	2,9	5,4	8,5	6,5
<i>Transport urbain</i>	1,6	4,5	6,4	2,8	1,7	2,6	4,4	7,9
<i>Transport routier</i>	2,5	0,7	4,7	2,4	4,1	0,8	5,0	3,8
<i>Autres transports terrestres**</i>	4,1	5,2	4,1	3,0	2,3	2,4	4,8	2,7
<i>Transport aérien</i>	4,1	15,0	13,3	-2,2	0,4	2,2	2,6	13,5
Auxiliaires des transports, dont :	5,6	4,7	5,4	-0,2	0,7	2,1	2,8	48,7
<i>Manutention</i>	5,1	0,5	4,2	-1,5	0,6	2,5	3,1	1,7
<i>Entreposage</i>	5,8	6,8	10,1	1,0	-0,8	3,9	3,0	5,7
<i>Gestion d'infrastructure</i>	4,0	5,6	3,2	0,7	3,1	1,3	4,4	19,0
<i>Messagerie, fret express</i>	5,6	3,5	2,9	-4,4	-6,6	3,6	-3,3	7,9
<i>Affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial</i>	8,0	4,1	8,3	0,3	2,5	0,8	3,3	14,4
Ensemble des transports	5,0	4,9	6,0	0,7	0,3	1,5	1,8	126,7
Ensemble de l'économie	4,3	4,5	5,5	1,9	1,4	0,7	2,1	2 688,0

*exemple : déménagements

** exemple : transport mixte (carte orange RATP), taxis, téléphérique

Sources : Insee, Ses

Le transport international est resté, en 2002, le seul moteur de cette faible croissance. L'effet « après 11 septembre 2001 » a été globalement absorbé : le nombre de passagers s'est accru de 2,3 % par rapport à 2001 et de 2,6 % par rapport à 2000. Cette évolution est aussi liée à l'ouverture ou à la réouverture de certaines liaisons (Algérie, Russie,...) ainsi qu'à la montée en puissance de transporteurs à bas prix.

En revanche l'activité intérieure s'est contractée (- 2,9 %) surtout sur les liaisons Paris-province. Ce recul s'explique par un comportement de report de l'avion vers le train pour les lignes aériennes en concurrence avec le TGV Méditerranée, mis en service en juin 2001. En outre, les difficultés structurelles du groupe Air Lib ont entraîné une baisse de l'offre, et la mauvaise conjoncture économique a conduit à une diminution des correspondances vers d'autres continents.

En 2002, la production de **transports collectifs urbains** s'est accrue de 1,7 %. Le nombre de voyageurs-kilomètres en Île-de-France a légèrement plus progressé en 2002 qu'en 2001, aussi bien sur le réseau RATP (+ 1,3 % en 2002, + 1,1 % en 2001) que sur celui de la SNCF Île-de-France (+ 2,5 % en 2002, + 1,8 % en 2001). Globalement, l'activité des réseaux urbains de province est en nette progression par rapport à 2001.

La demande intérieure de services de transport se stabilise

En 2002, le volume de la demande intérieure de services de transport (*Définition*) s'est stabilisé, après un fort ralentissement (+ 1,0 % en 2001, + 5,3 % en 2000). La consommation finale a progressé de 1,8 % en volume, soit plus qu'en 2001 (+ 0,8 %) mais à un rythme bien inférieur à ceux enregistrés dans la seconde moitié des années 1990 (entre 3,2 % et 5,6 %).

Les consommations intermédiaires de services de transport ont augmenté de 1,5 %, confirmant ainsi le net ralentissement observé en 2001 (+ 1,2 % après + 7,0 % en 2000).

Les marges de transport se sont contractées de 1,8 %, alors qu'elles avaient progressé de 1,1 % en 2001. Les taux de marge de transport sont restés

globalement stables en valeur, quelle que soit la famille de produits transportés, avec un taux moyen de 3,4 %. Les taux de marge les plus forts concernent les minéraux, les produits agroalimentaires et les produits du bois et du papier. A l'inverse, les taux de marge ont été les plus faibles pour l'automobile et les biens d'équipement (*graphique 2*).

La structure des marges de transport par mode reflète le poids considérable du transport routier (70,9 % du total des marges en 2002), en baisse par rapport à 2001 du fait du recul de la production de transport routier de marchandises (*tableau 2*). La filière automobile et

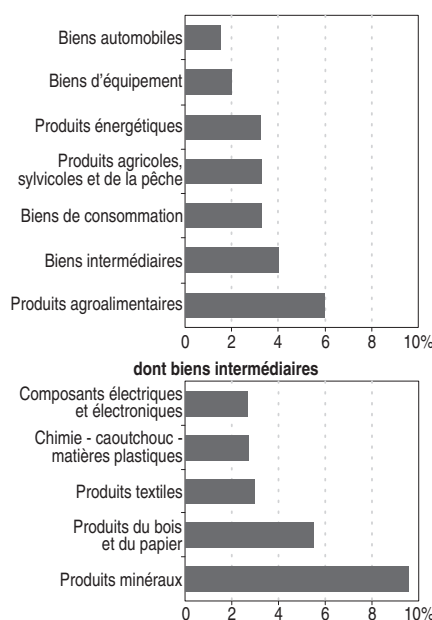
celles des biens d'équipement et de consommation ont eu relativement plus souvent recours aux auxiliaires des transports ; les produits énergétiques ont été transportés par route, par voie fluviale et maritime et par conduite (oléoduc, gazoduc), les produits agricoles par la route et par voie maritime, et les produits agroalimentaires majoritairement par la route.

Les ménages n'ont pas augmenté leurs dépenses de transport

En 2002, les ménages ont consacré 15,2 % de leur budget aux transports. Leurs dépenses s'étaient accrues de 4 % en 2001. En 2002, elles sont restées stables, à prix constants, en partie parce que les ménages ont réduit leurs dépenses d'achats de véhicules neufs (- 2,3 % en 2002, + 9,4 % en 2001). Après une année 2001 exceptionnelle, le nombre d'immatriculations a baissé de 4,9 %, mais la baisse n'a concerné que les voitures à essence, confirmant ainsi le choix des Français en faveur des véhicules Diesel.

La circulation des voitures particulières était restée stable en 2000, en partie en raison de la hausse des prix des carburants, puis avait fortement augmenté en 2001(+ 4,0 %). Après ces deux années atypiques, la circulation s'est accrue de 0,8 % en 2002. Cette progression est due à l'augmentation du parc de véhicules (+ 1,9 %), qui a plus que compensé la diminution du kilométrage annuel par

② Taux de marge de transport en 2002



Sources : Insee, Ses

② Les produits transportés : répartition des marges par mode de transport en 2002

En %

Produits transportés	Par fer	Par route*	Par oléoduc, gazoduc	Par mer	Fluvial	Par air	Auxiliaires de transport**	Total
Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	5,9	80,2	0,0	7,4	0,8	0,8	4,9	100
Produits agroalimentaires	1,9	76,0	0,0	2,1	0,0	0,6	19,3	100
Biens de consommation	2,2	70,4	0,0	1,1	0,0	1,2	25,1	100
Biens automobiles	9,6	66,0	0,0	2,6	0,0	2,4	19,3	100
Biens d'équipement	7,8	63,0	0,0	2,0	0,0	1,9	25,2	100
Biens intermédiaires	6,3	71,1	0,0	4,9	0,7	1,7	15,4	100
Produits énergétiques	8,6	61,8	10,9	14,9	1,7	0,1	1,9	100
Total	5,0	70,9	0,6	3,9	0,4	1,3	18,0	100

* y compris location de véhicules

** entreprises de messagerie et d'organisation de transports

Lecture : le transport ferroviaire représente 5,9 % des dépenses de services de transport de produits agricoles, sylvicoles et de la pêche.

Sources : Insee, Ses

véhicule (- 1,1 %). Toutefois, ce rythme de progression de la circulation demeure inférieur au rythme moyen de la fin des années 90. Le ralentissement de la croissance de la circulation a également concerné les véhicules légers et les véhicules lourds, et s'est manifesté davantage sur les routes que sur les autoroutes.

Les échanges de transport ne progressent pas, mais le solde s'améliore

L'évolution du commerce extérieur français a été à l'image de la conjoncture mondiale : les tonnages globaux transportés dans le cadre des échanges extérieurs ont stagné aussi bien avec les pays de l'Union européenne qu'avec les autres pays.

Positif depuis 1997, le solde des échanges de services de transport s'élèverait à 556 millions d'euros en 2002, soit légèrement plus que son maximum précédent atteint en 1999, alors qu'il s'était dégradé en 2000 et 2001. L'amélioration de 2002 est entièrement due aux transports maritime et aérien. En termes de structure, seuls le transport ferroviaire et surtout le transport aérien dégagent un excédent. Le déficit enregistré par le transport maritime, en baisse sensible, devient moins important que celui du transport routier.

Les transports ont créé moins d'emplois

A la fin de l'année 2002, plus de 1,1 million de personnes exerçaient une activité dans le secteur des transports ; 95 % étaient salariées (tableau 3). La croissance de l'emploi s'est réduite en 2002, elle n'est plus que de 1,1 % en glissement annuel (2,4 % en 2001 et

3 Évolution des effectifs salariés et non salariés dans les transports

(en milliers - Effectifs en fin d'année)

	1998	1999	2000	2001	2002	variation 2002/2001 en %
Salariés	934	979	1029	1056	1068	1,1
Transport ferroviaire	175	177	177	178	177	-0,8
Autres transports terrestres voyageurs	161	166	171	177	181	2,7
Autres transports terrestres marchandises	303	318	332	341	341	0,0
Transports par eau	12	13	14	15	15	3,9
Transport aérien	72	75	80	79	81	2,0
Auxiliaires des transports	211	231	255	267	273	2,5
Non salariés	55	56	55	54	54	0,0
Total	988	1035	1084	1110	1122	1,1

Sources : Insee, Unedic, Ses

4,7 % en 2000). Depuis 1998, le rythme annuel de croissance des emplois salariés dans les transports était supérieur à celui de l'ensemble de l'économie de 1,8 point en moyenne. En 2002, cet écart demeure favorable aux transports, mais il s'est réduit à 0,5 point.

Les transports routier et urbain de voyageurs ont été relativement épargnés : le taux de croissance annuel des effectifs salariés reste de 2,7 % après 3,1 % en 2001. Des secteurs plus sensibles au ralentissement économique ont été davantage touchés : dans les services auxiliaires des transports, les effectifs n'augmentent que de 2,5 % après 4,5 % en 2001; et surtout, dans le transport routier de marchandises, les effectifs stagnent après une hausse de 2,5 % en 2001. Les effectifs dans le transport ferroviaire ont légèrement diminué en 2002, retrouvant leur niveau de 1999 et 2000.

Définitions

Production de la branche transports : 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 transport. Elle est évaluée au prix de base, qui retrace les recettes effectives du produc-

teur. Elle correspond aux montants facturés par les producteurs, augmentés des subventions sur les produits et diminués des impôts sur les produits. Elle peut être exprimée en valeur (en euros courants) ou en volume (à prix constants)

Demande intérieure de transport : demande de transport des unités institutionnelles (entreprises, ménages, administrations...) résidant sur le territoire français. Elle comprend la consommation finale (consommation des ménages et des administrations), les marges de transport et les consommations intermédiaires (déplacements professionnels, déménagements, manutention, entreposage, gestion d'infrastructures).

Marges de transport : elles représentent la demande intérieure des branches de l'économie en services de transport de marchandises. La marge de transport est évaluée par le prix payé par l'acquéreur du bien pour son transport.

Taux de marge de transport d'un produit : marge de transport rapportée au total de la production et des importations de ce produit.

Importations de transport : recours par le client français à des entreprises de transport étrangères.

Exportations de transport : recours par le client étranger à des entreprises françaises.

Auxiliaires des transports : ils regroupent la manutention, l'entreposage, la gestion d'infrastructure, les services de messagerie, l'affrètement, l'organisation de transports internationaux.

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 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 PREMIÈRE - 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 :
Jean-Michel Charpin
Rédacteur en chef :
Daniel Temam
Rédacteurs : R. Baktavatsalou,
C. Benveniste, C. Dulon,
A.-C. Morin
Maquette : Mireille Brunet
Code Sage IP03933
ISSN 0997 - 3192
© INSEE 2003

