

## La situation des transports en Pays de la Loire

# Les comptes régionaux de la branche transport en 2010

En 2010, les transports de marchandises et de voyageurs ont peu profité de la sortie de récession économique. La stagnation du produit intérieur brut des Pays de la Loire (+ 0,4 % contre + 1,7 % en France métropolitaine) n'a pas entraîné de rebond significatif de la demande en services de transport. En euros courants, la valeur ajoutée de la branche transport (activités marchandises et voyageurs confondues) a ainsi nettement décliné en 2010 dans les Pays de la Loire (- 3,9 %). La baisse provient de la forte augmentation du coût des carburants, supérieure à celle des tarifs des opérateurs de transport.

### Une vitalité économique indéniable sur longue période ...

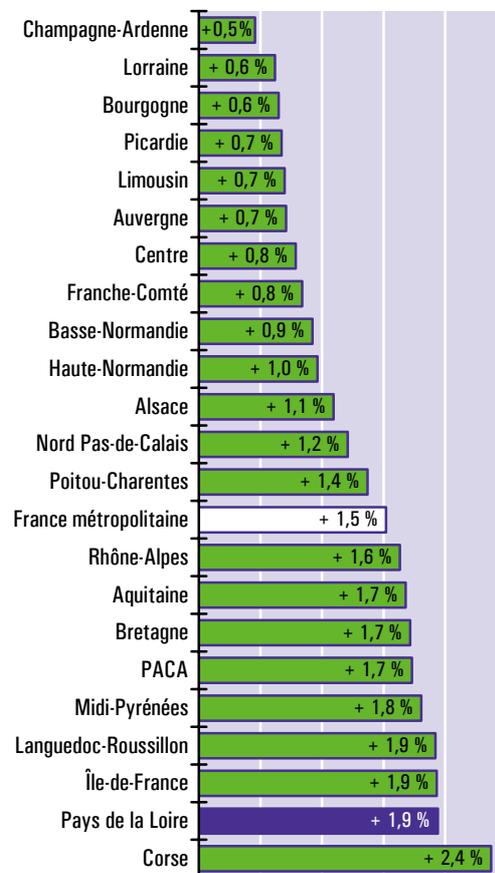
Au cours des deux dernières décennies, les Pays de la Loire ont fait preuve d'un remarquable dynamisme économique. Ainsi, entre 1990 et 2010, parmi les 22 régions de France métropolitaine, c'est en Pays de la Loire que la progression du produit intérieur brut a été la plus forte, abstraction faite du cas particulier de la Corse.

Cette croissance est liée au dynamisme démographique de la région et à la diversité de son appareil productif qui offre au territoire ligérien de meilleures capacités de résistance aux crises sectorielles.

En 2010, les Pays de la Loire ont dégagé un produit intérieur brut estimé à 94 milliards d'euros courants. La région se place au cinquième rang français derrière l'Île-de-France, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Nord-Pas-de-Calais.

La part de la région dans le produit intérieur brut national (5,0 %) se situe en deçà de son importance en termes de population ou d'emploi (5,6 %). Cette sous-représentation s'explique pour une large part par la structure de son économie, caractérisée par la présence d'industries de main-d'œuvre et la faiblesse relative d'activités à haute valeur ajoutée.

Taux de croissance annuel  
moyen (en volume) du P.I.B.  
entre 1990 et 2010



Source : INSEE (comptes régionaux)



## ... malgré un repli en 2009 et une année 2010 atone

Après deux années de baisse (-0,1 % en 2008 et -2,4 % en 2009), le produit intérieur brut de la région s'est légèrement redressé en 2010. La hausse enregistrée (+0,4 % en volume) est néanmoins moins importante que celle observée en France métropolitaine (+1,7 %).

### Produits intérieurs bruts (en volume)

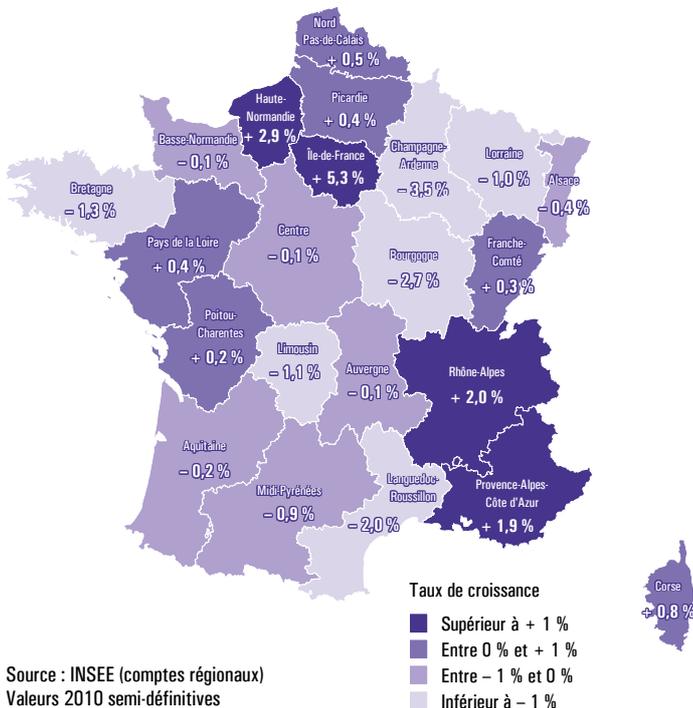
	2009	2010	Evolution
<b>Pays de la Loire</b>	85 949	86 320	+ 0,4 %
<b>France métropolitaine</b>	1 711 569	1 740 747	+ 1,7 %
<b>Pays de la Loire / France</b>	<b>5,02 %</b>	<b>4,96 %</b>	

Unité : million d'euros constants (prix chaînés, base 2005)

Source : INSEE (comptes régionaux) - Valeurs 2010 semi-définitives

Les progressions les plus fortes ont concerné la vallée de la Seine (Île-de-France et Haute-Normandie) ainsi que le sud-est du territoire national (Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur). A contrario, le quart nord-est de la France n'a pas profité de la reprise de l'activité économique nationale. Le grand ouest s'est situé dans une position intermédiaire, proche de la moyenne métropolitaine hors Île-de-France (+0,2 %).

### Évolution du produit intérieur brut entre 2009 et 2010 (en euros constants)



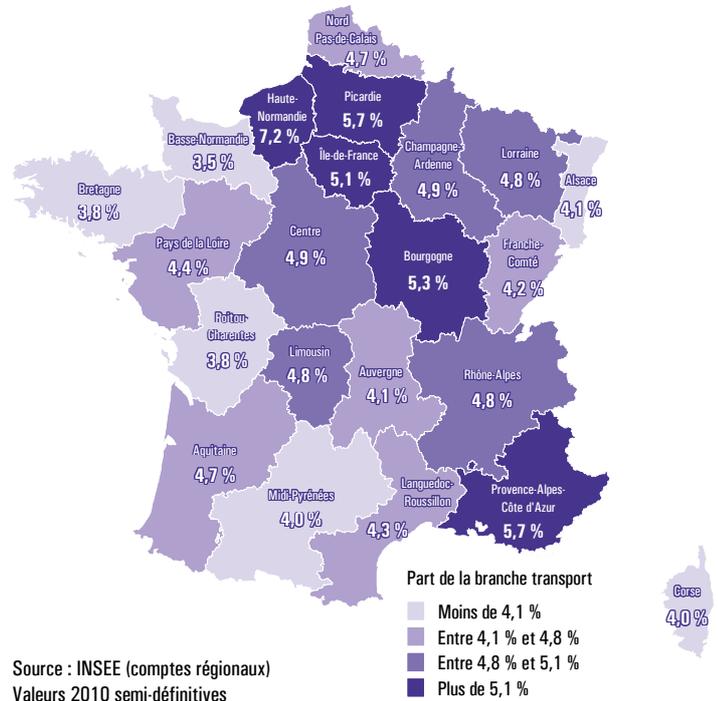
## La branche transport est assez peu développée dans les Pays de la Loire

Le niveau et l'évolution des valeurs ajoutées des différentes branches économiques permettent de mesurer le degré de spécialisation régionale des activités du transport et de la logistique.

Avec 4,4 % de la valeur ajoutée régionale en 2010, soit un ratio plus faible qu'en France métropolitaine (4,9 %) mais proche de celui des régions de province (4,7 %), le poids

des transports dans l'économie des Pays de la Loire place la région dans une position médiane, assez loin du nord et du sud-est du territoire national.

### Contribution de la branche transport à la formation de la valeur ajoutée en 2010



Ces régions à forte spécialisation dans les activités de transport (Haute-Normandie, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Picardie, Bourgogne et Île-de-France,) présentent plusieurs singularités, favorables au développement des fonctions logistiques :

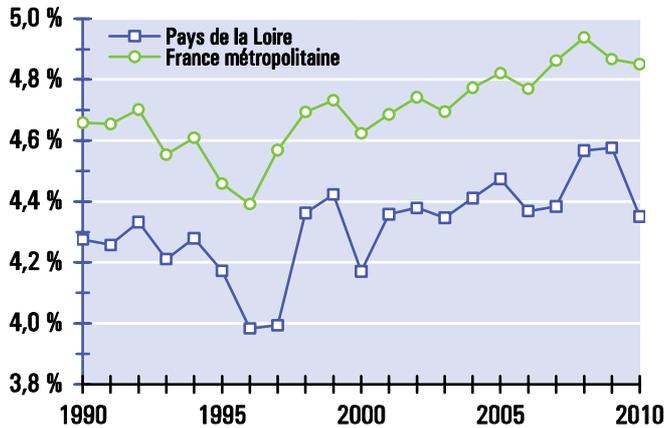
- elles abritent en premier lieu les deux principaux ports de commerce français (Marseille et Le Havre),
- elles sont traversées par des grands axes de transport de marchandises et de voyageurs,
- les modes de transport terrestre alternatifs à la route (rail et fleuve) y sont plus développés qu'ailleurs,
- elles ont conservé une certaine tradition industrielle, générant d'importants flux de transport (tant pour s'approvisionner en matières premières que pour acheminer la production finale).

La région des Pays de la Loire ne jouit pas des mêmes atouts. Elle est, tout d'abord, pénalisée par sa position géographique excentrée qui la met à l'écart des corridors de transit européens. Elle souffre également d'un manque de présence et d'utilisation des modes de transport non routiers. Si la qualité de son réseau autoroutier lui permet une bonne connexion avec le reste du territoire national, la faiblesse de son offre de fret ferroviaire (liée à l'atomicité de la demande) ainsi que l'envergure limitée de son réseau fluvial renforcent son isolement géographique.

Mais ces désavantages sont compensés en grande partie par une vigueur économique et démographique de premier plan. Les Pays de la Loire constituent ainsi la troisième région industrielle de France par la valeur ajoutée, à égalité avec le Nord-Pas-de-Calais, juste devancées par

l'Île-de-France et Rhône-Alpes. Bénéficiant, depuis 1990, de la croissance économique la plus forte du pays (hors Corse), la région engendre une forte demande en services de transport, mais qui est parfois mal satisfaite en raison du faible intérêt des prestataires logistiques vis à vis d'un tissu industriel constitué essentiellement de petites et moyennes entreprises.

### Contribution de la branche transport à la formation de la valeur ajoutée



Source : INSEE (comptes régionaux) - Valeurs 2010 semi-définitives

### En 2010, la création de richesse de la branche transport a fortement régressé en volume dans les Pays de la Loire

L'INSEE ne diffuse le montant des valeurs ajoutées régionales par branche économique qu'en euros courants (valeur nominale). En revanche, au niveau national, la variation en volume de la valeur ajoutée de la branche transport est connue. Elle s'est établie à + 3,8 % en 2010. Cette hausse importante, la plus élevée des six dernières années, n'a toutefois pas permis de compenser la décreue historique de 2009 (- 6,0 %), inédite depuis l'après-guerre. Cette reprise de l'activité dans les transports, accompagnant le mouvement général de l'économie en 2010, a concerné en France métropolitaine l'ensemble des segments de la branche, à l'exception notable des transports ferroviaires de fret.

A prix courants, la variation de la valeur ajoutée de la branche transport est, en revanche, demeurée négative dans les Pays de la Loire (- 3,5 % en 2010 après - 1,9 % en 2009), à 3,69 milliards d'euros. Pour la première fois depuis 1996, l'agrégat n'a pas évolué dans le même sens qu'en France métropolitaine (+ 2,0 % en 2010).

#### Valeurs ajoutées de la branche transport (en valeur)

	2009	2010	Evolution
<b>Pays de la Loire</b>	3 821	3 688	- 3,5 %
<b>France métropolitaine</b>	81 248	82 876	+ 2,0 %
<b>Pays de la Loire / France</b>	4,70 %	4,45 %	

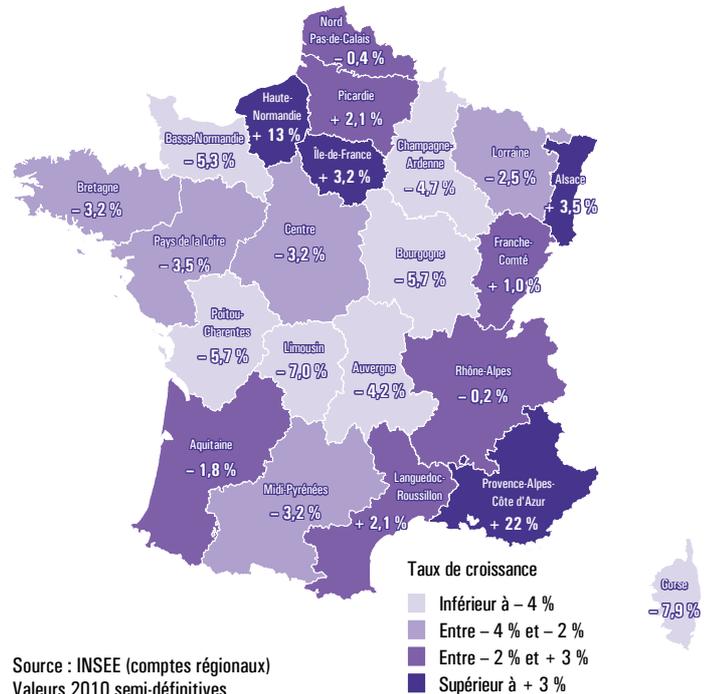
Unité : million d'euros courants

Source : INSEE (comptes régionaux) - Valeurs 2010 semi-définitives

Cette évolution négative, qui a concerné quinze des vingt-deux régions métropolitaines (cf. carte ci-contre), pourrait

s'expliquer par la détérioration de la conjoncture des transports de voyageurs en 2010. Plusieurs phénomènes en sont à l'origine : la montée du prix de l'énergie, l'atonie du pouvoir d'achat des ménages et les mesures de soutien à l'industrie automobile (bonus écologique et prime à la casse) qui ont temporairement ralenti les reports modaux. La hausse du tarif des carburants (+ 13 % en 2010) a, en particulier, surenchéri le coût des consommations intermédiaires, alors que dans le même temps, dans un contexte de renforcement de la concurrence tarifaire, les prix de vente des opérateurs de transport ont peu augmenté.

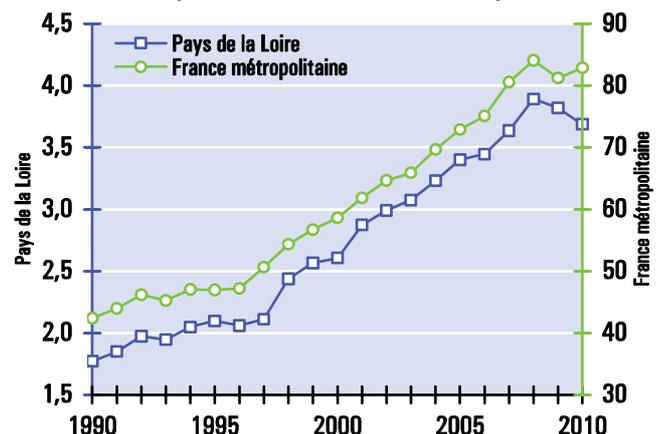
### Évolution de la valeur ajoutée de la branche transport entre 2009 et 2010 (en euros courants)



Source : INSEE (comptes régionaux) - Valeurs 2010 semi-définitives

Néanmoins, entre 1990 et 2010, la valeur ajoutée de la branche transport a progressé, à prix courants, à un rythme soutenu dans les Pays de la Loire (en moyenne + 3,8 % par an, contre + 3,5 % en France métropolitaine et + 3,2 % dans les régions de province).

### Valeurs ajoutées de la branche transport (en milliards d'euros courants)



Source : INSEE (comptes régionaux) - Valeurs 2010 semi-définitives

## Définitions

### Établissement / entreprise

L'**entreprise** est une unité économique (personne physique ou morale), juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services. Chaque entreprise est caractérisée par son activité principale exercée (APE), déterminée en fonction de la ventilation du chiffre d'affaires.

L'**établissement** est le lieu (usine, atelier, entrepôt, magasin, ...) où est exercée l'activité d'une entreprise. Il est géographiquement individualisé, mais juridiquement dépendant de l'entreprise. Site d'exploitation ou de production homogène, il constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie. Cependant, de nombreux indicateurs socio-économiques ne sont mobilisables qu'au niveau de l'entreprise.

### Secteur / branche

Un **secteur** regroupe des entreprises de fabrication, de commerce ou de service qui ont la même activité principale (au regard de la nomenclature d'activité économique en vigueur). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des établissements secondaires qui relèvent d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré.

Une **branche** d'activité regroupe au contraire des unités de production homogènes, c'est-à-dire des établissements qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée.

## Méthodologie

L'élaboration annuelle des comptes de la nation conduit l'INSEE à établir, pour chacune des régions françaises, plusieurs agrégats fondamentaux : un produit intérieur brut et des valeurs ajoutées par branche économique.

Leur estimation repose sur l'utilisation des fichiers des comptes des entreprises. Ils permettent de calculer une valeur ajoutée pour chaque entreprise qui est ensuite régionalisée au prorata de la masse salariale de chaque établissement. Les valeurs ajoutées sont ensuite agrégées par région et branche d'activité (A 17), ce qui permet d'établir des ratios de productivité (valeur ajoutée par salarié). Ces ratios sont multipliés par les estimations sectorielles d'emploi régional pour obtenir une première estimation des valeurs ajoutées régionales par branche. La structure des valeurs ajoutées régionales ainsi déterminée, est appliquée au P.I.B. de la métropole pour en déduire les P.I.B. régionaux sur le même champ.

L'INSEE précise que :

1. Pour certaines branches (administration, santé, éducation, immobilier, recherche...), les sources disponibles ne permettent pas de suivre cette méthode. Les traitements sont adaptés et des indicateurs spécifiques sont alors employés pour ventiler les valeurs ajoutées selon les régions.

### Valeur ajoutée / P.I.B.

La **valeur ajoutée** est une notion de comptabilité qui permet de mesurer la richesse créée par un acteur économique. A l'échelle d'un établissement, la valeur ajoutée est le solde du compte de production. Elle est la différence entre la valeur marchande des biens ou services produits par l'établissement (chiffre d'affaires) et la valeur d'achat de toutes les matières premières, produits semi-finis et services qui ont été consommés au cours du processus de production (consommations intermédiaires).

Valeur ajoutée = production – consommations intermédiaires

Le produit intérieur brut (**P.I.B.**), agrégat majeur des comptes nationaux, mesure la production totale de biens et services d'un pays ou d'une région. Il est égal à la somme des valeurs ajoutées brutes augmentées des impôts sur les produits (TVA, droits de douanes, taxes spécifiques) moins les subventions à l'importation sur les produits.

### Euros courants / euros constants (valeur / volume)

Du fait de la hausse des prix, la monnaie se déprécie au cours du temps. Les prix courants sont les prix tels qu'ils sont indiqués à une période donnée, ils sont dits en **valeur**. Les prix constants sont les prix en **volume**, c'est-à-dire corrigés de la hausse des prix par rapport à une année de référence. On distingue de la même façon les évolutions en valeur (exprimées en **euros courants**, dont l'interprétation doit tenir compte de l'inflation) des évolutions en volume (exprimées en **euros constants**).

2. Les P.I.B. en volume doivent être utilisés avec prudence car ils ne découlent pas du calcul d'un indice de prix régional :
  - faute de sources disponibles, les prix sont supposés évoluer de manière identique sur tout le territoire. Cette hypothèse peut ne pas être vérifiée pour certaines branches ou pour certains territoires spécifiques ;
  - l'indice de prix national d'une branche dépend de la composition de cette branche en sous-branches. Or l'importance relative des sous-branches diffère selon les régions.
3. De ce fait, les valeurs ajoutées régionales par branche ne sont exprimées qu'en euros courants. Elles ne permettent donc pas de déterminer des évolutions en volume.
4. Les données de 1990 à 2009 sont définitives, celles de 2010 sont semi-définitives car reposant sur des estimations localisées d'emploi non consolidées.

## La situation des transports en Pays de la Loire

Service connaissance  
des territoires et évaluation

Division de l'observation,  
des études et des statistiques

5 rue Françoise Giroud - CS16326  
44263 Nantes Cedex 2  
Tél. 02 72 74 73 00

Directeur  
de la publication :  
Hubert Ferry-Wilczek

ISSN : 2109-0025

© DREAL 2013