

# Les transports en 2008

## Repli pour les marchandises, dynamisme maintenu pour les voyageurs

Christophe Bordet et Alain Nolin, division Services, Insee, Frédéric Boccara, SOeS

**E**n 2008, l'activité ralentit nettement dans la branche transport : la production en volume augmente de + 0,6 %, après + 3,8 %. Ce ralentissement est général dans l'ensemble de l'économie (+ 0,7 % contre + 2,8 % en 2007). Ce coup de frein s'explique par la forte contraction du transport de marchandises (- 3,1 % après + 4,5 %), alors que le transport de voyageurs reste dynamique (+ 5,0 % après + 3,5 %). Les services auxiliaires du transport subissent le ralentissement mais dans une moindre mesure (+ 1,3 % après + 3,3 %). Les émissions de gaz carbonique liées au transport diminuent (- 3,6 %). L'investissement en infrastructures de transport, très largement public, se maintient à un niveau élevé (19,2 milliards d'euros).

En 2008, la production en volume des services de transport (*définitions*) ralentit plus fortement que celle de l'ensemble de l'économie (*graphique 1*). Avec une croissance de + 0,6 % en 2008, elle s'aligne sur le rythme d'évolution de l'ensemble de l'économie (+ 0,7 %), alors qu'elle le devançait nettement en 2007 (+ 3,8 % contre + 2,8 %). Le coup de frein s'explique par la forte contraction des transports de marchandises (- 3,1 % après + 4,5 %). Il s'explique aussi par le ralentissement de la production des services auxiliaires du transport (*définitions*) : + 1,3 % après + 3,3 %. Les transports de voyageurs, en revanche, sont très dynamiques : + 5,0 % après une année 2007 qui avait pâti des grèves (+ 3,5 %). Pour les marchandises, la baisse est du même ordre de grandeur si l'on mesure l'activité en quantités (*définitions*) : - 3,7 % en tonnes-kilomètres sur le marché intérieur. Et, au total, le fret ferroviaire représente ainsi 10,9 % du fret terrestre contre 13 à 15 % au début des années 2000. Pour les transports collectifs de voyageurs, l'accélération est

un peu plus marquée en quantités physiques (+ 4,3 % de voyageurs-kilomètres, après + 2,5 % en 2007).

### La croissance des transports de voyageurs reste très soutenue

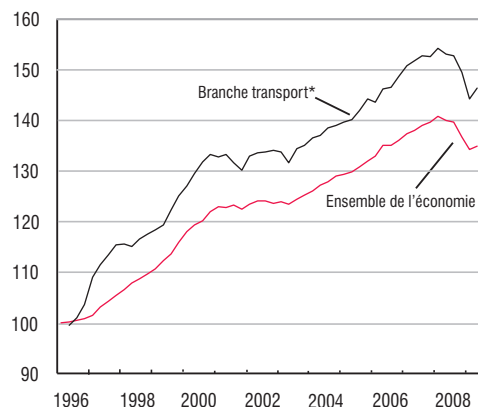
Les transports de voyageurs soutiennent la croissance dans la branche transport. En 2008, la production augmente de 5 % en volume (*tableau 1*).

Cette hausse est bien supérieure à celles des années 2004 à 2007. Tous les modes de transport progressent, mais l'accélération est due surtout au retour des transports ferroviaire et urbain de voyageurs à un niveau normal après les grèves de la fin de 2007 (*graphique 2*).

Pour le transport ferroviaire (*définitions*), l'activité s'accroît de 6,5 % en volume en 2008, après une hausse de 1,5 % en 2007, en raison de l'augmentation de fréquentation des réseaux TGV et TER. Le nombre de voyageurs empruntant le TGV est en forte croissance : la fréquentation augmente fortement sur le réseau du TGV-Est, comme en 2007 ; sur les lignes du Sud-Est, l'accroissement de l'offre (rames duplex) favorise un

### ① En 2008, la production en volume de la branche transport ralentit davantage que celle de l'ensemble de l'économie

indice 100 au 1<sup>er</sup> trimestre de 1996



\*Y compris agences de voyage.

Source : Insee, comptes trimestriels, base 2000.

# ① Évolution des productions de la branche transport et de l'ensemble de l'économie en volume et en prix

en %

	2004		2005		2006		2007		2008 (p)		Structure de la production de transports en 2008 (en valeur)
	Volume	Prix	Volume	Prix	Volume	Prix	Volume	Prix	Volume	Prix	
<b>Transports de voyageurs, dont :</b>	<b>3,2</b>	<b>1,5</b>	<b>2,2</b>	<b>1,2</b>	<b>4,5</b>	<b>1,2</b>	<b>3,5</b>	<b>1,3</b>	<b>5,0</b>	<b>1,5</b>	<b>29,1</b>
transport ferroviaire	3,4	4,2	3,0	0,9	1,9	2,2	1,5	2,4	6,5	2,0	5,7
transport aérien	2,9	-0,5	4,9	0,4	6,4	3,2	5,4	0,3	3,4	2,6	10,6
transport urbain	6,5	-1,9	-2,0	3,4	2,9	-0,6	2,2	2,9	6,8	1,0	6,6
transport routier	5,4	1,2	6,6	-1,5	7,4	-2,7	6,2	-0,9	6,0	-1,2	3,2
autres transports terrestres <sup>1</sup>	-7,3	13,6	-3,0	4,7	1,7	2,4	-0,7	1,6	3,0	2,3	2,4
<b>Transports de marchandises, dont :</b>	<b>4,5</b>	<b>3,0</b>	<b>2,0</b>	<b>5,3</b>	<b>3,3</b>	<b>3,8</b>	<b>4,5</b>	<b>4,2</b>	<b>-3,1</b>	<b>5,1</b>	<b>39,1</b>
transport ferroviaire	-3,9	0,8	-10,4	12,4	0,1	-0,6	0,9	0,1	-4,7	0,1	1,2
transport aérien	0,8	6,0	7,2	12,9	1,2	2,2	3,9	0,3	-4,9	11,8	1,9
transport routier	4,7	1,0	-0,6	3,2	3,3	3,6	3,2	4,2	-5,1	5,3	26,6
transport maritime	9,6	15,1	1,5	13,0	5,2	7,8	11,3	7,0	4,2	4,7	6,9
autres transports terrestres <sup>2</sup>	2,7	0,3	61,1	1,5	2,1	-0,7	5,6	2,2	2,2	1,5	2,2
<b>Auxiliaires de transports, dont :</b>	<b>2,1</b>	<b>0,2</b>	<b>3,6</b>	<b>0,3</b>	<b>2,4</b>	<b>1,0</b>	<b>3,3</b>	<b>2,0</b>	<b>1,3</b>	<b>2,3</b>	<b>31,8</b>
manutention	1,8	6,6	2,8	1,4	2,5	6,1	3,5	1,5	1,2	1,9	1,6
entrepôtage	1,6	1,8	0,8	2,0	-1,7	-0,6	1,2	1,1	-0,3	5,5	5,4
gestion d'infrastructures	3,3	-1,0	3,8	0,6	4,4	1,1	2,9	3,3	3,1	1,4	14,8
messagerie, fret express	1,2	0,7	2,5	-9,2	1,2	-3,3	3,3	1,2	1,4	-0,8	3,3
affrètement, organisation de transports internationaux et transport spatial	0,6	-0,1	6,5	3,6	2,3	3,4	5,9	0,6	-1,5	3,4	6,7
<b>Ensemble des transports<sup>3</sup></b>	<b>3,3</b>	<b>1,6</b>	<b>2,6</b>	<b>2,4</b>	<b>3,3</b>	<b>2,1</b>	<b>3,8</b>	<b>2,7</b>	<b>0,6</b>	<b>3,1</b>	<b>100,0</b>
<b>Ensemble de l'économie</b>	<b>2,9</b>	<b>1,6</b>	<b>2,3</b>	<b>2,3</b>	<b>3,0</b>	<b>2,4</b>	<b>2,8</b>	<b>2,3</b>	<b>0,7</b>	<b>3,0</b>	

(p) : données provisoires.

1. Exemples : taxis, téléphériques.

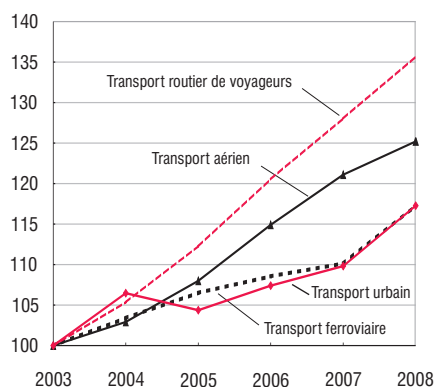
2. Exemples : déménagements, oléoducs et gazoducs.

3. Hors agences de voyage.

Sources : Insee, commission des comptes des transports de la nation, base 2000.

## ② Les productions en volume des principaux modes de transport de voyageurs augmentent toutes en 2008

indice 100 en 2003



Sources : Insee, commission des comptes des transports de la nation, base 2000.

accroissement de la fréquentation ; enfin, les TGV dits « inter-secteurs » (province-province sans transfert de gare dans Paris) sont aussi en plein essor. La fréquentation des TER est également en hausse en 2008, sous l'effet conjugué de l'amélioration de l'offre par la mise en place de nouveaux matériels, de tarifs attractifs et du

cadencement des trains (*définitions*) dans certaines régions.

La production en volume du transport urbain (*définitions*) croît de 6,8 % en 2008, soit plus qu'en 2007 (+ 2,2 %). Mais si l'on retire l'effet des grèves de l'automne 2007, le rythme de croissance du nombre de voyageurs-kilomètres sur le réseau de la SNCF (Transilien) et le réseau ferré de la RATP (métro et RER) reste inchangé sur les deux années. Le nombre de voyageurs-kilomètres s'accroît sur les réseaux de bus et de tramways de la RATP (+ 4,5 % selon les estimations de la RATP, hors effet des grèves), en raison notamment de la mise en service de la nouvelle ligne de tramway du sud de Paris (T3).

En revanche, dans le transport aérien, le ralentissement amorcé en 2007 s'accroît. La production en volume augmente de 3,4 % en 2008, contre 5,4 % en 2007 et 6,4 % en 2006. La demande de transport aérien pour des liaisons métropolitaines est en baisse, à cause notamment de la concurrence du TGV, en particulier le TGV-Est. Pour l'international, la demande ralentit aussi, mais

reste toutefois soutenue pour les déplacements régions-international. Quant au transport routier de voyageurs (*définitions*), il reste très dynamique, mais il pèse très peu dans la production de transport.

### Repli des transports de marchandises en volume

Le ralentissement économique de 2008 entraîne une baisse des transports de marchandises : la production diminue (-3,1 % en volume), alors qu'elle augmentait l'année précédente (+4,5 %) (*graphique 3*). À l'exception de l'agriculture, tous les secteurs consommateurs de transports, particulièrement l'automobile et la construction, contribuent à la décroissance des transports de marchandises.

Le transport routier représente deux tiers de la production de la branche transports de marchandises. C'est l'activité qui est la plus touchée par ce ralentissement : elle diminue de 5,1 % en volume en 2008 alors que, les deux années précédentes, elle progressait de plus de 3 % l'an. Le

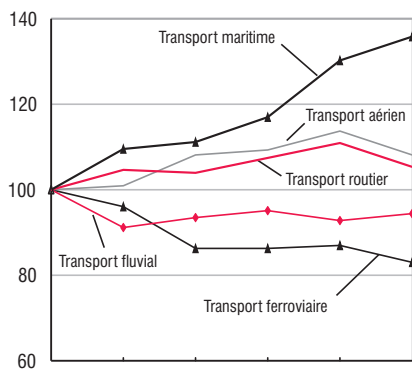
### Estimation des émissions de gaz à effet de serre

Une estimation précoce du gaz carbonique émis par les transports l'année  $n$  est donnée par le SOeS (bilan énergétique de la France) en mai  $n + 1$ . L'estimation de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre, et des différents polluants, est réalisée par le centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (Citepa) pour le compte du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer. L'estimation est établie selon les règles (champ, nomenclature, etc.) fixées par la convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Kyoto). Elle est publiée en avril  $n + 2$  et reprise dans le rapport de la Commission des comptes des transports de la nation. La convention de Kyoto retient six gaz à effet de serre ayant des impacts à long terme dans l'atmosphère.

La méthode d'estimation des émissions de gaz à effet de serre tient compte des caractéristiques des véhicules, de leurs conditions d'utilisation et de la consommation de carburant. La formule de base de la « fonction d'émission » est :  $\text{niveau d'émission} = \text{facteur d'émission} \times \text{donnée d'activité}$ . Pour le transport routier, la donnée d'activité est le véhicule-kilomètre, par type de véhicule et selon les conditions d'utilisation (chargement, type de route, etc.). Pour estimer les émissions de gaz carbonique, la quantité consommée des différents carburants et leur teneur en biocarburants suffisent. Les transports représentent 34 % du total des émissions de gaz carbonique en 2007 (hors « effet puits », c'est-à-dire l'absorption du gaz carbonique par la végétation, comptabilisé hors transports). Le mode routier émet 94 % du gaz carbonique des transports.

### ③ Le transport de marchandises en 2008 : baisse marquée en volume pour la route et le train

indice 100 en 2003



Sources : Insee, commission des comptes des transports de la nation, base 2000.

fret ferroviaire, peu dynamique en 2006 et 2007, recule lui aussi en 2008 (-4,7 %), avec la forte baisse de la demande étrangère de ce transport alors que la demande nationale continue de croître. Enfin, le repli de l'économie mondiale en 2008 porte un coup d'arrêt à la croissance du transport aérien de marchandises, dont la production en volume diminue de 4,9 %.

Le transport maritime de marchandises fait exception en 2008 à cette diminution d'ensemble : sa production augmente de 4,2 % en volume, une croissance

néanmoins beaucoup plus faible qu'en 2007 (+11,3 %).

Les prix des transports de marchandises augmentent davantage en 2008 qu'en 2007 (+5,1 % contre +4,2 %), essentiellement dans les transports aériens et routiers avec un prix du carburant en forte hausse au premier semestre : dans les transports aériens, les prix augmentent de 11,8 %, bien plus qu'en 2007 (+0,3 %) ; dans les transports routiers, les prix croissent de 5,3 % en 2008, contre 4,2 % l'année précédente. Dans le transport maritime, en revanche, les prix ralentissent (+4,7 % en 2008, après +7,0 % en 2007). Pour le transport ferroviaire, les prix stagnent depuis 2006.

### Les services auxiliaires du transport ralentissent

La production des services auxiliaires du transport ralentit en 2008 : la croissance en volume est de +1,3 %, alors qu'elle avait accéléré en 2007 (+3,3 % après +2,4 % en 2006). Liés à la fois au fret et au transport de voyageurs, les auxiliaires des transports subissent le ralentissement du fret mais bénéficient du dynamisme côté voyageurs.

La seule activité des services auxiliaires qui se maintient est la gestion

d'infrastructures (+3,1 % en 2008, après +2,9 % en 2007). En 2008, les services de gestion d'infrastructures ferroviaires sont dynamisés par la hausse du transport de voyageurs : ils progressent en volume de 4,2 %, nettement plus qu'en 2007 (+0,8 %). À l'opposé, la croissance de la production des services de gestion d'infrastructures routières (péages d'autoroute...) perd trois points par rapport à l'année précédente, ne progressant que de 0,7 % en 2008.

La décroissance des transports de marchandises entraîne un ralentissement dans la manutention et accompagne celui de la messagerie. Dans la manutention, la production ne progresse que de 1,2 % en volume, soit deux points de moins qu'en 2007. Cette décélération s'explique essentiellement par la manutention non portuaire, dont l'activité baisse : -1,7 % après +4,1 % en 2007. Dans la messagerie, la production progresse de 1,4 % en 2008, une croissance comparable à celle de 2006 (+1,2 %) mais inférieure à celle de 2007 (+3,3 %).

### Diminution des émissions de gaz à effet de serre

En 2008, pour la quatrième année consécutive, la masse de gaz carbonique émis en France par les transports diminue (-3,6 %) (encadré). Cette diminution est cependant moindre pour l'ensemble des gaz à effet de serre qui comprennent aussi ceux émis par les systèmes de climatisation et l'oxyde nitreux. La récession économique est une cause de cette baisse, car l'activité marchande diminue, entraînant des effets simultanément sur le fret et sur la circulation des voitures particulières (activité principalement non marchande, mais très liée à l'emploi et au revenu des ménages). Y contribuent également les biocarburants, dont le gaz carbonique est considéré avoir été réabsorbé dans l'année par la végétation. Depuis 2005, une taxe (TGAP biocarburants) incite très fortement les pétroliers et les distributeurs à incorporer un certain pourcentage de biocarburants dans les carburants mis à la consommation en France : 3,5 % en 2007 et 5,75 % en 2008, ce qui est l'objectif européen pour 2010. En effet, ces derniers acquittent une pénalité proportionnelle à la part de biocarburants

## ② Investissements en infrastructures de transport

	Niveau en milliards d'euros courants (hors TVA déductible)				Évolution 2008/2007 (en %)	Structure 2007 (en %)	Structure 2008 (en %)
	1990	2000	2007	2008			
Réseau routier	9,0	10,5	12,5	12,7	1,9	67,9	66,2
Réseau ferré principal	2,0	1,3	2,3	2,7	16,7	12,4	13,8
Transports collectifs urbains	0,8	1,7	2,1	2,5	14,7	11,7	12,8
Autres infrastructures	0,8	1,1	1,5	1,4	-6,6	8,0	7,1
<b>Total des investissements</b>	<b>12,7</b>	<b>14,6</b>	<b>18,4</b>	<b>19,2</b>	<b>4,6</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Sources : DGFiP, DGITM, Asfa, Dexia, DGAC, ADP, VNF, enquête annuelle sur les transports urbains, RFF, RATP, SOeS.

qu'ils n'ont pas incorporée. Pour les véhicules particuliers et les utilitaires légers, ces éléments contrebalancent la hausse de la consommation unitaire des véhicules par kilomètre réellement parcouru, tant en essence (+ 0,4 %) qu'en gazole (+ 0,3 %) (cf. *bibliographie pour une analyse des causes de cette hausse*); ils s'ajoutent à la baisse de la consommation unitaire des poids lourds (- 2,0 %).

### Investissement en infrastructures

Les investissements en infrastructures (*définitions*) restent à un niveau élevé : 19,2 milliards d'euros (*tableau 2*). Leur croissance reste soutenue pour les transports en commun urbains (2,5 milliards d'euros). Elle reprend nettement pour le transport ferroviaire après un creux de plusieurs années. La prépondérance de la route demeure, mais diminue de 1,7 point (66,2 % après 67,9 %). Les collectivités territoriales contribuent financièrement de manière importante à cette évolution favorable aux transports en commun, même si leurs investissements nets totaux ralentissent (+ 2,0 % après + 11,4 %, en valeur).

### Définitions

**Production de la branche transport** : 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 de toutes les entreprises ayant une activité de transport pour le compte de tiers (principale ou secondaire). Elle correspond aux montants facturés par les transporteurs, augmentés des subventions aux transports ferroviaires et urbains et diminués des impôts versés par les compagnies aériennes et les concessionnaires d'autoroutes. Elle peut être exprimée **en valeur** (en euros courants) ou **en volume** (en éliminant l'évolution des prix).

La production en volume intègre bien sûr les évolutions du transport **en quantité** observées directement (nombre de tonnes-kilomètres transportées ou nombre de voyageurs-kilomètres), mais aussi un « effet qualité » rendant compte des modifications dans la structure des transports selon leurs prix : un déplacement des dépenses de transports vers des transports plus chers, mais dont les prix n'ont pas varié d'une année sur l'autre, augmentera ainsi la production en volume, même si le transport n'a pas changé en termes de voyageurs ou de tonnes et de kilomètres. En revanche, la circulation des véhicules particuliers ne constitue pas de la production de transport : ce n'est pas une activité marchande, même si elle génère une dépense de consommation des ménages

(carburants, achat et entretien des véhicules, péages, etc.).

#### Modes de transport :

- le **transport ferroviaire de voyageurs** ne comprend pas le transport par des systèmes urbains et suburbains. Le Transilien en est donc exclu.

- le **transport urbain** comprend notamment le transport par métro, bus, trolley-bus, tramway et chemin de fer dans les zones urbaines et suburbaines. Ainsi, le Transilien est compté dans cette activité.

- le **transport routier de voyageurs** comprend les transports réguliers par cars et les cars de tourisme.

**Services auxiliaires du transport** : ils regroupent notamment la manutention, l'entreposage, la gestion d'infrastructures, les services de messagerie, l'affrètement et l'organisation de transports internationaux.

**Cadencement des trains** : dans le domaine ferroviaire, un « horaire cadencé » signifie que les trains partent d'une gare chaque heure à la même minute durant une grande partie de la journée.

**Infrastructures de transport** : réseaux routiers ou ferroviaires, ports, aéroports et voies navigables.

### Bibliographie

Cet *Insee Première* reprend les principaux éléments du 46<sup>e</sup> rapport de la Commission des comptes des transports de la nation : « Les comptes des transports en 2008 », élaboré par le service de l'observation et des statistiques (SOeS), commissariat général au développement durable, ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, consultable sur le site : <http://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/>, rubrique : « Transports - Données d'ensemble ». Ce document contient notamment les comptes des transports élaborés dans le cadre des comptes nationaux mais aussi les évolutions en quantité, le bilan de la circulation routière, l'évolution de l'emploi, des salaires, les comptes de certaines grandes entreprises ou des éléments sur les accidents, sur les pollutions et les émissions de gaz à effet de serre.

INSEE PREMIERE figure dès sa parution sur le site Internet de l'Insee : [www.insee.fr](http://www.insee.fr) (rubrique Publications)

Pour vous abonner aux avis de parution : <http://www.insee.fr/fr/publications-et-services/default.asp?page=abonnements/liste-abonnements.htm>

### BULLETIN D'ABONNEMENT A INSEE PREMIERE

À RETOURNER À : INSEE/CNGP, Service Abonnement - B.P. 402 - 80004 Amiens CEDEX 1  
Tél. : 03 22 97 31 70 Fax : 03 22 97 31 73

OUI, je souhaite m'abonner à INSEE PREMIERE - Tarif 2010

Abonnement annuel :  74 € (France)  92 € (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-Philippe Cotis  
Rédacteur en chef :  
Gilles Rotman  
Rédacteurs :  
L. Bellin, A.-C. Morin,  
C. Perrel, C. Pfister  
Maquette : Brigitte Rols  
Impression : Jouve  
Code Sage IP101290  
ISSN 0997 - 3192  
© INSEE 2010



**INSEE**  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA STATISTIQUE  
ET DES ÉTUDES  
ÉCONOMIQUES