

Juin
2010

Les comptes des transports en 2009

Tome 1

47^e rapport à
la Commission
des comptes des transports
de la Nation

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir



Ministère
de l'Écologie,
de l'Énergie,
du Développement
durable
et de la Mer

Les transports en 2009

(tome 1)

**47^e rapport
de la Commission des comptes
des transports de la Nation**

Juin 2010

La Commission des comptes des transports de la Nation

Missions et composition de la Commission

La Commission des comptes des transports de la Nation est instituée dès 1951. Placée auprès du Ministre en charge des transports, elle a pour mission « *d'assurer le rassemblement, l'analyse et la diffusion des données décrivant les activités de production de services de transports, ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques et leur impact sur l'environnement* ».

Dans sa forme actuelle, la Commission est désormais régie par le décret n° 2009-531 du 12 mai 2009. Celui-ci a modifié les missions de la Commission pour assurer celles qui lui étaient dévolues par l'article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050 du 6 août 2002 qui stipule que « *la Commission des comptes des transports de la Nation remet un rapport annuel au Gouvernement et au Parlement retraçant et analysant l'ensemble des flux économiques, budgétaires et financiers attachés au secteur des transports. Ce rapport annuel :*

- *récapitule les résultats socio-économiques du secteur des transports en France, en termes notamment de production de richesse et d'emplois ;*
- *retrace l'ensemble des contributions financières, fiscales et budgétaires versées aux collectivités publiques par les opérateurs et usagers des transports ;*
- *retrace l'ensemble des financements publics en faveur des opérateurs et usagers des transports en distinguant clairement les dépenses consacrées au fonctionnement du secteur des transports de celles consacrées à l'investissement ;*
- *met en valeur les résultats obtenus par rapport aux moyens financiers publics engagés ;*
- *récapitule la valeur patrimoniale des infrastructures publiques de transport en France. »*

Le décret du 12 mai 2009 a également modifié la composition de la Commission, qui regroupe désormais sous la présidence du Ministre chargé des transports 60 membres issus du monde des transports répartis en quatre collèges : représentants de l'administration ; membres de droit compétents en matière de transports ; acteurs économiques et sociaux du transport, ce collège comprend des représentants des établissements publics, des collectivités territoriales, des grandes entreprises, des organisations professionnelles, des syndicats de salariés et des associations ; personnalités qualifiées issues du monde de la recherche, celles-ci assurent la qualité scientifique des travaux de la Commission. Elle intègre, à travers ses membres, les problématiques environnementales liées aux transports.

Monsieur Jean-Paul Ourliac, Ingénieur général des Ponts et Chaussées, a été nommé vice-président tandis que le Service de l'observation et des statistiques (SOeS), service statistique du Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM), en assure le secrétariat et en est le rapporteur conjointement avec le Service des études, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEIDD) du MEEDDM et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee). La Commission se réunit deux fois par an, généralement fin mars et fin juin.

Le 47^e rapport de la Commission

Le rapport ci-après a été examiné par les membres de la Commission lors de la plénière du 30 juin 2010. Le tome 1 répond aux trois premiers alinéas de l'ex-article 12 de la loi de finances rectificative n° 2002-1050.

Ont participé à la réalisation du tome 1 Mesdames Marlyse Clément, Véronique Coutant, Hélène Fréchou, Karine Gormon, Françoise Jacquesson et Messieurs Frédéric Barruel, Emmanuel Berger (secrétaire), Frédéric Boccara (rapporteur), Carlo Colussi, Adrien Friez du SOeS, Messieurs Christophe Bordet et Alain Nolin de l'INSEE, Bruno Terrien de la Banque de France, ainsi que Mélanie Calvet et Didier Rouchaud du SEEIDD.

Table des matières

Synthèse	7
-----------------	----------

Fiches

A – Les données macro-économiques	13
A1 – Le contexte économique de l'année 2009	14
A2 – Les activités sectorielles en France	16
A3 – L'activité marchande de transports	18
A4 – Les ménages et les transports	20
A5 – Les échanges extérieurs de services de transports	22
A6 – La consommation d'énergie dans les transports	24
A7 – Les investissements internationaux transport	26
M – Les transports de marchandises	29
M1 – Le transport intérieur terrestre de marchandises	30
M2 – Le transport intérieur routier de marchandises	32
M3 – Le transport intérieur ferroviaire de marchandises	34
M4 – Le transport intérieur fluvial de marchandises	36
M5 – Le transport maritime de marchandises	38
M6 – Le transport terrestre de marchandises dans l'UE	40
M7 – Le transport de conteneurs	42
V – Les transports de voyageurs	45
V1 – Les transports intérieurs de voyageurs	46
V2 – Le transport aérien de voyageurs	48
V3 – Le transport ferroviaire de voyageurs	50
V4 – Les transports collectifs urbains	52
V5 – Les liaisons trans-Manche et avec la Corse	54
C – Le bilan de la circulation	57
C1 – Le bilan de la circulation	58
C2 – Le parc de véhicules	60
C3 – Les carburants	62
S – Les entreprises et l'emploi	65
S1a – La démographie des entreprises	66
S1b – L'emploi dans le secteur des transports	68
S1c – Les salaires	70
S1d – Les conditions de travail	72
S1e – Le marché du travail transport et logistique	74
S1f – Les comptes des entreprises de transports en 2008	76
S2a – Les entreprises de TRM	78
S2b – L'emploi et les salaires dans les entreprises de TRM	80
S2c – Les entreprises de TRM en Europe en 2007	82
S3 – Les entreprises de la messagerie	84
S4 – Les entreprises de transport collectif urbain	86
S5 – Les entreprises ferroviaires	88
S6 – Les entreprises de transport fluvial	90
S7 – Les entreprises de transport maritime	92
S8 – Les compagnies aériennes françaises	94
S9 – Aéroports de Paris	96

I – Les infrastructures de transports	99
I1 – La gestion des infrastructures de transports	100
I2 – Les investissements en infrastructures de transport	102
I3 – L'agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)	104
I4 – Les réseaux de transport dans l'UE	106
E – Les transferts de l'État et des collectivités locales	109
E1 – Recettes publiques diverses liées aux transports	110
E2 – Les dépenses des administrations publiques centrales	112
E3 – Les dépenses des administrations publiques locales	114
E4 – Les transferts publics à la SNCF	116
E5 – Les transferts publics aux transports collectifs urbains	118
E6 – Les transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures	120
D – Transports et développement durable	123
D1 – L'accidentologie routière	124
D2 – L'accidentologie poids lourds en 2008	126
D3 – L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	128
D4 – La pollution locale liée aux transports	130
D5 – Les émissions de GES des transports	132
D6 – Indicateurs transport du Grenelle de l'environnement	134
Annexes	137
Liste des annexes dématérialisées	138
Sites Internet	142
Sigles et abréviations	144
Réunion plénière de la Commission du 30 juin 2010	
Liste des participants	148
Remarques des membres de la Commission	149

Synthèse

La crise se poursuit et la récession de 2009 est sans précédent depuis l'après-guerre. Généralisée au monde (- 2,2 % du Pib mondial), elle s'observe particulièrement dans les pays de l'OCDE, ainsi que dans les pays émergents et en développement les plus proches de l'Union européenne. Mais une forte disparité existe entre les pays de l'OCDE et les autres pays émergents, qui globalement croissent en 2009.

Faisant suite à la crise financière et au retournement observé courant 2008, la chute de la production est très forte jusqu'au début de l'année 2009. Malgré une reprise vive puis hésitante, le niveau d'activité reste bas et la moyenne 2009 très en retrait de celle de 2008 en France et dans l'UE. Le recul de l'emploi se poursuit et le chômage augmente, pesant sur la consommation, la confiance et les perspectives des ménages.

Le transport amplifie ces mouvements pour le fret (- 14,8 % en t-km intérieures), comme il le fait généralement à la hausse comme à la baisse, du fait de sa dépendance aux secteurs ou activités les plus touchés par le recul (industrie, construction, commerce extérieur de marchandises).

Le transport de voyageurs augmente (+ 0,4 % en voy-km). Mais cette augmentation recouvre deux évolutions en sens opposé : reprise de la circulation automobile et recul du transport en commun. Cette baisse est à relier au recul de l'emploi (- 322 000 salariés dans l'économie française entre fin 2008 et fin 2009), à la situation financière et au moral des ménages. La circulation des voitures particulières augmente légèrement, portée par un parc automobile accru et un prix du carburant en moyenne plus bas. Au total, le transport de voyageur échappe formellement à la récession mais la baisse du transport en commun est notable.

Dans le courant de l'année, le transport de marchandises remonte à partir du deuxième trimestre en restant cependant fin 2009 à son niveau d'il y a une décennie. La reprise du transport collectif de voyageurs intervient plus tard. En revanche, celui-ci retrouve, fin 2009, un niveau proche de celui de la fin 2008.

Les émissions de gaz à effet de serre des transports baissent (- 0,6 %), après une forte diminution en 2008 (- 4,6 %), les véhicules utilitaires légers et les véhicules particuliers jouant à la hausse.

L'année 2009 fait aussi ressortir une différenciation notable entre les transports longue distance et les autres. Ainsi le transport longue distance est celui qui baisse le plus, tant en marchandises (notamment pour le TRM), qu'en voyageurs (ferroviaire et véhicules particuliers). La concurrence s'aiguise, tant entre modes qu'au sein d'un même mode, pesant sur les prix et les comptes des entreprises. L'emploi salarié recule, sauf pour le transport routier et urbain (hors RATP) de voyageurs. L'interim reprend en fin d'année.

Les dépenses publiques en transport et infrastructures (+ 2,0 %) sont tirées à la hausse par les collectivités locales (+ 2,5 % contre + 0,2 % pour l'État, en euros courants).

L'ensemble des investissements en infrastructures de transport augmente de 2,1 % en euros courants, à comparer avec un rythme annuel moyen de 3,3 % sur les dix dernières années. Les investissements routiers se stabilisent, ceux dans le réseau ferré augmentent.

Une baisse historique des transports intérieurs de marchandises

La chute de 2009 est sans précédent pour les transports intérieurs de marchandises (- 14,8 % en tonnes-kilomètres hors oléoducs). Cette chute intervient après une baisse déjà prononcée en 2008 (- 5,3 %). Le transport intérieur de marchandises redescend à son niveau d'il y a dix ans.

La baisse du transport intérieur de marchandises a débuté au premier trimestre de 2008, s'accroissant pour culminer au premier trimestre

2009. L'activité a ensuite repris mais sans enregistrer de véritable rattrapage.

Le transport routier résiste mieux que le ferroviaire

Le transport routier diminue (- 14,3 %) avec un pavillon français qui baisse, au national, de 14,2 %. A l'international, la baisse du pavillon français (- 26,4 %) est très prononcée comparée au pavillon étranger (- 12,0 %). Pour le pavillon étranger la baisse principale est celle du transit (-18,0 %) impacté directement par l'effondrement des flux trans-Manche. Le cabo-

tage, dont le poids est relativement faible, résiste mieux (- 8,0 %).

Le transport ferroviaire subit le plus fortement la chute (- 20,9 % en tonnes-kilomètres).

Cette baisse du ferroviaire prend aussi place dans un contexte de profonde mutation concurrentielle du secteur avec l'entrée, depuis 2006, de nouveaux opérateurs qui voient leur part progresser et atteindre environ 16 % en 2009 (après environ 10 % en 2008), et avec le retrait relatif de la SNCF du marché du wagon isolé, effectivement constaté pour la seconde année consécutive dans les résultats.

La chute du ferroviaire et du routier apparaît liée aux difficultés qui ont particulièrement affecté la construction et la filière automobile. Le transport de biens intermédiaires subit la crise de l'automobile et des biens d'équipement. Ces secteurs sont les plus générateurs de transport terrestre tandis que les biens de consommation (y compris alimentaires) sont moins touchés par la récession mais génèrent moins de transport.

La production agricole en dépit de son niveau record manque de débouchés et le mouvement de stockage qui en résulte entraîne un faible niveau des transports pour la filière agroalimentaire, sauf pour le fluvial.

La baisse du fret touche tous les modes

Même si la baisse du maritime est de moindre ampleur que celle du routier et du ferroviaire, les tonnages de marchandises traitées dans les ports français de métropole diminuent fortement (- 9,8 %) en 2009 après une stabilité en 2008. Dunkerque, Marseille et Nantes Saint-Nazaire sont très affectés par la baisse. Hors produits pétroliers qui comptent pour environ la moitié des tonnages, la chute de marchandises traitées est encore plus élevée (- 13,8 %) du fait de la baisse des vrac solides (- 22,8 %). Le potentiel de transport de marchandises par voies fluviale et ferroviaire s'en trouve amoindri plus fortement que pour la route.

En lien avec le recul du maritime et du commerce extérieur de marchandises, la baisse du transport des marchandises conteneurisées est générale aux différents modes de transport hormis le fluvial.

Le fluvial est d'ailleurs le mode de transport qui résiste le mieux et ce pour la deuxième année consécutive. Son recul est en 2009 de - 1,1 % en t-km après - 0,5 % en 2008 et résulte de la chute des transports internationaux (- 12,8 % en t-km) tandis que les transports nationaux augmentent (+ 6,8 %). Le fluvial bénéficie de

bonnes récoltes de blé et d'un rattrapage pour les conteneurs après la baisse de 2008.

Les oléoducs, qui en 2008 résistaient bien, connaissent en 2009 une forte baisse de leur transport (- 13,3 %) dans un contexte énergétique peu porteur.

Les transports intérieurs de marchandises

	Structure (%)		Niveau	2009/
	2000	2009	2009 (Gt-km)	2008 (%)
Transport routier	81,3	87,9	286,3	-14,3
dont PL et VUL français	58,4	57,4	187,0	-14,0
dont PL étrangers	22,9	30,5	99,3	-14,8
Transport ferroviaire	16,6	9,9	32,1	-20,9
Transport fluvial	2,1	2,3	7,4	-1,1
Ensemble	100,0	100,0	325,9	-14,8

source : SOeS, VNF, Eurostat

Ainsi, pour les marchandises les parts modales de la route (87,9 % après 87,4 % en 2008) et du fluvial (+ 0,3 point, à 2,3 %) progressent légèrement, corollaires de celle du ferré qui baisse d'autant (- 0,7 point, à 9,9 %).

La part de la longue distance et de l'international diminue

Dans le TRM, la baisse est plus prononcée en zone longue qu'en zone courte (- 16,8 % pour les trajets de 150 km et plus, - 13,4 % pour les trajets de moins de 150 km, pour le pavillon français). De même, le recul du fret ferroviaire concerne pour une large part le fret longue distance, majoritaire pour ce mode de transport.

De façon similaire, la chute du transport international est plus prononcée que celle du national, et ceci quel que soit le mode de transport. Elle est ainsi de 34,7 % pour le ferroviaire, de 15,0 % pour le routier (et de 26,4 % pour le pavillon français), de 12,8 % pour le fluvial. Plusieurs facteurs expliquent cela : une baisse des exportations liée à la situation économique de l'ensemble des économies européennes avec qui s'effectuent 60 % des échanges de biens, une baisse des importations en lien avec la baisse de la demande intérieure.

La chute de la demande en transports renforce la concurrence sur les prix

La chute de la demande en transports intérieurs, combinée à des capacités en excédent, pousse à une concurrence notamment inter et intra modale par les prix. En parallèle, les prix des carburants diminuent (-21,3 % pour le gazole, en moyenne annuelle). Dans le transport routier, les prix baissent depuis cinq trimestres, soit la période de baisse la plus longue observée depuis au moins 1996, même lorsque les

coûts reculaient. Dans le transport fluvial, le recul des prix serait plus prononcé, mais après une période de hausse plus forte. Des mouvements de baisse de prix du transport plus forts encore sont observés à l'international dans le fret aérien et maritime.

La situation financière des entreprises du TRM continue à se dégrader et l'investissement en poids lourds chute

Le chiffre d'affaires des entreprises de TRM baisse substantiellement en lien avec la diminution sensible du volume de l'activité du TRM (- 15,7 % de t-km pour compte d'autrui, pavillon français) et des prix des prestations.

La diminution des consommations intermédiaires obtenue grâce à cette baisse d'activité combinée à la baisse du prix du gazole (- 21,0 %) ne permet pas d'enrayer une baisse de la valeur ajoutée des entreprises du secteur qui serait à deux chiffres en 2009.

L'excédent brut d'exploitation baisserait plus encore que la valeur ajoutée. Les charges de personnel connaissent une diminution significative, encore renforcée si l'on inclut l'intérim. Par ailleurs, les coûts fixes ou quasi-fixes, liés à la détention des équipements ou à l'endettement, augmentent, pesant sur le résultat des entreprises et son utilisation.

Dans ces conditions les entreprises de TRM ne poursuivent pas leurs efforts d'investissement en 2009. Le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds recule de 38,7 % atteignant un niveau presque aussi faible que celui de 1994 après plusieurs années d'intense renouvellement du parc.

Une démographie d'entreprises très vivace, portée par les auto-entrepreneurs

Le nombre d'entreprises de transport routier de marchandises apparaît en augmentation, et cette population se recompose qualitativement. Sa croissance est portée par un nombre très élevé de création d'auto-entreprises, statut créé en 2009 et dont le succès rend difficile l'interprétation des évolutions, tant dans le transport que dans l'ensemble du commerce et des services. De l'autre côté, les défaillances restent à un niveau élevé, même si elles baissent en moyenne annuelle entre 2008 et 2009. Ces évolutions alliées à la réduction des effectifs salariés peuvent être un signe de restructuration du secteur.

Le transport intérieur de voyageurs augmente légèrement

Le transport intérieur de voyageurs augmente en 2009 (+ 0,4 %) après une année 2008 atone (- 0,1 %). Contrairement aux années

précédentes, l'évolution de la mobilité est marquée par le recul du transport collectif.

Le transport ferré (surtout réseau TGV et « grandes lignes ») recule pour la première fois depuis cinq ans. Le transport aérien recule également. Il est à noter que la fréquentation des vols internationaux depuis la France baisse très fortement. La circulation des voitures particulières et dans une moindre mesure les transports collectifs routiers portent la hausse du transport de voyageurs. Le transport routier de voyageurs est d'ailleurs le seul secteur des transports avec l'urbain (hors RATP) à connaître une hausse des effectifs salariés en 2009.

La circulation des voitures particulières augmente à nouveau

La circulation des voitures particulières augmente de 0,5 % portée par la progression du parc de voitures particulières (+ 0,6 %) notamment diesel. Les mesures gouvernementales (prime à la casse et bonus-malus) soutiennent la croissance du parc et le remplacement de véhicules anciens, plutôt moins utilisés, par des véhicules neufs. Le parcours moyen reste toutefois stable (-0,1 %).

Cependant, au total, pour l'ensemble des véhicules, lourds et légers, la circulation routière stagne en 2009 (- 0,2 % de véh-km). La circulation des poids lourds accentue certes sa baisse (- 11,6 %) tandis que la circulation des voitures et des utilitaires légers augmente (+ 0,5 %) de même que celle des bus et cars (+ 1,0 %).

Une part modale stable pour la voiture

Pour le transport intérieur de voyageurs, la part modale de la voiture qui avait fortement baissé en 2008 est stable (81,8%).

Les transports intérieurs de voyageurs

	Structure (%)		Niveau	2009/
	2000	2009	2009 (Gv-km)	2008 (%)
Voitures particulières	83,4	81,8	723,9	0,5
Transports urbains (*)	3,7	4,3	37,7	0,0
Transports ferroviaire (*)	7,2	8,4	74,6	-0,8
TGV	4,1	5,9	51,9	-0,7
TER	1,0	1,5	13,0	2,1
Autres SNCF (*)	2,0	1,1	9,7	-4,9
Transport collectif routier	3,9	4,0	35,8	0,8
Transport aérien (**)	1,8	1,5	12,9	-1,8
Total voyageurs	100,0	100,0	884,8	0,4

source : SOeS, SNCF, Enquête TCUP, DGAC,
(*) le Transilien est compté en transports urbains
(**) transport métropolitain uniquement

Le transport routier, seul transport collectif en hausse

Pour la première année depuis 2003, les transports collectifs enregistrent une baisse (- 0,3 %). Les transports ferrés diminuent de 0,7 % et les transports aériens poursuivent leur baisse tant au national qu'à l'international (- 1,8 %). En revanche, les transports collectifs routiers affichent une légère hausse (+ 0,8 %).

Sur les déplacements urbains en mode collectif, l'année 2009 affiche une stagnation, contrastant avec les années récentes qui bénéficiaient d'une progression annuelle.

Les transports par la RATP diminuent tant sur son réseau ferré (métro et RER) que routier (bus et tramways). Les autres transports collectifs en Île-de-France se maintiennent. Les réseaux urbains de province continuent de croître mais à un rythme nettement moins élevé qu'en 2008 et plutôt portés par l'offre. Enfin les réseaux TER enregistrent une croissance ralentie.

La baisse des trajets domicile-travail liée à la diminution de l'emploi (- 1,9 %) a limité les besoins de mobilité quotidienne malgré le développement de l'offre en transports collectifs urbains, tandis que la hausse de leur prix (+ 3,4 % d'après l'Insee) a pu freiner leur utilisation. À l'opposé, le transport en autocars interurbains poursuit sa tendance à la hausse en 2009. Au quatrième trimestre, la circulation augmente à nouveau sur tous les réseaux.

Baisse marquée de l'aérien et du ferroviaire longue distance

Le transport ferroviaire sur longue distance se contracte (en voy-km) aussi bien pour les liaisons TGV que pour les trains Corail.

Le transport aérien continue de baisser, surtout à l'international, les vols intra-métropole bénéficiant toujours du dynamisme des liaisons Province-Province.

La diminution de la mobilité longue distance est notamment le fait d'une année touristique 2009 en retrait : les premières estimations font, en effet, état d'une baisse du nombre de voyages de 3 % par rapport à 2008.

Baisse modérée des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports baissent (- 0,6 %), après une forte diminution en 2008 (- 4,6 %), les VUL et véhicules particuliers jouant sensiblement à la hausse.

Cette baisse du secteur transport est moindre que celle des autres secteurs. Tous secteurs

confondus, les émissions de GES baissent en France de - 3,8 % en 2009 (après - 0,6 % en 2008).

L'emploi du transport recule, surtout dans le fret routier et à la SNCF

La baisse de l'emploi salarié dans le secteur des transports (hors activité postale et courrier) serait de 2,1 % fin 2009 soit 22 300 emplois supprimés par rapport à fin 2008. L'emploi salarié du TRM chuterait de 18 800 emplois, soit - 5,4 %. Un tel recul n'avait pas été observé depuis au moins dix ans. L'emploi recule aussi à la SNCF et dans les compagnies aériennes, il tend à stagner à la RATP. Par contre l'emploi du transport routier de voyageurs continue de progresser (+ 4,0 % en 2009 après + 3,1 % en 2008).

Enfin l'un des traits marquants en matière d'emploi pour l'année 2009 est la baisse de l'intérim dans le secteur « transport et entreposage » (hors activité postale et de courrier) qui passe de 53 000 en 2008 à 45 000 en 2009, en moyenne sur l'année. Cependant cet emploi intérimaire repart vivement à partir du quatrième trimestre de 2009.

Stabilité de la masse salariale avec une forte baisse dans le TRM

La masse salariale, en euros courants, versée par les entreprises du transport et de l'entreposage, hors activités de courrier, est quasi stable en 2009 (+ 0,2 %) comme les prix à la consommation (+ 0,1 %), alors qu'elle baisse dans l'ensemble des secteurs principalement marchands (- 2,1 %). Elle baisse fortement pour les entreprises du transport routier de marchandises (- 4,3 %), en lien avec un recul marqué de l'emploi salarié et avec la baisse probable du nombre d'heures supplémentaires.

Les dépenses publiques en transport et infrastructures sont tirées à la hausse par les collectivités locales

Les dépenses publiques en transport et infrastructures continuent d'augmenter (+ 2,0 % après + 0,2 %). Ce sont les collectivités locales qui tirent ces dépenses, avec une croissance estimée à + 2,5 %.

Le repositionnement des dépenses publiques continue en effet à s'effectuer.

Le cadre d'intervention de l'État et des collectivités locales tend à se modifier, avec un effet important sur le partage entre fonctionnement et investissement. La remise à plat d'un certain nombre de conventions avec les opérateurs publics — comme la SNCF et RFF pour l'État,

la RATP pour le STIF et la Région Ile de France — conduit à une augmentation des dépenses publiques pour le fonctionnement de 8,4 % et à une baisse de 7,1 % des aides à l'investissement.

Dans ce cadre, néanmoins, les fonds alloués bénéficient à l'autofinancement des gestionnaires d'infrastructures qui ont la latitude de l'utiliser pour investir.

Les investissements routiers se stabilisent, ceux dans le réseau ferré augmentent

Ainsi, selon les premières estimations, les dépenses d'investissements en infrastructures de transport tous modes confondus augmentent de 2,1 % en euros courants (après + 1,3 % en 2008, et à comparer avec un rythme annuel moyen de + 3,3 % par an sur les dix dernières années). Elles atteignent 19,0 milliards d'euros en 2009. Compte tenu de la hausse du prix des travaux publics, ce niveau se situe, en volume, un peu en dessous de la moyenne des quinze dernières années.

Les investissements pour le réseau routier augmentent de 0,2 %, représentant un peu plus de 65 % du total des investissements pour les infrastructures de transports (12,6 milliards). Les investissements sur le réseau national géré par l'État augmentent (+ 4,7 %) en raison notamment du plan de relance, tandis que les investissements des sociétés d'autoroutes reculent de - 3,8 %.

Les investissements pour les infrastructures de transports ferrés et urbains augmentent (+ 12,6 % et + 4,5 %, soit + 0,3 et + 0,1 milliard), tandis qu'ils reculent pour l'aérien et pour les ports.

Freinage des recettes de la RATP et de la SNCF avec des effets contrastés sur l'investissement

La baisse de la quantité de transport marchand de voyageurs (- 0,3 %) s'accompagne d'une stabilité des recettes voyageurs de la SNCF et d'une faible hausse pour la RATP (+ 1,6 %). Cependant pour la SNCF, la baisse d'activité fret et la croissance des consommations intermédiaires (péages, électricité...) induit une diminution de la valeur ajoutée qui pèse sur son investissement. Celui-ci, se situant à 3,0 milliards, diminue de 100 millions. L'essentiel est lié à l'acquisition de matériel roulant. En revanche les investissements de la RATP augmentent de 235 millions d'euros, essentiellement du fait de l'achat de matériel roulant.

A – Les données macro-économiques

A1 - Le contexte économique de l'année 2009

La crise financière et économique mondiale qui a débuté en 2008 s'est poursuivie pendant la première moitié de l'année 2009. Au troisième trimestre 2009, l'activité reprend dans la plupart des pays industriels sous l'effet des plans massifs de soutien aux banques et de relance, notamment les primes à la casse qui soutiennent l'industrie automobile. En contrepartie les déficits publics et la dette associée augmentent. La reprise est également portée par la reconstitution de stocks et le redémarrage du commerce mondial. Les perspectives de croissance pour 2010 dépendront du comportement d'investissement, de la tenue de la consommation après l'interruption des primes à la casse ainsi que de la situation de l'emploi.

Une reprise de croissance au troisième trimestre 2009 qui masque une hétérogénéité importante

Sur l'ensemble de l'année 2009, la crise affecte diversement les grandes zones économiques. La récession a globalement moins touché les pays émergents que les pays développés même si les situations sont diverses entre les pays d'Asie, d'Afrique et du Moyen-Orient qui affichent en 2009 des taux de croissance positifs, et la Russie, l'Ukraine, le Mexique et les pays baltes qui connaissent de très forts reculs.

Les pays émergents d'Asie ou le Brésil échappent à la récession, tandis que les PECO accusent une situation très détériorée et que les économies avancées connaissent un recul du PIB annuel malgré leur rebond de la seconde moitié de 2009. Au sein même de ces économies avancées apparaissent aussi des divergences entre ceux qui connaissent une forte contraction du PIB comme l'Allemagne, l'Italie (- 4,9 % chacun), le Royaume-Uni (- 4,8 %) et le Japon (- 5,1 %) et ceux, comme les États-Unis (- 3,5 %) ou le reste de la zone Euro dont le recul est plus limité.

Les effets des plans de soutien aux banques ou à la consommation avec notamment les primes à la casse automobile dans plusieurs pays européens (France, Allemagne, Espagne, Italie, Royaume-Uni, Belgique...) conduisent à une stabilisation de la situation économique dans les pays avancés à partir du 3^e trimestre. La reprise du commerce mondial accompagne le retour de la croissance dans

les pays avancés et l'accélération d'activité de nombreux pays émergents.

L'amélioration de la situation des pays émergents d'Asie et d'Amérique latine au troisième trimestre 2009 a en effet elle aussi soutenu le commerce mondial

Reprise de l'activité pour la zone Euro au troisième trimestre

La zone Euro est sortie de la récession au troisième trimestre grâce au dynamisme des exportations et à la reconstitution des stocks. La demande intérieure hors stocks est restée faible mais a bénéficié des effets de plans de relance et notamment des effets de la prime à la casse dans l'ensemble de la zone avec en contrepartie des déficits publics et une dette associée qui augmentent, ainsi que de la baisse des taux directeurs par la Banque centrale européenne (BCE). Toutefois, la reprise ne se fait pas de manière uniforme. L'Allemagne, même si elle a subi fortement le recul, connaît une croissance plus soutenue du fait de la spécialisation de ses exportations sur les biens d'équipements et de leur orientation vers la Chine qui lui permet de profiter de la reprise du commerce mondial. D'autres pays voient leur activité stagner, comme l'Espagne du fait de l'ampleur de sa crise immobilière, ou l'Italie en proie à une insuffisante reprise des exportations, tandis que la dégradation du marché du travail continue à peser sur la demande intérieure dans toute la zone.

La France fait partie des pays en reprise avec, une croissance trimestrielle de l'ordre de + 0,4 % à partir du deuxième trimestre 2009. En dépit de ce retour à la croissance le Pib diminue en moyenne annuelle (- 2,5 %) du fait d'un début d'année à un niveau très bas. La consommation des ménages résiste (+ 0,6 %), soutenue notamment par la prime à la casse qui a évité au secteur de l'automobile de chuter plus fortement. Par contre la baisse de l'investissement (- 7,0 %) a été très forte en dépit du soutien aux dépenses d'infrastructure, les entreprises disposant de capacités sous utilisées et les ménages ayant diminué leurs achats de logements neufs.

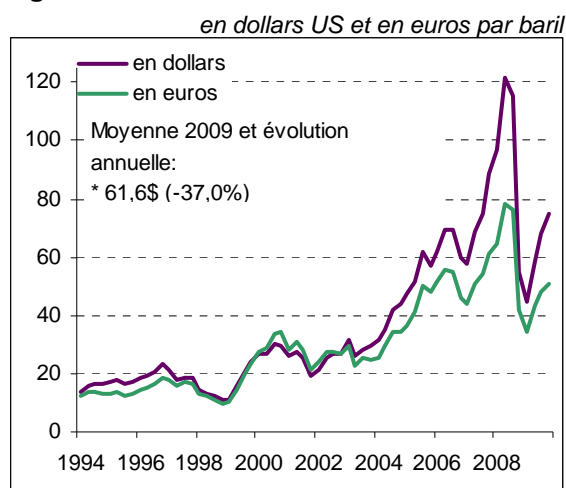
Sur l'année, malgré leur reprise infra-annuelle les exportations diminuent fortement ainsi que les importations, en lien avec celle de la demande intérieure.

Figure A1.1 Principaux indicateurs en volume pour les principaux pays

	Pib			Importations			Exportations		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
France (1)	2,3	0,3	-2,2	5,4	0,6	-9,7	2,5	-0,6	-11,2
Allemagne (1)	2,6	1,0	-4,9	5,0	3,9	-9,1	7,8	2,4	-14,3
Italie (1)	1,5	-1,0	-4,9	3,3	-4,5	-15,2	4,0	-3,7	-19,9
Espagne (1)	3,6	0,9	-3,6	8,0	-4,9	-17,9	6,6	-1,0	-11,5
Zone EURO (1)	2,7	0,5	-4,0	5,4	0,8		5,9	1,6	
Royaume-Uni (1)	2,6	0,5	-4,8	-0,7	-0,5	-12,1	-2,8	1,1	-10,7
Japon (1)	2,3	-1,2	-5,1	1,6	0,9	-17,1	8,4	1,7	-24,2
Etats-Unis (1)	2,4	0,2	-3,5	2,0	-3,2	-14,2	8,7	5,4	-9,9
Total OCDE (3)	2,5	0,3	-3,3	2,7			6,5		
Total PECO (3)	6,8	5,0	-2,5						
Chine (3)*	13,0	9,0	8,4	13,9	3,8	-10,4	19,8	8,4	-14,3
Inde (3)*	9,1	6,1	6,0	7,5	17,9	-8,0	2,8	12,8	-6,8
Brésil (3)*	5,7	5,1	0,1	13,2	18,5	-16,3	3,5	-0,8	-10,9
Russie (3)*	8,1	5,6	-8,7	27,3	14,7	-8,5	6,4	0,1	-14,5
Turquie (3)*	4,7	0,9	-5,8	10,7	-3,1	-13,0	7,3	2,6	-14,0
Pays en développement (3)	8,1	5,6	1,2						
MONDE (3)	3,9	1,7	-2,2	7,2	3,0	-14,4			

(1) Insee, (2) Banque mondiale, * importations et exportations de B&S en valeurs.

Figure A1.2 Prix du brut daté



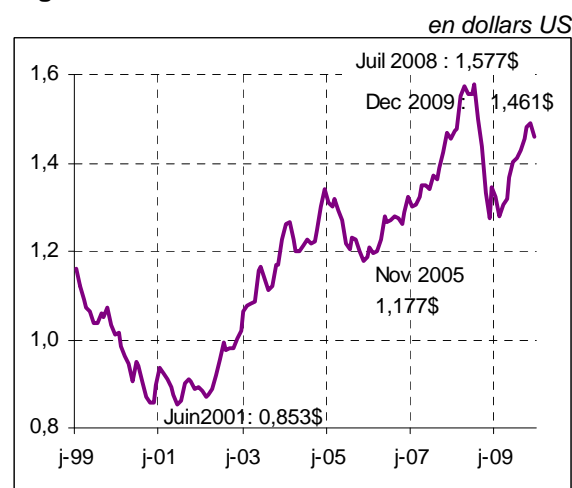
Source : Insee

Figure A1.4 Équilibre ressources-emplois en volume (prix chaînés) pour la zone Euro

	2007			2009			
	2007	2008	2009	T1	T2	T3	T4
PIB	2,7	0,5	-4,0	-2,4	-0,1	0,4	0,1
Importations	5,4	0,8					
Demande intérieure	2,4	0,5		-1,9	-0,8	0,3	
Dépenses de consommation des ménages	1,6	0,3		-0,4	0,0	-0,2	
Dépenses de consommation des APU	2,3	2,0		0,6	0,6	0,6	
FBCF Totale	4,7	-0,7		-5,4	-1,6	-0,8	
Exportations	6,2	0,8		-8,5	-1,2	3,1	
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	2,4	0,4		-1,3	-0,2	-0,1	
Variation de stocks	0,0	0,1		-0,6	-0,6	0,5	
Commerce extérieur	0,4	0,0		-0,6	0,6	0,1	

Source : Insee, mars 2010

Figure A1.3 Cours de l'euro face au dollar



Source : Banque de France

Figure A1.5 Équilibre ressources-emplois en volume (prix chaînés) pour la France

	2007			2009			
	2007	2008	2009	T1	T2	T3	T4
PIB	2,3	0,1	-2,5	-1,5	0,2	0,3	0,6
Importations	5,4	0,3	-10,6	-5,9	-3,3	0,2	2,8
Demande intérieure	3,0	0,4	-2,3	-1,2	-0,5	-0,1	1,1
Dépenses de consommation des ménages	2,4	0,5	0,6	0,0	0,3	0,3	1,0
Dépenses de consommation des APU	1,5	1,6	2,8	0,6	0,8	0,8	0,6
FBCF Totale	6,5	0,3	-7,0	-2,5	-1,4	-1,3	-1,1
FBCF entrep non fin.	8,6	2,2	-7,9	-3,3	-1,5	-1,3	-1,2
FBCF ménages	5,5	-2,7	-8,7	-2,4	-2,0	-1,7	-1,4
Exportations	2,5	-0,8	-12,2	-7,6	-0,6	1,9	0,8
Contributions à la croissance							
Demande intérieure (hors stocks)	3,0	0,7	-0,5	-0,4	0,1	0,1	0,5
Variations de stocks	0,0	-0,3	-1,8	-0,9	-0,6	-0,2	0,6
Commerce extérieur	-0,8	-0,3	-0,2	-0,3	0,8	0,4	-0,6

Source : Insee - Comptes trimestriels, Informations rapides n° 166, 25 juin 2010

A2 - Les activités sectorielles en France en 2009

Le volume de la production annuelle française diminue fortement en 2009 (- 3,1 % après + 0,6 % en 2008 et + 2,8 % en 2007). Du deuxième trimestre 2008 jusqu'au premier trimestre 2009 cette baisse a touché l'ensemble des secteurs et particulièrement l'industrie manufacturière et la construction. L'activité a repris au deuxième trimestre dans l'ensemble des secteurs sauf la construction.

Forte baisse dans la construction

Depuis le deuxième trimestre 2008, la branche construction connaît une forte baisse (- 5,3 % en 2009 après + 0,1 % en 2008). A la différence des autres branches l'activité n'a pas repris en 2009 et cette baisse a persisté durant 7 trimestres. La construction neuve de bâtiments et dans une moindre mesure les travaux publics sont très touchés. La conjoncture économique explique la baisse d'achats de logements neufs par les ménages avec d'une part la situation de l'emploi, et les difficultés économiques qui conduisent à des comportements d'épargne de précaution, et d'autre part des prix d'achat des logements qui résistent à la baisse. Le repli des travaux publics est à relier à la baisse de l'investissement des collectivités locales et des entreprises privées en dépit des mesures comme le programme de relance en faveur des infrastructures de transport. Les activités d'entretien et d'amélioration des bâtiments, moins conjoncturelles, résistent mieux, en lien possible aussi avec les mesures du Grenelle Environnement prises à la fin du 1^{er} trimestre 2009 (comme l'éco prêt à taux zéro).

La production manufacturière se redresse

La baisse de la production manufacturière cesse au deuxième trimestre 2009. Sa baisse avait débuté au deuxième trimestre 2008 et s'est amplifiée au quatrième trimestre 2008 et au premier de 2009. En dépit du redressement qui s'est poursuivi le reste de l'année, sur l'ensemble de l'année 2009 la production connaît une forte baisse (- 10,5 %). Les secteurs de l'automobile (- 22,7 % en 2009) et des biens intermédiaires (- 13,1 %) sont les plus touchés. La reprise d'activité dans l'automobile à partir du deuxième trimestre 2009 portée par l'effet « prime à la casse » et amplifiée par l'anticipation de sa réduction au 1^{er} janvier 2010, n'a pas suffi à compenser la baisse passée. La baisse de production des biens intermédiaires a cessé au second trimestre mais, sur l'ensemble de l'année, la

baisse est forte, traduisant la dégradation en aval des secteurs de l'automobile et de la construction. Les biens de consommation et, dans une moindre mesure les biens d'équipement résistent mieux.

Hausse des récoltes et chute des prix

En 2009, les récoltes de céréales atteignent un nouveau record. La faible augmentation de la production fait suite à un niveau 2008 historiquement élevé. La baisse des surfaces cultivées est compensée par la progression des rendements, les conditions climatiques ayant été très favorables. Les récoltes d'orge et de blé dur atteignent des niveaux historiques tandis que les productions de blé tendre et de maïs, en baisse, sont au-dessus de la moyenne des cinq dernières années.

Les récoltes d'oléagineux (+ 15 % en volume) sont en très forte progression : surfaces en augmentation, rendements en nette progression notamment pour le colza. Il en est de même pour les protéagineux. Par contre, la production de betteraves sucrières (en volume) diminue, en lien avec la réforme du marché du sucre de 2006 dans le cadre de l'OMC, tandis que la production des autres betteraves s'accroît avec une hausse des surfaces.

Les récoltes de fruits progressent fortement après une année perturbée par les conditions climatiques. Par contre celles de légumes reculent un peu. La production de pommes de terre de conservation augmente, avec des surfaces accrues et des rendements stables.

Pour les produits animaux, la baisse de production est générale : bétails, volailles et œufs ainsi que la collecte de lait.

La production de vin reste basse mais augmente en 2009 du fait de l'amélioration des conditions climatiques. La baisse des exportations de vin - notamment d'appellation - est forte à destination des partenaires européens.

Cependant, même si les productions sont élevées, les prix de quasiment tous les produits agricoles baissent par rapport à 2008, à l'exception du sucre et des vins de consommation courante. Ceci résulte, comme pour les céréales, de ce que le bilan mondial étant de nouveau excédentaire, les débouchés diminuent. L'effet de ces moindres débouchés est à la fois une baisse des prix et une augmentation des stocks déjà très importants.

Figure A2.1 Évolution de la production par branche aux prix de l'année précédente chaînés

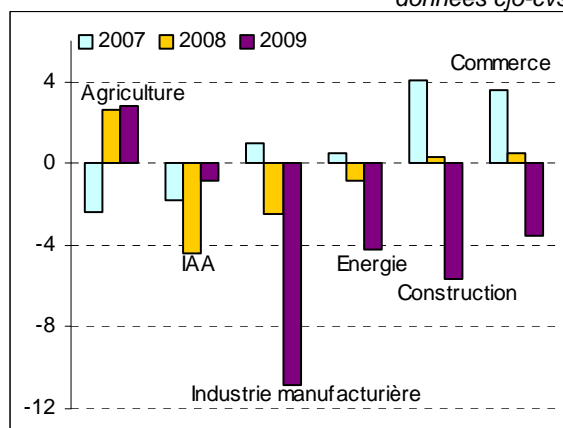
variations annuelles et trimestrielles en %
données cjo-cvs

Branches	2007	2008	2009	2009			
				T1	T2	T3	T4
Agriculture	1,5	2,8	1,9	0,4	0,5	0,3	0,9
Ensemble des branches industrielles	1,6	-1,1	-8,2	-4,8	0,8	0,8	1,1
I.A.A.	1,2	-0,8	-0,3	-0,3	0,1	0,3	0,8
Branches manufacturières	2,1	-1,9	-10,5	-6,3	1,3	2,0	1,7
- Biens de consommation	1,3	-0,8	-3,1	-3,3	0,9	1,5	-0,3
- Industrie automobile	5,5	-9,9	-22,7	-7,7	6,3	7,7	3,7
- Biens d'équipement	2,5	3,9	-5,7	-6,6	0,4	-0,2	2,0
- Biens intermédiaires	1,1	-3,3	-13,1	-7,0	0,7	2,3	1,8
Energie	-0,4	2,2	-5,2	-3,4	-0,5	-3,5	-0,8
Ensemble des branches non industrielles	3,2	1,2	-1,2	-0,9	0,4	0,1	0,5
dont construction	5,3	0,1	-5,3	-1,3	-0,5	-1,8	-1,6
dont commerce	2,8	1,4	-3,0	-1,7	0,3	0,2	1,0
Ensemble des branches	2,8	0,6	-3,1	-2,0	0,5	0,3	0,6

Source : Insee - Comptes trimestriels, Informations rapides n° 44, 12 février 2010

Figure A2.2 Évolution de la valeur ajoutée, aux prix de l'année précédente chaînés

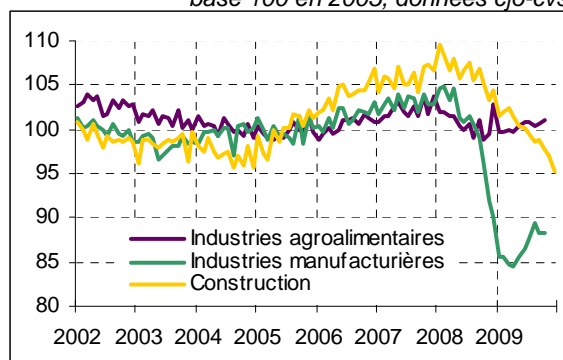
variations annuelles en %
données cjo-cvs



Source : Insee - Comptes trimestriels, Informations rapides n° 44, 12 février 2010

Figure A2.3 Évolution de l'indice de la production industrielle

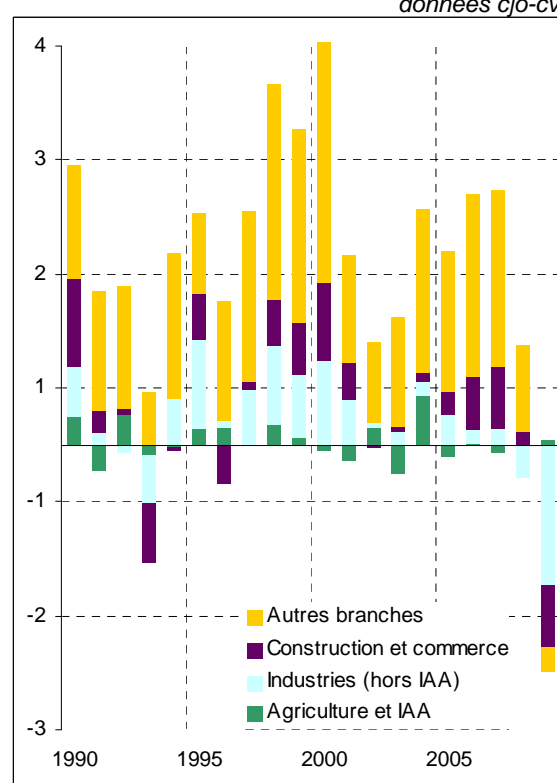
base 100 en 2005, données cjo-cvs



Source : Insee, février 2010

Figure A2.4 Contribution à la croissance de la valeur ajoutée des principales branches

en points de croissance du Pib
aux prix de l'année n-1 chaînés,
données cjo-cvs



Source : Insee - Comptes trimestriels, février 2010 ; calculs SOeS

A3 - L'activité marchande de transports

Le volume de la production marchande de services de transports en 2009 enregistre une baisse historique en moyenne annuelle, ample et généralisée.

L'indice de production de services de transports (IPST – cf. encadré) diminue de 8,4 % en 2009 après une stagnation en 2008 revenant ainsi à son niveau de 2005. La baisse s'étend au transport de voyageurs (- 2,2 %). Elle touche de manière particulièrement forte les transports de marchandises (- 15,2 %).

Après une chute fin 2008 et début 2009, la production marchande progresse à nouveau au cours de l'année 2009.

La situation économique fait baisser la demande en transport de marchandises

L'indice de volume des services de transports de marchandises amplifie sa baisse en 2009 (- 15,2 %, après - 3,1 % en 2008). Les deux modes principaux, le transport routier et le transport ferroviaire, sont touchés par la récession. Seuls les transports fluviaux augmentent en 2009.

En moyenne annuelle, l'indice du transport routier de marchandises enregistre son niveau le plus bas depuis son existence (10 ans) en dépit d'un redressement à partir du deuxième trimestre 2009.

L'indice de production du transport de marchandises a fortement diminué au 4^e trimestre 2008 (- 9,3 %) et au 1^{er} trimestre 2009 (- 12,6 %). Ce recul est particulièrement marqué pour sa composante transport routier au 1^{er} trimestre 2009 (- 17,2 %). La remontée qui a suivi n'a pas permis de retrouver en fin d'année les niveaux d'activité antérieurs ; l'indice termine l'année au niveau d'il y a 6 ans.

Le transport ferroviaire (- 18,6 %) voit sa production baisser plus fortement que le TRM (- 16,6 %). Cette baisse d'activité est à relier aux très fortes baisses dans les secteurs de la construction et de l'automobile qui sont les secteurs affectant le plus le transport ferroviaire de marchandises.

Les transports par oléoducs (- 13,3 %) et les transports aériens (- 19,6 %), sont eux aussi très affectés en 2009. Le fret aérien retombe au niveau de 2001. Le transport maritime enregistre lui aussi une baisse historique (- 8,2 %) après trois années de fortes hausses. Seul le transport fluvial enregistre une hausse

de sa production marchande résidente. Cette hausse est cependant à relativiser car elle intervient après deux années de baisse.

Les services auxiliaires subissent la baisse du transport de marchandises

L'indice de production des services auxiliaires connaît une baisse historique en 2009 (- 7,0 % en 2009 après + 0,4 % en 2008) et retrouve un niveau proche d'il y a 5 ans.

Seuls les services auxiliaires des transports terrestres ne reculent pas (+ 0,3 %). L'organisation des transports, très liée à la sous-traitance et à l'affrètement, chute dans les mêmes proportions que le TRM (- 14,4 %) après trois années de hausse modérée (+ 1,2 % en 2006 et + 1,5 % en 2007 et 2008). Les autres sous domaines enregistrent des baisses fortes : - 6,7 % pour la messagerie fret express ; - 7,6 % pour l'entreposage-manutention terrestres et - 8,4 % pour les services annexes maritimes et fluviaux.

Première année de baisse pour les voyageurs

Pour la première fois depuis l'existence de l'indice (2000), l'indice du domaine « transport de voyageurs » diminue en moyenne annuelle (- 2,2 %). La baisse concerne l'ensemble des branches (ferroviaire, urbain et routier, maritime et aérien).

La baisse la plus marquée concerne le transport aérien (- 4,7 %) tandis que le transport maritime de voyageurs (- 2,9 %), le transport ferroviaire (- 1,2 %) et les transports urbains et routiers de voyageurs (- 0,2 %) baissent moins.

Au sein même de ces catégories, la baisse sur la longue distance l'emporte en production marchande, alors que les transports courte distance résistent, voire dans le ferroviaire progressent. Ainsi, la production de transport par TER et Transilien augmente (+ 2,0 % et + 0,4 %) tandis que celle par TGV et sur les Grandes Lignes diminue (- 2,3 % et - 5,0 %).

Pour le transport aérien la production de transport international diminue plus fortement que celle de transport national (- 4,8 % contre - 3,3 %).

Figure A3.1 Indice de production de services de transports (IPST) en base 2000*évolution des moyennes annuelles en %*

	Poids de 2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	TCAM 2009/2000
TRANSPORTS de MARCHANDISES	39,0	0,9	-0,3	0,4	6,4	-1,9	4,9	8,6	-3,1	-15,2	-0,2
transport routier de marchandises (hors compte propre)	30,2	2,2	-1,6	0,2	6,8	-3,0	3,8	6,7	-5,5	-16,6	-1,0
transport ferroviaire de marchandises (*)	2,1	-7,3	-0,7	-6,1	-2,4	-9,3	1,2	2,6	-8,3	-18,6	-5,6
transport fluvial de marchandises	0,3	-11,2	6,4	3,2	1,8	9,6	2,9	-6,0	-0,3	3,5	0,9
transport maritime de marchandises	4,3	-1,4	6,7	4,7	5,7	4,7	12,1	24,0	10,0	-8,2	6,2
transport aérien de marchandises	2,0	-4,3	5,4	0,2	9,1	3,4	5,4	3,4	-4,9	-19,6	-0,6
transport par conduites	0,1	0,1	-2,1	4,3	-2,5	-2,3	4,5	-2,1	2,6	-13,3	-1,3
TRANSPORTS de VOYAGEURS	32,0	2,8	2,5	1,3	5,8	3,9	3,2	3,7	3,4	-2,2	2,7
transport ferroviaire de voyageurs (hors Transilien)	6,5	2,7	2,8	-1,6	3,8	3,4	3,9	2,3	6,5	-1,2	2,5
transports collectifs urbains ou routiers de voyageurs (yc Transilien)	13,0	3,3	1,3	2,3	5,3	1,3	1,6	3,4	3,6	-0,2	2,4
transport maritime de voyageurs	0,6	0,7	7,1	-2,9	-1,8	-5,3	2,9	3,6	1,3	-2,9	0,2
transport aérien de voyageurs	11,9	2,4	3,2	2,0	7,7	7,4	4,5	4,6	1,8	-4,7	3,2
SERVICES AUXILIAIRES DE TRANSPORTS	29,0	1,4	1,6	0,3	1,8	1,9	3,1	2,2	0,4	-7,0	0,6
messagerie, fret express	4,6	-3,4	-0,8	0,6	3,3	3,2	4,4	3,2	-0,4	-6,7	0,3
entreposage/manutention terrestres	7,2	2,1	0,9	-2,4	1,3	2,4	3,9	0,1	1,8	-7,6	0,2
organisation de transports	6,5	3,2	1,3	-0,1	-1,3	-0,1	1,2	1,5	1,5	-14,4	-0,9
services auxiliaires des transports terrestres	6,3	3,8	3,8	2,3	2,4	1,3	2,6	3,3	-1,0	0,3	2,1
services annexes aéroportuaires	2,0	-2,8	0,1	-0,6	5,0	4,8	4,6	5,3	0,9	-4,9	1,3
services annexes maritimes et fluviaux	2,4	1,1	3,2	4,0	4,7	2,1	4,0	2,9	-1,2	-8,4	1,3
ENSEMBLE TRANSPORTS	100,0	1,7	1,1	0,7	4,8	1,1	3,8	5,1	0,0	-8,4	1,0

* transports ferroviaires de marchandises : yc. Opérateurs ferroviaires privés

Source : SOeS

L'indice de production de services de transports

Champ de l'indice : l'indice couvre l'ensemble des services de transports pour compte d'autrui réalisés par les entreprises résidentes (i.e. les activités marchandes uniquement ; est exclu le compte propre). L'IPST recouvre le champ des divisions 49 à 52 de la nomenclature d'activité française NAF rev. 2, à l'exception des transports spatiaux.

Les activités de poste et de courrier ne sont pas couvertes présentement. En outre, pour des raisons techniques, il ne prend pas en compte le transport fluvial de voyageurs ni l'activité de Réseau Ferré de France (RFF). L'IPST est un indice publié trimestriellement à la fin du trimestre t+1 pour le trimestre t. Il est calculé en données corrigées des variations saisonnières et des jours ouvrables (cvs-cjo).

Cet indice répond à un double besoin pour l'analyse conjoncturelle :

- apprécier, et comparer entre elles, trimestre après trimestre, les évolutions du volume des différents types de services de transports et l'évolution de l'ensemble des transports ;

- apprécier l'évolution de ces services de transport dans leur ensemble (branche « transport ») au regard des grands indicateurs macroéconomiques et des comptes nationaux trimestriels.

L'indice d'ensemble se décline en trois indices de domaine (transport de marchandises, transport de voyageurs, auxiliaires de transport) et seize sous-domaines, selon les modes de transport ou les types de services (pour les auxiliaires).

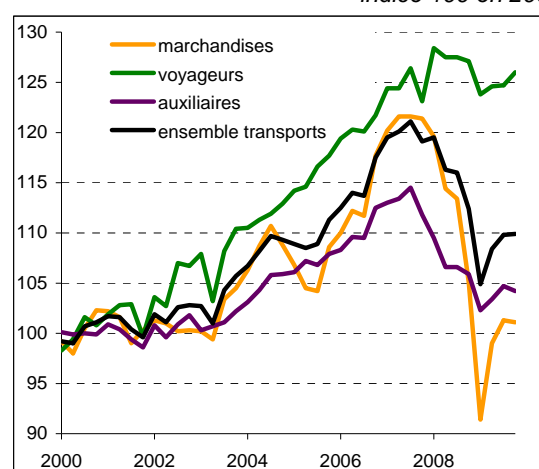
Les indices des sous-domaines peuvent être obtenus soit directement à partir d'un indicateur unique, soit par agrégation d'indices plus fins, lorsque cela est possible.

Les indices des niveaux élémentaires sont estimés à partir d'indicateurs de volume (exemple les tonnes-kilomètres) ou à défaut d'indices de chiffre d'affaires des entreprises de l'activité concernée, déflatés par un indice de prix approprié.

Les indicateurs élémentaires sont agrégés après désaisonnalisation.

Les pondérations sont calculées à partir de la valeur de la production des branches retenue dans les comptes nationaux pour l'année 2000. La valeur de la production est estimée par les comptes nationaux hors sous-traitance.

Changement de NAF : L'indice de production de services de transport (IPST) présenté dans cette publication est en base 2000 et à présent en NAF rev. 2. Celle-ci a été rétropolée jusqu'en 2000 (pour l'IPST) en tâchant de conserver la méthodologie précédente de l'IPST. La contrainte est celle de la disponibilité en NAF rev. 2 des séries élémentaires qui servent à le construire.

Figure A3.2 Indice de production de services de transports (IPST) en base 2000*indice 100 en 2000*

Source : SOeS

A4 - Les ménages et les transports

En 2009, les dépenses des ménages au titre de la fonction transport diminuent de 2,8 % en valeur, alors que l'ensemble des dépenses de consommation des ménages progresse très légèrement (+ 0,1 %). Le coefficient budgétaire des ménages en transport poursuit donc sa baisse, amorcée en 2000 : il s'établit à 14,3 %, contre 15,4 % neuf ans plus tôt.

La baisse de 2,8 % pour les dépenses liées au transport recouvre une forte diminution des prix (- 2,6 % en 2009), supérieure à celle de l'ensemble de tous les postes de consommation (- 0,6 %). Malgré une demande forte en achats d'automobiles, la consommation globale recule de 0,3 %. La baisse des prix est surtout due à celle des carburants.

Baisse des prix du carburant et augmentation du parc des véhicules particuliers

Les dépenses en volume liées aux véhicules particuliers augmentent de 2,0 %. Cette hausse combine des achats de véhicules plus élevés (+ 6,5 %), et des dépenses d'utilisation des véhicules qui au contraire diminuent (- 2,4 %).

Les incitations gouvernementales (système de bonus-malus et prime à la casse) ont soutenu les achats de véhicules neufs, de petite cylindrée. En 2009, le nombre d'immatriculations de véhicules neufs est reparti à la hausse (+ 1,3 %), porté surtout par le marché des voitures particulières.

Par contre, les dépenses d'utilisation des véhicules, dont les dépenses en carburants et lubrifiants, diminuent (- 2,4 % en volume). Cela peut s'expliquer par la baisse de la circulation routière (- 0,5 %) et le rajeunissement du parc automobile.

Les prix de ces dépenses sont en baisse (- 4,5 %), en particulier les prix des carburants (- 17,1 %). Ces dépenses de carburants et lubrifiants pèsent donc moins lourdement sur les budgets des ménages. En revanche, les prix d'autres postes de dépenses augmentent : pièces détachées et accessoires (+ 4,3 %), entretien et réparation (+ 4,5 %). Ces hausses de prix ont pu jouer à la baisse sur les consommations en volume, en diminution de 1,0 % pour les pièces détachées et accessoires, de 6,7 % pour l'entretien et la réparation, et de 5,2 % pour la location d'automobiles.

Les dépenses en transports collectifs baissent en volume

En 2009, les dépenses en services de transport, ou transports collectifs, reculent en volume (- 2,2 %), après cinq années de progression. Cette évolution s'accompagne d'une hausse des prix (+ 3,1 %). D'où une croissance faible en valeur des dépenses en services de transports (+ 0,9 %).

Notamment, le volume des dépenses en transport de voyageurs par rail connaît un fort recul (- 5,7 %), accompagné d'une hausse des prix estimée à 4,7 %. On observe aussi cette année une forte diminution des dépenses en transport de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures (- 11,3 %). Les dépenses en taxis connaissent également un fort repli, en valeur (- 3,6 %) et en volume (- 5,1 %). En revanche, les dépenses globales de transport de voyageurs par route, ainsi que celles des transports urbains sont en hausse, tant en valeur (+ 2,4 % et + 3,5 %), qu'en volume (+ 3,0 % et + 1,0 %).

La hausse moyenne des prix constatée dans les services de transport (+ 3,1 %) est nettement supérieure à l'évolution des prix à la consommation (+ 0,1 %). Seuls les prix des transports routiers de voyageurs affichent une baisse (- 0,7 %), liée aux prix des carburants.

Dépenses des ménages et consommation effective

En plus de leurs dépenses de consommation, les ménages bénéficient de transferts sociaux, dépenses directement prises en charge par les administrations publiques et les institutions sans but lucratif au service des ménages. La *consommation effective* des ménages comprend ces transferts en plus des dépenses de consommation des ménages. Ce texte ne les prend pas en compte.

Prix de production aux prix de base et prix de dépense de consommation des ménages

La production au prix du producteur correspond aux montants facturés par les producteurs. Elle évolue généralement, en prix, comme la dépense de consommation des ménages. En revanche, la production au prix de base est augmentée des subventions aux produits (qui peuvent être comprises dans le chiffre d'affaires du producteur) et diminuée des impôts sur les produits. En volume, l'évolution de ces deux dernières opérations comptables est égale à celle de la production (indistinctement, au prix de base ou au prix producteur) ; en valeur, elle est égale au montant effectif de ces subventions et de ces impôts.

Ainsi, il en résulte une moindre évolution des prix de la production au prix de base quand le montant des subventions aux produits évolue moins vite que celui des ventes hors ces versements.

Figure A4.1 Consommation des ménages en transport

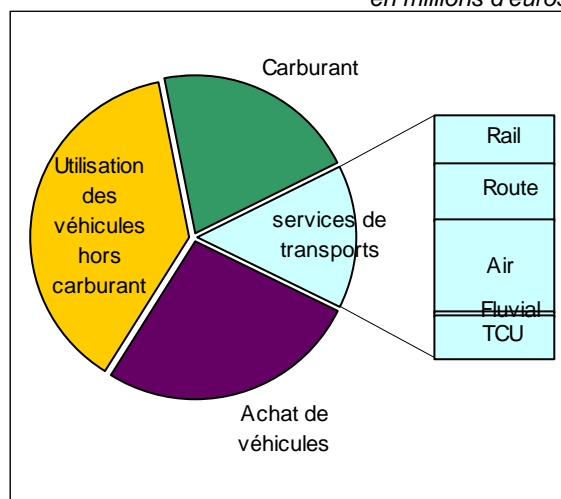
niveaux en milliards d'euros courants (y compris TVA), évolutions en %, prix chaînés

	Niveau 2008 sd	Evolution annuelle			Niveau 2009 p
		volume	prix	valeur	
Dépenses de consommation des ménages (ensemble)	1 084	0,6	-0,6	0,1	1 085
Achats de véhicules	38,1	6,5	-1,3	5,3	40,1
Dépenses d'utilisation de véhicules	97,8	-2,4	-4,5	-6,9	91,0
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	39,6	-2,1	-17,1	-19,1	32,0
Services de transports	23,2	-2,2	3,1	0,9	23,4
<i>dont Transports de voyageurs par rail</i>	4,8	-5,7	4,7	-1,0	4,7
<i>Transports de voyageurs par route</i>	5,0	3,0	-0,7	2,4	5,2
<i>Transports de voyageurs par air</i>	8,5	-4,2	5,1	0,8	8,6
<i>Transports de voyageurs par mer et voies d'eau intérieures</i>	0,4	-11,3	3,2	-8,1	0,3
<i>Titres de transports combinés et autres achats de services de transports (transports urbains de voyageurs)</i>	3,9	1,0	2,5	3,5	4,0
Dépenses de consommation en transport	159	-0,3	-2,6	-2,8	155
Dépenses en mode individuel de déplacement	135,9	0,1	-3,6	-3,5	131,1
Dépenses en mode collectif de déplacement (services de transports)	23,2	-2,2	3,1	0,9	23,4

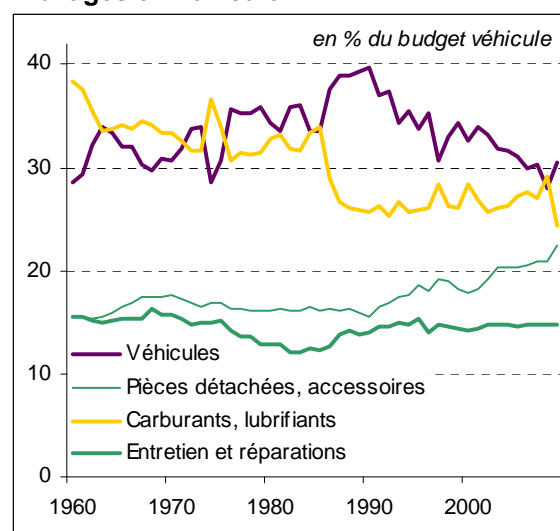
Source : Insee – Comptes nationaux, mai 2010

Figure A4.2 Structure des dépenses de transport des ménages en 2009

en millions d'euros



Source : Insee – Comptes nationaux, mai 2010

Figure A4.4 Évolution de la part des différents postes de la consommation des ménages en véhicule

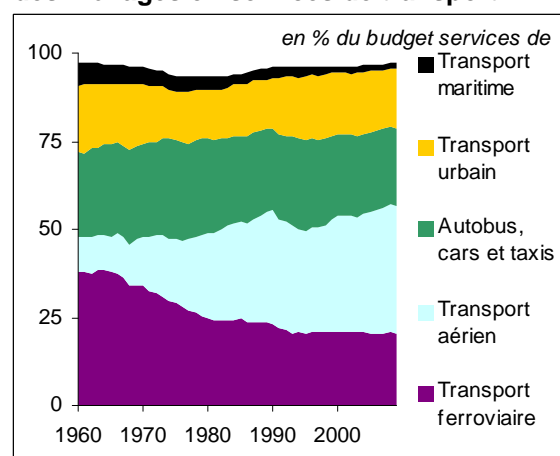
Source : Insee – Comptes nationaux, mai 2010

Figure A4.3 Coefficient budgétaire au titre de la fonction transport dans les dépenses réelles des ménages

en % de l'ensemble des dépenses

	1990	2000	2006	2007	2008 (sd)	2009 (p)
Achats de véhicules	5,4	4,4	3,8	3,8	3,5	3,7
Dépenses d'utilisation des véhicules	8,3	9,0	8,8	8,8	9,0	8,4
<i>dont carburants et lubrifiants</i>	3,5	3,8	3,5	3,4	3,6	2,9
Services de transports	1,8	1,9	2,1	2,1	2,1	2,2
Fonction transports	15,5	15,4	14,7	14,8	14,7	14,3

Source : Insee – Comptes nationaux, mai 2010

Figure A4.5 Évolution de la part des différents postes dans la consommation des ménages en services de transport

Source : Insee – Comptes nationaux, mai 2010

A5 - Les échanges extérieurs de services de transports

En 2009, le déficit des échanges de services de transports serait stable à - 7,1 milliards d'euros. Importations et exportations en volume de services de transports baissent tous deux d'un peu plus de 4 milliards d'euros, ce qui représente une baisse de 15 % des importations et de 19 % des exportations.

Le déficit des échanges de services de transports serait stable

D'après les premières estimations (encadré), le déficit des échanges de services de transports qui est calculé FAB-FAB serait stable à - 7,1 milliards d'euros, par rapport à une année 2008 qui a été corrigée à la baisse. En 2009, mode par mode, seul le solde des services de transport routier se redresserait mais son déficit reste très élevé (-4,2 milliards). Le transport aérien est le seul solde positif (0,3 milliard). Le solde « Autres transports » qui comprend les organisateurs de transport de fret est moins négatif en 2009 (- 1,6 Mds d'euros)

Baisse des échanges extérieurs de services de transports

Dans un contexte de ralentissement économique, les importations et exportations en volume de services de transports baissent tous deux d'un peu plus de 4 milliards d'euros ce qui représente une baisse de 15 % des importations et de 19 % des exportations.

La chute des exportations (-19 %) résulte en premier lieu de l'effondrement des exportations de services de transports par voie maritime (-35 %) qui pèse plus que les baisses encore plus prononcées du routier et du fluvial (-41 %), les exportations de services de transport marchandises expliquent ces évolutions, celles de services de transports voyageurs résistant mieux.

En lien avec la conjoncture intérieure, les importations de services de transports chutent de 15 %. Comme pour les exportations, la baisse du maritime (- 23 %) est celle qui pèse le plus fortement. Les importations de services de transports dans l'aérien qui ont le montant le plus élevé, baissent de 14 %, celles du routier de 16 %. Exception à cette baisse générale, les importations de services de transports ferroviaires de voyageurs

Les échanges de services de transports

Dans la nouvelle base de la comptabilité nationale (base 2000), la méthode d'évaluation des importations et des exportations de services s'appuie sur la source *Balance des paiements*. Cette source décrit l'ensemble des paiements effectués entre des entités résidentes et des entités non résidentes.

À partir de ces données, on estime les échanges de services, par type de service. Mais, d'une part les paiements peuvent être effectués auprès d'entreprises tiers différentes de celles ayant réalisé les services. D'autre part l'affectation des flux par fonction est entachée de marges d'erreur. En particulier, dans les paiements de services, une part importante de flux financiers internes aux groupes internationaux, est mal ventilée, et peut constituer un transfert destiné à financer des opérations d'investissement (IDE). Par ailleurs, le seuil de déclaration implique la non-prise en compte des petits paiements. Enfin, il n'y a pas de « passage secteur-branche » explicite pour ces flux.

Pour la mesure des importations de *services de transports*, l'estimation s'appuie également sur l'*ajustement CAF-FAB* : les importations de marchandises sont mesurées CAF par les douanes (incluant les coûts d'assurance et de fret), les importations de services de transports présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret) sont obtenues en retirant la part des transports et de l'assurance dans la valeur des importations de marchandises.

Or, cette part qui avait été fixée à 2 % lors de la constitution de la base 2000, a été réévaluée à 3 % sur la période 2004-2008 puis à 3,2 % en 2009 suite aux enquêtes CAF-FAB quinquennales réalisées par la DGDDI. Cette augmentation résulte d'une hausse observée des coûts de transport. En 2004, cette évolution traduisait l'augmentation importante des coûts du transport maritime dans un contexte de forte croissance des échanges mondiaux et la hausse des prix du pétrole qui se répercute sur les coûts du transport. L'accroissement de la part des transports dans la valeur des marchandises s'est traduit par un choc à la hausse sur les importations de services de transports d'environ 4 milliards d'euros. L'intégration de ce montant dans les comptes nationaux a été répartie sur les années 2004 et 2005, faisant porter sur ces deux années une évolution qui avait peut-être été plus progressive. En 2009, la hausse de ce taux traduit le renchérissement du coût du transport routier ainsi que celui de l'avion.

Ainsi, les importations et les exportations de *services de transports*, telles que données par la comptabilité nationale, sont à manier avec précaution. Elles reflètent des agrégats dont la finalité première n'est pas la mesure des échanges internationaux de services de transports et qui ne correspondent donc pas nécessairement à l'acception commune de ces échanges.

Figure A5.1 Les échanges FAB-FAB de services de transports

en millions d'euros courants

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004 (2)	2005 (2)	2006	2007	2008 (sd)	2009(p) (2)
Exportations de services de transport																
Transports ferroviaires	1 067	1 223	1 094	1 426	1 432	1 307	1 376	1 216	1 360	1 197	1 401	1 328	1 232	1 195	1 135	920
<i>dont voyageurs</i>	370	432	383	529	479	572	546	511	604	563	774	769	711	700	665	562
<i>dont marchandises</i>	697	791	711	897	953	735	830	705	756	634	627	559	521	495	470	358
Transports routiers	948	1 138	1 115	1 267	1 434	1 456	1 636	2 160	2 091	2 211	1 737	1 451	1 481	1 488	1 343	796
Transports fluviaux	15	17	15	16	15	14	17	23	25	26	25	21	20	18	17	10
Transports maritimes	1 474	1 475	1 376	1 494	1 420	1 773	2 569	3 261	3 243	3 133	3 599	3 741	4 073	4 902	4 906	3 196
<i>dont voyageurs</i>	190	173	137	169	181	211	242	252	288	280	303	297	301	331	303	247
<i>dont marchandises</i>	1 284	1 302	1 239	1 325	1 239	1 562	2 327	3 009	2 955	2 853	3 296	3 444	3 772	4 571	4 603	2 949
Transports aériens	3 010	3 047	3 251	5 102	5 798	6 083	6 470	6 266	6 282	6 074	6 177	6 895	7 440	7 963	8 463	7 277
<i>dont voyageurs</i>	2 318	2 335	2 524	4 322	5 143	5 336	5 430	5 084	5 129	5 100	5 238	5 580	6 018	6 601	7 028	6 428
<i>dont marchandises</i>	692	712	727	780	655	747	1 040	1 182	1 153	974	939	1 315	1 422	1 362	1 435	849
Transport par conduites	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total des modes	6 514	6 900	6 851	9 305	10 099	10 633	12 068	12 926	13 001	12 641	12 939	13 436	14 246	15 566	15 864	12 199
Autres transports (1)	4 967	5 616	5 624	4 509	4 253	3 907	4 353	4 217	4 341	3 691	3 892	4 971	5 054	5 695	5 715	5 220
Total transport	11 481	12 516	12 475	13 814	14 352	14 540	16 421	17 143	17 342	16 332	16 831	18 407	19 300	21 261	21 579	17 419
Importations de services de transport																
Transports ferroviaires	670	775	739	896	985	1 031	943	922	1 126	1 018	903	905	894	961	1 015	961
<i>dont voyageurs</i>	209	243	223	266	287	471	289	342	473	438	421	421	439	470	500	525
<i>dont marchandises</i>	461	532	516	630	698	560	654	580	653	580	482	483	455	491	515	436
Transports routiers	2 161	2 446	2 302	2 393	2 691	2 699	3 138	3 462	3 197	3 198	3 999	4 868	5 282	5 767	5 940	4 966
Transports fluviaux	49	56	52	53	51	53	62	64	61	61	66	72	73	78	79	59
Transports maritimes	2 988	2 979	2 729	2 845	2 930	2 573	3 295	2 985	2 951	2 543	3 443	4 669	5 215	5 434	5 979	4 578
<i>dont voyageurs</i>	48	29	45	54	53	40	63	76	115	103	132	128	119	151	170	145
<i>dont marchandises</i>	2 940	2 950	2 684	2 791	2 877	2 533	3 232	2 909	2 836	2 440	3 311	4 541	5 096	5 283	5 809	4 433
Transports aériens	3 827	4 059	4 140	4 399	4 555	4 500	5 210	5 391	4 846	4 596	5 773	6 917	7 487	7 810	8 135	7 016
<i>dont voyageurs</i>	2 977	3 108	3 171	3 364	3 526	3 517	4 161	4 197	3 893	3 711	4 410	5 264	5 750	6 068	6 374	5 656
<i>dont marchandises</i>	850	951	969	1 035	1 029	983	1 049	1 194	953	885	1 363	1 653	1 737	1 742	1 761	1 360
Transport par conduites	128	143	133	137	118	121	125	126	112	114	131	148	158	168	172	136
Total des modes	9 823	10 458	10 095	10 723	11 330	10 977	12 773	12 950	12 293	11 530	14 315	17 579	19 109	20 218	21 320	17 716
Autres transports (1)	3 883	3 948	3 959	4 213	4 369	4 405	5 201	5 149	4 788	5 583	6 846	6 782	7 529	7 680	7 490	6 816
Total transport	13 706	14 406	14 054	14 936	15 699	15 382	17 974	18 099	17 081	17 113	21 161	24 361	26 638	27 898	28 810	24 532
Solde des échanges																
Transports ferroviaires	397	448	355	530	447	276	433	294	234	179	498	423	338	234	120	-41
<i>dont voyageurs</i>	161	189	160	263	192	101	257	169	131	125	353	348	272	230	165	37
<i>dont marchandises</i>	236	259	195	267	255	175	176	125	103	54	145	76	66	4	-45	-78
Transports routiers	-1 213	-1 308	-1 187	-1 126	-1 257	-1 243	-1 502	-1 302	-1 106	-987	-2 262	-3 417	-3 801	-4 279	-4 597	-4 170
Transports fluviaux	-34	-39	-37	-37	-36	-39	-45	-41	-36	-35	-41	-51	-53	-60	-62	-49
Transports maritimes	-1 514	-1 504	-1 353	-1 351	-1 510	-800	-726	276	292	590	156	-928	-1 142	-532	-1 073	-1 382
<i>dont voyageurs</i>	142	144	92	115	128	171	179	176	173	177	171	169	182	180	133	102
<i>dont marchandises</i>	-1 656	-1 648	-1 445	-1 466	-1 638	-971	-905	100	119	413	-15	-1 097	-1 324	-712	-1 206	-1 484
Transports aériens	-817	-1 012	-889	703	1 243	1 583	1 260	875	1 436	1 478	404	-22	-47	153	328	261
<i>dont voyageurs</i>	-659	-773	-647	958	1 617	1 819	1 269	887	1 236	1 389	828	316	268	533	654	772
<i>dont marchandises</i>	-158	-239	-242	-255	-374	-236	-9	-12	200	89	-424	-338	-315	-380	-326	-511
Transport par conduites	-128	-143	-133	-137	-118	-121	-125	-126	-112	-114	-131	-148	-158	-168	-172	-136
Total des modes	-3 309	-3 558	-3 244	-1 418	-1 231	-344	-705	-24	708	1 111	-1 376	-4 143	-4 863	-4 652	-5 456	-5 517
Autres transports (1)	1 084	1 668	1 665	296	-116	-498	-848	-932	-447	-1 892	-2 954	-1 811	-2 475	-1 985	-1 775	-1 596
Total transport	-2 225	-1 890	-1 579	-1 122	-1 347	-842	-1 553	-956	261	-781	-4 330	-5 954	-7 338	-6 637	-7 231	-7 113

Source : Insee

(1) Entreposage, manutention, gestion des infrastructures, organisation du transport de fret et transport spatial.

(2) Voir modification du « taux de fabisation » dans l'encadré ci-contre, la dernière modification en date étant celle de 2009.

A6 - La consommation d'énergie dans les transports

Le secteur des transports est à l'origine de 69,3 % de la consommation énergétique de produits pétroliers en France (figure A6.3). Après la baisse de 2008, cette proportion repart à la hausse, corollaire de celles de l'industrie et du résidentiel tertiaire en baisse.

La consommation d'énergie de traction des transports diminue de 2,9 %

Après avoir progressé en moyenne de plus de 2,0 % par an au cours des années quatre-vingt-dix, la consommation d'énergie de traction des transports est restée presque stable entre 2000 et 2007 (+ 0,2 % par an en moyenne). En revanche, depuis 2008 cette consommation connaît les plus fortes baisses de ces vingt dernières années (- 2,9 % en 2009).

Responsable de 32 % de la consommation d'énergie de traction des transports en 2009, le TRM avait contribué significativement à la croissance de moyenne période (+ 0,4 % par an entre 2000 et 2007). Cependant depuis 2008, sa consommation décroît sensiblement suite à sa baisse d'activité (- 5,9 % en 2009 en termes de consommation d'énergie).

Sur moyenne période, les transports individuels, essentiellement les voitures particulières, contribuent fortement à cette modération, leurs consommations énergétiques étant désormais orientées à la baisse. Les voitures particulières sont responsables de 46 % de la consommation d'énergie de traction des transports contre 51 % en 1990. En contrepartie, le TRM (y compris VUL) a renforcé de 5 points son poids dans cette consommation d'énergie et l'aérien de 3 points. L'amélioration des performances énergétiques des moteurs mais également, depuis plusieurs années, la stabilisation de la circulation routière, expliquent cette diminution constante des consommations malgré des facteurs à la hausse (climatisation, poids des véhicules). En 2009, la baisse observée est moindre qu'en 2008 (- 0,1 % contre - 1,3 %). Ponctuellement, d'autres facteurs peuvent jouer à la hausse ou à la baisse sur les consommations unitaires (fiche C3).

Baisse pour l'aérien et le ferroviaire

Le transport aérien, autre contributeur important à la hausse des dernières années, connaît une baisse record en 2009 de sa consommation, mesurée par les livraisons sur

le territoire (- 7,0 %) après quatre années de hausse. Son poids dans le volume de consommation est ainsi de 13 % en 2009 (- 0,5 point par rapport à l'année précédente).

Après une année de forte baisse, le transport maritime voit sa consommation se maintenir en 2009 avec une évolution de - 0,1 %. Cependant, les liaisons internationales étant largement prépondérantes, il est encore plus délicat d'inférer l'évolution de la consommation totale du secteur sur la base des seules livraisons de carburant en France. Il est d'autre part difficile de connaître année après année la part de la consommation effective qui est due à des transports maritimes générés par l'activité France.

En 2009, le transport ferroviaire enregistre une baisse (- 2,4 %) retrouvant ainsi sa tendance des dernières années. Ce mode de transport représente seulement 1,7 % de la consommation totale d'énergie de traction des transports, ramenée en Tep pour 9,4 % des t-km terrestres intérieures (y compris oléoducs et transit) et 11,2 % des voyageurs-km.

Les agrocarburants incorporés continuent leur progression

Les carburants issus du pétrole constituent 92 % de la consommation totale du secteur, l'électricité 2 % et les agrocarburants 6 %. La consommation de carburants routiers baisse pour tous les types de carburant : - 5,9 % pour le supercarburant, - 1,3 % pour le gazole et surtout - 10,6 % pour le GPL, agrocarburants inclus. En 2009, le gazole représente 79 % des livraisons de carburants routiers (+ 0,8 point) et les supercarburants 21 %.

D'importantes quantités d'agrocarburants irriguent le marché national (EMHV, éthanol pur et ETBE) : les quantités produites en France sont estimées à 2,74 millions de tonnes en 2009 correspondant à 2,28 Mtep (contre 1,95 en 2008, fiche C3). Ces fortes progressions concernent chacune des deux filières (biodiesel et éthanol). L'objectif relatif au taux d'incorporation des biocarburants de 6,25 % dans les quantités d'essence et de gazole mises en vente (contre 5,75 % en 2008) a stimulé la consommation qui augmente de 9,5 % en tonnes et de 10,5 % en Tep (estimations SOeS).

Figure A6.1 Les consommations d'énergie de traction des transports*

en millions de TEP

	Niveaux					évolutions / an		
	1990	2000	2007	2008	2009(p)	2009p/ 2008	1999/ 1990	2009 / 1999
Transports ferroviaires SNCF (3)	0,90	0,93	0,86	0,88	0,86	-2,4	0,1	-0,6
Gazole	0,37	0,26	0,18	0,19	0,19	-2,4	-4,0	-0,6
Electricité	0,53	0,67	0,67	0,69	0,67	-3,0	2,4	0,3
Transports routiers de marchandises	12,84	16,73	18,04	17,25	16,23	-5,9	3,0	-0,3
Essence (français)	1,67	0,82	0,52	0,46	0,40	-11,4	-6,9	-7,5
Gazole (tous P.T.A.C.)	11,15	15,89	17,50	16,76	15,80	-5,7	3,9	0,0
P.T.A.C. <= 3,5t (VUL français)	3,23	5,61	6,71	6,74	6,88	2,1	6,1	2,2
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	7,92	10,28	10,79	10,03	8,93	-11,0	2,9	-1,4
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	-10,5	-7,4	4,3
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,0		
Transports urbains de voyageurs	0,29	0,35	0,42	0,44	0,43	-0,8	2,1	2,2
Gazole	0,21	0,25	0,26	0,27	0,27	-0,2	2,0	0,6
Electricité	0,08	0,09	0,10	0,10	0,10	-2,9	1,3	1,0
Gaz naturel véhicules	0,00	0,00	0,06	0,07	0,07	0,0		
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,44	0,54	0,58	0,59	0,60	2,2	2,1	1,3
Navigation intérieure (fioul)	0,07	0,06	0,06	0,06	0,06	0,0	-0,9	-0,3
Transport maritime (diesel marine, fioul) (1)	2,47	2,92	2,85	2,49	2,49	-0,1	1,5	-1,3
Transport aérien (carburéacteur, essence aviation) (2)	3,95	6,29	6,91	6,95	6,46	-7,0	4,9	0,6
Oléoducs (électricité)	0,04	0,04	0,03	0,03	0,03	-2,9	0,0	-3,2
Transports individuels	22,35	24,55	24,24	23,93	23,91	-0,1	1,3	-0,5
Deux roues	0,18	0,23	0,33	0,35	0,37	5,6	2,8	4,8
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	22,17	24,31	23,91	23,58	23,55	-0,2	1,3	-0,6
Essence	17,66	13,75	9,91	9,33	8,76	-6,1	-2,1	-5,0
Gazole	4,48	10,34	13,90	14,15	14,69	3,8	9,5	3,8
GPL	0,03	0,22	0,11	0,10	0,09	-10,7	22,5	-8,0
Ensemble	43,35	52,41	53,99	52,61	51,08	-2,9	2,2	-0,3

Sources : SOeS, MEEDDM/DGEC, CPDP ; estimations SOeS

* Les consommations d'énergie des véhicules essence et gazole sont calculées à partir de la circulation routière sur le sol français (cf. bilan de la circulation) quelle que soit l'origine d'achat du carburant (France et étranger) contrairement aux consommations retenues dans le bilan de l'énergie qui correspondent aux carburants achetés uniquement en France.

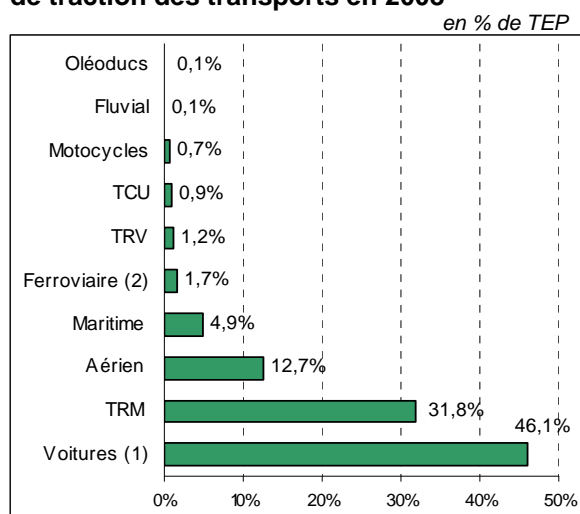
(1) livraisons en France aux soutes maritimes françaises et étrangères, hors lubrifiants (hors périmètre du bilan de l'énergie)

(2) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers

(3) électricité uniquement de traction et non pas du secteur du transport ferroviaire (valeurs inférieures au bilan de l'énergie). Données 2009 estimées.

(p) données provisoires

Coefficients d'équivalence : 1000 kwh électriques = 0,086 tep, 1 t de gazole ou de fioul = 1 tep, 1000 kwh de gaz naturel = 0,077 tep, 1 t d'essence ou carburéacteur = 1,048 tep, 1 t de fioul lourd = 0,952 tep

Figure A6.2 Les consommations d'énergie de traction des transports en 2008

Sources : SOeS, MEEDDM/DGEC, CPDP

(1) y compris taxis, VP étrangers et VUL étrangers

(2) le mode ferroviaire consomme essentiellement de l'électricité

Figure A6.3 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers

en % de TEP, consommation corrigée du climat

	1990	2000	2007r	2008r	2009p
Sidérurgie	0,4	0,1	0,0	0,0	0,0
Industrie (hors sidérurgie)	12,7	9,5	7,8	7,4	7,0
Résidentiel Tertiaire	25,4	21,2	18,2	19,2	18,8
Agriculture	4,7	4,7	4,7	4,9	4,9
Transports (*)	56,7	64,5	69,3	68,5	69,3
TOTAL	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Source : SOeS

(*) hors soutes maritimes internationales

(r) données révisées

A7 - Les investissements internationaux transport

En 2009, les stocks d'investissements directs (ID) internationaux du et dans le transport augmentent vivement (respectivement + 12 % et + 14%). Depuis 2000, les stocks d'ID français à l'étranger ont triplé, tandis que les stocks d'ID étrangers en France ont été multipliés par sept, avec une phase de croissance particulièrement soutenue entre 2004 et 2007, supérieure à la moyenne de l'ensemble des secteurs (figure A7.1). Cependant, le poids du transport demeure limité, ne dépassant pas 1%.

L'entreposage et les auxiliaires d'abord

Fin 2009, l'entreposage et les services auxiliaires demeurent les premiers sous-secteurs du transport investisseurs français à l'étranger (avec une part de 37,4 % du total des transports), suivis des transports terrestres (24,6 %), aériens (21,1 %) et par eau (16,8 %).

Les transports terrestres, l'entreposage et les services auxiliaires étaient déjà les plus investisseurs et les plus investis au début des années 2000. Une diversification s'est toutefois produite sous l'effet d'acquisitions significatives. Ainsi, pour les investissements français à l'étranger, le poids des transports aériens comme secteur investisseur est devenu significatif depuis 2004 et celui des transports par eau depuis 2007 (figure A7.2).

Une évolution similaire peut être observée pour les secteurs investis par l'étranger, mais avec une importance moindre des transports aériens (fig. A7.3), qui n'empêche cependant pas les compagnies aériennes étrangères d'être très actives en France. Fin 2009, les secteurs de transport les plus investis par des sociétés étrangères sont les transports terrestres (33,7 %), par eau (31,4 %) et l'entreposage - services auxiliaires (28,8 %).

Les pays limitrophes sont privilégiés

Les investissements directs des entreprises de transport résidentes à fin 2009 (cf. figure A7.4) s'orientent d'abord vers les pays développés, et plus particulièrement vers ceux de l'UE (69 % du total) les Pays-Bas, le Royaume-Uni et l'Allemagne se classant aux trois premières places des pays investis. Puis viennent les États-Unis, la Suisse, l'Espagne, l'Italie et la Belgique. Le poids des PECO demeure marginal (moins de 1 % du total), alors que la part des pays émergents atteint des niveaux significatifs depuis 2007 (Corée du Sud, Maroc, Hong-Kong, Chine et Singapour).

Les pays de provenance immédiate des capitaux investis dans le secteur résident des transports sont également principalement des pays développés (figure A7.5). A fin 2009, les principaux pays de provenance sont l'Espagne (un tiers de l'UE15), les Pays-Bas, le Luxembourg, le Royaume-Uni, la Belgique et les États-Unis. Dans leur ensemble, les pays de l'UE représentent 63 % du total. En raison de la localisation d'un important groupe de transport maritime au Liban, le poids des pays émergents est particulièrement élevé (29%).

Avertissement méthodologique

Les investissements décrits ici sont des investissements directs (ID). Les ID français à l'étranger comprennent les participations des résidents au capital de sociétés non-résidentes dès lors qu'une « influence significative sur la gestion » est exercée (en pratique, lorsque leur participation financière est supérieure à 10% du capital). Pour les ID étrangers en France, la définition est symétrique. Une fois la relation initiale établie, l'ensemble des relations financières intra-groupe relève des ID ou des IDE (investissements directs étrangers). Les flux d'ID sont mesurés par la balance des paiements.

Les stocks d'ID analysés ici comprennent les investissements en capitaux propres (en valeur comptable), les bénéfices réinvestis sur place par les investisseurs et les encours de prêts intra-groupes.

Mesuré par l'emploi ou la production, le poids des pays ou des secteurs pourrait être différent.

Les statistiques sectorielles sont élaborées à partir de l'activité (NAF rev2) des entités résidentes. Pour les investissements directs français à l'étranger, les secteurs d'activité correspondent à ceux des investisseurs, et pour les investissements étrangers en France, les secteurs d'activité sont ceux des entreprises investies. Autrement dit, seuls sont étudiés ici les investissements à l'étranger des entreprises résidentes appartenant au secteur des transports, et les investissements directs étrangers dans des entreprises résidentes appartenant au secteur des transports. Les investissements effectués par ou dans des sociétés financières ou des holdings d'un groupe de transport ne sont pas dans ce sous-ensemble.

Conformément à la méthodologie internationale, la ventilation géographique des statistiques d'investissements directs est établie sur la base du pays de première contrepartie. Si un groupe français de transport investit en Pologne via une filiale établie aux Pays-Bas, le pays recensé sera les Pays-Bas et non la Pologne. Inversement, si un groupe américain acquiert une entreprise résidente de transport via une filiale irlandaise, le pays enregistré dans les statistiques d'IDE sera l'Irlande et non les États-Unis.

PECO : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie.

Figure A7.1 : Stocks d'investissements directs des entreprises du transport

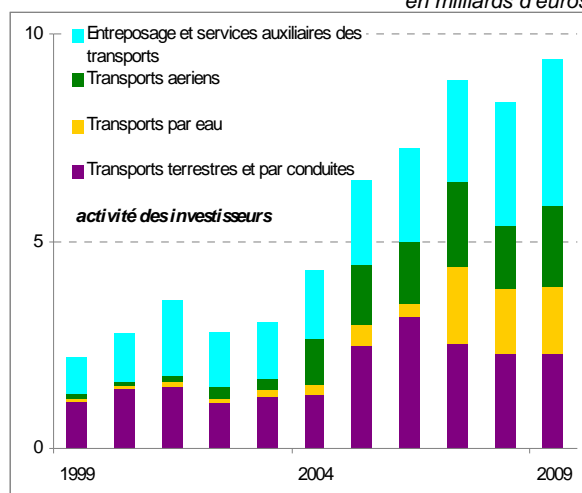
en milliards d'euros et en pourcentage

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	poids 2009	évolutions 09/08	09/00
Investissements directs français à l'étranger des entreprises du secteur des transports	2,8	6,5	7,2	8,9	8,3	9,4	100,0	12,4	236,3
Transports terrestres et par conduites	1,4	2,5	3,2	2,5	2,3	2,3	24,6	1,4	60,5
Transports par eau	0,1	0,5	0,3	1,8	1,6	1,6	16,8	1,2	1 758,8
Transports aériens	0,1	1,5	1,5	2,1	1,5	2,0	21,1	29,5	1 983,2
Entreposage et services auxiliaires des transports	1,2	2,0	2,2	2,4	3,0	3,5	37,4	17,9	199,9
Rappel: Total tous secteurs confondus	478,3	736,2	793,0	889,8	997,6	1 106,1		10,9	131,2
Investissements directs étrangers en France dans le secteur des transports	1,0	4,1	6,3	5,8	6,3	7,1	100,0	13,9	637,0
Transports terrestres et par conduites	0,3	0,6	2,2	2,0	2,0	2,4	33,7	19,9	593,4
Transports par eau	0,1	1,5	1,6	2,3	2,4	2,2	31,4	-6,0	3 450,8
Transports aériens	-0,1	0,2	0,1	0,3	0,4	0,4	6,1	4,3	-764,6
Entreposage et services auxiliaires des transports	0,6	1,9	2,4	1,3	1,5	2,1	28,8	40,7	229,7
Rappel: Total tous secteurs confondus	279,2	532,4	578,7	649,0	685,7	728,4		6,2	160,9

Source : Banque de France – Direction Générale des Statistiques – Direction des Enquêtes et Statistiques Sectorielles – Service des Investissements Directs

Figure A7.2 : ID français à l'étranger (stocks)

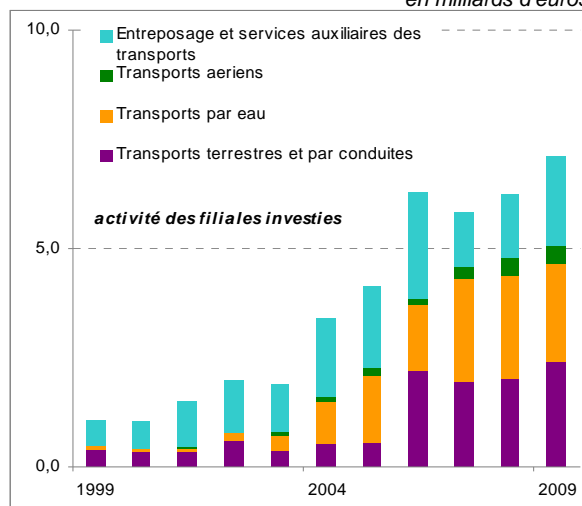
en milliards d'euros



Source : Banque de France – DGS – DESS – SID

Figure A7.3 : ID étranger en France (stocks)

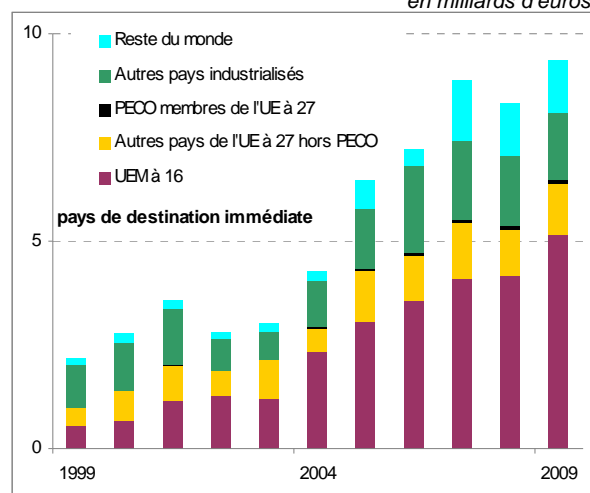
en milliards d'euros



Source : Banque de France – DGS – DESS – SID

Figure A7.4 : ID français à l'étranger (stocks)

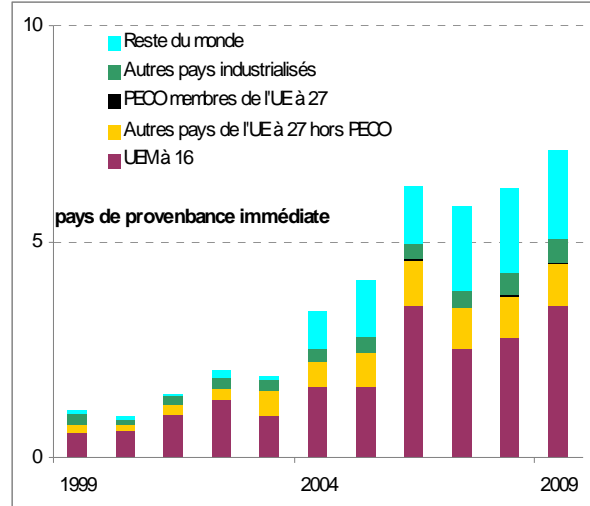
en milliards d'euros



Source : Banque de France – DGS – DESS – SID

Figure A7.5 : ID étrangers en France (stocks)

en milliards d'euros



Source : Banque de France – DGS – DESS – SID

M – Les transports de marchandises

M1 - Le transport intérieur terrestre de marchandises

L'année 2009 est une année de chute sans précédent pour les transports intérieurs de marchandises (- 14,8 % pour les tonnes kilomètres réalisées). Cette chute intervient après une baisse déjà prononcée en 2008 (- 4,9%). Les transports intérieurs de marchandises descendent ainsi au niveau d'il y a douze ans.

Le mode de transport qui subit le plus fortement la chute est le ferroviaire (- 20,9 % pour les tonnes kilomètres) tant au national (- 13,7 %) qu'à l'international (- 34,7 %). Si le transport routier résiste mieux (- 14,3 %), la baisse de l'international sous pavillon français (- 26,4 %) est très prononcée comparée au recul de l'international sous pavillon étranger (- 12,0 %). Les oléoducs qui en 2008, résistaient bien connaissent en 2009 une forte baisse de leur transport (- 13,3 %) dans un contexte énergétique peu porteur.

Le contexte récessif pèse sur les transports intérieurs

L'économie française a connu une récession exceptionnelle fin 2008 et début 2009. En dépit du redressement à partir du deuxième trimestre le Pib baisse en 2009 de - 2,6 % entraînant à la baisse la demande en transports.

Les secteurs les plus consommateurs de transports sont très affectés : la construction qui ne s'est redressée que le temps du deuxième trimestre, la filière automobile, qui en dépit des effets de prime à la casse a connu une chute de la production nationale, la production de biens intermédiaires qui subit la crise de l'automobile et des biens d'équipement. La production agricole en dépit de son niveau record manque de débouchés et le mouvement de stockage qui en résulte, renforcé par les bas prix, entraîne un faible niveau des transports des produits agroalimentaires sauf pour le fluvial. Dans ce contexte, le TRM intérieur sous pavillon français baisse de 14,0 % entraîné en premier lieu par la chute du transport de produits manufacturés, le transport ferroviaire baisse très fortement (- 13,7 % pour le national) directement affecté par la mauvaise conjoncture de la construction, des biens d'équipement et automobile. Cette baisse du ferroviaire prend aussi place dans un contexte qui depuis 2006 est en profonde mutation avec

l'entrée de nouveaux opérateurs. De ce fait, dans un contexte concurrentiel qui voit la part des nouveaux opérateurs progresser (part d'environ 16 % en 2009), la SNCF, opérateur historique, opère des redéploiements stratégiques en particulier dans son mode d'acheminement, avec un recul marqué du transport par wagons isolés (par opposition aux trains entiers).

Par contre, le fluvial continue à progresser au national (+ 6,8 %), porté par les bonnes récoltes de blés notamment sur les bassins parisiens et rhodaniens, ainsi que par la hausse des conteneurs transportés (+ 24,5 %). Cette progression contraste avec la baisse du transport de conteneurs dans les autres modes. Ainsi et à titre illustratif, le transport routier de conteneurs qui était stable en 2008, s'est effondré (- 17,1 %) en 2009.

Le transport chute plus à l'international qu'au national

Quel que soit le mode de transport, la chute du transport international est plus prononcée que celle du national. Elle est ainsi de 34,7 % pour le ferroviaire, de 15,0 % pour le routier (-26,4% pour le pavillon français), de 12,8 % pour le fluvial. Plusieurs facteurs spécifiques expliquent la forte baisse à l'international : une baisse des exportations liée à la situation économique de l'ensemble des économies européennes avec qui s'effectuent 60 % des échanges de biens, une baisse des importations en lien avec la baisse de la demande intérieure, ces deux facteurs interagissant pour rendre le contexte concurrentiel plus dur pour le pavillon français.

La chute de la demande en transports intérieurs pousse à une concurrence notamment intermodale par les prix. Dans le transport routier, la baisse des prix observée depuis cinq trimestres répercute la baisse des coûts mais reflète également la baisse des prix de certaines prestations. Il en est de même, notamment dans le maritime, où les surcapacités conduisent, pour les conteneurs par exemple, à une chute des prix.

Dans ce contexte, les parts modales de la route (87,9 % après 87,4 % en 2008) et du fluvial (+ 0,3 point, à 2,3 %) progressent légèrement, corollaires de celle du ferré qui baisse d'autant (- 0,7 point, à 9,9 %).

Figure M1.1 Les transports intérieurs terrestres par mode

niveaux en Gt-km, évolutions en %

	2007	2008	2009	2009/ 2008
Transport ferroviaire	42,6	40,6	32,1	-20,9
hors transit	37,9	37,1	29,7	-19,9
dont national (1)	25,2	26,2	22,6	-13,7
Transport routier	353,4	334,2	286,3	-14,3
Pavillon français	229,2	217,5	187,0	-14,0
National (PTAC>3,5t)	191,5	181,9	156,1	-14,2
Compte propre	30,0	29,3	27,3	-6,6
Compte d'autrui	161,5	152,7	128,7	-15,7
International (PTAC>3,5t)	15,5	13,6	10,0	-26,4
dont Transit	0,3	0,2	0,2	ns
National (PTAC<3,5t)	22,2	22,0	20,9	-5,0
Pavillon étranger	124,2	116,6	99,3	-14,8
Transit	63,7	58,8	48,2	-18,0
International	55,5	52,2	45,9	-12,0
Cabotage	5,0	5,6	5,2	-8,0
Transport fluvial	7,5	7,5	7,4	-1,1
dont national	4,4	4,5	4,8	6,8
TOTAL (2)	403,5	382,3	325,9	-14,8
hors transit	334,8	319,8	275,1	-14,0
national	248,2	240,2	209,5	-12,8
international	86,6	79,6	65,6	-17,6
Oléoducs (1)	21,4	21,0	18,2	-13,3

Sources : SOeS, CPDP, DGEC, VNF

(1) données estimées pour 2009

(2) hors TRM sous pavillon étranger et oléoducs

Figure M1.3 Les transports intérieurs terrestres par type de marchandises

évolutions des t-km intérieures, en Gt-km

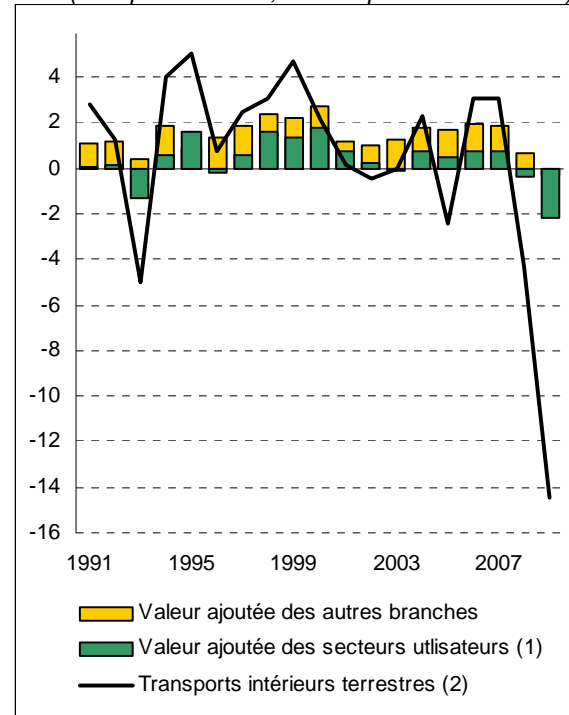
	Route (2)	Rail	Fluvial	Ensemble
Produits agricoles et alimentaires	-7,0	-0,3	0,3	-7,0
Matériaux de construction	-6,1	-2,2	-0,1	-8,4
Produits manufacturés (1)	-12,7	-3,0	0,2	-15,5
Autres marchandises	-3,7	-2,5	-0,4	-6,6
Total	-29,4	-8,0	0,0	-37,4
Evolution en %	-15,1	-19,6	-0,3	-15,4

Sources : SOeS, VNF

(1) y compris conteneurs (NST 9)

(2) hors véhicules utilitaires légers et pavillon étranger

Rail basé sur la nouvelle NST (cf. fiche M3)

Figure M1.2 Les transports intérieurs terrestres et la croissanceévolutions en %
(transports en t-km, VA aux prix de l'année n-1)

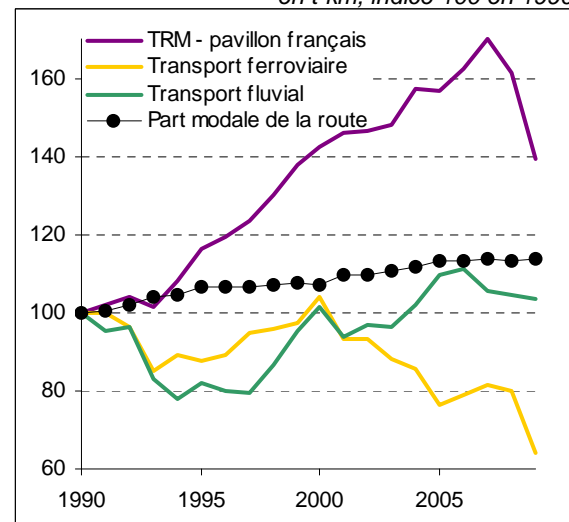
Sources : SOeS, entreprises ferroviaires opérant en France, VNF, Insee

(1) sont pris en compte l'agriculture, l'industrie, la construction et le commerce

(2) en tonnes-kilomètres intérieures, hors transit, et TRM sous pavillon étranger, y compris oléoducs

Figure M1.4 Évolution des transports intérieurs et de la part modale routière

en t-km, indice 100 en 1990



Source : SOeS, VNF

Champ : hors TRM sous pavillon étranger, transit et oléoducs

M2 - Le transport intérieur routier de marchandises

En 2009, le transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français s'établit à 166,1 milliards de tonnes-kilomètres, soit une baisse de 30 milliards par rapport à l'année 2008. Il retombe à son niveau annuel d'il y a 12 ans (1998). L'international sous pavillon français baisse encore plus que le national (- 26,4 % contre - 14,2 %). De même, la baisse est plus prononcée encore en zone longue qu'en zone courte (- 16,8 % pour les trajets de 150 km et plus, - 13,4 % pour les trajets de moins de 150 km).

Le pavillon étranger chute dans une proportion comparable (- 14,8 %) au pavillon français et s'établit à 99,3 milliards de t-km. Néanmoins, concernant le transport international le recul du pavillon étranger est moindre que celui du pavillon français (- 12,0 % contre - 26,4 %). Pour le pavillon étranger la baisse principale est celle du transit (- 18,0 %) impacté directement par l'effondrement des flux trans-Manche. Le cabotage, même si son poids est relativement faible, résiste mieux (- 8,0%) dans une année 2009 caractérisée par une perte des parts de marché du pavillon français.

Tous pavillons confondus, le TRM chute de 14,3 % et recule à son niveau annuel d'il y a neuf ans.

La baisse s'est accélérée en fin d'année 2008 et début 2009

La baisse du transport intérieur routier de marchandises réalisé par les poids lourds français a débuté au premier trimestre de 2008, puis culminé au premier trimestre 2009 (- 14,9 %). Le redressement du transport intérieur routier sur le reste de l'année 2009, a juste enrayé la baisse compte tenu des acquis fortement négatifs. Ainsi, sur l'ensemble de l'année, le transport intérieur routier baisse de 30 milliards de tonnes kilométriques en 2009, après avoir baissé de 14 milliards de tonnes kilométriques en 2008. La chute du premier trimestre 2009, qui accélérerait encore la tendance du quatrième trimestre 2008 a touché tous les types de marchandises et plus particulièrement le transport de produits agricoles et alimentaires (- 20 %), mais aussi le transport des produits manufacturés (- 11,7 %) et de matériaux de construction (- 8,7 %). Le deuxième trimestre 2009 marque la première embellie après sept trimestres consécutifs de baisse. La reprise est portée en

premier lieu par les transport de produits agroalimentaires dont la forte augmentation (+ 15,8 %) compense la baisse du trimestre précédente et par la progression du transport de matériaux de construction après plusieurs trimestres de forte baisse. Sur le reste de l'année, le transport de l'ensemble des produits continue à se redresser. Toutefois les prix, eux, continuent à baisser (fiche S2a).

En annuel, la baisse du transports de matériaux de construction est très élevée (- 16,7 % contre - 5,7 %) ce qui traduit le repli de la construction. De même, en phase avec le recul de l'activité, le transport de produits pétroliers raffinés amplifie son recul (- 17 % après - 2,5 % en 2008)

De façon similaire, les différents produits intermédiaires (minerais, produits de la métallurgie et de la chimie) contribuent sensiblement au recul, compte tenu à la fois de leur masse pondéreuse et de l'ampleur du recul qui les affecte (- 30,2 % après - 8,8 %, soit une contribution de - 2,8 points).

La baisse de transport de produits manufacturés (- 16,3 %) contribue pour 9,6 points, soit près de la moitié à la baisse du transport routier, compte tenu du poids de ces produits dans le transport de marchandises. Au sein des produits manufacturés, le transport d'automobiles et pièces détachées recule encore fortement (- 20,7 %) alors qu'il avait déjà enregistré une baisse importante en 2008 (- 24,3 %).

De même, le transport de conteneurs, stable en 2008 (+ 0,1 %), recule en 2009 de 13,1 %.

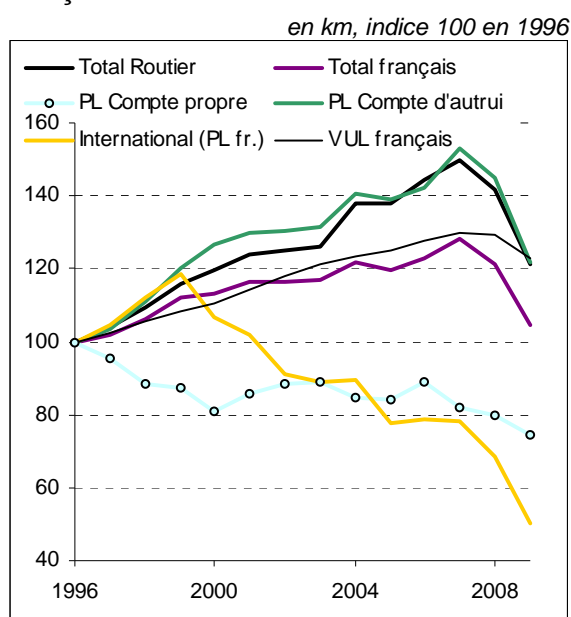
La baisse des transports de produits agricoles et agroalimentaires, qui s'accroît en 2009, contribue pour un cinquième à la baisse totale. Pourtant, exception faite des productions animales et de certains produits frais, les productions sont le plus souvent élevées, voire même record pour ce qui est des céréales. Le manque de débouchés et le mouvement de stockage qui en résulte expliquent alors les faibles niveaux des transports routiers des produits agroalimentaires.

Le transport pour compte d'autrui (- 15,7 %) recule plus que pour compte propre, et ce pour la deuxième année consécutive. Il est à noter qu'ils s'adressent à des marchés différents et que le compte propre, important dans le commerce, résiste mieux.

Figure M2.1 Le transport intérieur routier de marchandises

	en Gt-km, évolutions en %			
	2000	2008	2009	2009/2008
Pavillon français (1)	203,0	217,5	187,0	-14,0
National (PTAC>3,5t)	163,0	181,9	156,1	-14,2
Compte propre	29,7	29,3	27,3	-6,6
Compte d'autrui	133,4	152,7	128,7	-15,7
International (PTAC>3,5t)	21,2	13,6	10,0	-26,4
dont Transit	0,5	0,2	0,2	ns
Total PL (PTAC>3,5t)	184,2	195,5	166,1	-15,1
VUL (PTAC<=3,5t) (2)	18,8	22,0	20,9	-5,0
Pavillon étranger (1)	79,5	116,6	99,3	-14,8
Transit	39,5	58,8	48,2	-18,0
International	37,7	52,2	45,9	-12,0
Cabotage	2,2	5,6	5,2	-8,0
Transport routier	282,5	334,2	286,3	-14,3

Source : SOeS

Figure M2.2 Évolution du transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français

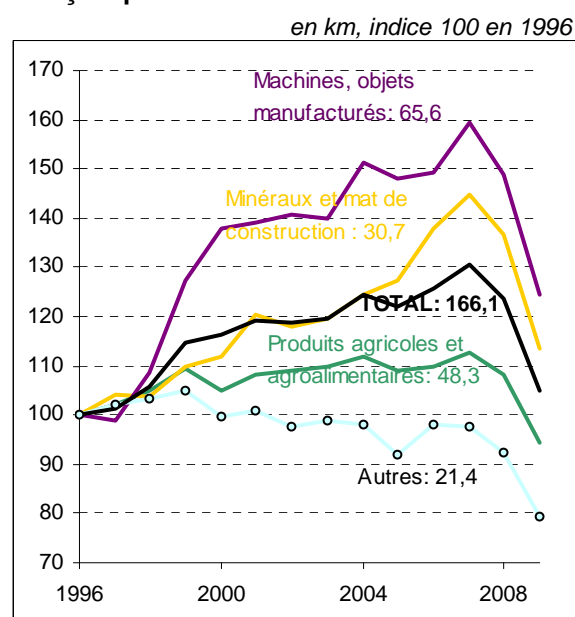
Source : SOeS

Le transport intérieur...

...est le transport réalisé sur le territoire français ; pour le transport international d'échange ne sont donc prises en compte que les t-km entre l'origine (la destination) en France et le point de passage de la frontière française.

(1) Le pavillon est ici défini comme l'ensemble des véhicules à moteur immatriculés dans le pays.

(2) Les transports routiers par VUL sont classés entièrement en transports nationaux.

Figure M2.3 Évolution du transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français par marchandises

Source : SOeS

Champ : PL (PTAC>3,5 t) immatriculés en France uniquement, hors transit

Figure M2.4 Le transport intérieur routier de marchandises sous pavillon français par type marchandises

	évolutions annuelles et trimestrielles (t/t-1, cjo-cvs) en %, niveaux en Gt-km								
	2006	2007	2008	2009					Niveau 2009 (Gt-km)
				T1	T2	T3	T4	Annuel	
Produits agricoles et agroalimentaires	0,8	2,3	-3,9	-20,0	15,8	2,0	-2,1	-12,7	48,3
Minéraux et matériaux de construction	8,0	5,1	-5,7	-8,7	2,1	4,3	-0,7	-16,7	30,7
Machines, véhicules, objets manufacturés	1,1	6,5	-6,6	-11,7	3,4	8,3	-2,3	-16,3	65,6
Autres	6,4	-0,4	-5,2	-21,0	21,2	-7,0	31,6	-14,0	21,3
Ensemble	2,9	4,1	-5,5	-14,9	8,8	3,6	2,1	-15,1	166,1

Source : SOeS

Champ : PL (PTAC>3,5 t) immatriculés en France uniquement, hors transit

M3 - Le transport ferroviaire de marchandises

En 2009, le transport ferroviaire s'effondre (- 20,9 % de tonnes kilomètres réalisées en France). Le transport national chute de 13,7 %, et les chutes du transport international et du transit accélèrent.

Effondrement du national

Alors qu'en 2008 les transports ferroviaires nationaux avaient soutenu le transport ferroviaire intérieur de marchandises, tant à la SNCF que chez les autres opérateurs ferroviaires, ce n'est plus le cas en 2009 avec une baisse du transport ferroviaire national de 13,7 %. Cette diminution pèse autant que celle du transport international dans l'effondrement du transport intérieur de marchandises. Commencée mi-2008, la baisse a atteint un rythme trimestriel de - 12% au dernier trimestre 2008 et premier trimestre 2009 avant de se redresser ensuite.

Les nouveaux entrants continuent à croître tant au national qu'à l'international. Ainsi, pour le national, les sept entreprises ferroviaires privées, en premier lieu Euro Cargo Rail, Véoia et aussi VFLI qui appartient au groupe SNCF, représentent, en moyenne annuelle, environ 16 % des tonnes-kilomètres nationales contre 5 % deux années auparavant.

Effondrement du transport international et du transit

En 2009, les baisses du transport international (- 34,7 %) et du transit (- 31,8 %) sont amplifiées. La baisse du transport international qui a commencé fin 2007 a cessé au troisième trimestre 2009. Là aussi, les nouveaux entrants se développent.

Le transport conventionnel baisse de 18,2 % (après - 6,7 % en 2008). Plusieurs facteurs peuvent expliquer cette baisse. Les conséquences de la crise économique, particulièrement prononcée dans la construction et dans les biens de productions intermédiaires lourds, affectent le transport ferré. Par ailleurs, les envois en wagons isolés diminuent fortement, l'offre de la SNCF ayant connu une contraction sensible en même temps qu'elle a subi une concurrence forte de la route. Les nouveaux entrants ferroviaires se sont principalement portés sur le marché du train complet.

Effets de l'effondrement du TRM et des restructurations du fret SNCF

En lien étroit avec la diminution du TRM plus marquée sur la longue distance, le transport combiné baisse en 2009 (- 28,5 % après + 1,3 % en 2008) avec, en outre, la baisse du transport des marchandises conteneurisées, générale aux différents modes de transport hormis le fluvial.

La restructuration du fret SNCF et l'arrivée des nouveaux opérateurs sont corrélatives d'un retournement de tendance pour les trains entiers. Après une diminution persistante du transport par trains entiers depuis 2001, celui-ci s'est stabilisé depuis 2006. Son recul (- 11,7 %) en 2009 est comme en 2008 moindre que celui du wagon isolé (- 30,4 %). Sa part dans le fret ferroviaire, remonte vivement pour la seconde année consécutive (57 % après 51 % et 45 %), après avoir été orientée à la baisse depuis environ 15 ans.

Évolution des statistiques ferroviaires

L'apparition de nouveaux opérateurs ferroviaires sur le marché français a nécessité une profonde modification du système d'observation statistique des transports de marchandises.

Afin de recueillir les flux totaux, le SOeS réalise une enquête auprès de l'ensemble des opérateurs ayant une activité en France, permettant de recueillir annuellement et trimestriellement les tonnages transportés, les tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français (tonnes-kilomètres *intérieures*) et les trains-kilomètres. Ce recueil, assis sur le règlement statistique européen sur les transports ferroviaires (règlement CE n° 91/2003) impose en outre une distinction entre transports national, transports internationaux entrant et sortant et transport en transit.

Pour les plus gros opérateurs ferroviaires (plus de 350 millions de t-km réalisées par an), les données annuelles sont ventilées par type de marchandises, par type d'unité de transport intermodal ou par pays de chargement ou de déchargement des marchandises. Mais ces informations restent soumises au secret statistique compte tenu du nombre d'opérateurs ferroviaires répondants.

Les statistiques concernant le transport combiné (transport de conteneurs) et la ventilation par NST des marchandises ferroviaires présentées dans cette fiche sont donc des estimations basées sur des volumes globaux et un suivi monographique des marchés des différents opérateurs, réalisé notamment par la Mission de contrôle des activités ferroviaires. La veille économique de ces marchés permet de dresser un constat qualitatif mais les statistiques proposées restent assez approximatives.

Figure M3.1 Le transport intérieur ferroviaire de marchandises

niveaux en Gt-km, évolutions en %

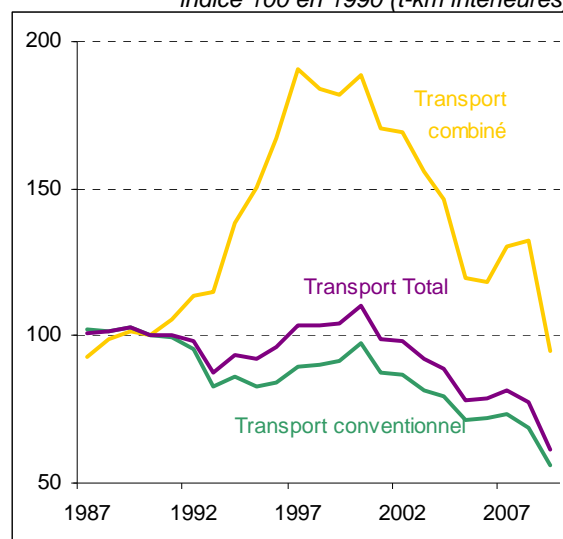
	2000	2007	2008	2009	2009/ 2008
Ferroviaire	57,7	42,6	40,6	32,1	-20,9
national	29,9	25,2	26,2	22,6	-13,7
international	18,5	12,7	11,0	7,2	-34,7
transit	9,3	4,8	3,5	2,4	-31,8

Sources : SNCF et SOeS – enquête auprès des opérateurs ferroviaires

Note : pour la ventilation entre national, international et transit, les ports français sont considérés comme des territoires étrangers jusqu'en 2005. Depuis 2006, conformément à la définition d'Eurostat, les transports de et vers les ports français sont considérés soit comme des transports nationaux (Le Havre – Paris par exemple) ou, le cas échéant, comme de l'international (Dunkerque – Belgique par exemple).

Figure M3.2 Estimation de l'évolution du transport combiné et conventionnel

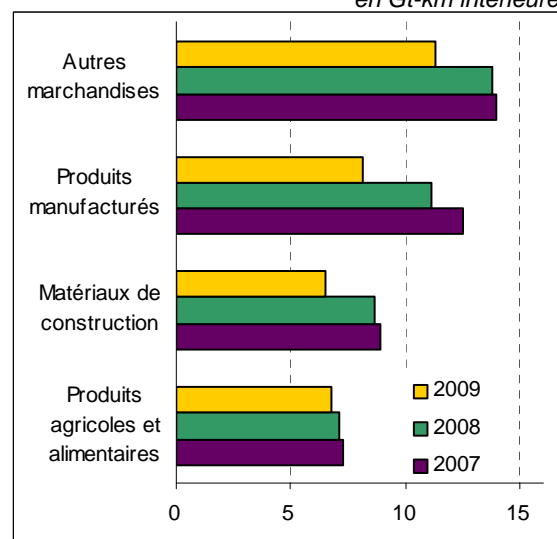
indice 100 en 1990 (t-km intérieures)



Source : SOeS (voir encadré ci-contre)

Figure M3.3 Estimation des évolutions des principales marchandises transportées

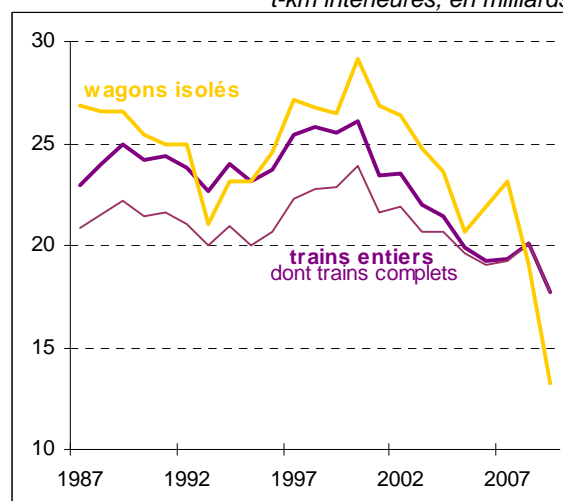
en Gt-km intérieures



Source : SOeS (voir encadré ci-contre)
Estimations provisoire basée sur la nouvelle NST

Figure M3.4 Fret par type commercial d'acheminement

t-km intérieures, en milliards



Source : SOeS (voir encadré ci-contre)
Estimations provisoires pour les opérateurs privés

M4 - Le transport intérieur fluvial de marchandises

Le transport fluvial recule en 2009 (- 1,1 % en t-km après - 0,5 % en 2008). Cette baisse résulte de la chute des transports internationaux (- 12,8 % en t-km) tandis que les transports nationaux augmentent (+ 6,8 %), bénéficiant des bonnes récoltes de blés et de la hausse des conteneurs qui contraste avec la baisse du transport de conteneurs dans les autres modes. La baisse du transport fluvial des produits métallurgiques et chimiques, et dans une moindre mesure de la construction explique le recul de 2009.

La bonne campagne céréalière et le développement du conteneur contribuent positivement à l'évolution du transport fluvial

La transport fluvial baisse de 81 millions de tonnes kilomètres en 2009 (- 1,1 %) mais le transport fluvial enregistre des hausses sur certains segments.

Ainsi, la campagne agricole record en matière de céréales a bénéficié au transport fluvial (+ 20,8 %) avec une progression des ventes à l'étranger et plus précisément vers l'Union Européenne. Le bassin de la Seine qui est le premier pour ce type de transport en bénéficie directement.

Les conteneurs ont soutenu le transport fluvial en 2009 en augmentant de + 24,5 % en t-km et de + 11,4 % en EVP. Dans les ports du Havre et de Marseille-Fos ce mode de transport retrouve en 2009 un niveau comparable à celui record de 2007, après une année 2008 marquée par des mouvements sociaux.

Le ralentissement de l'économie française pèse sur les transports fluviaux

Par contre des baisses notables affectent les produits métallurgiques (- 34,8 %), les minerais et déchets métallurgiques (- 14,9 %) traduisant le ralentissement de l'activité économique particulièrement sensible pour la production des biens intermédiaires. Le second semestre

2009 marque une amélioration par rapport à un début de l'année difficile.

La conjoncture défavorable du secteur de la construction pèse sur le transport fluvial pour la seconde année consécutive. En évolution, la baisse du transport de matériaux de construction apparaît relativement limitée (- 2,4 % après - 2,5 % en 2008) mais contribue fortement au résultat d'ensemble compte tenu du poids important de cette activité dans le transport fluvial.

Le ralentissement de la production de l'industrie chimique pèse aussi sur les produits transportés (- 20,2 % pour les produits chimiques) touchant particulièrement le bassin rhodanien qui est un grand couloir pour ce type de biens. Enfin, la filière énergétique enregistre elle aussi une contraction les transports de combustibles minéraux diminuant de - 12,2 % et des transports d'hydrocarbures de - 4,1 %.

Alors que la production agricole augmente, le transport fluvial lié aux engrais marque le pas (- 39,8 %). On observe en effet un certain découplage entre production agricole et livraisons d'engrais qui ont reculé de 24 % lors de la campagne 2008-2009 qui peut s'expliquer en partie par la forte hausse du prix des énergies fossiles en 2008 et la baisse des revenus des agriculteurs en 2009.

Le transport fluvio-maritime connaît une baisse sur les voies d'eau intérieures (- 14,9 %).

Redressement de la part du pavillon français

En termes de pavillon, on observe en 2009 une augmentation de 4,8 % du transport sous pavillon français. Ce qui amène un redressement de son poids à 63,6 % des t-km de transport fluvial en 2009, tandis que la part du pavillon étranger recule, passant à 36,4 % après environ 40% les trois années précédentes.

Figure M4.1 Transport fluvial

	évolutions en %			
	2000	2008	2009	09/08
En millions de tonnes (*)				
Ensemble	58,7	60,2	56,1	-6,7
Transport national	26,7	29,6	26,1	-11,7
Transport international	32,0	30,6	30,0	-1,9
En millions de t-km (*)				
Ensemble	7261	7504	7423	-1,1
Transport national	4141	4477	4783	6,8
Transport international	3120	3027	2640	-12,8
Fluvio-maritime (Mt-km)	286	354	301	-14,9
Conteneurs (milliers d'EVP)	204	399	445	11,4

Source : VNF

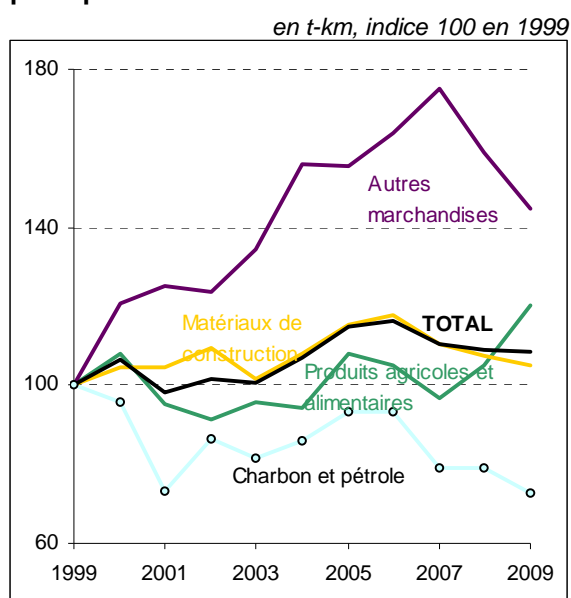
(*) hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.2 Transport fluvial par type de marchandises (*)

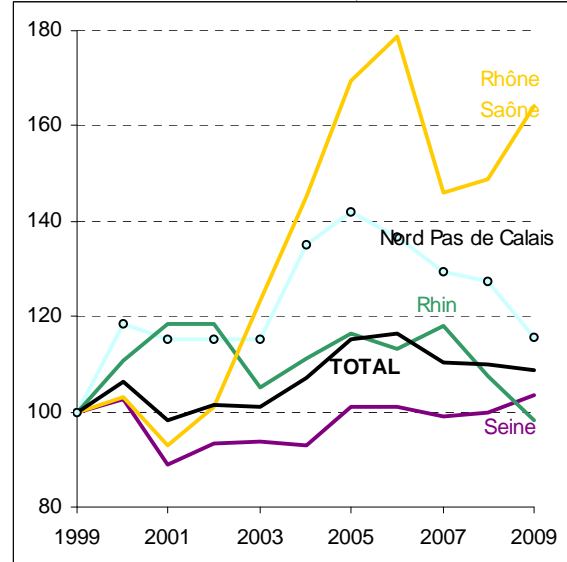
	niveaux en M t-km, évolutions en %			
	2000	2008	2009	09/08
Produits agricoles	1539	1471	1777	20,8
Denrées alimentaires, fourrages	487	499	479	-3,9
Combustibles minéraux	773	665	584	-12,2
Produits pétroliers	708	563	540	-4,1
Minerais, déchets métallurgiques	203	249	212	-14,9
Produits métallurgiques	408	368	240	-34,8
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2376	2452	2392	-2,4
Engrais	159	264	159	-39,8
Produits chimiques	390	391	312	-20,2
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	217	583	726	24,5
Total fluvial (*)	7261	7504	7423	-1,1

Source : VNF

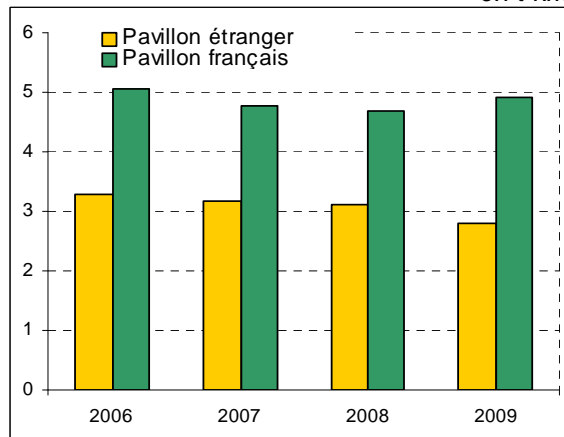
(*) hors fluvio-maritime et transit rhénan

Figure M4.3 Transports fluviaux pour les principales marchandises

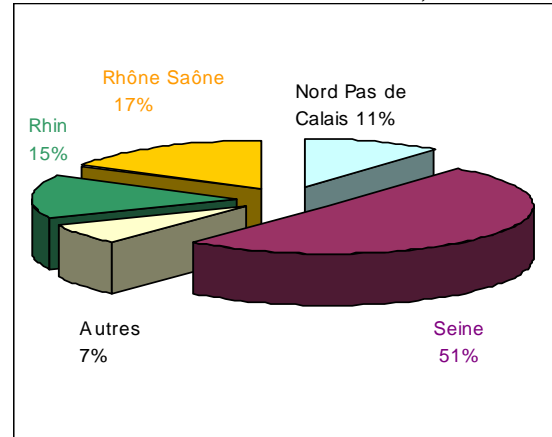
Source : VNF

Figure M4.4 Transports fluviaux par bassin

Source : VNF

Figure M4.5 Pavillons étrangers et français

Source : VNF, hors transit rhénan

Figure M4.6 Part des différents bassins

Source : VNF

M5 - Le transport maritime de marchandises

Les tonnages de marchandises traités dans les ports français diminuent fortement (- 10,3 %) en 2009 après une stabilité en 2008. Cette baisse qui affecte tous les types de marchandises est extrêmement forte pour les vrac solides (- 22,8 %) moindre pour les marchandises diverses (- 4,5 %). Dunkerque, Marseille et Nantes Saint-Nazaire sont très affectés par la baisse tandis que Calais et Rouen connaissent une hausse des tonnages traités. Hors les produits pétroliers qui comptent pour environ la moitié des tonnages, la chute de marchandises traitées est encore plus élevée (- 13,8 %).

Forte diminution des tonnages de conteneurs et rouliers

Les marchandises diverses traitées dans les ports métropolitains, tant en entrée qu'en sortie, sont en repli en 2009, avec une baisse totale de 4,5 % des tonnages. Calais et Rouen connaissent une augmentation des tonnages tandis que tous les autres ports connaissent des baisses, particulièrement prononcées pour les ports de Dunkerque (- 25,8 %), Marseille (- 16 %), Nantes Saint-Nazaire (- 11,5 %).

Le volume de conteneurs traités (en tonnes) dans les principaux ports métropolitains diminue de 6,4 % en 2009 (après - 8 % en 2008). En 2009, ce ralentissement est moindre que celui constaté dans les autres grands ports européens - en particulier Hambourg chute de 25,1 %, Anvers de 13,9 % et Rotterdam recule de 6,4 % - possible effet rattrapage d'une année 2008 qui par contre avait été plus mauvaise pour les ports français. La baisse du trafic de conteneurs est particulièrement forte pour le port du Havre qui est le premier port de conteneurs français (recul de 2,75 millions de tonnes soit - 10,8 %). Par contre, le trafic de conteneurs est en hausse pour le port de Marseille-Fos (+ 3,2 %) qui ne retrouve toutefois pas son niveau de 2007 ; ainsi que pour les ports de Bordeaux et

la Rochelle - pour des tonnages faibles -. Les autres ports français connaissent des baisses de conteneurs traités particulièrement fortes pour Nantes Saint-Nazaire et Rouen (baisse de l'ordre des 100 000 tonnes pour Nantes Saint-Nazaire, de 170 000 pour Rouen)

La baisse des tonnages de marchandises diverses résulte ensuite de la diminution du roulier (- 3,7 %). Calais (+ 1,1 %) et le Havre sont en hausse tandis que tous les autres enregistrent une baisse du trafic roulier. La hausse du port de Calais est notable même si elle paraît faible car c'est le principal port pour le roulier trans-Manche.

La baisse des tonnages de vrac solides est très prononcée

Les vrac solides et les vrac liquides dans les grands ports métropolitains baissent respectivement de 23,5 % et de 8 %.

Les entrées de vrac solides reculent très fortement (- 31,5 %) en particulier à Marseille (- 44,3 %) et Dunkerque (- 37,4 %). Ce recul provient des entrées de minerais (- 40,6 %) et de charbon (- 30,3 %) qui expliquent 26,2 points de baisse du total des entrées. En sortie, les tonnages résistent mieux grâce aux céréales qui progressent de 5,2 % et dont la part dans les tonnages à l'exportation passe de 69 % en 2008 à 75 % en 2009. La baisse de vrac liquides est moindre. Au port de Marseille les tonnages de vrac liquides diminuent de 9,7 %, à Nantes Saint-Nazaire de 11,7 %, au Havre de 7 % et à Dunkerque de 16 %. Rouen (+ 6,9 %) et La Rochelle (+ 2 %) connaissent une hausse. Cette baisse globale résulte des moindres échanges de produits pétroliers, particulièrement en ce qui concerne l'importation des produits bruts. La baisse du transport des produits chimiques en lien avec l'activité économique concourt aussi à la baisse.

Figure M5.1 Activité des principaux ports de commerce français en 2009

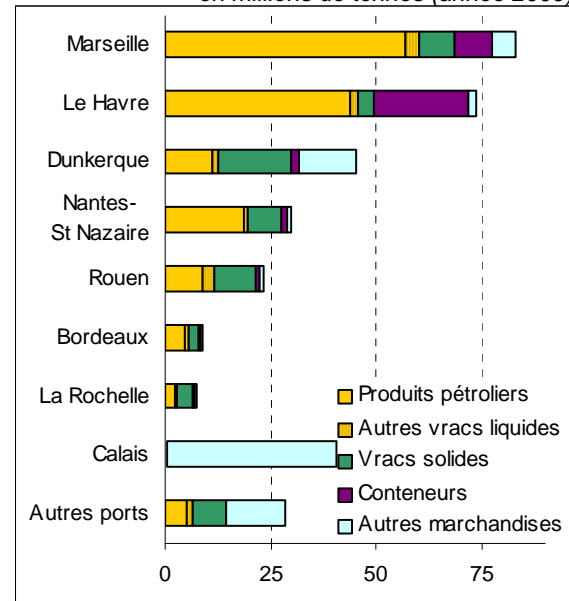
en millions de tonnes, évolutions en %

	Entrées	Sorties	Total
Grands ports maritimes (7 ports)	189,9 -13,9	81,4 -6,4	271,3 -11,7
Vracs liquides	128,5 -7,7	28,9 -10,9	157,3 -8,3
dont pétrole brut	81,4 -14,1	0,4 3,2	81,8 -14,1
dont produits raffinés	28,4 9,4	23,4 -2,0	51,8 -14
Vracs solides	35,1 -31,5	18,9 -2,3	53,9 -23,5
dont céréales	0,1 -64,3	14,1 5,2	14,2 4,1
dont charbon	12,5 -30,3	1,1 -49,3	13,5 -32,2
dont minerais	11,8 -40,6	0,2 38,4	12,0 -39,9
March. diverses	26,3 -12,3	33,7 -4,6	60,0 -8,1
dont conteneurs	15,7 -111	20,3 -2,4	36,0 -6,4
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	8,6 -4,8	10,6 -2,7	19,1 -3,7
Autres ports de métropole (13 ex-PIN)	36,0 -4,1	33,3 0,2	69,4 -2,1
Vracs liquides	5,7 6,7	10 -8,7	6,7 4,1
Vracs solides	6,2 -17,3	1,8 -17,2	8,0 -17,2
Marchandises diverses	24,2 -2,5	30,6 1,8	54,7 -0,1
dont Calais*	18,2 0,2	22,6 1,6	40,8 1,0
Total métropole (20 ports)	225,9 -12,3	114,8 -4,5	340,6 -9,8
Outre-mer (3 ports)	6,5 -25,7	1,9 -8,1	8,3 -24,1
TOTAL (23 ports)	232,4 -2,9	116,6 -4,8	349,0 -10,3

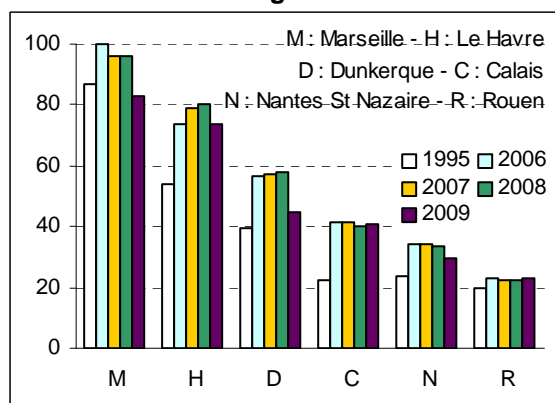
Source : DGITM/PTF4

Figure M5.2 Les marchandises traitées dans les principaux ports de métropole

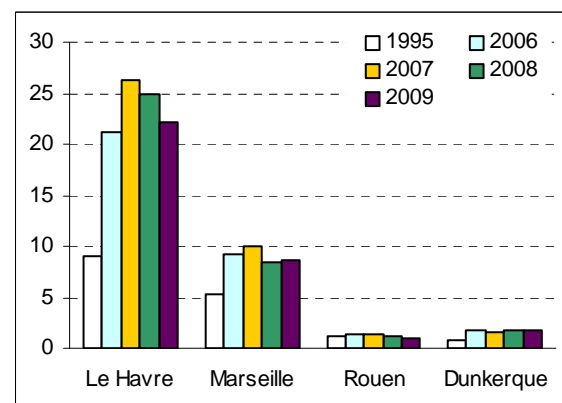
en millions de tonnes (année 2009)



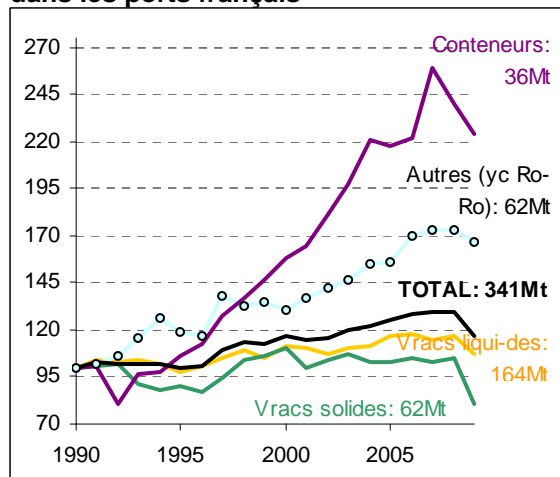
Source : DGITM/PTF4

Figures M5.3 et M5.4 Tonnages dans les principaux ports français (millions de tonnes)

Source : DGITM/PTF4

Marchandises conteneurisées

Source : DGITM/PTF4

Figure M5.5 Les marchandises traitées dans les ports français

Source : DGITM/PTF4

Figure M5.6 L'activité des principaux ports européens de conteneurs en 2009

en millions de tonnes, évolutions en %

	Ensemble des tonnages	Marchandises conteneurisées
Rotterdam	386,9 -8,1	100,2 -6,4
Anvers	157,8 -16,7	87,2 -13,9
Hambourg	110,4 -21,4	71,2 -25,1
Le Havre	73,8 -8,4	22,2 -10,8
Brême	63,0 -15,6	48,7 -11,7
Zeebrugge	44,9 6,8	24,9 17,4
Marseille	83,2 -13,3	8,7 3,2
Algeciras	64,2 -7,7	37,8 -11,5
Valence	57,5 -3,2	42,5 3,3
Gênes	47,5 -12,4	15,2 -14,8
Barcelone	41,8 -17,3	17,6 -29,9
Bilbao	31,6 -16,8	4,6 -23,9
La Spézia	14,3 -23,0	10,7 -20,0

Source : DGITM/PTF4

M6 – Le transport terrestre de marchandises dans l'UE

L'analyse du transport de marchandises au sein de l'Union Européenne à 27 montre la place prépondérante du mode routier pour le fret puisque celui-ci représente plus des trois quarts du transport de marchandises en 2008. Des disparités existent entre les quinze Etats de l'UE15 et les Nouveaux Etats Membres (NEM) mais néanmoins les pratiques de transports dans ces deux ensembles convergent. Ainsi les évolutions depuis 1995, montrent que la part du routier des NEM augmente, tandis que celle du ferré diminue. Sur la même période pour l'UE15, les parts modales sont stables, la route représentant toujours, en tonnes-km, 78 % du transport.

La part du routier est prépondérante

En 2008, alors que la route représente 77 % des transports terrestres de l'UE 27, le fer en représente 17 % et le fluvial 6 %. Des disparités existent entre les Etats de l'ex-UE 15 et les NEM dont la part modale est inférieure pour la route (- 6 points) et les voies navigables (- 4 points) tandis que celle du ferroviaire est plus importante avec 10 points de plus que l'UE15. Mais la part du ferroviaire était encore plus importante dans le passé puisqu'en 1995, du fait non seulement de la nature des produits transportés mais aussi de l'héritage économique, le ferroviaire représentait 51 % du transport de marchandises de ces 12 pays et la route 47 %. Depuis 1995, les NEM se sont ainsi rapprochés des autres pays de l'UE : la croissance des transports de marchandises par ces douze pays qui a été de 78 % entre 1995 et 2008 a bénéficié au routier tandis que le ferroviaire stagnait.

Cette croissance du transport routier de marchandises par les NEM entre 1995 et 2008 s'est faite en lien avec l'expansion des groupes d'entreprises à partir des pays de l'UE15, ainsi qu'avec la prise de parts de marché par les transporteurs résidents des NEM sur le TRM des pays de l'UE15.

Par contre au sein de l'UE15, la croissance du transport de marchandises, qui a été de 27 % sur cette période, s'est accompagnée d'une stabilité des parts modales. Parmi les grands pays de l'UE15, la France, l'Espagne, l'Italie et l'Irlande voient leur fret ferré reculer et sa part modale diminuer, tandis que cette part augmente sensiblement pour l'Allemagne, l'Autriche, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Grèce.

Le transport fluvial n'est significatif que dans une dizaine d'États en lien direct avec les caractéristiques géographiques de ces derniers : la Seine, le Rhin, l'Elbe, le Danube – traversant notamment la Bulgarie et la Roumanie – ainsi que le canal Albert en Belgique expliquent les parts importantes du fluvial dans certains États. L'importance de ce mode est forte dans les États riverains de la Mer du Nord où les fleuves et les canaux constituent un prolongement des grands ports maritimes. Les Pays Bas - avec Rotterdam - en sont la meilleure illustration, le fluvial y représentant 35 % du transport intérieur.

Le transport de **produits manufacturés** constitue la part la plus importante du fret avec des parts modales proches de l'ensemble. Hors l'exception des combustibles et carburants la route est majoritaire. Elle représente environ 90 % du transport de produits agricoles et alimentaires, du textile bois papiers et des minerais non métalliques et déchets. Le transport ferré a un poids important pour les combustibles et carburants (où il est majoritaire) ainsi que pour le transport de minerais et métaux dont il représente presque le quart. Enfin le fluvial représente 16 % du transport européen de combustibles et carburants, 12 % du transport de minerais et métaux.

Statistiques utilisées

Les données ici utilisées proviennent principalement d'Eurostat pour le transport routier et ferroviaire. Il s'agit alors des transports effectués par les transporteurs routiers et les opérateurs ferroviaires de chaque État avec une classification entre transport national et international (y compris transit et cabotage). Compte tenu de ce que les bases Eurostat, lorsqu'on remonte à 1995, comportent des lacunes, certaines séries ont été complétées grâce aux données du *Pocket Book* annuel de la Commission. Pour le transport fluvial, il s'agit de transports effectués sur les réseaux de chaque État et ce quelle que soit la nationalité de l'opérateur. Là aussi ces données essentiellement Eurostat ont été complétées par celles du *Pocket Book*.

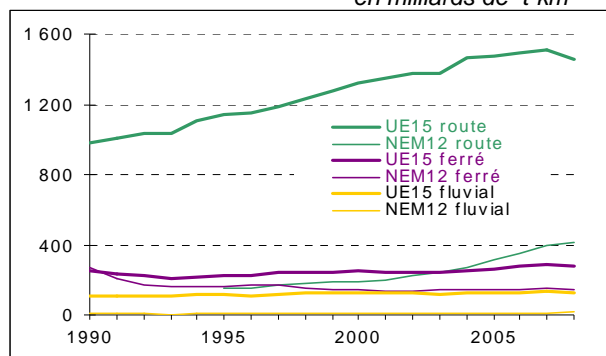
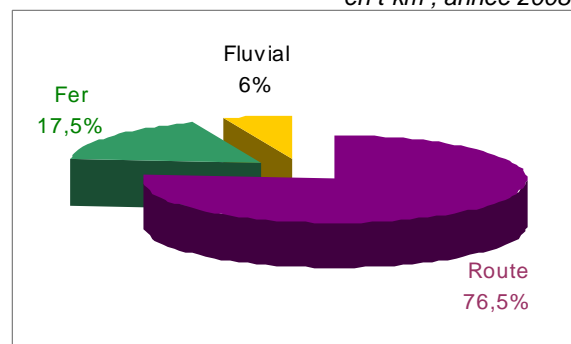
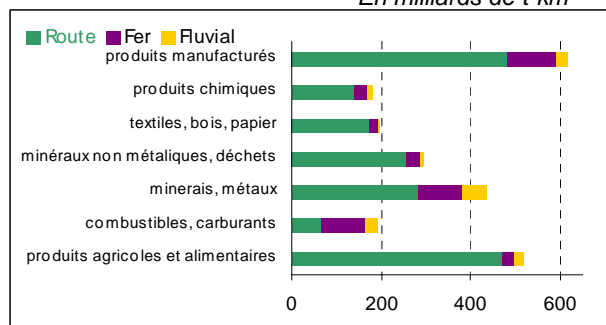
Pour le TRM, il s'agit des tonnes-km totales réalisées par le pavillon national, issues des enquêtes TRM de chaque pays. Elles traduisent aussi bien le poids de son pavillon dans le TRM de l'UE27 que l'importance du transport routier dans le pays, voire, s'il y a une frontière terrestre avec un pays non UE, le transport hors-UE.

Pour analyser véritablement les parts modales internes aux pays, il faudrait disposer des t-km intérieures et du transport par pavillon étranger dans chaque pays (transit + international).

Figure M6.1 Transports terrestres de marchandises en 2008*niveaux en Mds de t-km ; évolutions et parts modales en %*

Pays	Niveaux				Parts modales			évolution 1995-2008			
	Route	Fer	Fluvial	Total	Route	Fer	Fluvial	Route	Fer	Fluvial	Total
Belgique	43	8	9	60	71	14	15	-6	16	53	2
Bulgarie	15	5	3	23	67	20	13	195	-46	nd	60
Rép tchèque	51	15	0	66	77	23	0	63	-32	-90	22
Danemark	19	2		21	91	9	-	-13	-6	-	-12
Allemagne	333	116	64	512	65	23	12	40	64	0	38
Estonie	7	6		13	56	44	-	384	55	-	149
Irlande	17	0		17	99	1	-	211	-83	-	182
Grèce	29	1		30	97	3	-	20	169	-	22
Espagne	243	10		253	96	4	-	139	-11	-	125
France	206	41	9	256	81	16	3	16	-16	34	10
Italie	175	20	0	195	90	10	0	0	-8	-53	-1
Chypre	1			1	ns	ns	ns	ns	ns	ns	9
Lettonie	12	20		32	39	61	-	570	101	-	175
Lituanie	20	15	0	35	58	42	0	292	105	-33	183
Luxembourg	10	0	0	11	94	3	3	79	-47	9	65
Hongrie	36	9	2	47	76	19	5	159	6	86	100
Malte	0			0,3	ns	-	-	ns	-	-	0,0
Pays-Bas	78	6	45	129	60	5	35	16	91	28	22
Autriche	33	18	2	54	62	34	4	26	38	15	29
Pologne	165	49	0	214	77	23	0	222	-29	-69	78
Portugal	39	3		42	94	6	-	22	26	-	22
Roumanie	56	14	9	79	71	18	11	186	-21	179	95
Slovénie	16	4		20	82	18	-	392	14	-	210
Slovaquie	29	9	1	39	74	23	3	84	-34	-25	27
Finlande	30	11	0	41	73	26	0	22	12	4	19
Suède	38	23		61	62	38	-	20	19	-	20
Royaume-Uni	163	25	0	188	87	13	0	1	87	-26	7
UE15	1 457	283	130	1 869	78	15	7	28	27	13	27
UE27	1 867	428	145	2 440	77	18	6	45	11	19	36
NEM 12	410	145	15	570	72	25	3	173	-11	104	78
Norvège	21	3		24	86	14	-	112	24	-	93
Suisse	11	11		22	49	51	-	-4	32	-	12

Source : Eurostat

Figure M6.2 Fret terrestre UE27*en milliards de t-km***Figure M6.3 Parts modales terrestres UE27***en t-km ; année 2008***Figure M6.4 Produits transportés et Modes***En milliards de t-km*

source des graphiques : Eurostat

M7 - Le transport de conteneurs

En 2009, le transport de conteneurs diminue mais dans de moindres proportions que l'ensemble du fret.

Pour les conteneurs, la part des modes terrestres non routiers est plus importante que pour l'ensemble. La part du non routier se stabilise, le TRM est cependant majoritaire pour le transport de conteneurs depuis le début des années 2000.

Moindre baisse que l'ensemble

Dans un contexte de forte baisse du transport intérieur et de diminution de l'activité économique (production et commerce extérieur), le transport de conteneurs diminue fortement (- 13,2 % en t-km). Ce type de transport est néanmoins moins affecté par la crise que l'ensemble du fret (fiche M1).

En conséquence, sa part dans l'ensemble du fret remonte et s'établit à 4,2 % du total des tonnes-km de transport terrestre.

Un poids différent pour chacun des modes

Le mode le plus générateur de transport de conteneurs est devenu le routier. Il transporte près de 70 % des tonnes-km conteneurisées (69,6 % en 2009), soit 6 milliards de tonnes-km par an sur la période 1996-2008. En 2009, 5,9 milliards de tonnes-km de conteneurs sont transportées par la route soit une baisse de 12,5 % par rapport à 2008. Cependant cette baisse reste moins forte que l'ensemble des marchandises transporté par la route (fiche M2). Entre 1996 et 2009, la part du routier dans le total du transport de conteneurs est passée de 43,5 % à 69,6 % (en t-km).

Le transport ferroviaire, compte 2,9 milliards de tonnes-km (23,1 % des marchandises conteneurisées). Sur la période 1996-2008, il représente en moyenne 4,4 milliards de tonnes-km (soit 40 % du total). En 2009, cette quantité diminue de 21,2 % par rapport à 2008.

Le fluvial enregistre une augmentation de 14,7 %, qui contraste avec la baisse de 6,0 % du transport total de ce mode (7,1 milliards de tonnes-km transportées). En 2009, il représente 7,2 % des tonnes-km de marchandises transportées par conteneur (soit 616 millions de tonnes-km).

Une baisse des conteneurs traités dans les ports français et étrangers

La quantité de conteneurs traités dans les ports maritimes français diminue un peu moins

qu'en 2008 (- 6,2 % contre - 7,6 %), Marseille et Le Havre en représentant plus de 85 %. Celle dans les ports étrangers baisse encore plus (- 12,3 %).

La part des conteneurs dans les marchandises traitées dans les ports baisse (passant à 13,3 % en 2009) après avoir constamment augmenté de 1996 à 2007 (sauf en 2005), de 7,8 % à 13,7 %.

Les principaux ports français de conteneurs (Le Havre, Marseille, Dunkerque, Nantes-St-Nazaire, Rouen, Bordeaux, La Rochelle) traitent 36,1 millions de tonnes de conteneurs (soit 13,3 % des marchandises traitées).

A titre de comparaison, les marchandises conteneurisées des autres ports européens représentent 521 millions de tonnes (44 ports de l'UE). Anvers et Rotterdam traitent 35 % du total. Une part est transportée ensuite en France ou en provient (notamment Anvers, Zeebruges, Rotterdam voire Barcelone). Le transport en France (transit et échange) de ces conteneurs par TRM sous pavillon étranger est probablement significatif, bien que non connu.

Champ et mesure

Le transport de conteneurs est ici mesuré en tonne-km de marchandises transportées. Cela présente l'avantage d'une unité homogène avec les autres chiffres de fret présentés ici. Il peut aussi être mesuré en nombre de conteneurs. Comme ceux-ci peuvent être de taille différente, on utilise un nombre de conteneurs EVP qui fait référence à la taille de 20 pieds (EVP = équivalents 20 pieds).

Le conteneur est un conditionnement et non une marchandise. Il peut donc arriver qu'il soit omis lorsque la marchandise qu'il contient est décrite de façon stricte selon la nomenclature transport. Les enquêtes du SOeS tâchent cependant d'obtenir la déclaration du conditionnement simultanément.

Même s'il s'agit d'un conditionnement, le transport de conteneurs de marchandises fonctionne presque comme un type de transport de marchandises particulier et facilite le changement de mode et le transport de grandes quantités de produits diversifiés. Rapidement transbordable le transport de conteneur est adapté à l'intermodalité.

Le transport de conteneurs en France par le TRM étranger est inconnu (transit + international entrant et sortant). Les conteneurs peuvent provenir des ports maritimes outre ceux chargés aux abords de lieux de production ou de conditionnement (« ports secs », sorties d'usine...). Une part des conteneurs traités dans les ports est uniquement transbordée d'un navire à l'autre.

Figure M7.1 Le transport de conteneurs par mode

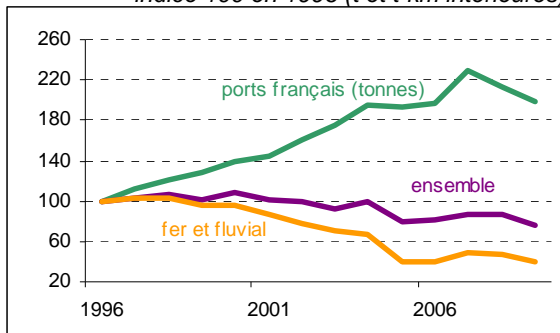
niveaux en t-km ou tonnes, évolutions en %

Conteneurs (Millions t-km)	2000	2007	2008	2009	09/08
Routier	6 154,9	6 761,6	6 765,6	5 921,4	-12,5
Ferroviaire	5 803,0	2 596,4	2 498,4	1 968,2	-21,2
Fluvial	325,4	505,6	537,3	616,1	14,7
Total	12 283,3	9 863,6	9 801,3	8 505,7	-13,2
Maritime (Millions de T)	25,2	41,6	38,5	36,1	-6,2

Sources : SOeS, VNF, DGITM/PTF4 ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.2 Marchandises transportées par conteneurs hors pavillons étrangers

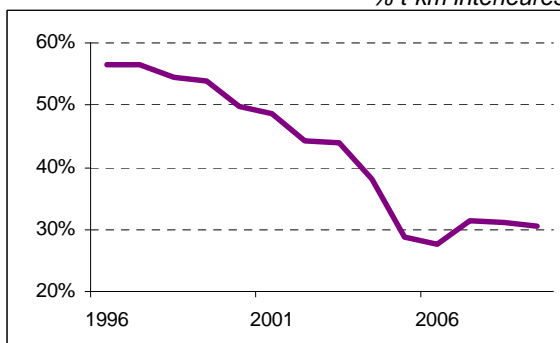
indice 100 en 1996 (t et t-km intérieures)



Sources : SOeS, VNF, DGITM/PTF4 ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.3 Part du non routier dans le transport de conteneurs

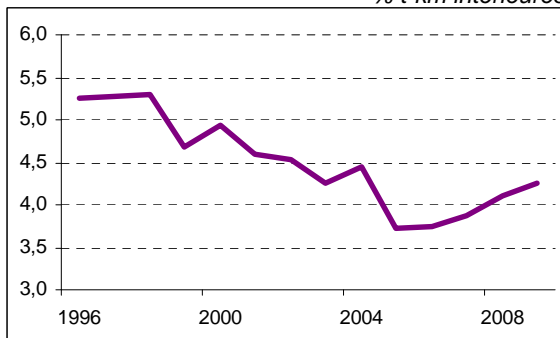
% t-km intérieures



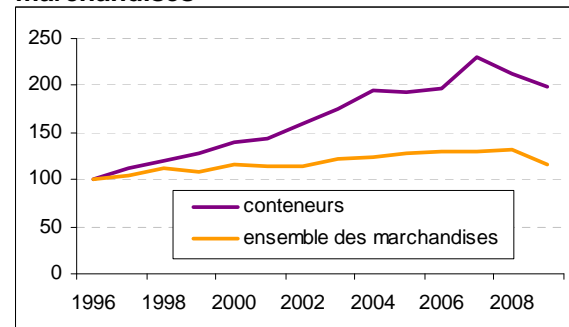
Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.4 Part du transport de conteneurs dans le fret terrestre

% t-km intérieures



Sources : SOeS, VNF ; hors TRM sous pavillon étranger

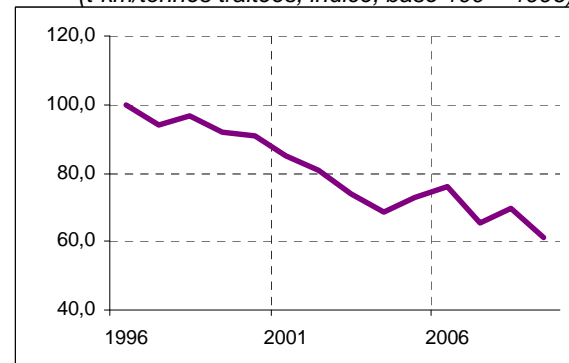
Figure M7.5 Entrées et sorties dans les ports, conteneurs et ensemble des marchandises

Sources : SOeS, DGITM/PTF4

Champs : sept principaux ports français (Le Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes-St-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle, Marseille)

Figure M7.6 Transport de conteneurs rapporté aux conteneurs traités dans les ports français

(t-km/tonnes traitées, indice, base 100 = 1996)

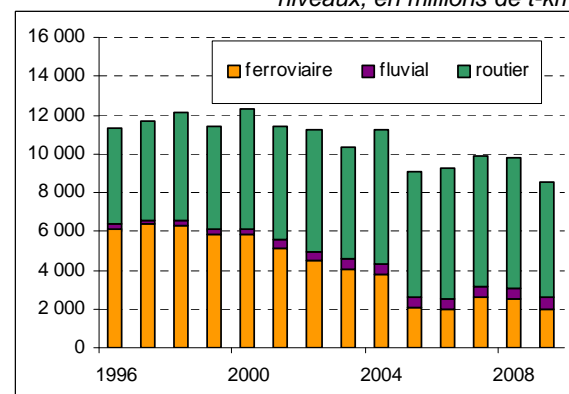


Sources : SOeS, VNF

Champs : hors TRM sous pavillon étranger

Figure M7.7 Transports de conteneurs selon les modes

niveaux, en millions de t-km



Sources : SOeS, VNF

Champ : hors TRM sous pavillon étranger

V – Les transports de voyageurs

V1 - Les transports intérieurs de voyageurs

Le transport intérieur de voyageurs augmente faiblement en 2009 (+ 0,4 %) après une année 2008 atone. La circulation des voitures particulières et les transports collectifs routiers augmentent. A l'opposé, le transport ferroviaire diminue pour la première fois depuis cinq ans ; les liaisons TGV connaissant une baisse en voyageurs-kilomètres pour la première fois depuis 2003. Le transport aérien recule également en 2009.

Hausse de la mobilité en voitures particulières

En lien avec les estimations de circulation routière, les voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière augmentent légèrement (+ 0,5 %). Cette évolution est portée exclusivement par une forte progression du parc des voitures particulières diesel (+ 4,7 %) dynamisé par les mesures gouvernementales (prime à la casse et bonus écologique). Dans un contexte 2009 marqué par une forte décroissance des prix des carburants en moyenne annuelle (fiche C3) et par une baisse de l'emploi salarié, le kilométrage annuel moyen se maintient (- 0,1 % en 2009) sans retrouver toutefois son niveau de 2007.

Baisse de la mobilité en transports collectifs

Pour la première année depuis 2003, l'ensemble des transports collectifs enregistre une baisse (- 0,3 %). Les transports ferrés diminuent de 0,7 % et les transports aériens poursuivent leur baisse tant au national qu'à l'international (- 1,8 %). Par contre, les transports collectifs routiers affichent une hausse (+ 0,8 %).

Sur les déplacements urbains en mode collectif, l'année 2009 affiche une stagnation (+ 0,0 %) (fiche V4) contrastant ainsi avec les années récentes qui bénéficiaient d'une progression de 2,8 % en moyenne annuelle (depuis 2004).

En Île-de-France, les transports collectifs se maintiennent avec une diminution pour la RATP (- 1,4 %) et une hausse pour les autres transports collectifs urbains (+ 1,1 %).

Le transport sur les réseaux urbains des villes de Province continue de croître mais à un rythme nettement ralenti (+ 0,9 % contre

+ 5,5 % en 2008). Enfin, les réseaux TER enregistrent une croissance de 2,1 %.

La poursuite de la baisse de l'emploi salarié a limité les besoins de mobilité quotidienne et explique une part de ces ralentissements voire de ces baisses, malgré le développement de l'offre en transports collectifs urbains notamment en Province. De même, la hausse des prix des transports collectifs urbains de 3,4 % en 2009 d'après l'Insee (pour une inflation de 0,1 %) a pu freiner le recours à ce type de transport.

C'est surtout au premier trimestre que les baisses ont été les plus marquées ; au quatrième trimestre, les voyageurs-kilomètres sont de nouveau en hausse sur tous les réseaux (sauf réseau ferré RATP).

La part des déplacements longue distance semble reculer

Pour la première fois depuis 2003, les transports ferroviaires sur longue distance connaissent une contraction en voyageurs-kilomètres aussi bien pour les liaisons TGV que pour les trains corail. A l'opposé, le transport en autocars interurbain poursuit sa tendance à la hausse avec + 8,0 % en 2009 dans un contexte économique délicat pour les ménages.

Le transport aérien intérieur continue de baisser en 2009 (- 1,8 %) en nombre de passagers-kilomètres transportés. Cette baisse est imputable aux liaisons Paris-Province ; les liaisons Province-Province restent toujours dynamiques.

La diminution de la mobilité longue distance est notamment le fait d'une année touristique 2009 atone : le nombre de voyages des Français devrait être similaire à celui de 2008 tandis que le nombre d'entrées de touristes étrangers recule cette année (- 11,0 % pour la fréquentation dans l'hôtellerie de tourisme et - 1,1 % dans l'hôtellerie de plein air).

Une part modale stable pour la voiture

Pour le transport intérieur de voyageurs, la part modale de la voiture qui avait fortement baissé en 2008 est stable (81,8%).

Figure V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs

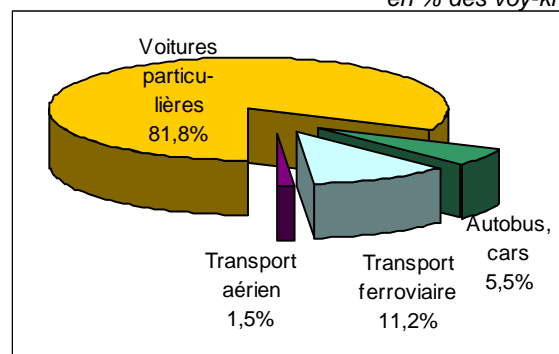
évolutions en %, niveaux en G voy-km

	2006	2007	2008	2009	Niveau 2009
Voitures particulières	-0,5	0,6	-1,1	0,5	723,9
Transports collectifs	3,2	2,8	4,6	-0,3	160,9
Autobus, cars	1,6	5,0	3,1	0,8	48,9
dont RATP	0,2	1,1	6,7	-1,2	3,0
Transports ferrés	4,1	2,1	6,1	-0,7	99,2
dont SNCF	4,4	2,5	6,2	-0,8	86,0
(TGV + IDTGV)	5,4	7,0	8,9	-0,7	51,9
dont RATP	2,3	-1,4	5,3	-1,5	12,2
Transports aériens	2,2	0,3	-1,0	-1,8	12,9
Ensemble	0,1	0,9	-0,1	0,4	884,8

Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, SOeS, Enquête annuelle sur les transports urbains, Bilan de la circulation

Figure V1.2 Les transports intérieurs de voyageurs

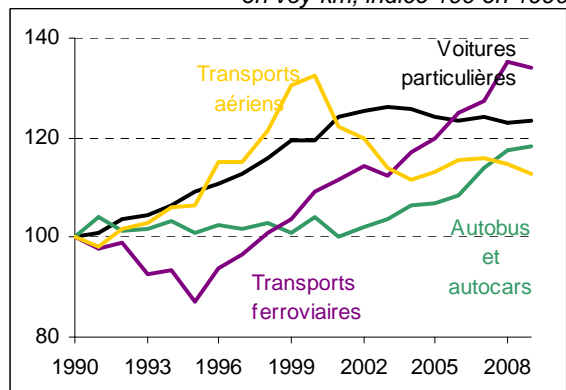
en % des voy-km



Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, SOeS, Certu, Bilan de la circulation

Figure V1.3 Les transports intérieurs de voyageurs par mode

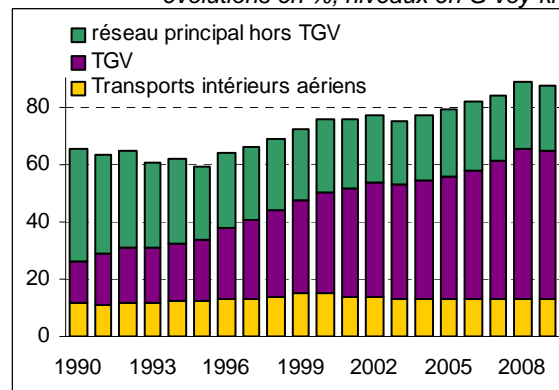
en voy-km, indice 100 en 1990



Sources : SNCF, RATP, DGAC, Optile, SOeS, Certu, Bilan de la circulation

Figure V1.4 Les transports intérieurs aériens et ferroviaires longue distance

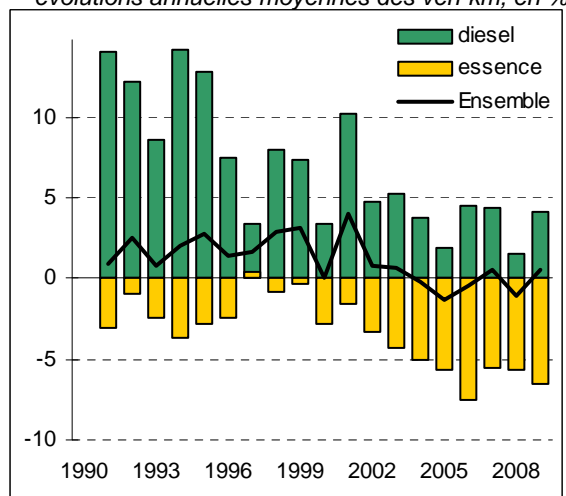
évolutions en %, niveaux en G voy-km



Sources : SNCF, DGAC

Figure V1.5 La circulation des voitures particulières en France

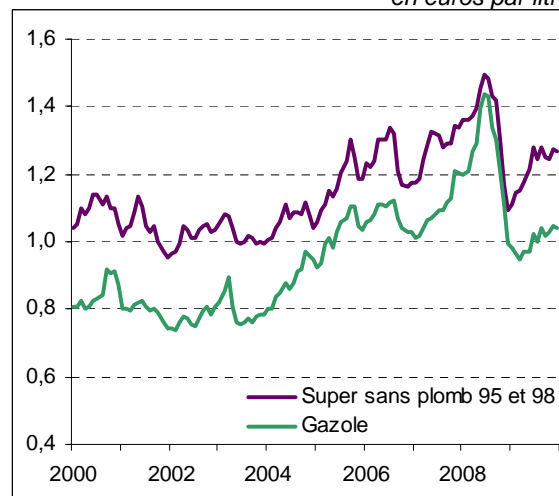
évolutions annuelles moyennes des véh-km, en %



Source : Bilan de la circulation

Figure V1.6 Les prix des carburants à la pompe

en euros par litre



Sources : DGEC, calculs SOeS

V2 - Le transport aérien de voyageurs

Le transport aérien de voyageurs connaît un retournement de tendance en 2009, succédant au ralentissement de 2008. Après une croissance de 2,1 % en 2008, le nombre de passagers sur les liaisons touchant les aéroports métropolitains baisse de 4,3 %. Le recul en terme de mouvements d'avions est plus important (- 7,4 %), les compagnies poursuivant leur stratégie d'optimisation des capacités.

Le nombre de passagers s'est significativement contracté au 1^{er} trimestre 2009 avec - 8,0 %. Même si la baisse s'est ralentie par la suite pour atteindre - 1,7 % au 4^e trimestre, l'année 2009 termine sur une baisse de 4,3 % soit 5,5 millions de passagers en moins dont 4,5 millions à l'international. Cette évolution contraste avec les années précédentes puisqu'il faut remonter à 1991 pour retrouver une baisse de cette ampleur.

Pour les aéroports d'outre-mer, la fréquentation est en baisse de 3,5 %, notamment sur les vols internationaux (- 8,0 %) ; les vols métropole – DOM connaissent une baisse plus modérée de 1,9 %.

Une évolution contrastée du transport aérien intérieur de la Métropole

Les passagers sur les vols intra-métropolitains sont en baisse de 3,2 %, marquant une poursuite de la baisse des années précédentes.

Pour autant, cette diminution dissimule des évolutions contrastées : alors que le transport radial (Paris-Province) évolue à la baisse (- 5,1 % en nombre de passagers), la fréquentation des lignes transversales (Province-Province) demeure en progression (+ 2,2 % en nombre de passagers), même si elle est moindre qu'en 2008 (+ 4,1 %). L'évolution des transversales à partir de Lyon (vers Bastia, Bordeaux, Toulouse) et de Marseille (vers Bâle-Mulhouse, Beauvais, Biarritz, Lille, Nantes, Tours) a compensé les baisses de relations plus anciennes (Marseille - Lyon, Nantes - Lille, Brest - Toulon, etc.) et permis la croissance de ce type de lignes. Le développement des compagnies à bas-coûts sur ces transversales porte largement cette situation.

Concernant la fréquentation des principaux aéroports français, Aéroports de Paris voit son nombre de passagers diminuer de 4,5 % tant à Paris-CDG qu'à Paris-Orly.

Sur les principaux aéroports de Province (- 3,5 % de passagers), la situation est très différente selon les villes. Alors que Bâle-Mulhouse enregistre une baisse (- 9,9 %) ainsi que Bordeaux (- 6,9 %), Marseille-Provence et Beauvais-Tillé sont les seuls principaux aéroports métropolitains à afficher une hausse (respectivement + 4,8 % et + 4,3 % de passagers).

L'international aussi affecté par la baisse

Après une année 2007 de forte croissance (+ 8,0 %), et une année 2008 également en hausse (+ 3,2 %), l'activité internationale connaît un retournement de tendance en 2009, avec une baisse de 4,6 %.

Le transport aérien vers l'Union européenne est particulièrement touché, avec - 6,6 % de fréquentation soit 3,6 millions de passagers en moins (+ 2,3 % en 2008 et + 8,6 % en 2007).

Hors Union européenne, le nombre de passagers baisse également (- 5,1 % pour le faisceau métropole-Amérique, - 3,4 % pour le faisceau métropole-Asie).

Le Maghreb est le seul faisceau en croissance à l'international (+ 2,9 %).

L'activité des compagnies françaises recule moins que les étrangères

En 2009, le nombre de passagers sur les compagnies françaises baisse de 2,8 % soit moins que celui des compagnies étrangères qui enregistrent une baisse de 5,7 %.

Les chutes les plus importantes parmi les compagnies françaises sont enregistrées par Corsairfly (- 18,2 %) et XL Airways (- 11,5 %). Pour le groupe Air France, la baisse est de 4,4 % en nombre de passagers.

La principale compagnie française est de loin le groupe Air France avec 131,2 milliards de voyageurs-kilomètres suivie de Corsairfly avec 9,2 milliards de voyageurs-kilomètres.

Figure V2.1 La demande de transport aérien
en milliers de passagers, évolutions en %

	Passagers		Mouvements d'avions	
	2009	09/08	2009	09/08
Métropole - International	93 323	-4,6	956	-7,5
Paris - International	63 782	-4,5	553	-6,2
Province - International	29 541	-4,8	403	-9,1
Métropole - Métropole	22 028	-3,2	325	-5,8
Paris - Province	15 896	-5,1	177	-3,4
Province - Province	6 132	2,2	147	-8,4
Total hors Outre mer	115 351	-4,3	1 280	-7,0
Métropole - Outre mer	3 314	-1,9	9	1,9
Outre mer - Intérieur	2 148	-1,5	82	-5,0
Outre mer - International	1 917	-8,0	48	-19,6
Total Outre mer	7 379	-3,5	140	-10,2
TOTAL FRANCE	122 730	-4,3	1 420	-7,4

Source : DGAC

Figure V2.2 La fréquentation des principaux aéroports français
en milliers de passagers, évolutions en %

	Passagers locaux*		Mouvements d'avions**	
	2009	09/08	2009	09/08
PARIS	82 776	-4,5	739	-5,5
Paris-CDG	57 689	-4,6	518	-6,0
Paris-Orly	25 087	-4,2	221	-4,1
Nice Côte d'Azur	9 813	-5,3	149	-10,3
Lyon Saint-exupéry	7 573	-2,9	120	-5,4
Marseille Provence	7 135	4,8	96	0,0
Toulouse Blagnac	6 228	-1,0	79	-3,1
Bâle-Mulhouse ***	3 821	-9,9	54	-9,6
Bordeaux Mérignac	3 268	-6,9	46	-13,3
Nantes Atlantique	2 561	-3,8	37	-2,8
Beauvais Tille	2 592	4,3	19	4,4
Strasbourg	1 074	-16,9	27	-16,4
Montpellier Méditerranée	1 222	-2,6	15	-7,1
Sous-total (hors Paris)	45 286	-3,0	642	-6,7
Autres Province	12 643	-5,2	240	-10,4
Total province	57 929	-3,5	882	-7,7
Total métropole	140 705	-4,1	1 621	-6,7
Pointe-à-Pitre / Le Raizet	1 724	-9,6	25	-14,6
Saint-Denis de la Réunion	1 684	6,5	13	10,4
Fort-de-France / A.Césaire	1 495	-4,9	20	-13,0
Tahiti FAAA	1 210	-11,0	28	-8,8
Autres Outre Mer	3 436	0,9	136	-7,6
Total Outre Mer	9 548	-2,8	222	-8,4
TOTAL	150 253	-4,0	1 842	-6,9

Source : DGAC

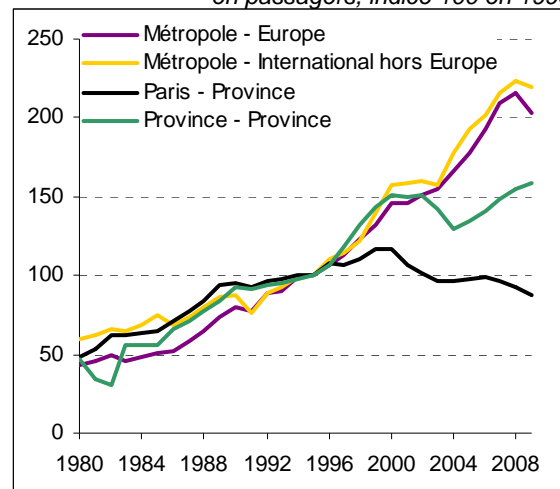
* Hors transit international ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans l'aéroport d'arrivée.

** Dans ce tableau sont comptabilisés à la fois les départs et les arrivées des avions

*** L'ensemble du trafic de l'aéroport franco-suisse de Bâle-Mulhouse est ici pris en compte

Figure V2.3 Évolution du nombre de passagers transportés par faisceau

en passagers, indice 100 en 1995



Source : DGAC

Figure V2.4 Les principaux partenaires du transport aérien de passagers
en milliers de passagers, évolutions en %

	2009	09/08	TCAM 09/00
Royaume-Uni*	11 110	-8,3	3,0
Espagne**	8 214	-10,7	5,8
Italie	7 932	-3,2	4,0
Allemagne	7 195	-7,8	2,7
Etats-Unis	6 093	-3,6	-1,0
Maroc	4 705	2,3	9,1
Tunisie	3 671	-1,6	3,3
Algérie	2 782	10,7	7,5
Suisse***	2 659	4,9	-0,8
Portugal	2 618	5,4	-
Pays-Bas	2 449	-5,1	2,8
Canada	1 851	-2,0	-

Source : DGAC

* y compris les Iles anglo-normandes ; ** y compris les Canaries ; *** non compris Bâle-Mulhouse

Figure V2.5 Les principales lignes intérieures métropolitaines

en milliers de passagers, évolutions en %

Paires de villes (2 sens)	2009	09/08
Paris - Nice	2 970	-6,1
Paris - Toulouse	2 965	-1,5
Paris - Marseille	1 638	-6,6
Paris - Bordeaux	1 423	-2,6
Paris - Montpellier	827	-6,1
Paris - Biarritz	639	2,3
Paris - Ajaccio	522	6,9
Bordeaux - Lyon	432	11,4
Lyon - Toulouse	383	8,7
Lille - Marseille	296	121,8
Ajaccio - Marseille	265	-1,9
Marseille - Nantes	261	65,2

Source : DGAC

V3 - Le transport ferroviaire de voyageurs

Le transport de voyageurs réalisé par la SNCF, mesuré en voyageurs-kilomètres, baisse de 0,6 % en 2009. Cette baisse résulte notamment des lignes TGV qui enregistrent cette année leur baisse la plus importante depuis 2003 (- 0,7 %). Les grandes lignes Corail et Corail Intercités — réseau « autres lignes » — poursuivent leur baisse avec cette année un recul de - 4,9 %. De son côté, le Transilien arrive à se maintenir (+ 0,4 % contre + 3,8 % en moyenne sur les cinq dernières années).

Seuls les TER poursuivent leur croissance, à un rythme cependant inférieur aux années précédentes (+ 2,1 % après + 9,7 % en 2008).

Ainsi en 2009 les transports longue distance suivraient une évolution sensiblement différente de celle de la courte distance. Ceci d'autant plus qu'une part des trajets longue distance sont « mixtes » (grandes lignes et TER) et tirent ainsi à la baisse le transport sur le réseau TER.

Baisse sur la plupart des dessertes à Grande Vitesse

La baisse en 2009 (-0,7%) contraste avec 2008, qui avait été une année d'expansion du transport par TGV, en phase avec les quatre années précédentes, et qui avait bénéficié de la mise en service du TGV-Est européen en année pleine et de l'accroissement de l'offre du TGV Sud-Est (rames duplex). Sur la période de 2004 à 2008, la croissance moyenne était en effet de + 5 % par an (avec l'effet de la mise en service de la LGV Est). Il est encore trop tôt pour savoir si la remontée du 4^e trimestre (données cvs-cjo) signifie un retour à un rythme annuel plus soutenu de 2 à 3 %, qui était celui du début des années 2000 (figure V3.2).

La récente ligne TGV Est européen enregistre une baisse de 1,6 % avec 3,6 milliards de voyageurs-kilomètres après avoir connu deux années de montée en puissance.

Après plusieurs années de croissance suite aux améliorations d'offre, les TGV Atlantique et les TGV Sud-est connaissent en 2009 une baisse de respectivement 1,9 % et 0,5 %. Les TGV « inter-secteurs », qui font la jonction entre les régions de Province, sont en légère progression, après une nette accélération de

leur croissance en 2008. A présent ces TGV « inter-secteurs » génèrent une quantité de transport similaire à celle de la ligne TGV atlantique.

Eurostar ralentit très nettement avec une augmentation de 0,3 % des voyageurs-kilomètres. Il survient après la forte croissance de + 7,4% en 2008 marquée par un effet d'offre important : la mise en service en novembre 2007 de *High Speed One* et de la gare de Saint-Pancras, au Nord de Londres qui avait permis d'améliorer nettement les temps de parcours. Le nombre de passagers a cependant augmenté (fiche V5, les liaisons inter Manche) et depuis septembre une reprise se profile nettement, interrompue par la panne de cinq trains Eurostar dans la nuit du 18 décembre au 19 décembre 2009, qui a entraîné la suspension totale d'Eurostar pendant trois jours et une reprise très progressive du service.

Le transport de voyageurs sur le Thalys (qui relie la France à l'Allemagne, la Belgique, et aux Pays-Bas) baisse (- 3,1 %), malgré des temps de parcours réduits et de nouvelles destinations sur les quatre pays desservis. Ce réseau se trouve ainsi dans une situation nouvelle, après avoir connu des années de forte expansion correspondant à sa montée en puissance. La crise économique qui a frappé les pays européens a contribué à réduire tant les déplacements professionnels que les déplacements personnels.

Les réseaux TER résistent

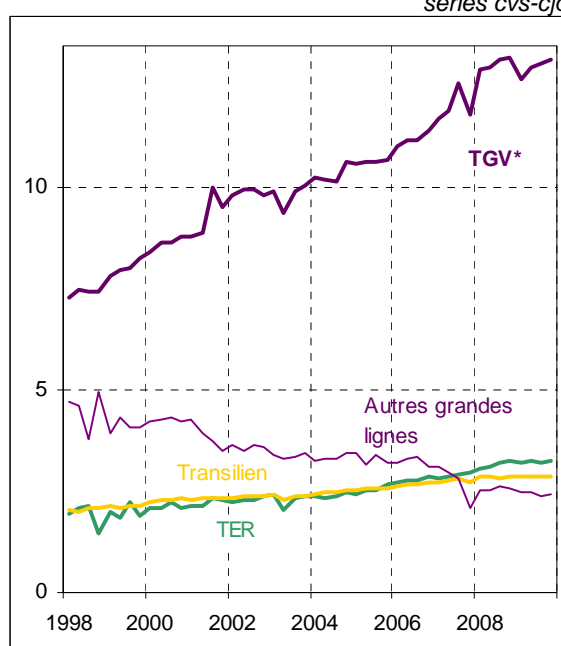
La hausse des TER (Transport Express Régional) ralentit à + 2,1% après cinq années de forte croissance (+ 6,8 % en moyenne par an sur cette période). Cette hausse est à relier à l'augmentation de l'offre au cours des dernières années, celle-ci se poursuivant en 2009 avec selon la SNCF une progression due à une augmentation des fréquences ou à un cadencement sur certaines régions. L'essor des TER a été freiné par la poursuite de la baisse de l'emploi salarié en 2009 qui a diminué la mobilité d'un certain nombre de ménages tant dans leurs déplacements quotidiens que dans leurs déplacements longue distance (cf. supra).

Figure V3.1 Évolution du transport ferroviaire de voyageurs (SNCF uniquement)*données trimestrielles cvs-cjo, évolutions en %, niveaux en G voy-km*

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2009				Niveau 2009
	2004	2005	2006	2007	2008	2009	T1	T2	T3	T4	
TGV *	5,1	3,1	5,4	7,0	8,9	-0,7	-3,9	2,2	0,7	0,7	51,9
TER (hors Ile-de-France)	4,5	6,5	9,3	4,3	9,7	2,1	-2,0	1,2	-0,2	1,2	13,0
Transilien	5,1	3,1	3,9	3,5	3,3	0,4	-0,3	0,3	-0,6	0,9	11,4
Autres lignes	-1,0	-0,6	-2,3	-15,3	-6,5	-4,9	-3,8	-0,5	-4,6	1,6	9,7
Total hors Transilien	3,7	2,8	4,5	2,4	6,6	-0,8	-3,5	1,7	-0,1	0,9	74,6
TOTAL	3,9	2,9	4,4	2,5	6,2	-0,6	-3,1	1,5	-0,2	0,9	86,0

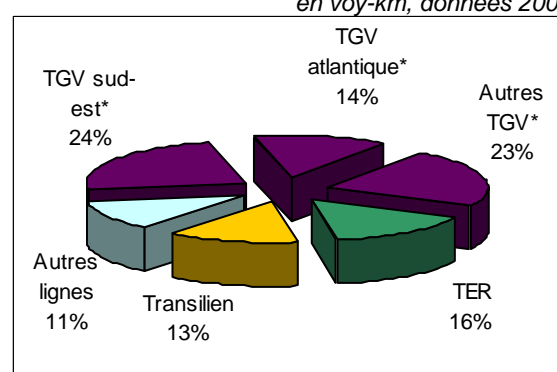
Source : SNCF ; cvs-cjo SOeS

* y compris ID-TGV à partir de 2006

Figure V3.2 Transport de voyageurs par la SNCF*séries cvs-cjo*

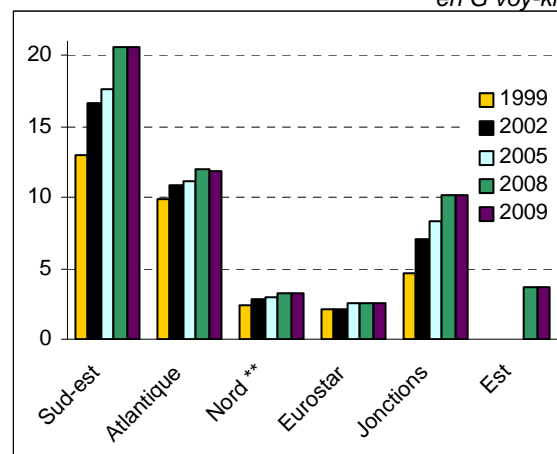
Source : SNCF ; cjo-cvs SOeS

* y compris ID-TGV à partir de 2006

Figure V3.3 Répartition de l'activité voyageurs de la SNCF par type de réseau*en voy-km, données 2009*

Source : SNCF

* y compris ID-TGV à partir de 2006

Figure V3.4 Transport de voyageurs sur les différentes lignes TGV**en G voy-km*

Source : SNCF

* y compris ID-TGV à partir de 2006

** y compris Thalys

V4 - Les transports collectifs urbains

En Ile-de-France, le transport collectif urbain de voyageurs affiche en 2009 une légère baisse (- 0,2 %) par rapport à 2008. C'est le transport par la RATP qui contribue à cette diminution et notamment le RER tandis que le réseau de la SNCF (Transilien dont RER SNCF) arrive à se maintenir. Les réseaux de Province, quant à eux, continuent à voir leur transport croître (+ 0,9 %) mais à un rythme ralenti après deux années de fort dynamisme associé à une croissance accrue de l'offre.

L'inflechissement des transports ferrés urbains de la RATP et de la SNCF (figure V4.2) s'inscrit dans les évolutions de l'emploi et la progression du chômage, facteurs de baisse des trajets domicile-travail.

Quasi atonie pour le Transilien

Contrairement au réseau RATP, le Transilien (y compris RER SNCF) arrive à maintenir son transport au niveau de 2008 avec + 0,4 % en 2009, mais la croissance annuelle moyenne sur la dernière décennie était de 3,3 %. Pourtant, l'offre du Transilien continue de croître. Par exemple, la mise en place du cadencement fin 2008 a permis d'augmenter le nombre de rames par heure. De même, le nouveau « Francilien » de la SNCF, un train boa, sans cloison entre les voitures, a été lancé en décembre 2009, sur la ligne H entre Paris-Nord et Luzarches.

Baisse sur la plupart des réseaux de la RATP

Pour la RATP, l'année 2009 avec une baisse de 1,4 % contraste avec 2008, qui avait été une année d'expansion du transport sur ses lignes (+ 5,6 %). Ce ralentissement est plus accentué pour les RER (- 4,3 % ; bus et tramways - 1,2 %). La baisse du RER au quatrième trimestre (- 9,7 %), liée aux grèves de novembre et de décembre, n'a fait qu'accentuer cette tendance. Il convient de noter également que les travaux effectués pour prolonger le T3 ont contribué à la baisse de fréquentation sur les bus de banlieue.

En revanche, les métros se maintiennent (+ 0,5 %).

Ces évolutions se situent dans un contexte de progression de l'offre de transports de 1,6 % (en km-voiture) inférieure toutefois à celle des années précédentes. La détérioration de

l'emploi et du marché du travail ont fortement affecté les déplacements liés au travail, prépondérants durant les jours ouvrables.

La baisse pour les bus et tramways parisiens s'inscrit elle aussi dans un contexte de montée en puissance du réseau des bus et tramways en site propre avec un accroissement de 6,5 % du service offert (en km-voiture). Ceci est illustré par le raccordement en novembre 2009 du T2 au T3, au niveau de la Porte de Versailles ainsi que par le renforcement des services du T3. Côté bus, le service du Trans-Val-de-Marne (TVM) a été renforcé en janvier 2009. Au quatrième trimestre, les voyageurs-kilomètres par bus et tramways à Paris et en banlieue remontent (+ 2,2 % par rapport au trimestre précédent en données cvs-cjo).

La baisse des transports d'Ile-de-France est toutefois à relativiser puisque l'année 2008 était particulièrement élevée avec une croissance forte (+ 4,0 %). En léger ralentissement par rapport à la tendance de + 2,2 % observée sur les dix dernières années, le niveau atteint en 2009 représente en effet une croissance annuelle moyenne de + 1,6 % sur 2006-2009.

Les réseaux de Province résistent mieux que les réseaux Franciliens

En Province, où les réseaux bénéficient des effets d'offre de 2008 en année pleine, le transport continue à croître même si le rythme est ralenti (+ 0,9 % de voyages en 2009, source UTP). L'année 2008, très vive (+ 5,5 %), bénéficiait de l'accroissement de l'offre qui marque un répit en 2009. Quelques prolongements ou ouvertures de ligne s'observent pourtant en 2009 comme l'ouverture de la ligne T4 de Tramway à Lyon.

La situation est toutefois contrastée selon les tailles d'agglomération. Les petits réseaux enregistrent une hausse de leur production kilométrique (nombre de km réalisés par les véhicules — tramways, métros et bus) plus forte que celle du nombre de voyages (+ 4,1 % contre + 1,2 %), de même que ceux de taille moyenne (+ 1,2 % contre + 0,0 %). La situation est inverse pour les grands réseaux, dont l'offre décroît de 0,3 % tandis que le nombre de voyages augmentent de 1,0 % (source : UTP sur 101 réseaux de Province).

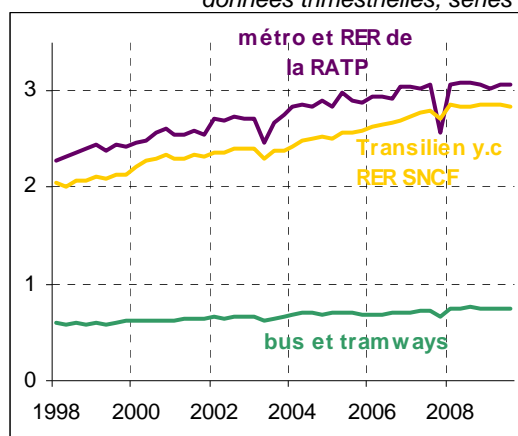
Figure V4.1 Évolution du transport collectif urbain de voyageurs*données trimestrielles cjo-cvs, évolutions en %, niveaux en G voy-km*

	évolutions annuelles						évolutions t/t-1 en 2009 (cjo-cvs)				Niveau 2009
	2005	2006	2007	2008	2009	09/99	T1	T2	T3	T4	
RATP	1,0	1,9	-0,9	5,6	-1,4	2,3	-1,5	1,2	0,0	-2,5	15,1
RER + métro	1,2	2,3	-1,4	5,3	-1,5	2,4	-1,6	1,3	0,2	-3,7	12,2
bus + tramway (1)	0,4	0,2	1,1	6,7	-1,2	2,2	-1,5	0,7	-0,5	2,2	3,0
Transilien dont RER SNCF	3,1	3,9	3,5	3,3	0,4	3,0	-0,3	0,3	-0,6	0,9	11,4
Optile (2)	0,1	3,5	5,3	2,5	3,5	5,8	-	-	-	-	3,4
Ensemble IdF	1,8	2,8	1,9	4,0	-0,2	2,6	-	-	-	-	29,9
Métros de province	0,6	4,1	7,9	6,6	1,0	3,6	-	-	-	-	1,0
Bus de province	0,1	3,0	6,1	5,3	0,9	2,6	-	-	-	-	6,7
Ensemble province	0,2	3,1	6,3	5,5	0,9	2,7	-	-	-	-	7,7
Ensemble TCU	1,7	2,8	2,4	4,3	0,0	2,6	-	-	-	-	37,7

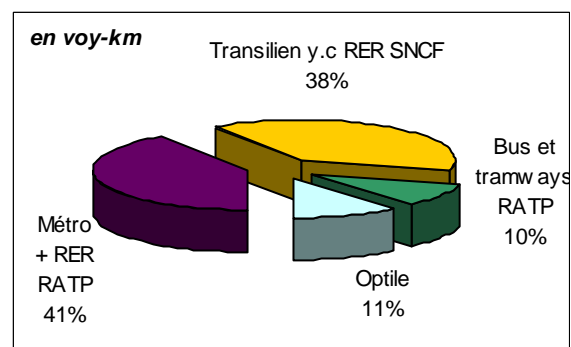
Sources : SNCF, RATP, Optile, UTP, Certu, SOeS ; cjo-cvs SOeS

(1) données comprenant les 4 lignes de tramway, y compris le T3, comptabilisé à partir de janvier 2007.

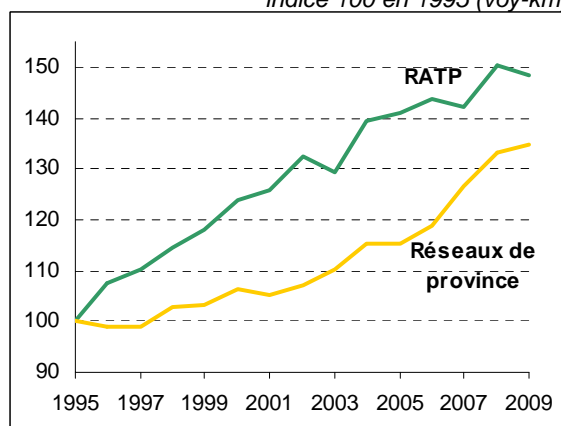
(2) évolutions réropolées sur la base des informations Optile ; niveaux des séries non modifiés

Figure V4.2 Transport collectif de voyageurs en Ile-de-France*données trimestrielles, séries CVS*

Sources : SNCF, RATP ; cjo-cvs SOeS

Figure V4.3 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en Ile-de-France

Sources : RATP, UTP, Certu, SOeS

Figure V4.4 Évolution des TCU en province et en Ile-de-France*indice 100 en 1995 (voy-km)*

Sources : RATP, UTP, Certu, SOeS

V5 - Les liaisons trans-Manche et avec la Corse

Les transports ferroviaires sous la Manche diminuent en 2009 du fait des navettes fret

En 2009, 17 millions de personnes ont emprunté le tunnel sous la Manche. Le transport ferré de voyageurs trans-Manche est en baisse de 2,5 % par rapport à 2008. La réduction du trafic provient exclusivement des navettes fret, qui enregistrent une baisse de près de 39 %. Ces navettes, déjà affectées par les conséquences de l'incendie de septembre 2008, l'ont été en 2009 par la réduction de l'activité conjoncturelle (contraction des exportations britanniques de 15 % en volume en 2009, baisse de l'emploi) et par la dépréciation de la livre sterling (les importations britanniques ont baissé de 18 %). Cependant, on observe une légère reprise au quatrième trimestre en lien avec l'amélioration du climat économique.

Le transport par Eurostar poursuit sa croissance avec une hausse de 1,2 % sur l'année (soit 9,2 millions de passagers) malgré la panne des cinq trains qui a interrompu puis fortement perturbé le transport fin décembre. Cependant, cette croissance est fortement ralentie par rapport à 2008 (+ 10,3 %) en lien avec une baisse importante des voyages d'affaire.

Le maritime et l'aérien perdent des parts de marché par rapport au ferroviaire

La baisse du transport maritime de voyageurs sur les lignes trans-Manche en rythme annuel s'accroît (- 5,4 % en 2009 après - 2,6 % en 2008). Le port de Calais, principal port pour les flux trans-manche, connaît une baisse sensible de - 7,3 % soit une perte de plus de 500 000 passagers entre 2008 et 2009. Un certain nombre de passagers se reportent sur Dunkerque qui connaît un accroissement de

10 % du nombre des voyageurs (soit environ 220 000 passagers supplémentaires par rapport à 2008). Cette baisse du mode maritime est à relier à la baisse de la demande touristique : le Royaume-Uni, fait face à un recul du tourisme - diminution du nombre de touristes étrangers de 7,3 % en 2009 - tandis que les résidents britanniques réduisent de 15,2 % leur nombre de voyages à l'étranger.

C'est à nouveau le mode aérien qui connaît la plus forte baisse (- 7,5 %), perdant des parts de marché par rapport au rail sur les trajets à destination de Londres. Cette baisse concerne surtout les liaisons Paris-Londres (- 10,8 % de passagers) ; mais également les liaisons Province-Londres (- 6,3 %).

Méditerranée, un bilan toujours positif

Le transport maritime sur la façade méditerranéenne continue de croître en 2009, (+ 3,8 %, tous ports confondus). Mais cette croissance est un peu ralentie par rapport aux deux années précédentes, qui connaissaient des progressions de plus de 5 %.

Les échanges portuaires en Méditerranée sont plus variés que ceux en façade Manche Mer du Nord : à destination de l'Afrique du Nord, de l'Italie et en particulier de la Sardaigne ainsi que les échanges Corse France continentale. Les croisières, qui sont très développées dans cette zone, continuent leur essor (+ 4,3 %). Cependant, la situation est contrastée selon les villes ; la hausse des passagers de croisière est forte à Toulon (+ 61 %), plus modérée à Marseille (+ 16,5 %), stable pour Ajaccio (- 0,8 %) et en baisse à Nice (- 10,6 %).

Les transports maritimes sur les lignes régulières progressent de 3,7 %. Les ports qui progressent le plus sur ce créneau sont Nice (+ 8,2 %), Bastia (+ 8 %) et Toulon (+ 7,1 %).

Figure V5.1 Les passagers dans les principaux ports français*en milliers de passagers, évolutions en %*

	07/06	08/07	09/08 (*)	Niveaux 2009 (p)	
				Total	part croisière (%)
Dunkerque	26,3	13,6	10,0	2 424	0
Calais	0,5	-4,5	-7,3	10 204	0
Boulogne	-5,4	-15,7	-39,7	358	0
Dieppe	-3,7	1,1	-5,2	252	0
Le Havre	33,9	-1,3	-2,5	493	35
Caen - Ouistreham	-7,4	2,8	-4,1	985	0
Cherbourg	-2,6	0,2	-3,0	761	11
Saint Malo	3,3	-1,9	-3,0	931	2
Roscoff-Bloscon	1,8	-2,5	-3,1	533	0
Total Manche - Mer du Nord	2,7	-2,0	-5,3	16 940	2
Sète	1,1	-20,3	-2,2	221	3
Marseille	1,4	3,6	4,4	2 549	42
Toulon	14,7	5,1	13,2	1 393	16
Nice	3,3	2,3	-2,0	1 773	49
Bastia	1,8	5,5	8,0	2 506	0
L'Île Rousse	-14,1	3,0	1,1	293	0
Ajaccio	21,4	1,9	-1,0	1 356	29
Bonifacio	1,1	0,9	-8,6	255	3
Total Méditerranée	5,2	2,9	3,8	10 347	25
Total Métropole (17 ports)	3,5	-0,3	-2,0	27 287	10

Source : DGITM/PTF4

(*) données provisoires

Figure V5.2 Les passagers et les véhicules trans-Manche passant par la France*en milliers de passagers, évolutions en %*

Nombre de passagers	2008	2009	2009/2008
Passagers aériens	6 988	6 461	-7,5
Paris - Londres (1)	1 942	1 732	-10,8
Régions - Londres	5 046	4 729	-6,3
Passagers ferries (9 ports) (2)	17 606	16 663	-5,4
dont Calais (2)	11 000	10 204	-7,2
Passagers Eurotunnel	17 477	17 038	-2,5
Par Eurostar	9 113	9 220	1,2
Par Navettes tourisme	6 937	6 942	0,1
Par Navettes fret	1 427	876	-38,6
Total	42 072	40 163	-4,5

Nombre de véhicules	2008	2009	2009/2008
Navettes tourisme, voitures (3)	1 907	1 917	0,5
Navettes tourisme, autocars	56	55	-2,2
Maritime, voitures	-	-	-
Maritime, autocars	-	-	-

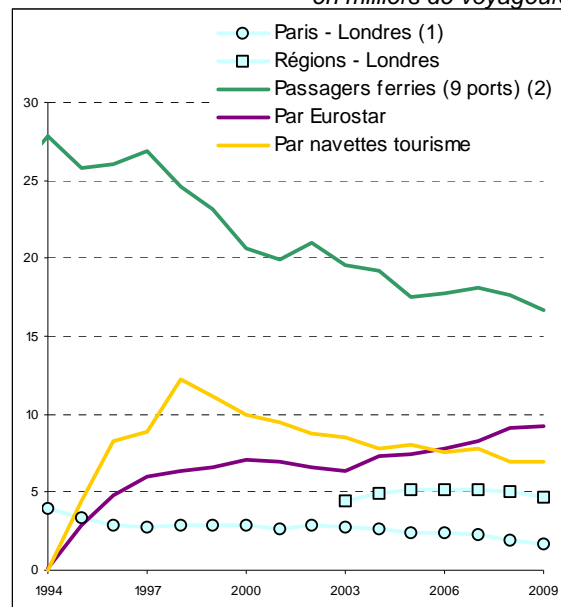
Sources : DGAC, DTMRF, Eurotunnel, calculs SOeS

(1) aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle

(2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles Anglo-normandes

(3) y compris motos, caravanes, camping-cars et véhicules à remorques

(p) données provisoires

Figure V5.3 Évolution des passagers trans-Manche par mode*en milliers de voyageurs*

Sources : DGAC, DTMRF, Eurotunnel, calculs SOeS

(1) aéroports d'Orly et de Roissy-Charles-de-Gaulle

(2) y compris liaisons avec l'Irlande et les îles Anglo-normandes

C – Le bilan de la circulation

C1 - Le bilan de la circulation

La circulation routière stagne en 2009 (- 0,2 % en véhicules-km). La circulation des poids lourds accentue sa baisse (- 11,6 %) tandis que la circulation des véhicules particuliers et des véhicules utilitaires légers augmente légèrement (+ 0,5 %) de même que les bus et cars (+ 1,0 %).

La circulation des voitures particulières reprend légèrement

La légère hausse de la circulation des voitures particulières de 0,5 % est portée par une augmentation du parc roulant de 0,6 % et par la baisse des prix à la pompe (- 21,0 % pour le gazole et - 10,8 % pour le supercarburant).

Elle concerne essentiellement les véhicules diesel dont la circulation progresse de 4,2 % en 2009. Ces véhicules sont de plus en plus nombreux dans le parc (+ 4,7 % en 2009) bien que leur parcours unitaire moyen continue de décroître (- 0,5 %).

La baisse du parcours moyen des véhicules particuliers diesel en 2009 est cependant moins soutenue que les années précédentes. (- 2,7 % en moyenne sur les 7 dernières années). L'impact baissier constaté ces dernières années des nouveaux utilisateurs de véhicules diesel, de plus petite cylindrée que les autres et générant des parcours annuels plutôt bas (déplacements courts, plutôt urbains ou péri-urbains), tend donc à s'atténuer. Il est compensé par des facteurs à la hausse, dans un contexte de recul du prix à la pompe concentré sur le premier semestre (fiche C3).

Le parc des véhicules essence continue de diminuer (- 4,1 % en 2009) ainsi que leur kilométrage annuel moyen (- 2,5 % en 2009), d'où une baisse de leur circulation qui a tendance à s'accroître (- 6,5 %).

Fort recul de la circulation intérieure des poids lourds

Compte tenu de la forte baisse d'activité du transport routier de marchandises en 2009, la circulation des poids lourds français sur le territoire se contracte de 11,6 %. La baisse est légèrement moins marquée pour le TRM de plusieurs pays de l'UE, qui continuent à prendre des parts de marché au pavillon français. En conséquence, la circulation intérieure française des poids lourds étrangers (y compris transit) est estimée en diminution de 7,5 %. Selon l'Asfa, la baisse de la circulation de l'ensemble des PL sur le réseau

autoroutier concédé est de 11,0 %, similaire à celle de la circulation des PL français.

Longue et moyenne distance inter-urbaine en hausse

Après une année de baisse, c'est sur le réseau routier national que la circulation se redresse (+ 1,3 %). Les axes interurbains sont les plus dynamiques avec une hausse des parcours de 2,9 % sur les autoroutes interurbaines non concédées, de 1,6 % sur les routes nationales et de 1,3 % sur les autoroutes concédées. La faible croissance sur les routes nationales interurbaines à caractéristiques autoroutières (+ 0,4 %) est l'effet d'un changement de catégorie d'un tronçon national (+ 1,8 % à réseau constant).

Ces autoroutes sont traditionnellement utilisées pour des déplacements de longue et moyenne distances, notamment touristiques. L'activité touristique est marquée par une forte hausse de la fréquentation de l'hôtellerie de plein air par la clientèle française (+ 7,2 %) non compensée par une fréquentation de l'hôtellerie de tourisme par la clientèle française en léger repli (- 1,4 %).

La circulation sur les autoroutes et voies rapides urbaines augmente moins (+ 0,6 %) ; ce réseau avait également moins souffert du repli de la circulation en 2008. Ce type de réseau supporte des déplacements plus contraints (domicile-travail, domicile-école...) que les réseaux interurbains qui assurent des fonctions de circulation à longue distance. La circulation sur les routes départementales et locales diminue (- 1,0 %), avec des déplacements sur ce réseau impactés par les conséquences de la crise économique notamment sur le marché de l'emploi et sur le pouvoir d'achat (autre l'enneigement de fin d'année).

La circulation routière des véhicules particuliers étrangers en France est, quant à elle, en repli de 3,2 % en lien avec la baisse de la fréquentation touristique étrangère. L'hôtellerie de tourisme, par exemple, enregistre une baisse de 10,7 % de sa clientèle étrangère en 2009.

La forte baisse d'achats de carburant à l'étranger par les conducteurs circulant en France s'explique en partie par la moindre fréquentation des routes françaises par les véhicules étrangers et par la forte baisse du TRM international.

Figure C1.1 Bilan de la circulation en 2009 et évolutions par rapport à 2008

2009	Parc moyen (1000 véhicules)	Parcours moyen (km/véhicule)	Circulation sur le territoire (Gvéh.km)	Consommation unitaire (L/100 km)	Consommation totale (1000 m3)	Livraisons de carburant* (1000 m3)
Voitures particulières	30 950	12 791	395,9	6,8	26 856	
essence	13 845	9 120	126,3	7,6	9 633	
Diesel	17 106	15 762	269,6	6,4	17 223	
Véhicules utilitaires légers	5 746	16 088	92,4	9,4	8 729	
essence	706	7 832	5,5	8,9	493	
Diesel	5 040	17 244	86,9	9,5	8 236	
Véhicules lourds	630	41 536	26,2	34,6	9 062	
poids lourds	546	42 905	23,4	35,0	8 195	
bus et cars	85	32 704	2,8	31,4	867	
TOTAL VEHICULES USUELS	37 326	13 784	514,5	8,7	44 647	
Véhicules étrangers			26,5	15,6	4 117	
Véhicules divers (+ventes sous douane) (2)			10,1	4,7	2 285	
TOTAL GENERAL (1)			551,0	8,9	51 049	
Essence			155,2	7,5	12 045	11 482
Gazole			395,8	9,5	39 005	38 613
TOTAL GENERAL			551,0	8,9	51 049	50 095
Achats aux frontières et ajustement statistique						-954

évolutions en %

	Parc moyen		Parcours moyen		Circulation		Consommation unitaire		Consommation totale	
	08/07	09/08	08/07	09/08	08/07	09/08	08/07	09/08	08/07	09/08
Voitures particulières	0,7	0,6	-1,8	-0,1	-1,1	0,5	0,0	-0,5	-1,0	0,0
essence	-3,9	-4,1	-1,9	-2,5	-5,7	-6,5	0,4	0,2	-5,3	-6,3
Diesel	5,2	4,7	-3,4	-0,5	1,6	4,2	0,3	-0,3	1,8	3,9
Véhicules utilitaires légers	1,0	0,6	-1,8	-0,1	-0,8	0,5	0,3	0,7	-0,5	1,2
essence	-9,5	-10,7	-2,7	-1,0	-11,9	-11,6	0,4	0,2	-11,5	-11,4
Diesel	2,9	2,4	-2,7	-1,0	0,1	1,4	0,3	0,7	0,4	2,1
Véhicules lourds	-0,7	-1,2	-4,1	-9,3	-4,7	-10,4	-2,0	-0,4	-6,6	-10,7
poids lourds	-0,9	-1,5	-4,6	-10,2	-5,5	-11,6	-2,0	-0,4	-7,4	-11,9
bus et cars	0,6	1,2	2,4	-0,2	3,1	1,0	-0,3	0,8	2,8	1,8
TOTAL VEHICULES USUELS	0,7	0,5	-2,0	-0,6	-1,2	-0,1	-1,0	-2,1	-2,2	-2,2
Véhicules étrangers					-6,4	-4,4	0,0	-1,4	-6,4	-5,7
Véhicules divers (+ventes sous douane)									0,2	2,1
TOTAL GENERAL (1)					-1,4	-0,2	-1,2	-2,2	-2,5	-2,3
dont : essence					-5,8	-6,0	0,1	0,0	-5,5	-5,7
gazole					0,6	2,2	-2,0	-3,4	-1,5	-1,2
Livraisons totales (CPDP)*									-2,8	-0,7
Achats aux frontières et ajustement statistique (en % des livraisons)									-3,6	-1,9

Sources : CCFA, Setra, Asfa, Kantar-Worldpanel (panel SoeS/Ademe), CPDP, SOeS ; estimations SOeS

(1) La consommation totale inclut la consommation des véhicules circulant en France avec du carburant acheté à l'étranger.

(2) la consommation unitaire correspond à celle des motocycles.

* En 2009, les données des livraisons de carburant ont été minorées de l'anticipation probable de la taxe carbone en décembre 2009 (soit - 115 milliers de m³ pour l'essence et - 300 milliers de m³ pour le gazole ; volumes qui seront reportés en janvier 2010).

Figure C1.2 Circulation par catégorie de réseau

	<i>évolutions en %, niveaux en G Véh-km</i>			
réseau actualisé au 1er janvier	07/06(r)	08/07(r)	09/08	2009
Autoroutes et voies rapides	2,8	-1,6	1,2	164,2
Autoroutes concédées (3)	3,6	-0,8	1,3	82,3
Autoroutes interurbaines	2,5	-1,7	2,9	22,7
Autoroutes et voies rapides urbaines	1,1	-3,5	0,6	35,7
RN interurbaines à caractéristiques autoroutières	2,8	-1,2	0,4	23,5
Autres routes nationales (2)	0,5	-1,6	1,6	23,5
Total réseau national (2)	2,5	-1,6	1,3	187,8
Autres routes (1)	0,0	-1,3	-1,0	363,3
TOTAL	0,8	-1,4	-0,2	551,0

Sources : Setra, Asfa, SOeS

(1) routes départementales et locales, par solde

(2) nouveau réseau routier national, après décentralisation de 2006

(3) réseau actualisé au mois le mois

C2 - Le parc de véhicules

En 2009, le nombre d'immatriculations de véhicules neufs est en hausse de 1,3 %, porté par le marché des voitures particulières. A l'opposé, les immatriculations de véhicules industriels sont fortement touchées par la crise économique.

Les immatriculations de voitures neuves en forte augmentation

Après une baisse de 0,7 % en 2008, les immatriculations de voitures particulières sont en forte hausse en 2009 (+ 10,7 %) grâce aux incitations gouvernementales (prime à la casse, bonus-malus).

Après un premier semestre en recul, les immatriculations de voitures neuves n'ont cessé de croître pour atteindre un record historique en décembre 2009 avec 228 392 nouvelles immatriculations.

Le phénomène de diésélisation semble ralentir en 2009 : 70,4 % des immatriculations de véhicules particuliers neufs sont diesel, contre 77,4 % en 2008. Une partie de cette évolution provient de la part élevée des ménages cette année dans les immatriculations de voiture, ceux-ci achetant relativement moins de voitures diesel que les entreprises.

La contribution des véhicules diesel à la croissance du parc roulant se stabilise avec 2,4 points contre 2,5 par an entre 2006 et 2008 et 3,2 en 2002.

Ce sont exclusivement les petites cylindrées qui portent le marché avec notamment la mise en place, dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », d'un bonus-malus à l'achat de véhicules particuliers et la mise en place d'une prime à la casse, dans le cadre du plan de relance de l'économie. Ainsi les immatriculations de voitures de 1 à 5 CV font un bond de 27,8 % tandis que les puissances supérieures enregistrent une baisse (- 6,2 %).

En lien avec cette montée des petites cylindrées, les constructeurs français profitent plus de la hausse des immatriculations de voitures particulières neuves (+ 13,0 %) que leurs homologues étrangers (+ 8,1 %).

Les immatriculations de motocycles neufs accentuent leur baisse en 2009 avec - 11,6 % après une période 2003-2007 de fortes augmentations (+ 11,4 % par an en moyenne).

L'investissement en véhicules industriels baisse fortement

Le marché des poids lourds enregistre une baisse de 38,7 % des immatriculations de véhicules neufs en 2009 après les hauts niveaux de 2008.

Les immatriculations de tracteurs routiers diminuent de 45,8 % et tombent à un niveau jamais atteint depuis 1994.

Bien que moins importante, la baisse des immatriculations de véhicules utilitaires légers est notable (- 19,1 %). Néanmoins, on observe pour les VUL une certaine reprise dans le courant de l'année (+ 5,2 % au second trimestre par rapport au 1^{er} semestre en données cjo-cvs).

L'investissement en bus et autocars en hausse

Seul le marché des bus et des autocars poursuit sa tendance haussière avec + 12,2 % en moyenne annuelle.

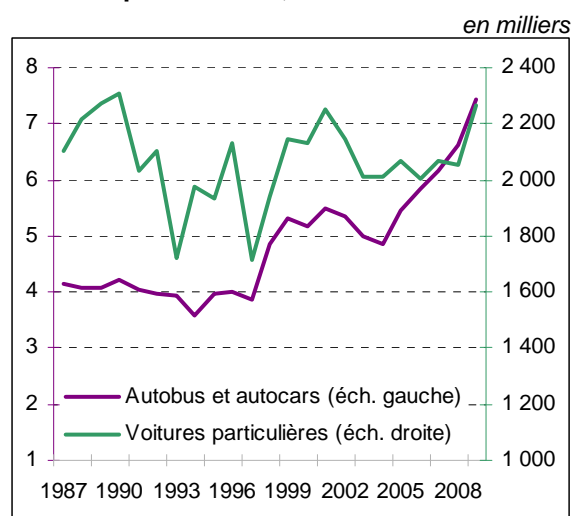
Un parc roulant en légère croissance

Le parc roulant affiche une hausse globale de 0,5 % concentrée sur les voitures particulières (+ 0,6 %) et les VUL (+ 0,6 %). Le ralentissement de la croissance du parc roulant depuis 2005 se confirme donc mais l'évolution reste une hausse.

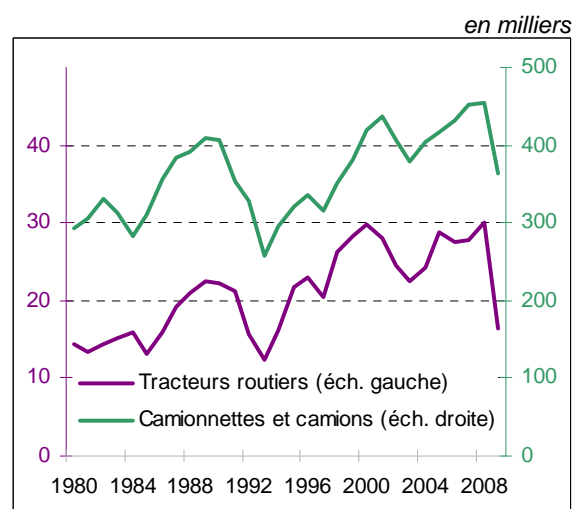
La croissance est portée exclusivement par les véhicules diesel qui augmentent fortement (+ 4,7 % pour les voitures particulières diesel et + 2,4 % pour les VUL) tandis que les véhicules essence poursuivent leur baisse (- 4,1 % pour les voitures particulières et même - 10,7 % pour les VUL).

Les particularités du parc VUL sont la diversité de ses détenteurs et usages : 62 % des VUL appartiennent à des professionnels (construction 28 %, commerce 18 %, agriculture 13 %, transports 4 %, autres secteurs 17 %) et 38 % aux particuliers (pour un tiers des retraités). Au total, on estime que les trois quarts des déplacements en VUL sont professionnels.

Le parc roulant de véhicules lourds poursuit sa baisse (- 1,2 %). Le maintien à quai d'une partie des flottes (baisse de l'activité notamment au 1^{er} trimestre) fait sortir momentanément certains véhicules du parc et de l'assiette de la taxe à l'essieu du trimestre.

Figure C2.1 Immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et car neufs

Source : SOeS

Figure C2.2 Immatriculations annuelles de véhicules industriels neufs

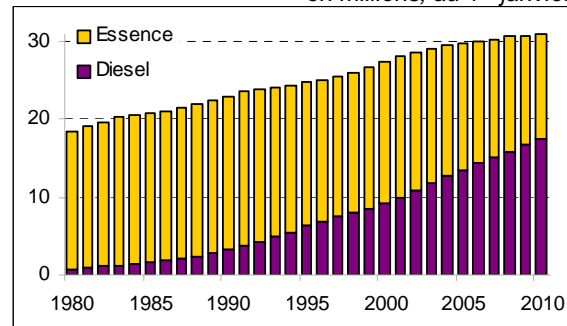
Source : SOeS

Figure C2.3 Parc roulant moyen (*) de véhicules immatriculés en France

niveaux en milliers, évolutions en %

	2009	09/08
Voitures particulières	30 950	0,6
Essence	13 845	-4,1
Diesel	17 106	4,7
Véhicules utilitaires légers	5 746	0,6
Essence	706	-10,7
Diesel	5 040	2,4
Véhicules lourds	630	-1,2
Poids lourds	546	-1,5
Bus et cars	85	1,2
TOTAL VEHICULES USUELS	37 326	0,5

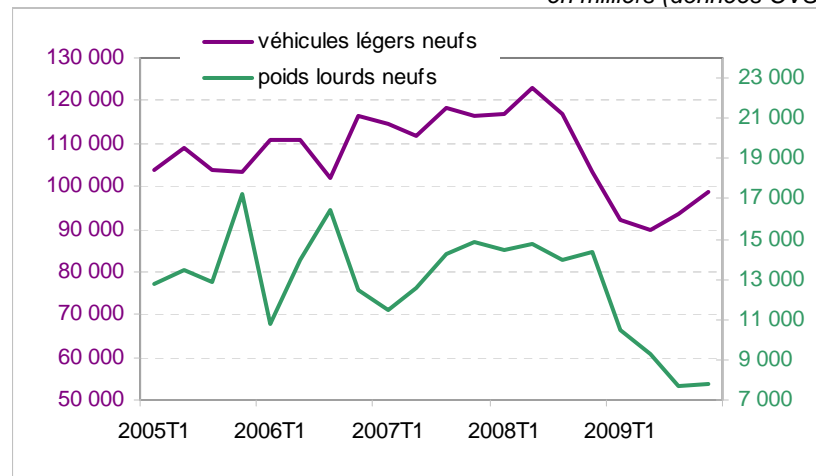
Source : CCFA

Figure C2.4 Évolution du parc roulant de voitures particulières selon la motorisationen millions, au 1^{er} janvier

Source : CCFA

Figure C2.5 Évolution trimestrielle des immatriculations

en milliers (données CVS)



Source : SOeS

C3 - Les carburants

Après une année de baisse, les livraisons de diesel se redressent avec + 1,2 % en m³ tandis que celles de supercarburant poursuivent leur tendance à la baisse (- 3,3 %). Ce recul est particulièrement marqué pour le super sans plomb 95 (- 10,2 %) concurrencé à partir du 1^{er} avril 2009 par le nouveau carburant SP95 - E10.

Hausse du parc et baisse des prix à la pompe compensent les effets de la récession

En 2009, la nette diminution des prix à la pompe et l'augmentation du parc des véhicules particuliers ont contrecarré les effets baissiers de la récession sur les achats de gazole qui reprennent leur hausse.

Au premier trimestre 2009, les prix TTC des carburants chutent de 21,3 % pour le gazole et de 16,9 % pour le supercarburant par rapport à la même période en 2008. Ils remontent ensuite progressivement dès le mois d'avril jusqu'à la fin de l'année sans pour autant atteindre les niveaux records de 2008. En évolution annuelle, la baisse des prix TTC est de 21,0% pour le gazole et de 10,8% pour le supercarburant.

En décembre 2008, le prix du baril de pétrole était à son niveau le plus bas en s'établissant à 29,93 €, niveau comparable en euros courants à celui de début 2004. La baisse annuelle de 2009 (- 33,1 %) est ainsi totalement acquise fin 2008. Le redressement du prix du baril de pétrole dès les premiers mois de 2009 ne parvient pas à la compenser.

Les livraisons de carburant réagissent positivement à la baisse des prix à la pompe seulement à partir du second trimestre 2009, les premiers mois de l'année étant marqués par une aggravation de la baisse d'activité dans le secteur des transports. Ainsi, les livraisons de gazole se redressent de 1,3 % au deuxième trimestre 2009 et les livraisons de supercarburant de 2,4 % (données cjo-cvs). En ce qui concerne le supercarburant, la hausse est toutefois de courte durée puisque ses livraisons repartent à la baisse dès le troisième trimestre 2009. La diésélisation du parc explique en partie ce phénomène avec un transfert de la consommation de supercarburant vers le gazole.

On observe une forte hausse des livraisons de gazole en fin d'année 2009 qui s'explique sans

doute, pour partie, par une anticipation de la mise en place de la taxe carbone.

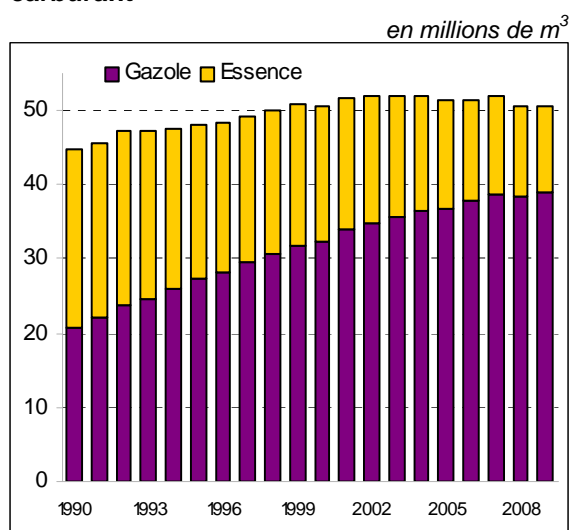
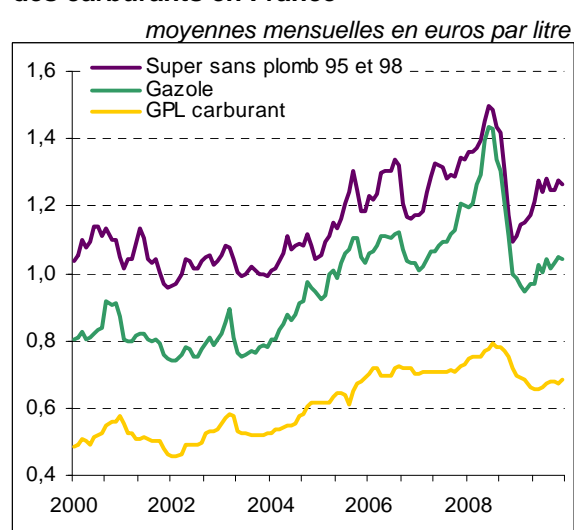
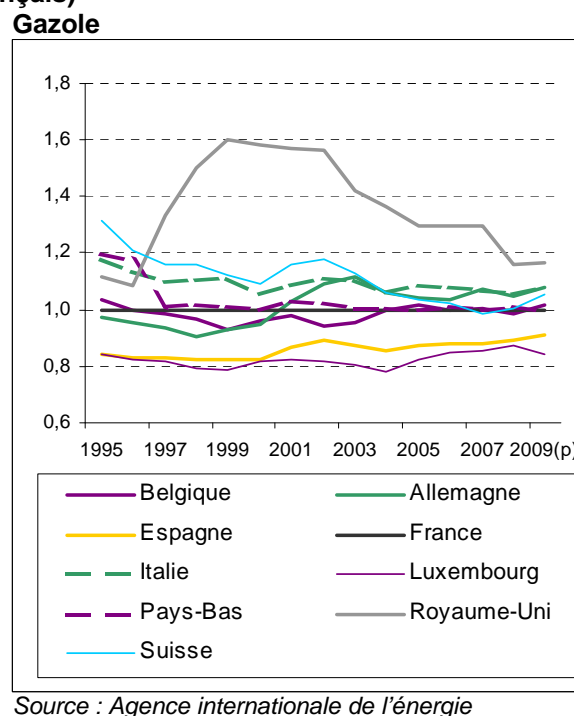
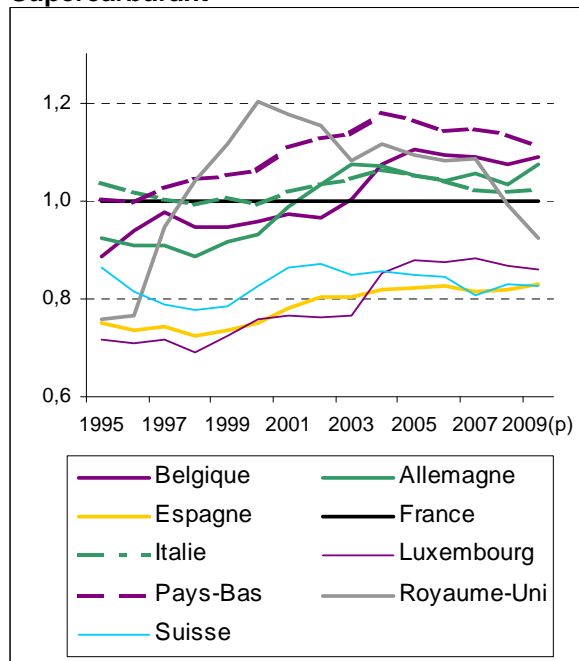
La consommation unitaire des voitures particulières repart à la baisse

En 2009, la consommation unitaire des voitures particulières diminue de 0,5 % en moyenne. Celle des voitures diesel reprend sa baisse (- 0,3 %) tandis que la consommation unitaire des voitures essence poursuit sa tendance à la hausse mais à un rythme plus faible qu'en 2008 (+ 0,2 %). Sur le total, l'ampleur de la baisse est supérieure aux évolutions par carburant du fait de la diésélisation du parc : l'augmentation du nombre de véhicules diesel, à consommation unitaire inférieure (6,4 l aux 100 km contre 7,6 l pour les véhicules essence), tend à faire baisser mécaniquement la consommation unitaire de l'ensemble. La moindre croissance de la circulation urbaine ou de courte distance, par rapport à la plus longue distance ou à la circulation sur autoroute (fiche C1), joue aussi en ce sens.

Il semble que les effets de l'amélioration des performances techniques du parc, de la baisse des vitesses moyennes et de l'écoconduite ont prédominé cette année pour les véhicules diesel. A cela s'ajoute un effet de structure du parc diesel : l'association du bonus écologique et de la prime à la casse a favorisé l'achat de petites cylindrées à faible consommation unitaire.

Un autre effet de structure du parc roulant explique la baisse des consommations unitaires. Les estimations font état d'une baisse sensible du kilométrage moyen pour les véhicules de 16 ans et plus (- 9 %), dont la consommation unitaire ne bénéficie pas des progrès technologiques.

Cependant, bien que les facteurs de baisse prédominent en 2009, des facteurs à la hausse subsistent comme la généralisation de la climatisation qui se poursuit : 62,3 % du parc des véhicules particuliers en est équipé en 2009 contre 59,8 % en 2008.

Figure C3.1 Évolution des livraisons de carburant**Figure C3.2 Évolution du prix à la pompe des carburants en France****Figure C3.3 Prix annuels des carburants en Europe, relativement à la France (prix TTC convertis en euros courants rapportés aux prix français)****Impact énergétique de la croissance de l'incorporation de biocarburants dans les carburants pétroliers**

Les biocarburants incorporés dans les carburants pétroliers poursuivent leur progression en 2009, en relation avec les objectifs fixés aux professionnels. Les objectifs de taux d'incorporation d'éthanol dans le supercarburant (sous forme d'ETBE) et de biodiester dans le gazole sont de 6,25% en 2009 (ce taux était de 5,75% en 2008). Compte tenu de la moindre teneur énergétique de ces carburants d'origine végétale, les livraisons de supercarburant mesurées en Joules seraient en baisse de 3,6 % (contre 3,3 % en m³) et en hausse de 1,1 % pour le gazole (contre 1,2 % en m³).

Statistiques de livraisons de carburants

Les livraisons sur le marché intérieur français sont calculées par le CPDP à partir des déclarations de sorties physiques des dépôts et des raffineries de France à destination de la clientèle et des déclarations d'importations directes (pour les sociétés important des produits sans passer par un dépôts de stockage intermédiaire).

S – Les entreprises et l'emploi

S1a - La démographie des entreprises

Début 2009 on dénombre environ 88 300 entreprises dans le secteur des transports, soit + 2,9 % par rapport à début 2008 (données provisoires, figure S1a.1). Durant 2009 les créations augmentent dans le secteur du transport et entreposage (+ 11,0 %, figure S1a.3), les défaillances diminuent (- 3,6 %), avec moins de 1 500 unités sur l'année (figure S1a.5).

Les créations d'entreprises en 2009 sont dopées par les auto-entrepreneurs

Plus de 8 400 nouvelles entreprises sont créées en 2009 (figure S1a.3) soit une progression de 11,0 % par rapport à 2008. Ainsi le nombre de créations augmente pour la quatrième année consécutive depuis le point bas de 2006. Toutefois un quart de ces créations sont le fait des 2 100 nouveaux auto-entrepreneurs du secteur dont le régime a pris effet au 1^{er} janvier 2009. La contribution de ce nouveau régime est impossible à isoler véritablement car certaines auto-entreprises auraient tout de même été créées en l'absence de ce régime tandis que d'autres sont uniquement dues à ce nouveau régime (encadré). En excluant les auto-entrepreneurs, les créations se limitent à 6 300 nouvelles unités soit une diminution de 16,8 % par rapport à 2008.

Il est donc impossible d'interpréter l'évolution 2009 des créations.

La part des auto-entrepreneurs est cependant moins forte dans le transport (25 %) que dans l'ensemble des secteurs marchands non agricoles (SMNA, 55 %). Le taux de création dans le transport est donc un des plus faibles des SMNA (9,5 % contre 18,6 %) et l'augmentation de 11,0 % du transport est nettement inférieure aux + 75,1 % dans les SMNA.

En 2009 tous les grands sous-secteurs connaissent des progressions mais ce sont surtout les secteurs des transports autres que routiers qui contribuent à cette hausse avec 70,7 % de l'apport total.

Les défaillances baissent après la forte hausse de l'année précédente

Malgré la récession de 2009 le nombre de défaillances diminue (- 3,6 %) soit 1 463 unités sur l'année (figure S1a.5), à un niveau nettement inférieur à celui des années 2000-2005 où il s'établissait autour de 1 700 unités

par an. La baisse de 2009 est imputable aux trois derniers trimestres qui succèdent à un mauvais premier trimestre avec 534 défaillances, record de la décennie. Au niveau infra-sectoriel que ce soit dans le transport routier de fret ou de voyageurs ou encore dans les autres secteurs, les défaillances baissent.

Notes sur la démographie d'entreprises

La création d'entreprise est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production (nouvelle définition depuis 2007, rétropolée jusque 1993). Concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise correspond à l'apparition d'une unité légale exploitante n'ayant pas de prédécesseur. Ceci inclut notamment les réactivations d'entreprise dont la dernière cessation remonte à plus d'un an et les reprises d'entreprise s'il n'y a pas continuité de l'entreprise. Ce concept est donc intermédiaire entre les créations pures et les créations « ancien concept » qui incluaient en particulier, sous condition de continuité de l'activité reprises ainsi que les réactivations moins d'un an après l'interruption.

Le régime de l'auto-entrepreneur a été créé par la loi de modernisation de l'économie (LME) d'août 2008. Il s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009. Il offre des formalités de création d'entreprise allégées ainsi qu'un mode de calcul et de paiement simplifié des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu.

Comme les déclarations de créations sont simplifiées, l'information statistique disponible sur les auto-entrepreneurs est en partie lacunaire. Le nombre de créations d'auto-entrepreneurs intègre toutes les entreprises créées sous ce régime, qu'elles aient ou non effectivement démarré leur activité, y compris celles à qui ce régime a été refusé après la déclaration de création. Or, selon le concept harmonisé au niveau européen, une création d'entreprise doit s'accompagner de la mise en œuvre effective de nouveaux moyens de production.

Les défaillances sont comptabilisées à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Le taux de création est calculé comme le rapport du nombre annuel de créations au nombre d'entreprises en début d'année.

Figure S1a.1 Nombre d'entreprises dans le secteur des transports

en nombre d'entreprises au 1^{er} janvier,
évolutions en %

	2000 ⁽¹⁾	2008 ⁽¹⁾	2009 ⁽¹⁾	09/08
TRM interurbain	15 106	12 912	12 990	0,6
TRM de proximité	26 811	23 594	24 202	2,6
Aut. sect. TRM + Mess.	4 858	3 718	3 856	3,7
Ensemble TRM	46 775	40 224	41 048	2,0
Taxis	28 471	30 063	30 890	2,8
Autres secteurs	5 704	5 352	5 644	5,5
Ensemble TRV ^(*)	34 175	35 415	36 534	3,2
Autres secteurs	9 405	10 187	10 730	5,3
TOTAL TRANSPORTS	90 355	85 826	88 312	2,9

Source : Insee-Sirene

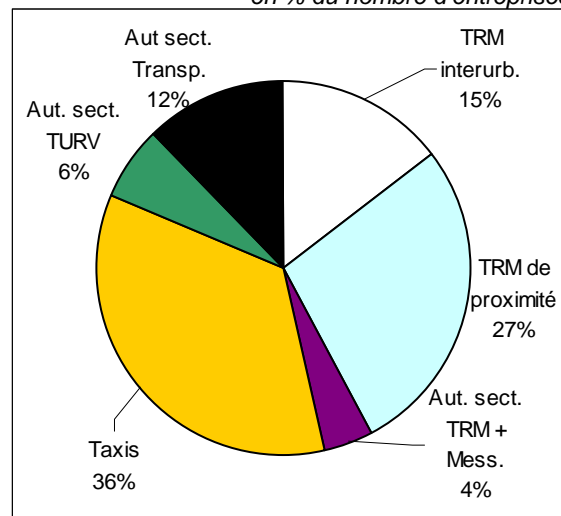
Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF rev. 2)

(1): données provisoires

(*) y.c. remontées mécaniques

Figure S1a.2 Répartition sectorielle des entreprises de transports au 01/01/2009

en % du nombre d'entreprises



Source : Insee-Sirene

Figure S1a.3 Créations d'entreprises dans le secteur des transports (*)

en nombre d'entreprises, évolutions en %

	2000	2008	2009 ⁽¹⁾	09/08
TRM interurbain	758	838	904	7,9
TRM de proximité	2 324	2 756	2 643	-4,1
Aut. sect. TRM + Mess.	263	237	383	61,6
Ensemble TRM	3 345	3 831	3 930	2,6
Taxis	1 476	2 247	2 155	-4,1
Autres secteurs	246	455	692	52,1
TURV+MECA				
Ensemble TRV ^(*)	1 722	2 702	2 847	5,4
Autres secteurs	872	1 059	1 648	55,6
TOTAL TRANSPORTS	5 939	7 592	8 425	11,0

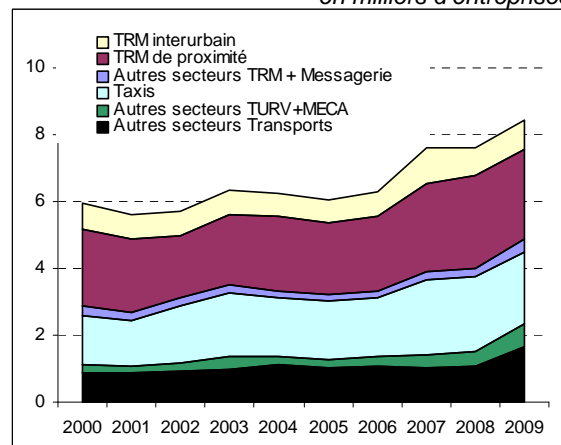
Source : Insee-Sirene

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF rev. 2)

(1) y.c. auto-entrepreneurs

Figure S1a.4 Évolution des créations d'entreprises de transports

en milliers d'entreprises



Source : Insee-Sirene

Année 2009 : y.c. auto-entrepreneurs

Figure S1a.5 Les défaillances d'entreprises dans les transports

en nombre d'entreprises (données brutes en date de jugement), évolutions en %

	2000	2008					2009					09/08
		T1	T2	T3	T4	Total	T1	T2	T3	T4	Total	
TRM interurbain	493	84	69	80	98	331	133	85	67	94	379	14,5
TRM de proximité	806	185	198	155	223	761	245	157	107	147	656	-13,8
Autres secteurs TRM+Mess.	187	20	29	21	29	99	51	32	19	28	130	31,3
Total TRM	1 486	289	296	256	350	1 191	429	274	193	269	1 165	-2,2
Taxis	96	17	16	18	29	80	29	18	10	23	80	0,0
Autres secteurs TURV (*)	52	16	9	11	24	60	27	7	7	17	58	-3,3
Total TURV (*)	148	33	25	29	53	140	56	25	17	40	138	-1,4
Autres secteurs transports	164	48	42	44	52	186	49	37	33	41	160	-14,0
TOTAL transports	1 798	370	363	329	455	1 517	534	336	243	350	1 463	-3,6

Source : Insee, Bodacc

Champ : ensemble des entreprises françaises (y compris DOM) dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF rev. 2)

(*) y.c. remontées mécaniques

S1b – L'emploi dans le secteur des transports

Recul de l'emploi salarié dans le transport

Entre fin 2009 et fin 2008, l'emploi salarié dans le secteur du transport et de l'entrepotage hors les activités de courrier et de poste, baisse de 2,1 %. Cette baisse représente 22 300 emplois supprimés et fait suite à une progression de l'emploi en 2008 (+ 1,0 % ; figure S1b.1). Elle est un peu plus forte que la baisse des services marchands hors agriculture et hors emploi intérimaire (- 2,0 %) et que celle de l'ensemble des secteurs toujours hors intérim (- 1,6 %).

Les principales contributions à cette baisse proviennent des transports routiers de fret interurbains (- 7,2 %) et de l'organisation du transport de fret (- 4,7 %) alors que le secteur du transport routier de voyageurs contribue positivement (+ 4,0 %) ainsi que le transport urbain de voyageurs (+ 1,5 %) et les services auxiliaires (+ 2,2 %). L'emploi salarié est aussi en recul à la RATP et à la SNCF (figure S1b.2).

Fort recul dans le transport routier de fret

En 2009, l'emploi salarié du transport routier de fret chute (- 5,4 % en un an, soit - 18 800 emplois). Un tel recul, pas observé depuis au moins dix ans, est principalement dû au fort recul dans le fret routier interurbain (- 7,2 % soit - 13 400 emplois). Dans le même temps, le fret routier de proximité et la location de camions avec chauffeur perdent 2 300 et 1 500 emplois (soit respectivement - 1,8 % et - 7,8 %).

Les auxiliaires de transport réduisent leur effectif

En 2009, le secteur de l'entrepotage et des services auxiliaires de transport réduit son effectif salarié (- 1,4 % en un an, soit - 3 800 emplois). Cette baisse provient d'un fort recul dans l'organisation du transport de fret (- 4,7 %, soit - 5 500), alors que les services auxiliaires en créent 1 400 (soit + 2,2 %) et que l'emploi salarié de la manutention, entrepotage est stable.

Le transport terrestre de voyageurs résiste bien

Dans le transport routier de voyageurs, l'emploi salarié augmente un peu plus rapidement qu'en 2008 (+ 2,4 % après + 2,0 %).

L'intérim augmente fin 2009

En 2009, en moyenne sur l'année, 45 000 intérimaires travaillent dans le secteur transport et entrepotage contre 53 000 en 2008. Ce secteur utilise moins d'intérimaires en début d'année 2009. De plus, la baisse entamée au deuxième trimestre 2008 est marquée par un creux au premier trimestre 2009 où l'intérim, utilisé dans le transport et entrepotage, perd 16 000 intérimaires en un an. Le taux de recours à l'intérim, mesuré par la part des intérimaires dans l'emploi du secteur, est pour chaque trimestre inférieur à ce qu'il était en 2008, sauf au quatrième trimestre 2009. En effet, le taux de recours s'y établit à 3,5 % (soit 0,1 point de plus que fin 2008) et le nombre d'intérimaires augmente de 2,4 % (soit 1 100 intérimaires supplémentaires).

Estimation de l'emploi salarié en 2009

A l'exception des données SNCF, RATP et d'intérim, les statistiques présentées classent les salariés selon l'activité principale de leur établissement et non celle de leur entreprise.

Pour la RATP, l'emploi est mesuré en emploi équivalent temps plein, et pour la SNCF en nombre de personnes physiques.

L'emploi intérimaire utilisé par le transport et entrepotage est une estimation *Dares-Insee-Pôle emploi*.

L'effectif salarié présenté ici en nouvelle nomenclature d'activité (Naf rev 2) implique une révision des chiffres précédemment en Naf rev 1, de nouvelles dénominations des sous-secteurs du transport et l'ajout des activités de poste et de courrier.

L'emploi salarié au 31 décembre est une estimation du SOeS qui repose sur :

- les statistiques de l'emploi salarié au 31 décembre provenant de l'*Insee* pour l'année 2007 et de *Pôle emploi* pour les années antérieures.
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acoss).
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel *Insee-Dares* de juin 2010.

Le champ du secteur des transports décrit dans ce rapport, est différent de celui présenté par l'observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), pour la commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE). En effet, la CNPE couvre le champ conventionnel.

Au 1^{er} janvier 2008, *Pôle emploi* résulte de la fusion de l'Unedic et de l'ANPE.

Figure S1b.1 Effectif salarié dans le transport et l'entreposage au 31 décembre

Effectifs en milliers ; évolutions en %

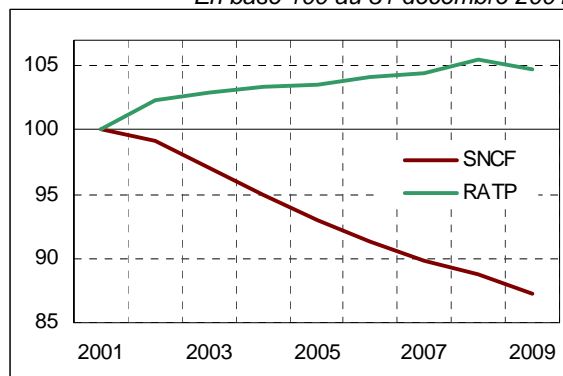
	1998	2005	2006	2007	2008	2009	08/07	09/08
HZ : Transport et entreposage	1 203	1 339	1 335	1 350	1 355	1 323	0,3	-2,3
49. Transport terrestre et transport par conduite dont	633	685	690	705	709	694	0,6	-2,2
H49A Transport ferroviaire (1)	171	165	163	159	158	157	-0,5	-1,1
H49B Autres transports terrestres de voyageurs dont	167	192	191	195	199	204	2,0	2,4
Transport urbain de voyageurs (4931Z, 4932Z)	103	109	107	108	110	112	1,6	1,5
Transport routier de voyageurs (4939A, 4939B)	56	73	75	76	79	82	3,1	4,0
H49C Transport routier de fret et par conduite dont	295	328	337	351	351	333	0,2	-5,4
Transport routier de fret dont	291	324	333	347	348	329	0,2	-5,4
49.41A Transports routiers de fret interurbains	171	185	188	189	187	174	-1,0	-7,2
49.41B Transports routiers de fret de proximité	88	106	112	124	127	125	2,9	-1,8
49.41C Location de camions avec chauffeur	19	18	19	20	20	18	-2,2	-7,8
50. Transports par eau	13	15	16	17	16	16	-3,0	-2,7
51. Transports aériens (2)	64	73	74	75	77	75	3,7	-2,9
52. Entreposage et service auxiliaire des transports	193	264	264	270	275	271	1,8	-1,4
Manutention, entreposage (52.1, 52.24)	58	83	86	92	95	95	4,0	0,3
Services auxiliaires (5221Z, 5222Z, 5223Z) (3)	43	63	62	63	65	66	2,9	2,2
Organisation du transport de fret (5229A, 5229B)	92	118	117	115	115	109	-0,6	-4,7
53. Activités de poste et de courrier (4)	300	302	291	283	277	268	-2,3	-3,3
Transport et entreposage hors "53" (5)	904	1 037	1 044	1 067	1 078	1 056	1,0	-2,1

Sources : SOeS à partir de Insee, Pôle emploi, Acoss, SNCF, RATP, La Poste

(1) y compris la SNCF (2) y compris Air France (3) dont exploitation et entretien d'infrastructure (4) y compris La Poste (5) hors "53 : Activités de poste et de courrier"

Figure S1b.2 Effectifs salariés de la SNCF et de la RATP au 31 décembre

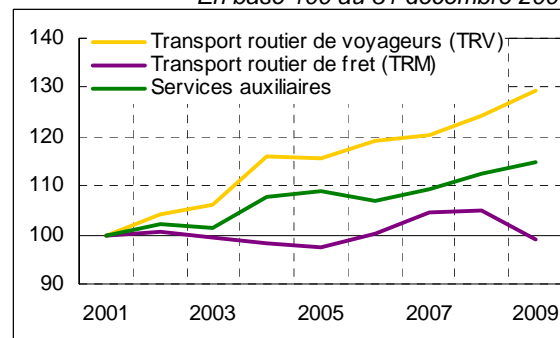
En base 100 au 31 décembre 2001



Sources : SNCF, RATP

Figure S1b.3 Effectifs salariés du TRV, TRM et des auxiliaires au 31 décembre

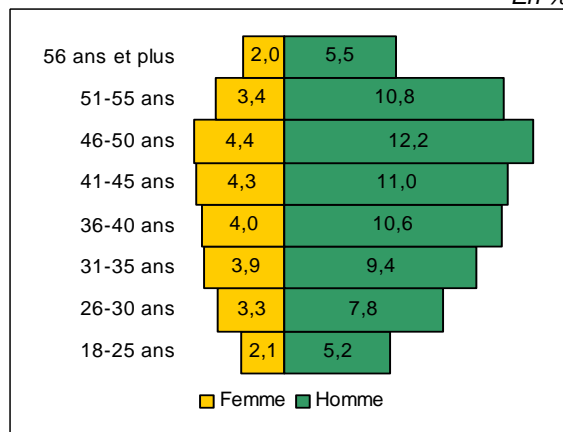
En base 100 au 31 décembre 2001



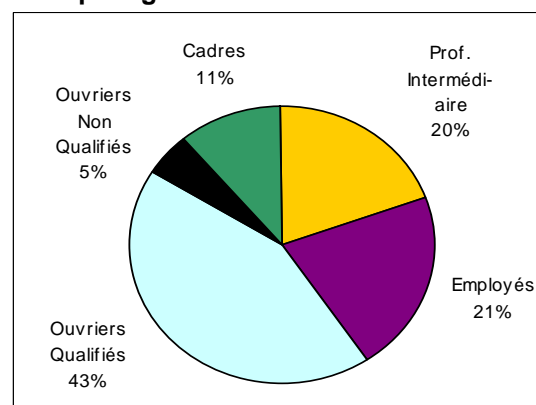
Sources : SOeS à partir de Insee, Pôle emploi, Acoss, SNCF, RATP, La Poste

Figure S1b.4 Pyramide des âges dans le transport et entreposage au 31 décembre 2008

En %



Sources : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure S1b.5 Structure par catégorie sociale des salariés du transport et entreposage au 31 décembre 2008

Sources : Insee - DADS, calculs SOeS

S1c – Les salaires

Stabilité de la masse salariale en 2009

La masse salariale, en euros courants, versée par les entreprises du transport et de l'entrepôt, hors activités de courrier, est quasi-stable en 2009 (+ 0,2 %) alors qu'elle baisse dans l'ensemble des secteurs principalement marchands (- 2,1 %). Elle baisse fortement pour les entreprises du transport routier de marchandises (- 4,3 %), en lien avec le recul moins marqué de l'emploi salarié et avec la baisse probable du nombre d'heures supplémentaires (figure S1c.1 et fiche S1b).

Un pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers en hausse

En 2009, l'augmentation du taux de salaire horaire de base des ouvriers des transports et de l'entrepôt, hors activités de courrier, est de 2,1 %, alors que l'indice des prix à la consommation n'a augmenté que de 0,1 % (en moyenne annuelle). Le pouvoir d'achat procuré par une heure de travail (hors primes) augmente donc de 2,0 %, situation analogue à celle de l'ensemble de l'économie (+ 2,1 %).

3,9 % des salariés du transport au Smic

Au 1^{er} juillet 2009, le Smic horaire (brut) a augmenté de + 1,3 % (à 8,82 €).

A cette même date, au sein du transport routier, de voyageurs et de marchandises, 8 % des salariés sont rémunérés au niveau du Smic, situation intermédiaire entre celle de l'ensemble de l'économie (10,6 %), et celle observée dans l'ensemble des transports et de l'entrepôt (3,9 % ; figure S1c.2).

Les accords collectifs ayant trait aux rémunérations horaires garanties sont l'occasion de revaloriser les coefficients des personnels ouvriers des transports routiers, voyageurs ou marchandises, et de maintenir un seuil minimum au-dessus de la barre du Smic horaire. Les derniers accords ont été signés en avril 2009 pour le TRV, et en décembre 2009 (avec extension à l'ensemble de la branche en février 2010) pour le TRM (figure S1c.5).

En 2008 : + 2,1 % pour les salaires réels annualisés

Pour l'année 2008, des données plus riches sont disponibles. Les salariés à temps complet des transports, hors activités de courrier, ont vu leur salaire réel augmenter de 2,1 %. Sur la période 2003 à 2008, le salaire moyen réel

ramené à l'année (salaire net moyen annualisé) de l'ensemble de ces salariés, aura connu une évolution de + 1,0 % par an, compte tenu de la hausse des prix à la consommation. On constate ensuite une accélération en 2008 (+ 2,1 % après + 0,9 % en 2007) et s'élève ainsi à 24 263 euros, contre 23 781 euros pour l'ensemble des transports et de l'entrepôt, y compris les activités de courriers.

Sources et définitions

L'assiette salariale totale ou assiette déplafonnée de l'Acof

L'assiette déplafonnée désigne l'ensemble des rémunérations sur lesquelles reposent le calcul des cotisations des assurances sociales, des accidents du travail et des allocations familiales ; sont inclus les compléments légaux, conventionnels ou attribués à l'initiative de l'employeur, sous forme de primes, de rémunération des heures supplémentaires de gratifications et d'avantages en nature ; elle ne comprend pas les indemnités de chômage partiel.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'œuvre (Acemo)

L'enquête Acemo de la Dares mesure chaque trimestre le taux d'évolution du SHBO dans les entreprises métropolitaines de dix salariés ou plus du secteur marchand non agricole.

Ce SHBO ne comprend ni les primes (sauf, le cas échéant, la prime liée à la réduction du temps de travail), ni les heures supplémentaires. Il s'agit d'un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales. Il est mesuré sur la seule population des ouvriers.

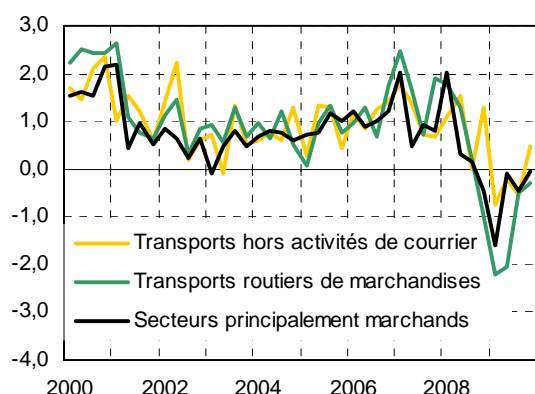
Le salaire annuel net moyen selon les DADS

Le salaire net est calculé à partir du salaire net fiscal disponible dans la DADS. Il est net de toutes cotisations sociales, y compris CSG et CRDS. Il ne comprend pas les primes de participation. En particulier, il contient certaines primes d'intéressement et les frais de route.

Pour les salariés à temps complet, les effectifs sont convertis en année-travail (AT) au prorata de leur durée de présence au cours de l'année civile. Les salaires sont annualisés, c'est à dire ramenés à cette durée pour le calcul des moyennes annuelles.

Par rapport au SHBO, source conjoncturelle, le salaire net moyen est une notion de coût salarial qui prend en compte la durée effectivement rémunérée en l'annualisant, ainsi que toutes les catégories de salariés, mais à temps complet.

Voir aussi : Les bénéficiaires de la revalorisation du Smic au 1^{er} juillet 2009, Premières informations, novembre 2009, n° 49.1, Dares.

Figure S1c.1 Masse salarialeévolution trimestrielle en %
données CVS

Source : Acoiss

Figure S1c.2 Proportion de salariés au SMIC au 1^{er} juillet

en %

Secteur d'activité	2008	2009
Économie	13,9	10,6
Transport & entreposage	5,1	3,9
Transport routier	10	8

Source : Dares - Enquête Acemo

Champ : ensemble des salariés, sauf apprentis, État et collectivités locales, secteur agricole, intérim et secteur domestique

Figure S1c.3 Salaires annuels moyens

niveaux en euros, évolutions en %

	CS	Niveau 2 008	Évolution annuelle			
			2006/ 2005	2007/ 2006	2008/ 2007	2008/ 2003
Transports hors activités de courrier	Cadres	49 712	-0,4	1,1	4,4	1,1
	Prof. Interm.	27 610	0,7	0,3	1,3	0,6
	Employés	20 735	-1,2	1,0	1,6	0,9
	Ouvriers Q	20 525	0,2	1,3	1,0	0,7
	Ouvriers NQ	17 268	1,4	1,2	-0,1	1,0
	Ensemble	24 263	0,2	0,9	2,1	1,0
Transports & entrepôt	Cadres	44 787	nd	nd	nd	nd
	Prof. Interm.	25 602	nd	nd	nd	nd
	Employés	19 191	nd	nd	nd	nd
	Ouvriers Q	20 494	nd	nd	nd	nd
	Ouvriers NQ	17 205	nd	nd	nd	nd
	Ensemble	23 781	nd	nd	nd	nd

Source : Insee – DADS, calculs SOeS

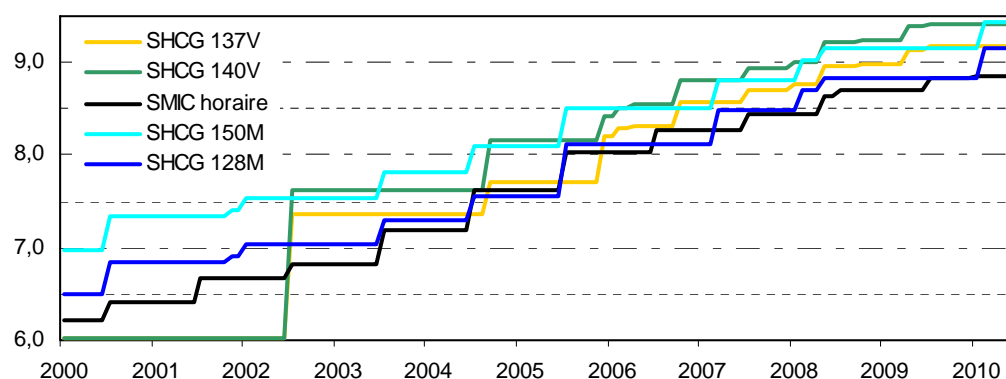
Les cases nd sont dues à la rupture dans la nomenclature d'activité (naf rev 1, naf rev 2)

Figure S1c.4 Salaires horaires bruts de base ouvrier

en %

	2007	2008	2009
Salaires horaires bruts de base ouvrier (SHBO)			
Ensemble des secteurs non agricoles	2,9	3,1	2,3
Transports et entreposage	3,1	3,1	2,1
Transp. terrestres et par conduites	2,8	3,1	2,0
Transports aériens	2,5	2,8	1,9
Entrepos. et serv. aux. des transp.	3,1	3,2	2,5
Prix à la consommation	1,5	2,8	0,1
SHBO réel			
Ensemble des secteurs non agricoles	1,3	0,3	2,2
Transports et entreposage	1,6	0,2	2,0
Transp. terrestres et par conduites	1,3	0,3	1,9
Transports aériens	1,0	0,0	1,8
Entrepos. et serv. aux. des transp.	1,6	0,4	2,4

Sources : Dares - Enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

Figure S1c.5 Évolutions des salaires horaires conventionnels garantis (SHCG) et du SmicSources :
Insee,
DGITM / DST

Les SHCG sont fixés en fonction de coefficients, liés au niveau de qualification des salariés :

- 150M : conducteurs hautement qualifiés de poids lourd
- 128M : conducteur de poids lourd de plus de 11 tonnes et jusqu'à 19 tonnes de PTAC
- 137V : conducteur en périodes scolaires
- 140V : conducteur-receveur de car

S1d - Les conditions de travail

Forte accidentalité dans les transports

Le secteur des transports et de l'entreposage est parmi les plus accidentogènes. S'il représente 5,1 % des effectifs salariés affiliés à la CNAMTS, il est à l'origine de 8,8 % des accidents, 15,6 % des décès et 9,9 % des journées perdues.

Le taux de risque avec incapacité permanente est deux fois plus élevé dans les transports et l'entreposage que dans l'ensemble (0,4 % contre 0,2 %). Si le taux de risque d'accident du travail avec arrêt est relativement stable, avec 6,5 en 2008, contre 6,9 en 2007, il présente de grandes disparités au sein même du secteur.

Dans les secteurs de l'entreposage et des services auxiliaires des transports, des transports terrestres et des activités de courrier et poste, le taux de risque est élevé (respectivement 7,1 ; 6,6 et 6,6).

Les activités aériennes présentent un risque situé entre celui du transport et entreposage et l'ensemble des branches (respectivement 4,5 ; 6,5 et 3,8 pour l'ensemble).

Enfin les activités fluviales se distinguent quant à elles par un nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés deux fois plus faible que la moyenne de son secteur (1,9 %).

Moins de 3 jours de formation par an dans la manutention et l'entreposage

Chaque sous-secteur des transports, excepté le TRM élargi, a un taux d'accès à la formation continue supérieur à celui de l'ensemble de la population salariée (38,8 %). C'est dans les transports aériens qu'il est le plus élevé (89,1 %).

Les salariés des transports aériens bénéficient de plus de 57 heures de formation dans l'année ; soit 7 jours en moyenne sur la base d'une journée de 8 heures. Les salariés des transports terrestres se distinguent avec 6 jours de formation qui comprennent parfois une formation continue (Fco). Cette durée moyenne est sous les 3 jours pour les salariés du transport maritime et de la manutention et de l'entreposage. Elle atteint un peu moins de 4 jours par an dans l'ensemble de l'économie (soit 30 heures).

217 000 journées de grève en 2009

En 2009, les agents de la SNCF se sont fortement mobilisés, avec 187 000 journées perdues pour grèves, soit 1,19 jour par agent, et faiblement à la RATP (22 000 journées, soit 0,51 jour par agent).

A la RATP, cette faible conflictualité reste concentrée sur les journées nationales d'action avec 63 % des jours de grève. Les autres thèmes ont porté principalement sur les rémunérations et primes, les sanctions, la productivité et les conditions de travail. La mobilisation à la SNCF concernait le service minimum, les retraites, mais aussi le fret, les emplois, salaires, et métiers.

Taux de risque

Nombre d'accidents avec arrêt rapporté au nombre de salariés.

Taux de décès

Nombre de décès pour 10 000 salariés.

Les statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS)

Les statistiques de la CNAMTS constituent la principale source d'information sur les accidents du travail pour les seuls salariés (hors agents statutaires de la SNCF et de la RATP). Ces statistiques ne comprennent pas les travailleurs indépendants. Elles donnent, d'une part, le nombre et la fréquence des accidents du travail et, d'autre part, la répartition des accidents suivant différents critères tels que l'âge du salarié, sa qualification professionnelle ou encore le lieu de l'accident. Les accidents du travail retenus ici sont les accidents ayant entraîné un arrêt de travail d'au moins vingt quatre heures (accidents avec arrêt), les accidents ayant entraîné une incapacité permanente (IP) et ceux ayant entraîné un décès.

Ce sont les statistiques annuelles des accidents du travail survenus, déclarés et réglés dans l'année. Les résultats des sièges sociaux et bureaux ne sont pas donnés avec les activités dont relèvent les entreprises concernées.

La nomenclature CNAMTS

Les statistiques d'accidentologie du travail de la CNAMTS se présentent par numéros de risques du Comité Technique National (CTN). Sur les quatre premières positions de ces numéros, on retrouve les codes Naf rev 1.

Le nombre de grèves correspond soit :

- au nombre de préavis de grèves déposés (RATP) ou effectivement suivis d'une grève (SNCF) ;
- au nombre de jours calendaires de grèves (Air France) ;
- au nombre de conflits (ADP et autres agrégats).

Figure S1d.1 Accidentologie du travail

effectifs, accidents et journées perdues en milliers,
décès en personnes, taux de risque en %

	Transports terrestres		Transports par eau		Transports aériens		Entreposage et services aux. des transports		Activités de poste et de courrier		Transports et entreposage		Ensemble des branches d'activités	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Nbre de salariés	465,6	479,0	7,5	7,6	72,7	75,0	247,8	252,3	134,8	135,4	928,4	949,3	18264	18509
Nbre d'accidents avec arrêt	32,7	31,6	0,2	0,1	3,6	3,4	18,7	18,0	8,6	8,9	63,7	62,0	720	704
Nbre d'accidents avec IP	2,6	2,6	0,0	0,0	0,1	0,1	1,1	1,0	0,4	0,4	4,2	4,1	46	44
Nombre de décès	76	76	0,0	0,0	2,0	3,0	17	10	5	1	100	90	622	569
Nombre de journées perdues	2 092	2 154	10	11	130	126	969	1 009	384	415	3 585	3 715	35 871	37 422
Taux de risque														
accidents avec arrêt	7,0	6,6	2,4	1,9	5,0	4,5	7,5	7,1	6,4	6,6	6,9	6,5	3,9	3,8
accidents avec IP	0,6	0,5	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4	0,4	0,3	0,3	0,5	0,4	0,3	0,2

Source : CNAMTS

Voir encadré ci-contre

Figure S1d.2 La formation continue en 2007

durée en heures, taux d'accès et taux de participation financière (TPF) en %

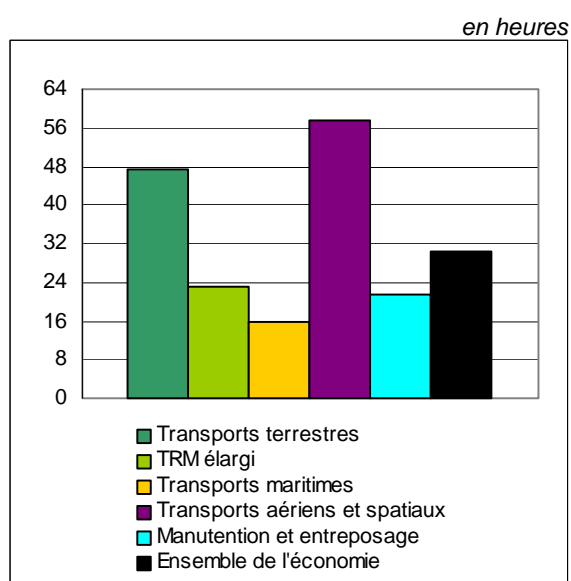
Secteur d'activité	Durée moyenne des stages					Taux d'accès à la formation continue					TPF
	Ouvr.	Empl.	Techn. et AM	Ingén. et cadres	Total	Ouvr.	Empl.	Techn. et AM	Ingén. et cadres	Total	Total
Transports terrestres	43,6	58,6	51,2	41,0	47,6	46,2	63,6	69,0	58,9	51,4	4,4
TRM élargi	24,4	19,9	20,9	24,3	22,9	26,3	27,9	52,5	48,8	28,0	1,9
Transports maritimes	47,7	19,0	16,6	23,7	15,6	52,3	75,2	71,9	56,7	63,8	2,6
Transports aériens et spatiaux	44,9	49,4	41,0	101,6	57,3	93,2	96,1	88,8	81,9	89,1	12,1
Manutention et entreposage	21,8	18,0	21,4	21,8	21,3	42,2	42,6	54,2	57,6	44,2	2,5
Ensemble de l'économie	28,4	27,7	32,2	32,0	30,2	28,7	36,1	38,8	52,6	38,8	2,9

Source : Cereq

Le taux de participation financière (TPF) est la part des dépenses de formation dans la masse salariale totale.

Le taux d'accès à la formation continue est le nombre de stagiaires sur le nombre total de salariés (n.c. les formations en alternance). AM : agents de maîtrise.

Agrégats en naf rev 1 : transports terrestres = 60 ; transports maritimes = 61 ; transports aériens et spatiaux = 62 ; manutention et entreposage = 63 ; TRM élargi : 602L, 602M, 602P, 634A.

Figure S1d.3 Durée moyenne des stages en 2007

Source : Cereq

Remarque : agrégats en naf rev 1

Figure S1d.4 Conflictualité dans les transports en 2008 et 2009

Secteurs d'activité	Nb de grèves		Nb de jours perdus	
	2008	2009	2008	2009
Total transport	665	602	163 048	216 820
Entreprises ferroviaires et de transport urbain	524	511	139 650	208 978
- SNCF	443	431	121 813	186 882
- RATP	59	80	8 038	22 096
- Transports urbains *	21		7 799	
- Manutention ferrov. *	1		2 000	
- Restauration ferrov. *	0		0	
Autres entreprises de transports	141	91	23 398	7 842
- Air France	57	78	8 287	6 710
- Aéroport de Paris	9	13	598	1 132
- Transports routiers *	29		4 384	
- Ports Autonomes *	22		6 172	
- Autres entreprises (n.c. ord. ménagères.) *	24		3 957	

Sources : MEEDDM/IGTT, SNCF, RATP, Air France, ADP, calculs SOeS

* Les statistiques 2008 ne couvrent que la période janvier-octobre ; 2009 n'est pas encore disponible.

S1e - Le marché du travail « Transport et Logistique »

En 2009, le marché du travail « Transport et logistique » (T&L) se dégrade. Le flux des demandeurs d'emploi augmente, et les offres d'emplois émises par les entreprises chutent. Ainsi le nombre de demandeurs d'emploi en fin d'année s'accroît de façon exceptionnelle. Ces mouvements font écho à la baisse de l'emploi salarié du secteur (fiche S1b). La part des contrats courts dans les offres d'emploi est plus importante en 2009 qu'en 2008 et celle des contrats à durée indéterminée baisse. Le marché du travail des agents de stockage évolue de manière identique à celui de l'ensemble des métiers du T&L alors que celui des conducteurs du transport routier de marchandises (TRM) est plus heurté.

Pour l'ensemble des métiers T&L, le nombre de demandeurs d'emploi de catégorie A inscrits en fin de trimestre augmente très fortement les trois premiers trimestres de 2009 et moins rapidement au 4^e ; au delà de 30 % les 3 premiers trimestres et + 16 % au dernier (soit 261 200 DEFM en catégorie A en données brutes). Il poursuit le retournement de 2008, précédé de deux années de recul du chômage (définitions). Pour les conducteurs du TRM il explose tout au long de 2009 atteignant + 80 % entre les deuxièmes trimestres 2008 et 2009 et + 30 % au 4^e (soit 38 400 DEFM de catégorie A en données brutes). Pour les agents de stockage il évolue comme l'ensemble T&L. Toutes catégories confondues, fin décembre 2009, le nombre de conducteurs TRM inscrits à Pôle emploi est de 60 800 : soit + 38 % en un an. Le nombre d'agents de stockage est de 135 400, soit + 18 %.

Les entreprises de travail temporaire émettent 34 % des offres d'emploi dans le T&L

Les établissements du transport ne sont pas les seuls acteurs du marché du travail T&L. En effet, sur les 174 500 offres d'emploi collectées (OEC) en 2009, seules 24 % sont émises par des établissements du secteur du transport. Les entreprises de travail temporaire en déposent 34 % auprès de Pôle emploi et celles du commerce 15 % (soit 3 points de moins qu'en 2008). En revanche, les établissements du secteur des transports déposent plus fréquemment des offres d'emploi pour les conducteurs du TRM : 41 % des offres destinées à ces derniers en proviennent (figure S1e.1).

Forte baisse du volume des offres d'emploi destinées aux conducteurs du TRM

Entre les quatrième trimestres 2008 et 2009, pour tous les métiers du T&L, le volume des offres d'emploi collectées par Pôle emploi baisse de 25 %. Pour les conducteurs du TRM il baisse de 18 %. C'est en Île de France et en Rhône-Alpes, régions qui concentrent un quart des offres destinées aux conducteurs du TRM, que la baisse est la plus forte (figure S1e.3). Pour les agents de stockage la baisse des offres est similaire à celle de l'ensemble T&L (- 25 %).

Plus de contrats courts proposés

Cette baisse du volume d'offres s'accompagne d'une baisse de la part des contrats à durée indéterminée et d'une augmentation de la part des contrats de 1 à 6 mois. Entre 2008 et 2009, la part des CDI baisse de 5 points pour l'ensemble des métiers du T&L, passant de 32 % à 27 % et de 11 points pour les conducteurs du TRM. En revanche, la part des contrats de 1 à 6 mois augmente respectivement de 3 et 10 points (passant respectivement de 51 % à 54 % et de 48 % à 58 % ; figure S1e.2).

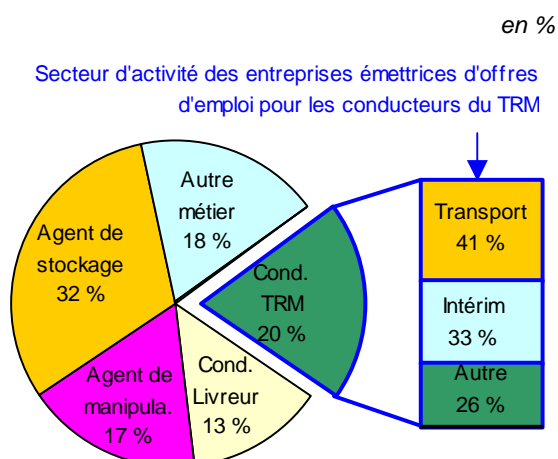
Moindres tensions sur le recrutement

Dans le T&L, depuis le 2^e trimestre 2008, l'indicateur de tension du marché du travail, qui rapporte les offres d'emploi aux demandes, baisse en glissement annuel. Ces tensions sur le recrutement diminuent car le nombre d'offres d'emploi, déposées chaque trimestre par les entreprises, baisse plus rapidement que la hausse des demandes (figure S1e.4). Cependant, au quatrième trimestre 2009, cette baisse marque un répit en raison de l'arrêt de la hausse du nombre de demandeurs. Pour les conducteurs du TRM, l'indicateur de tension se détend plus fortement fin 2009.

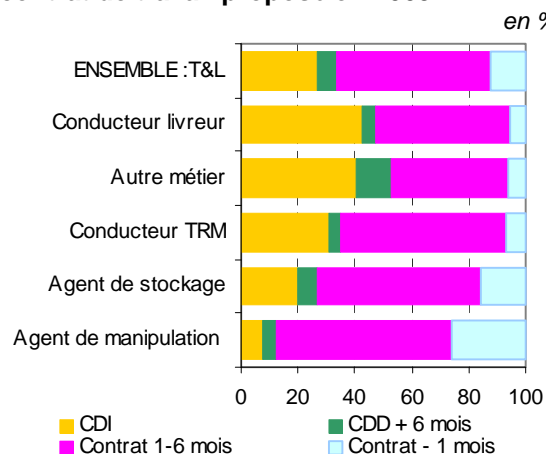
Définitions

Le marché du travail « Transport et logistique » est défini à partir des offres et des demandes d'emploi gérées par Pôle emploi pour 28 métiers retenus par le SOeS, agrégés en cinq métiers.

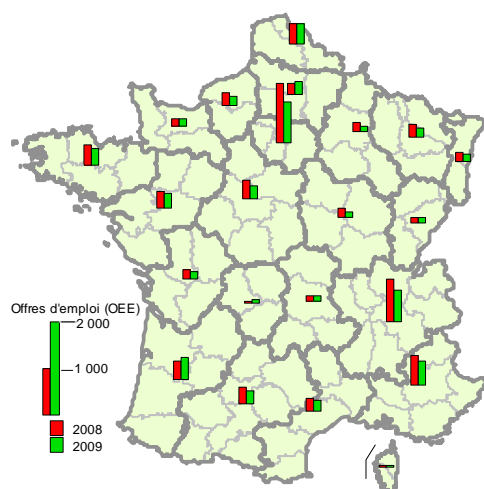
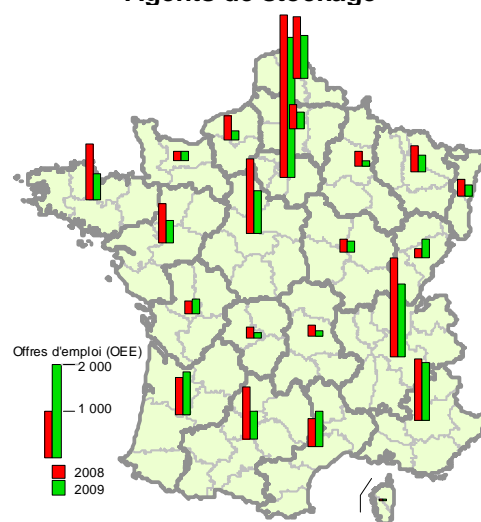
Les demandeurs d'emploi de catégorie A, sont des personnes, inscrites à Pôle emploi, sans emploi et tenues de faire des actes positifs de recherche d'emploi. Cette nouvelle définition adoptée par les statistiques officielles depuis février 2009 correspond au regroupement des anciennes catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite.

Figure S1e.1 Offres d'emploi collectées par métier en 2009

Source et Champ figure S1e.4

Figure S1e.2 Offres d'emploi collectées par contrat de travail proposé en 2009

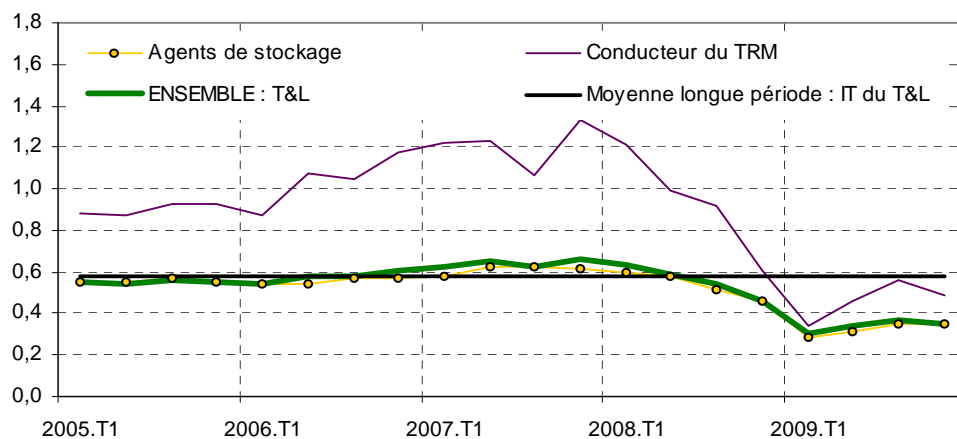
Source et Champ figure S1e.4

Figure S1e.3 Offres d'emploi collectées : 4^e trimestre 2008 et 4^e trimestre 2009**Conducteurs du TRM****Agents de stockage**

Source et Champ figure S1e.4

Figure S1e.4 Indicateur de tension : offres collectées sur demandes en catégorie A

Données CVS



Source : Pôle emploi, Dares ; calculs SOeS
 Champ : Marché du travail « Transport et logistique »

L'indicateur de tension (IT) est le nombre d'Offres d'emploi collectées (OEC) rapporté au nombre de Demandes d'emploi enregistrées (DEE) en catégorie A sur une même période. La comparaison du niveau de ce ratio entre métiers n'est pas aisée car les modes de recrutement et le recours à des offres d'emploi déposées à Pôle emploi diffèrent.

S1f - Les comptes des entreprises de transport en 2008

Préambule important

Les statistiques d'entreprises ont connu en 2008 une profonde refonte du système de collecte et de traitement statistique opérée par l'Insee avec les services statistiques ministériels. Il n'est pour le moment pas possible de raccorder précisément les statistiques produites en 2008 à celles de 2007. Les résultats présentés ici sont provisoires.

Les statistiques anciennement présentées dans cette fiche étaient issues de l'enquête annuelle d'entreprise réalisée par le SOeS. Cette enquête n'existe plus et est remplacée par ESANE. Contrairement à ce qui était pratiqué antérieurement, les nouvelles statistiques sont quasi-exhaustives et en partie issues des sources fiscales complétées par une enquête. Par ailleurs, certaines informations collectées sont retraitées pour être rendues plus conformes aux concepts statistiques ; c'est le cas de certaines subventions intégrées à tort dans le chiffre d'affaires.

Enfin, l'approche désormais centralisée à l'Insee et le changement de nomenclature (2007) ont conduit au reclassement sectoriel de certaines entreprises. Les transports sont relativement peu affectés, mais les services postaux sont désormais dans le champ « transport-entreposage ».

Ainsi, il est impossible de comparer les données comptables brutes 2008 très récemment estimées avec les données des années publiées auparavant. Seuls sont donc commentés les résultats relatifs à l'année 2008 en structure et sont pour le moment au conditionnel.

Premiers producteurs : les transports routiers de fret

La production de l'ensemble « transports-entreposage » dépasserait les 190 milliards d'euros (figure S1f.1) dont 14 milliards d'euros de services postaux. Les secteurs les plus importants sont le transport routier de fret (42 milliards) suivis des secteurs de l'organisation du transport de fret (31 milliards) puis les transports aériens, ferroviaires et les auxiliaires de transport qui atteignent chacun environ 20 milliards.

La valeur ajoutée (VA) dégagée par les transports serait de 76 milliards d'euros dont

15 milliards pour le TRM et 11 milliards pour le transport ferroviaire.

Les charges de personnel atteindraient 57,5 milliards d'euros (dont près de 13 milliards pour le TRM et 10,5 milliards pour le secteur « poste et courrier »).

Les consommations intermédiaires (CI) représentent 60 % de la production et les charges de personnel 30 % (figure S1f.2) avec toutefois une variabilité forte entre secteurs. Les CI représentent 64 % de la production dans le TRM, 45 % dans le transport ferroviaire et 92 % dans les transports maritimes et côtiers (en incluant le crédit-bail dans les CI).

Premiers excédentaires d'exploitation : les services auxiliaires des transports

L'excédent brut d'exploitation du secteur s'élève à 14,7 milliards d'euros (19,3 % de la VA) dont la moitié réalisée par le secteur des services auxiliaires des transports (SAT), qui regroupe des activités telles que l'exploitation et l'entretien d'infrastructures de transport.

L'EBE négatif (- 1,6 milliard) des activités de poste et courrier est à mettre en regard avec une recette supplémentaire qui s'élève à 2,1 milliards, pour l'essentiel reçue de la Banque Postale (1 Md de frais de personnel et 1 Md de coûts de la filière commerciale). Sa prise en compte permet à ce secteur d'enregistrer un résultat d'exploitation nettement excédentaire (+ 0,6 milliard).

Les services auxiliaires de transport expliquent le résultat financier négatif du secteur « transport-entreposage » (-2,3 milliards sur -2,1 milliards). RFF représente près de la moitié des charges financières des SAT et 31 % du résultat financier. Les SAT restent toutefois le premier contributeur au résultat courant avant impôts du secteur (5 sur 15 milliards d'euros).

Ainsi ce secteur aurait le meilleur taux de marge nette d'exploitation (RCAI / production), au-dessus de 25 %. En revanche, ce taux de résultat d'exploitation est particulièrement faible dans le transport aérien (1,2 %), la manutention (2,0 %) et le transport maritime (2,3 %). Il est également faible dans le transport routier de fret et l'organisation du transport de fret avec 3,2 %.

Figure S1f.1 Les comptes du secteur des transports et logistique en 2008

en millions d'euros

	FER	TURV	MECA	TRM	OLEO	MER	FLU	AIR	STOC	SAT	MANUT	OTF	POST	Ensemble
Production	19 997	15 085	1 031	42 284	2 341	12 325	725	20 151	9 047	19 575	2 560	31 180	14 401	190 703
Consommations intermédiaires	8 983	6 210	323	27 086	967	11 368	498	13 880	5 500	8 851	1 516	24 692	4 498	114 373
Valeur ajoutée	11 014	8 875	708	15 197	1 375	956	227	6 270	3 547	10 723	1 044	6 488	9 904	76 330
Charges de personnel	8 607	7 176	316	12 820	263	825	135	5 594	2 050	3 009	939	5 226	10 542	57 502
Excédent brut d'exploitation	1 683	1 604	333	1 415	1 052	175	79	426	1 159	7 460	38	886	-1 556	14 753
Résultat d'exploitation (y.c. autres produits)	1 791	2 005	278	1 379	1 045	186	78	294	1 156	7 337	47	865	621	17 084
Produits financiers	1 610	332	9	284	34	623	21	146	123	2 056	38	377	649	6 302
Charges financières	1 625	522	24	301	164	355	14	196	107	4 343	35	238	457	8 381
Résultat financier	-16	-189	-15	-17	-130	268	7	-50	16	-2 286	3	138	192	-2 079
Résultat courant avant impôt	1 776	1 791	262	1 360	915	284	86	235	1 170	5 025	51	997	813	14 764
Dividendes distribués		3	212	56	388	26	369	19	82	239	41	664	152	4 057

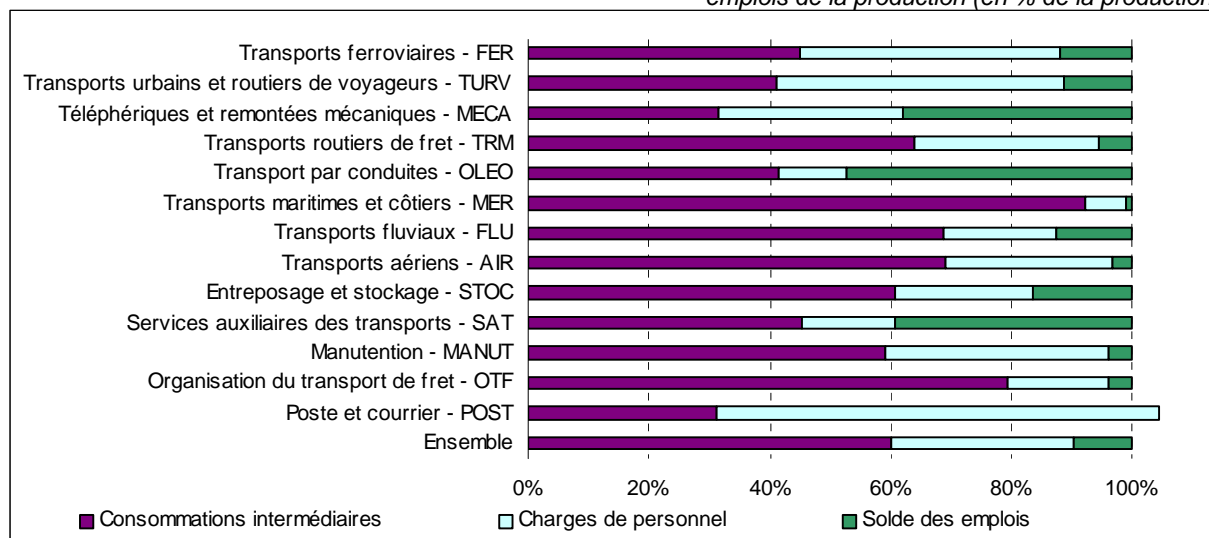
Sources : SOeS d'après Insee-Esane (2008 provisoire)

Attention : ne surtout pas comparer les données brutes 2008 provisoires avec celles de 2005-2007 publiées antérieurement (cf. **Préambule important** de la fiche)

Légendes des intitulés colonnes : cf. graphique S1f.2 ci-dessous

Figure S1f.2 Structure 2008 des comptes par secteurs

emplois de la production (en % de la production)



Source : SOeS d'après Esane 2008

Remarque : la production de « Poste et courrier » ne couvre pas entièrement les CI et les charges de personnel

Figure S1f.3 Principaux ratios économiques 2008 par secteurs

en % (données provisoires)

	VA / Production	EBE / Production	EBE / VA	RCAI / Production
Transports ferroviaires	55,1	8,4	15,3	8,9
Transports urbains et routiers de voyageurs	58,8	10,6	18,1	11,9
Téléphériques et remontées mécaniques	68,7	32,3	47,1	25,4
Transports routiers de fret	35,9	3,3	9,3	3,2
Transport par conduites	58,7	44,9	76,5	39,1
Transports maritimes et côtiers	7,8	1,4	18,3	2,3
Transports fluviaux	31,3	10,9	34,8	11,8
Transports aériens	31,1	2,1	6,8	1,2
Entreposage et stockage	39,2	12,8	32,7	12,9
Services auxiliaires des transports	54,8	38,1	69,6	25,7
Manutention	40,8	1,5	3,6	2,0
Organisation du transport de fret	20,8	2,8	13,6	3,2
Poste et courrier	68,8	-10,8	-15,7	5,6
Transports et entreposage	40,0	7,7	19,3	7,7

Source : SOeS d'après Esane 2008

S2a - Les entreprises de TRM

Le chiffre d'affaires 2009 des entreprises du secteur devrait connaître une forte baisse

En 2009 le chiffre d'affaire des entreprises de TRM baisse substantiellement. Ceci s'explique principalement par la diminution sensible du volume de l'activité du TRM : - 15,7 % en moyenne annuelle des t-km transportées pour compte d'autrui par le pavillon français, chute particulièrement marquée au premier trimestre (- 17,3 % par rapport au trimestre précédent).

En moyenne annuelle les coûts du transport national (figure S2a.4) diminuent plus fortement que les prix des prestations (figure S2a.2), tant sur la longue distance (- 5,5 % contre - 2,4 %) que sur la courte distance (- 5,3 % contre - 0,5 %). Ceci résulte de la forte chute du gazole professionnel en 2009 (- 22,1 %) (figure S2a.3) car tous les autres coûts, hormis les frais de déplacement, augmentent (jusqu'à 9,1 % pour les infrastructures). En infra-annuel on observe des tendances différentes : les coûts augmentent depuis le deuxième trimestre - tant sur la longue distance que sur la courte distance - tandis que les prix sur longue distance continuent à diminuer pour le cinquième trimestre consécutif. Les prix sur la courte distance sont relativement stables.

Sur l'international, dont le poids est limité mais où la concurrence des autres pavillons européens est importante, le prix du transport routier des pavillons français diminue plus que sur le national (- 3,1 % contre - 2,4 % pour le national longue distance et - 0,5 % pour le national courte distance).

Le montant des achats de carburant devrait nettement chuter en 2009

Le montant des achats de carburants devrait diminuer de 33,4 % en 2009 puisque le coût du gazole professionnel chute (- 22,1 %), que la circulation baisse (- 14,2 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui) et que même les consommations unitaires des poids lourds fléchissent un peu (- 0,4 %). Sur les autres postes de consommations intermédiaires, la réduction de la production tire à la baisse les dépenses. La baisse de la valeur ajoutée des entreprises du secteur serait toutefois à deux chiffres en 2009.

Les charges de personnel hors intérim connaissent une décroissance significative (cinq trimestres consécutifs de chute depuis le quatrième trimestre 2008 selon l'Acos), - 4,3 % en moyenne annuelle (cvs-cjo) directement liée à la baisse correspondante des effectifs salariés, - 4,5 % (cvs-cjo).

La VA baissant plus que les charges de personnel, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait encore baisser en 2009 et le taux de marge (EBE/VA) se situer sous la barre des 10 %.

En 2009, l'investissement en poids lourds recule fortement

Dans le contexte de récession économique, les entreprises de TRM ne poursuivent pas leurs efforts d'investissement en 2009. Ce secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de cinq tonnes. Le nombre total d'immatriculations neuves recule de 38,7 % pour atteindre 35 300 véhicules soit un niveau presque aussi faible que celui de 1994. Les immatriculations de tracteurs en particulier ont encore plus diminué (- 45,8 %).

Figure S2a.1 Comptes des entreprises du TRM (*)

en millions d'euros, évolutions en %

	2004	2005	2006	2007 (p)	2008 (e)	2009 (e)	09/08
Production	33 340	34 143	36 077	38 932	38 542	31 274	-18,9
Consommations Intermédiaires	20 345	21 314	22 660	24 250	24 190	19 020	-21,4
<i>dont achats de carburant</i>	4 710	5 137	5 755	6 103	6 590	4 388	-33,4
Valeur ajoutée (VA)	12 995	12 829	13 417	14 681	14 352	12 254	-14,6
Charges de personnel	10 254	10 414	10 819	11 651	12 220	11 689	-4,3
Impôts, taxes - subventions	883	854	873	914	-	-	-
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 859	1 561	1 724	2 116	-	-	-
<i>Taux de marge (EBE/VA) en %</i>	<i>14,3</i>	<i>12,2</i>	<i>12,9</i>	<i>14,4</i>	-	-	-

* Champ : sociétés et quasi-sociétés des codes NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C et 49.42Z

Sources : Insee, CNR, Acoess, SOeS, estimations SoeS pour 2008 et 2009 (e)

Figure S2a.2 Prix des transports routiers de marchandises

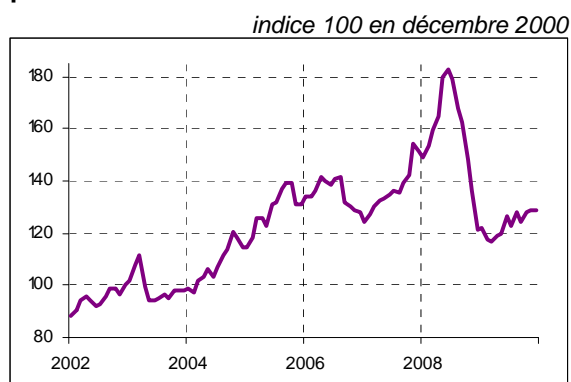
évolutions en moyenne annuelle en %

	2007	2008	2009
Prix du TRM à l'international	3,8	7,4	-3,1
Prix du TRM national longue distance	4,2	5,1	-2,4
Prix du TRM national courte distance	3,3	5,1	-0,5
Ensemble	3,8	5,4	-1,9

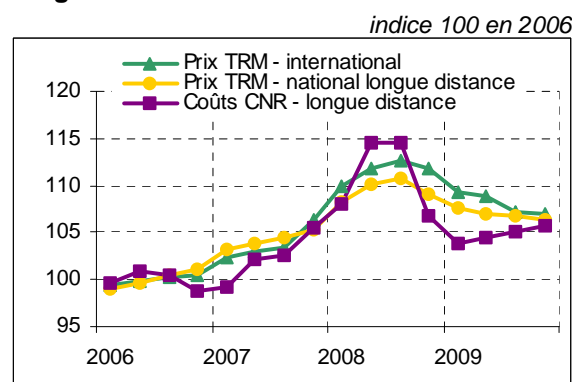
Source : SOeS-IPTRM

L'indice des prix du transport routier de fret

L'indice des prix du transport routier de fret (base 2003 et référence 100 en 2006) succède aux précédents indices de prix qui étaient calculés à partir de l'enquête TRM sur la base des prix moyens à la tonne-kilomètre ou au véhicule-kilomètre. Il est élaboré à partir de la méthodologie dite des prestations représentatives sur un échantillon de 500 entreprises appartenant aux APE 49.41A, 49.41B et 49.41C.

Figure S2a.3 Indice de prix du gazole professionnel

Source : CNR

Figure S2a.5 Prix et coûts du TRM de longue distance

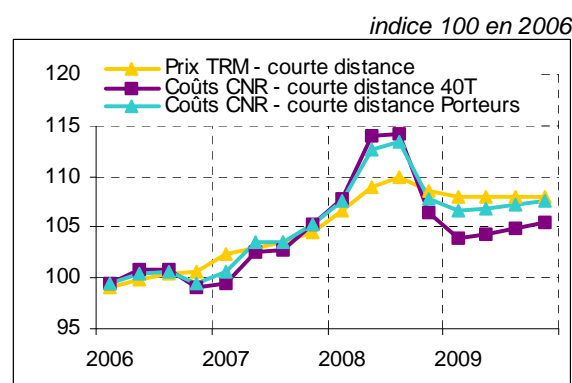
Sources : SOeS-IPTRM, CNR

Figure S2a.4 Indices de coûts du TRM de longue distance

évolutions annuelles moyennes en %

	06/05	07/06	08/07	09/08
Gazole professionnel	5,0	1,0	16,0	-22,1
(coût cuve / pompe après remb. partiel de la TIPP)				
Maintenance	3,8	4,4	5,7	3,7
(entretien, réparation, pneus)				
Infrastructures	2,8	2,4	13,6	9,1
(péages, taxe à l'essieu)				
Détention du matériel	3,4	2,3	9,5	2,9
(renouvellement, financement, assurances)				
Personnel de conduite	1,1	3,0	2,9	1,9
(salaires et charges)				
Frais de déplacement	1,6	1,6	2,2	0,0
(repas et nuitées)				
Charges de structure	-1,8	3,3	4,3	2,3
(personnel administratif)				
Indice synthétique	2,4	2,4	8,3	-5,5

Source : CNR

Figure S2a.6 Prix et coûts du TRM de courte distance

Sources : SOeS-IPTRM, CNR

S2b - L'emploi et les salaires dans les entreprises du TRM

Fort recul de l'emploi salarié dans le transport routier de fret

En 2009, l'emploi salarié du transport routier de fret (TRF ou TRM) chute (- 5,4 % en moyenne annuelle, soit - 16 000 emplois). Il s'agit du plus fort recul sur dix ans qui est principalement dû au fort recul dans les transports routiers de fret interurbains (- 7,2 % soit -11 500 emplois). Cette baisse de l'emploi salarié s'inscrit dans un recul de l'activité mesurée en véhicules-kilomètres dans le TRM (figure S2b.2). Les transports routiers de fret de proximité et la location de camions avec chauffeur perdent 1 800 et 1 500 emplois en moyenne annuelle (soient respectivement - 1,8 % et - 7,8 % - figure S2b.1).

Augmentation de 1,1 % par an des salaires réels en cinq ans

De 2003 à 2008, compte tenu de la hausse des prix à la consommation, les salaires nets réels annualisés des salariés à temps complet du TRM ont en moyenne augmenté de 1,1 % par an, contre + 1,0 % pour l'ensemble du transport et de l'entreposage, hors activité de courrier (figures S2b.5 et S1c.3). Il est à noter que ces évolutions ne tiennent pas compte de l'impact des périodes de chômage sur le revenu annuel des salariés concernés.

Mais la situation diffère selon les catégories sociales. Cette augmentation touche peu les cadres dont le salaire net réel moyen n'augmente que de 0,2 % en moyenne.

En particulier, entre 2007 et 2008, si les salaires des salariés du TRM connaissent une hausse de 0,9 % en moyenne, ceux des professions intermédiaires et des employés stagnent.

Les accords collectifs ayant trait aux rémunérations horaires garanties ont souvent été l'occasion de revaloriser le coefficient des

conducteurs de poids lourds de PTAC entre 11 et 19 tonnes (128M) légèrement au-dessus de la barre du Smic horaire : les deux courbes sont ainsi très proches, mais avec des décalages temporels. En juillet 2009, alors qu'aucune revalorisation n'était intervenue depuis mai 2008, l'heure de travail de ces personnels était ainsi rémunérée 8,83 euros, soit seulement 1 centime de plus que le Smic horaire. L'accord de décembre 2009 revalorise cette rémunération à 9,16 euros de l'heure, il est étendu à l'ensemble de la branche en février 2010, tandis que le Smic horaire est à 8,86 euros (figure S2b.5).

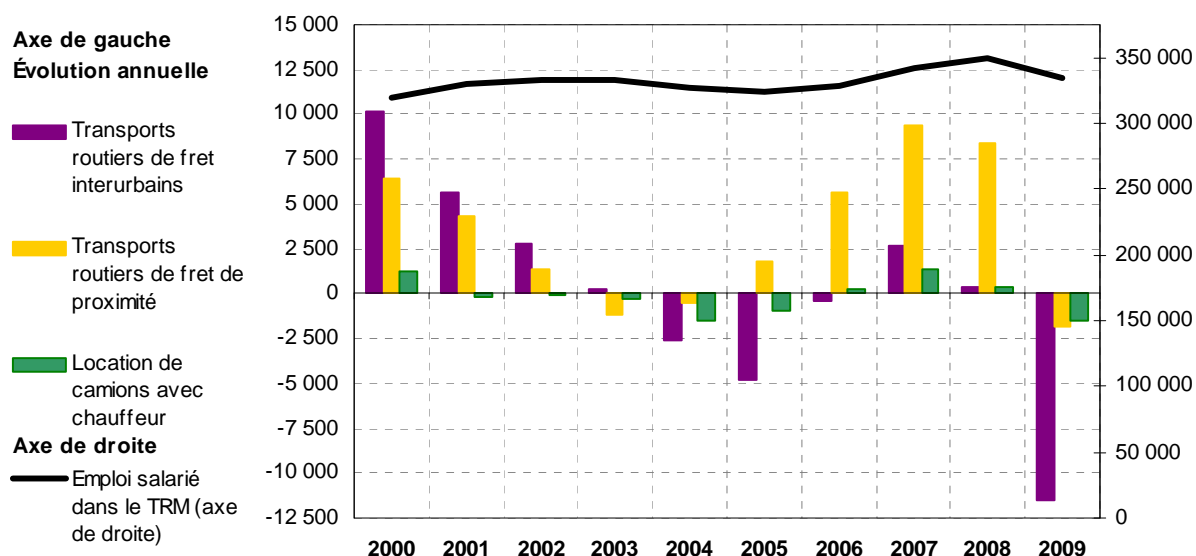
Une population ouvrière et masculine

La pyramide des âges des salariés du TRM est légèrement plus jeune que celle de l'ensemble des transports, avec un âge moyen de 40 ans et 4 mois contre 41 ans et 2 mois. C'est dans le déménagement que la population est la plus jeune : un salarié sur deux a 37 ans ou moins.

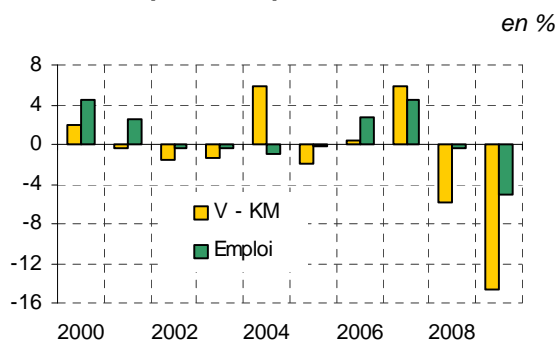
La sous-population des conducteurs est en moyenne plus âgée de 8 mois que l'ensemble des salariés (soit 41 ans et 10 mois).

Au sein du TRM, 8 salariés sur 10 sont des ouvriers qualifiés et la plupart sont des conducteurs routiers. Toutefois, le secteur de la messagerie se singularise avec une plus forte proportion d'employés et de professions intermédiaires ; en contrepartie les ouvriers sont moins nombreux (74 %), mais aussi moins qualifiés : un ouvrier sur deux est non qualifié (figure S2b.3). Ainsi les conducteurs de poids lourds sont systématiquement des ouvriers qualifiés tandis que l'on trouve une forte proportion d'ouvriers non qualifiés dans les métiers du stockage et de la manutention.

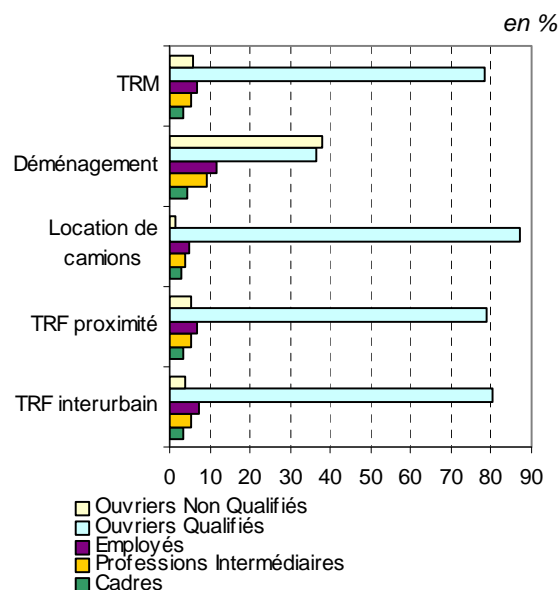
Le faible taux de féminisation du TRM (10,5 %) résulte du très faible taux de féminisation de la profession des conducteurs routiers (2,4 % - figure S2b.4).

Figure S2b.1 Effectif salarié dans le transport routier de fret en moyenne annuelle

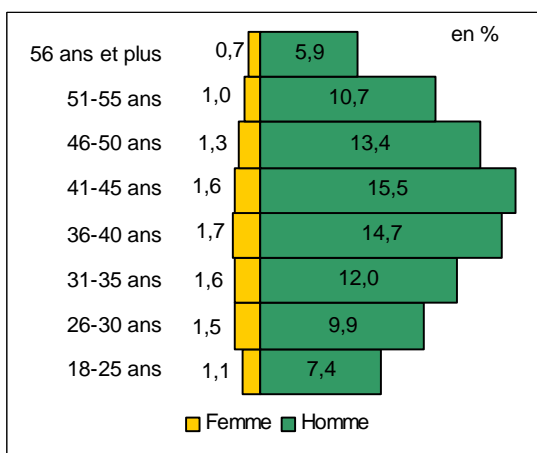
Sources : SOeS à partir de Insee, Pôle emploi, Acoss, SNCF, RATP, La Poste

Figure S2b.2 Effectifs salariés et véhicules-km réalisés pour compte d'autrui du TRM

Sources : SOeS à partir de Pôle emploi, Acoss, SNCF, RATP et SOeS - enquête TRM

Figure S2b.3 Structure sociale TRM au 31 décembre 2008

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure S2b.4 Pyramide des âges dans le transport routier de marchandises au 31 décembre 2008

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure S2b.5 Salaire réel net moyen du TRM en année travail

salaire en euros, évolution des salaires réels en %

CS	Niveau 2008	Évolution annuelle				
		2005/ 2004	2006/ 2005	2007/ 2006	2008/ 2007	2008/ 2003
Cadres	40 277	1,0	-0,6	1,9	0,3	0,2
Prof. Interm.	24 701	1,6	0,5	1,6	0,0	0,7
Employés	18 076	1,6	0,8	2,4	0,0	1,0
Ouvriers						
- Qualifiés	19 476	1,6	0,9	2,0	1,1	1,2
- Non Qualif	16 641	1,6	0,5	1,5	0,8	1,0
TRF élargi	20 174	1,4	0,8	1,9	0,9	1,1

Source : Insee - DADS, calculs SOeS

S2c - Les entreprises de TRM en Europe en 2007

Le secteur du TRM regroupe près de 614 000 entreprises et emploie environ 2,96 millions d'actifs dans l'Union européenne (UE), figure S2c.1. Il est constitué de très nombreuses petites entreprises, ce qui explique la part importante des actifs non salariés (près d'un actif sur cinq).

Le nombre d'entreprises du TRM continue d'augmenter en 2007 (+ 2,1 % soit + 12 600 unités) après la forte hausse enregistrée en 2006 (+ 5,2 %). Les effectifs occupés progressent deux fois plus vite, + 4,2 % représentant quelques 119 300 créations d'emplois salariés et non salariés. Parmi les grands pays de l'Union, l'Espagne continue d'occuper la première place européenne pour l'effectif total, 416 000 personnes occupées, et pour le nombre d'entreprises, près de 139 000 unités, soit + 3,5 %.

Croissance confirmée de la Pologne

Le rang des principaux pavillons est différent selon que l'on considère l'ensemble des transports ou la seule activité pour compte d'autrui. Du fait d'un compte propre important, l'Allemagne n'apparaît qu'au cinquième rang européen en termes de chiffres d'affaires, mais elle prend la quatrième place de l'effectif total du secteur (figure S2c.2), auparavant occupée par le Royaume-Uni. Espagne, France, Italie, Allemagne, Royaume-Uni et Pays-Bas concentrent près des deux tiers des emplois et surtout près des trois quarts de la valeur ajoutée du TRM en Europe.

La Pologne, principal pavillon entrant en 2004, conforte son rang en 2007 : elle occupe toujours la septième place devant la Belgique en termes de chiffre d'affaires, avec 4,7 % du chiffre d'affaires total de l'UE (+ 0,5 point par rapport à 2006), et conforte encore sa position de sixième pavillon en emplois totaux, devant les Pays-Bas, soit 8,2 % des effectifs du TRM dans l'UE (+ 0,3 point par rapport à 2006). Ce pays jouit toujours d'une croissance dynamique en 2007 : + 21,1 % pour son chiffre d'affaires et + 23,3 % pour sa valeur ajoutée.

Le poids des nouveaux entrants est d'ailleurs généralement plus élevé en termes d'emploi qu'en termes de chiffre d'affaires ou de valeur ajoutée : en incluant les nouveaux membres de 2007 les nouveaux entrants représentent plus du cinquième des effectifs mais seulement 12,1 % de l'activité et 8,3 % de la valeur ajoutée (soit malgré tout 1,0 et 1,2 point respectivement de plus qu'en 2006). Cette plus

faible productivité apparente du travail est sans doute liée aux prix des prestations dans les différents pays et, indirectement aux frais de personnel. En effet, les frais de personnel sont inférieurs à 10 000 euros par salarié et par an dans la plupart de ces pays, alors que dans les pays de l'UE 15 la fourchette va de 17 000 (Portugal) à 50 000 euros (Norvège).

Des profils d'entreprises très contrastés, notamment entre anciens et nouveaux membres

Les entreprises dans les nouveaux États membres sont globalement de petite taille (3,1 emplois salariés moyen par entreprise contre 3,9 pour l'ensemble de l'UE) mais avec une grande variance. Pour les principaux pavillons comme la Pologne, la République Tchèque ou la Hongrie, le secteur est très éclaté et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie. Par contre, les pavillons baltes, qui disposent d'un secteur du TRM fortement concentré, sont de grande taille avec des effectifs salariés par entreprise proches de ceux de la France, de l'Allemagne ou du Royaume-Uni. Malgré cela, même dans les pays baltes, le chiffre d'affaires par entreprise reste bien en deçà de ceux observés dans les pays de l'UE 15. Ces écarts entre anciens et nouveaux membres de l'UE sont tout aussi importants si l'on s'intéresse à la valeur ajoutée : le ratio valeur ajoutée / chiffre d'affaires des nouveaux États membres tire fortement la moyenne européenne vers le bas (24,1 % contre 34,9 % pour l'ensemble de l'UE).

Champ des pays retenus dans les statistiques 2007

Les 27 pays membres de l'Union Européenne en 2007 et la Norvège (*données manquantes pour l'Irlande, et Malte*).

Les limites des statistiques européennes

Il est difficile de risquer davantage d'interprétations sur ces statistiques incomplètes : la prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital (location longue durée, crédit-bail) serait nécessaire pour établir des statistiques véritablement comparables. Or ces variables ne sont pas collectées au niveau européen dans l'état actuel du règlement sur les statistiques structurelles des entreprises.

Par ailleurs, les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Ainsi les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'EBE pour être provisionnées sur les fonds propres de l'entreprise.

Figure S2c.1 Quelques données de cadrage sur les entreprises de TRM en Europe en 2007

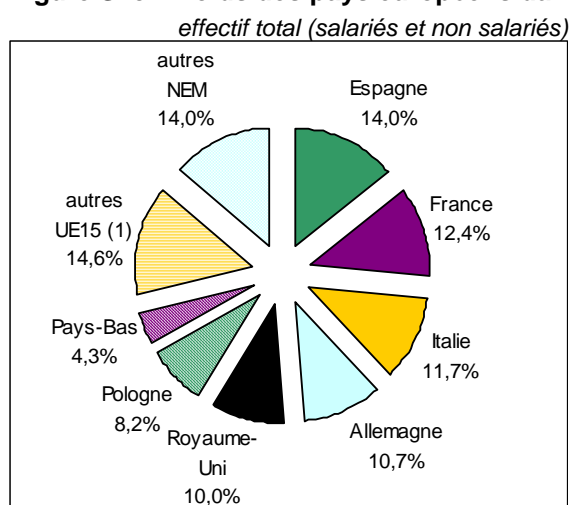
	Nombre d'entreprises	Part des entreprises dont l'effectif est de 10 personnes ou plus (1)	Effectif non salarié	Effectif salarié	Effectif total	en millions d'euros		
						Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (3)
Espagne	138 599	4,6%	128 210	287 500	415 710	38 725	15 222	7 590
France	42 551	16,5%	11 719	356 341	368 060	39 639	13 815	12 012
Italie	93 427	:	122 375	223 936	346 311	47 367	12 597	7 678
Allemagne	34 824	22,4%	36 068	281 943	318 011	29 131	12 859	7 401
Royaume-Uni	33 875	11,7%	23 822	272 420	296 242	38 635	16 233	9 497
Pologne	80 990	2,0%	88 148	155 037	243 185	14 149	3 224	967
Pays-Bas	8 865	25,3%	10 315	117 590	127 905	19 066	7 011	5 056
République tchèque	26 044	6,3%	22 378	80 994	103 372	6 112	1 391	729
Roumanie	18 422	8,1%	3 023	83 568	86 591	3 779	819	284
Suède	14 833	9,7%	14 323	60 634	74 957	9 137	3 675	2 438
Hongrie	18 410	6,1%	12 413	55 853	68 266	3 951	999	508
Portugal	11 789	10,9%	1 428	65 491	66 919	5 045	1 634	1 094
Belgique	7 638	:	7 938	57 513	65 451	10 954	3 391	2 368
Autriche	7 384	18,0%	6 708	54 073	60 781	8 659	2 634	1 838
Lituanie	3 998	26,0%	1 788	41 555	43 343	2 303	591	230
Finlande	11 307	6,5%	6 602	36 570	43 172	5 659	2 264	1 427
Grèce	21 718	2,2%	28 804	13 964	42 768	3 120	1 207	257
Danemark	7 186	0	5 123	36 109	41 232	6 162	2 315	1 504
Bulgarie	7 097	:	4 970	32 582	37 552	1 416	315	79
Norvège (2)	10 131	:	6 371	23 881	30 252	4 851	1 870	1 188
Slovénie	6 330	:	4 788	16 853	21 641	1 927	538	235
Lettonie	2 656	21,3%	72	20 498	20 570	1 058	369	81
Slovaquie	1 246	30,2%	35	15 006	15 041	885	258	115
Estonie	2 411	15,6%	182	14 699	14 881	992	271	129
Luxembourg	469	34,1%	157	8 320	8 477	1 139	436	294
Chypre	1 452	1,5%	1 209	1 242	2 451	115	58	37
Union Européenne (UE) (3)	613 652	8,5%	548 969	2 414 172	2 963 141	303 976	105 994	65 036
dont UE15 (3)	444 596	9,9%	409 963	1 896 285	2 306 248	267 288	97 162	61 642
dont NEM en 2004-2007 (3)	169 056	4,8%	139 006	517 887	656 893	36 688	8 832	3 393

Source : Eurostat

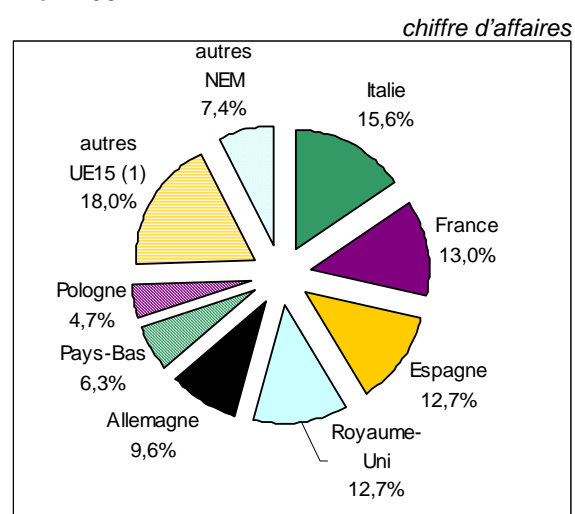
(1) non renseigné pour l'Italie, la Belgique, la Bulgarie, la Slovaquie et la Norvège

(2) la Norvège n'est pas membre de l'Union Européenne, mais prise en compte en tant que telle dans ce tableau ; les statistiques transports de l'UE n'incluent, en revanche, ni l'Irlande, ni Malte.

(3) Les cotisations sociales n'apparaissent pas toujours dans les mêmes agrégats comptables. Ainsi les retraites représentent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'EBE pour être provisionnées sur les fonds propres de l'entreprise.

Figure S2c.2 Poids des pays européens dans le TRM en 2007

Source : Eurostat



Source : Eurostat

S3 - Les entreprises de la messagerie

Le secteur de la messagerie – fret express, en national, connaît, en 2009 une baisse à la fois des volumes traités (tonnes, envois) et du chiffre d'affaires.

Les volumes chutent d'environ 10 % dans la messagerie traditionnelle et l'express « tous poids » (colis lourds). L'express « colis légers » est moins touché avec des volumes qui fléchissent peu.

La pression sur les prix pèse également sur le chiffre d'affaires : jusqu'à - 13,2 % pour l'express « tous poids ». Même l'express « colis légers » voit son chiffre d'affaires diminuer de 4,4 % malgré des volumes presque stables.

Cette baisse du CA avait commencé dès le premier trimestre 2008 pour la messagerie express et le quatrième trimestre pour la messagerie traditionnelle. Ces baisses se sont étendues à tous les segments et se sont accrues début 2009 avant les premiers redressements au troisième trimestre 2009 en messagerie traditionnelle et au deuxième trimestre en messagerie express (figure S3.5).

Messagerie traditionnelle au premier trimestre 2009 : l'activité en tonnes atteint son niveau le plus bas depuis 15 ans

L'activité en tonnes de la messagerie traditionnelle a atteint son minimum absolu depuis début 1994 inclus, au premier trimestre 2009 avec un indice cvs-cjo égal à 95,1 (*pour information le maximum sur la période est égal à 121,4 au deuxième trimestre 1999*). Après quatre trimestres successifs de baisse, l'activité reprend au deuxième trimestre (+ 3,3 %).

La forte baisse du chiffre d'affaires en 2009 (- 9,1 %) résulte principalement de la chute enregistrée au premier trimestre (- 7,5 % en données cvs-cjo) conséquence directe du ralentissement des volumes d'activité. Ainsi le produit moyen, CA/kg (figure S3.3) est resté stable en 2009 (+ 0,1 %) avec une petite augmentation au quatrième trimestre (+ 2,0 %).

Fret express « tous poids » : segment de la messagerie le plus touché

Le fret express « tous poids » voit ses volumes traités fortement diminuer en 2009 (- 8,6 % pour les tonnes et - 11,3 % pour les envois)

malgré la hausse des deux derniers trimestres de l'année. Les volumes en fret express « colis légers » diminuent peu sur l'année : la baisse en début d'année n'est pas aussi prononcée que dans le « tous poids » et le quatrième trimestre est fortement positif (+ 16 % par rapport au troisième trimestre en tonnes et en envois). Le produit moyen par envoi diminue pour la messagerie express (- 2,2 % pour express « tous poids » et - 2,9 % pour express « colis légers »).

Forte chute du chiffre d'affaires à l'international

À l'international intracommunautaire, que ce soit en messagerie traditionnelle ou en express, tous les chiffres d'affaires à l'exportation connaissent en 2009 des diminutions à deux chiffres. C'est également le cas du chiffre d'affaires des importations en messagerie traditionnelle alors que celui du fret express diminue relativement peu (- 1,0 %). Concernant les volumes traités on enregistre aussi des baisses sauf pour les importations dans l'express qui progressent de 9,1 % en tonnes et de 10,7 % en envois. Néanmoins au quatrième trimestre les chiffres d'affaires et les volumes augmentent à nouveau.

Les rémunérations ont encore progressé en 2008

Les rémunérations réelles, c'est-à-dire par salarié et déflatées par l'indice des prix à la consommation, ont augmenté de 2,0 % mais ceci masque des disparités au sein des différentes catégories socio-professionnelles (CS), les rémunérations des cadres progressant (+ 1,3 %) alors que celle des professions intermédiaires diminuent nettement (- 2,4 %).

L'activité de messagerie – fret express

L'activité de messagerie - fret express consiste en la collecte et la livraison au destinataire de colis de moins de trois tonnes, avec groupage et dégroupage des envois pour effectuer le transport.

Au sein de cette activité, on distingue la messagerie « traditionnelle » (transport du colis en plus de 24 heures) de l'« express » (enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 12 h). Au sein de l'express, on distingue aussi le traitement spécifique des « colis légers » de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

Figure S3.2 Indices de production de la messagerie et du fret express en 2009

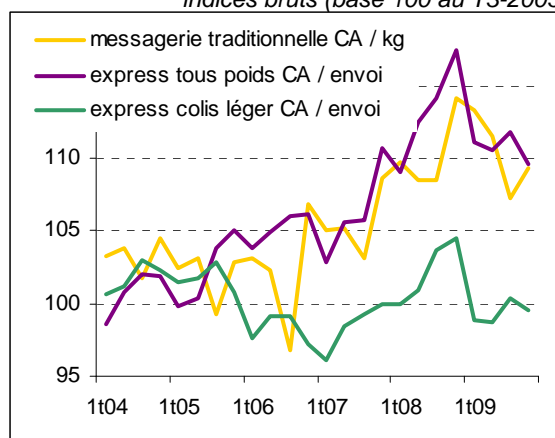
évolutions en % (moyennes annuelles des indices)

		2009/2008		
		tonnes envois	CA	
national	messagerie traditionnelle	-9,1	-7,3	-9,1
	express tous poids	-8,6	-11,3	-13,2
	express colis légers	-0,3	-1,6	-4,4
import	messagerie traditionnelle	-18,7	-7,3	-12,5
	express	9,1	10,7	-1,0
export	messagerie traditionnelle	-25,9	0,9	-14,1
	express	-9,5	-2,2	-15,3

Source : SOeS-enquête messagerie

Figure S3.3 Évolution des produits moyens de la messagerie et du fret express

indices bruts (base 100 au T3-2003)

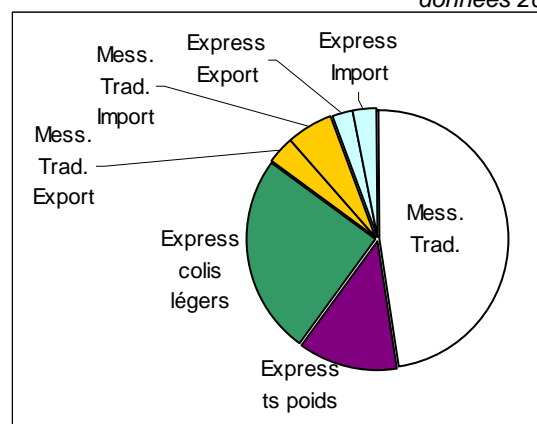


Source : SOeS-enquête messagerie

Note : activité nationale uniquement

Figure S3.4 Répartition du chiffre d'affaires par activité pour la messagerie fret express

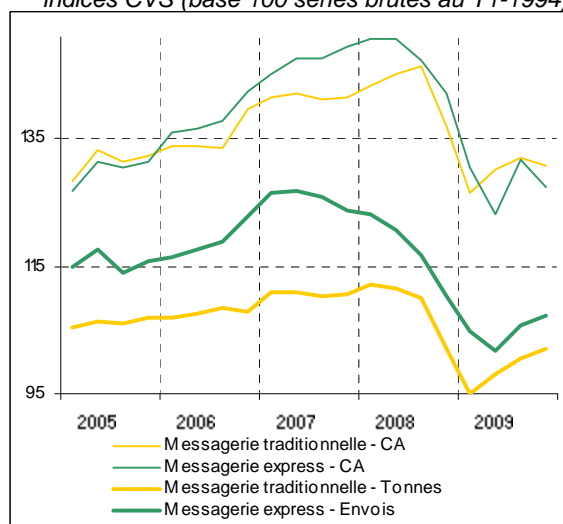
données 2009



Source : SOeS-enquête messagerie

Figure S3.5 Indices trimestriels de production de la messagerie et du fret express

indices CVS (base 100 séries brutes au T1-1994)



Source : SOeS-enquête messagerie

Note : activité nationale uniquement

Figure S3.6 Indicateurs d'emploi et rémunérations dans la messagerie fret express (52.29A)

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2008)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire net moyen
Cadres	8,0	4,5	45 148
Professions Intermédiaires	17,5	4,4	23 566
Employés	15,1	10,0	17 921
Ouvriers Qualifiés	45,6	4,4	17 876
Ouvriers Non Qualifiés	13,8	15,3	16 561
Total	100,0	6,8	20 914

Évolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2005/2004	2006/2005	2007/2006	2008/2007
Cadres	0,3	-1,4	2,4	1,3
Professions Intermédiaires	0,9	0,3	1,1	-2,4
Employés	0,1	0,7	1,7	0,9
Ouvriers	1,5	0,8	0,6	1,1
Ouvriers Qualifiés	1,2	0,9	0,6	1,2
Ouvriers Non Qualifiés	2,0	0,3	0,6	0,8
Total	0,8	0,0	0,7	2,0

Source : Insee-DADS, calculs SOeS

(*) déflatées par l'indice des prix à la consommation

S4 - Les entreprises de transport collectif urbain

La production de la RATP augmente de 0,9 % en 2009 (S4.4) : dans un contexte de baisse du trafic de voyageurs (fiche V4) les recettes directes du trafic ont faiblement augmenté en euros courants (+ 1,6 % contre + 4,3 % en 2008) principalement grâce à la hausse de 4,4 % des recettes des titres annuels. Les concours du STIF ont évolué de manière comparable (+ 1,9 %). Les recettes directes et les concours du STIF constituant 89 % du chiffre d'affaires, ce dernier ne peut que croître modérément (+ 1,5 %). Enfin les autres produits baissent de 5,7 % (avec la disparition du remboursement exceptionnel de TVA de 2008 qui s'élevait à 25 millions, ainsi qu'une diminution des recettes de publicité et de ventes de déchets).

Les consommations intermédiaires croissent moins vite que l'année précédente : + 2,4 % contre + 6,3 % en 2008 mais plus fortement que la production (+ 0,9 %) freinant ainsi la progression de la valeur ajoutée (VA), + 0,6 %.

Les charges de personnel augmentant plus vite que la VA, l'excédent brut d'exploitation (EBE) chute de 922 à 859 millions d'euros (- 6,9 %). Le taux de marge (EBE/VA) perd ainsi deux points pour s'établir à 25%.

Un résultat poussé par d'importants produits financiers exceptionnels

2009 est une année très atypique avec des évolutions contrastées pour la RATP. Globalement les comptes sont bons puisque l'Epic enregistre un résultat comptable en hausse annuelle de 22,0 % pour atteindre 153 millions d'euros contre 125 millions en 2008. Néanmoins cette progression est entièrement imputable à des opérations d'ingénierie financière non pérennes : au cours de l'année la RATP a débouché par anticipation 10 contrats dits de « leasehold » avec des investisseurs américains, ce qui a impacté immédiatement le résultat exceptionnel de 70 millions d'euros.

Effort d'investissement poursuivi, lié au programme pluri-annuel

Les investissements progressent de 235 millions d'euros pour atteindre un nouveau niveau record de 1,2 milliard d'euros (fig. S4.3) soit + 23,2 % par rapport à 2008. Cette hausse est essentiellement due au Plan de relance gouvernemental et à des acquisitions de matériel roulant (éléments RER à deux étages MI09). Les investissements se décomposent

ainsi : 460 millions pour l'augmentation de l'offre de transport, 485 millions pour l'amélioration de l'exploitation, les gros entretiens et la modernisation, 207 millions pour le matériel roulant, 48 millions pour le « hors périmètre du contrat STIF » et 46 millions pour les opérations « hors programme » principalement financées par le STIF et la région Île de France.

La capacité d'autofinancement (CAF) diminue légèrement, de 691 à 639 millions d'euros mais en contrepartie les subventions d'investissement augmentent nettement pour atteindre 250 millions d'euros en 2009. Combinées (889 millions d'euros) ces ressources ne financent cependant les investissements qu'à hauteur de 71 %. Cela explique une croissance de la dette financière nette de 337 millions d'euros pour atteindre 4,8 milliards d'euros.

Les entreprises de transports urbains de province en 2008

En 2008, dans les TCU de province, le nombre de voyages a augmenté de 6,0 %, rythme comparable à celui de 2007. Cela s'explique notamment par un contexte favorable au report modal avec l'augmentation du prix des carburants durant le premier semestre 2008 et la sensibilisation de la population aux enjeux environnementaux. Par ailleurs, l'offre kilométrique a également augmenté dans tous les réseaux (+ 3,7 % pour l'ensemble).

Les recettes directes du trafic (hors compensations tarifaires) ont connu une croissance encore plus soutenue qu'en 2007 (+ 8,2 % après + 6,9 %) traduisant, outre la hausse du nombre de voyages, une refonte de la tarification sociale (tarifs réduits remplaçant graduellement les titres autrefois gratuits). Les subventions perçues par les exploitants ont crû un peu moins que l'année précédente (+ 6,4 % après + 7,3 %). Globalement, l'ensemble des recettes des entreprises de transport collectif urbain de province, dont 62,1 % sont des contributions versées par les administrations publiques, ont augmenté de 6,8 %.

Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants ont progressé de 6,3 % en 2008 comme en 2007, moins rapidement que les recettes directes du trafic. Le poste achat a fortement crû (+ 14,6 %), suite probablement à la forte hausse des carburants au premier semestre 2008.

Figure S4.1 Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province TCUP

niveaux en millions d'euros, évolutions en %

	07/06	08/07	2008
Total des produits	-4,7	6,8	3782
dont produits du trafic	6,9	8,2	1256
hors compensations tarifaires			
dont compensations tarifaires	16,0	4,1	131
dont autres subventions d'exploitation	7,3	6,4	2219
Total des charges	-4,7	6,8	3782
dont achats	4,8	14,6	430
dont charges de personnel	6,9	6,3	1929

Source : Certu - Enquête TCU (95-08) ; estimations SOeS

Les contributions publiques dans les comptes des entreprises

Les contributions publiques interviennent à trois niveaux dans les comptes d'exploitation des entreprises de transports publics :

- en compensations tarifaires ; elles sont alors assimilées à des produits du trafic par les entreprises, même si isolées dans les tableaux ci-contre ;
- en subventions d'exploitation stricto sensu, principalement en provenance de l'autorité organisatrice ;
- enfin, en subventions d'équilibre qui, du fait de leur régularité et de leur importance, bien qu'elles soient théoriquement classées en « produits exceptionnels », ont été ici ajoutées aux subventions d'exploitation pour mieux éclairer la réalité économique du transport urbain.

Par ailleurs, il existe des contributions publiques directement versées aux ménages (remboursement de titres de transport scolaire) qui ne sont pas retracées ici.

Figure S4.3 Investissements RATP

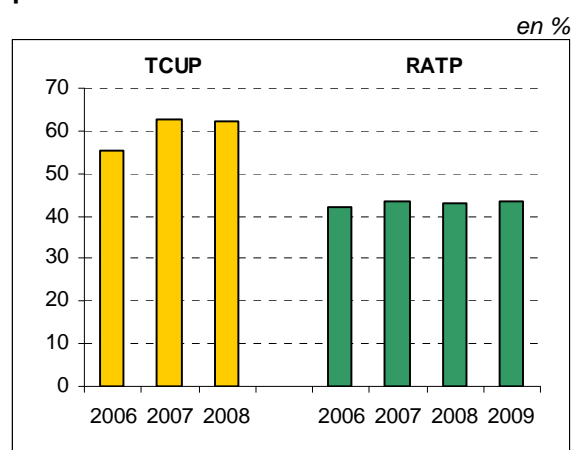
en millions d'euros

	2007	2008	2009	09/08
Capacité d'autofinancement	625	691	639	-7,6
Aides à l'investissement	167	193	250	29,7
Investissements réalisés	933	1 011	1 246	23,2
Matériel roulant	233	309	471	52,6
Infrastructures	510	625	681	8,9
Autres (1)	190	77	94	21,4
Besoins de financement total (2)	93	191	337	76,6
Endettement en fin d'année	4 294	4 484	4 822	7,5

Source : RATP

(1) Investissements hors programme et hors périmètre du STIF

(2) y.c. besoin en fonds de roulement (BFR) et autres emplois

Figure S4.2 Évolution de la part des subventions d'exploitation dans la production

Sources : Certu - Enquête TCU (95-07), RATP ; estimations SOeS

La production de la RATP est revue proforma 2008 du fait de la signature du nouveau contrat Stif 2008-2012 (contribution forfaitaire remontée dans le chiffre d'affaires)

Figure S4.4 Les comptes de la RATP

en millions d'euros

	2007	2008	2009	09/08
	(1)			
Production	4 052	4 261	4 300	0,9
Recettes du trafic	1 862	1 942	1 973	1,6
Billets	621	667	671	0,7
Cartes intégrales (2)	943	962	978	1,6
Cartes Imagin'R	136	139	145	3,9
Autres titres	162	173	179	3,5
Concours de fonctionnement versé par le Stif	1 756	1 831	1 866	1,9
Autres produits	433	489	461	-5,7
Consommations intermédiaires	797	847	867	2,4
Valeur ajoutée	3 255	3 414	3 433	0,6
Impôts	215	218	229	4,8
Salaires et charges sociales	2 203	2 283	2 359	3,3
Déficit régimes sociaux	-1	-9	-13	-
EBE (3)	838	922	859	-6,9
Dotations aux amortissements	500	507	524	3,4
Autres charges d'exploitation	37	54	-13	-124,1
Résultat d'exploitation	301	361	348	-3,7
Résultat financier	-199	-208	-219	5,3
Résultat courant	102	153	129	-16,0
Résultat exceptionnel	14	5	58	1 060,0
Intéressement des salariés	-32	-33	-34	3,0
Résultat comptable	84	125	153	22,0
Capacité d'autofinancement	625	691	639	-7,5

Source : RATP

(1) Résultats 2007 revus proforma 2008 du fait de la signature du nouveau contrat STIF 2008-2012

(2) yc cartes Orange

(3) L'EBE est égal à la valeur ajoutée, diminuée de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production et augmentée des subventions d'exploitation.

S5 - Les entreprises ferroviaires

Le transport ferroviaire de marchandises est ouvert à la concurrence depuis le 31 mars 2006 et de nouvelles entreprises opèrent désormais en France depuis cette date (figure S5.1 et encadré). En termes de quantité de transport (t-km), les sept entreprises privées, quasiment toutes filiales de grands groupes ferroviaires étrangers ou industriels, en premier lieu Euro Cargo Rail (filiale de la DeutscheBahn), Véolia, ainsi que VFLI (filiale de la SNCF), représentent 16 % de la quantité de transport national en 2009 contre 5 % en 2007 (fiche M3).

Les informations comptable sur ces nouveaux entrants sont parcellaires, notamment parce que leur siège social est le plus souvent établi à l'étranger. De ce fait, l'analyse de cette fiche est centrée sur la SNCF qui reste très largement prépondérante parmi les entreprises de transport ferroviaire.

En 2009, le chiffre d'affaires de l'Epic SNCF est stable à un peu moins de 20 milliards d'euros, dans une année marquée par la crise économique et l'effondrement du transport ferroviaire de marchandises (fiche M3).

Les recettes voyageurs de la SNCF sont stables, celles du fret chutent

Les produits du trafic baissent fortement en 2009 du fait de l'effondrement des transports en tonnes-km liés au fret (- 26,3 %) avec des conséquences directes sur les produits du trafic qui y sont liés (- 22,4 %). Par contre, les produits du trafic voyageurs sont stables, la baisse du nombre de voyageurs transportés (- 1,6 %) étant compensée par la hausse des produits moyens (+ 1,6 %).

La stabilité du chiffre d'affaires résulte :

- de la croissance des recettes de la branche infrastructures dans le cadre des travaux réalisés pour le compte de RFF en lien avec la rénovation du réseau (hausse de 22,2 %),

- de la hausse des rémunérations des prestations et compensations tarifaires versées par les autorités organisatrices (STIF et régions) dans le cadre des conventions Transilien et TER (+ 0,9 %)

- enfin, même si les montants en sont moindres, de la croissance des produits annexes au trafic — recettes des redevances, de la publicité, des prestations d'ingénierie, des produits d'affrètement — qui progressent fortement en 2009 (+ 15 %).

Un excédent brut d'exploitation de plus d'un milliard, mais en chute

L'exercice comptable 2009 est marqué par une hausse des consommations intermédiaires qui atteint + 6,4 % alors que le chiffre d'affaires est stable (+ 5 % de péages, consommations accrues liées aux travaux pour RFF cités plus hauts, saut dans les charges d'électricité, lié à la mise en place du tarif réglementé transitoire d'ajustement au marché - le TaRTAM- qui avait permis une atténuation non récurrente de charges en 2008). De ce fait, la valeur ajoutée diminue de 4,8 %. Une fois les impôts à la production et les rémunérations versées l'excédent brut d'exploitation s'établit à + 1,3 milliard mais chute de 34,6 % ce qui représente une baisse de 0,7 milliard.

La masse salariale augmente faiblement (+ 0,2 %) du fait du recul de l'emploi salarié. Le taux de marge (qui rapporte l'EBE à la VA) baisse en 2009 se situant à 12,0 % après 17,5 % en 2008.

Les dépréciations d'actifs pèsent sur le résultat net qui ressort à 633 millions

En 2009, après amortissements exceptionnels, le résultat net de la SNCF est négatif (- 0,4 milliard). Son résultat financier est de - 0,2 milliard d'euros : les produits financiers (1,6 milliard en 2009 après 2,0 milliards) diminuant plus que les charges financières (1,8 milliard d'euros en 2009 après 2,1 milliards). Le résultat exceptionnel, lui aussi négatif (-0,2 milliard d'euros), traduit la dépréciation d'actifs des activités infrastructures, fret et Corail à hauteur de près de 1 milliard, issue d'une ré-estimation des pertes de valeur à venir.

Les investissements (tous financements confondus) atteignent 3 milliards d'euros en 2009 (dont 1,1 milliard financé par subvention, essentiellement des AO) après 3,1 milliards en 2008. L'essentiel sur la période est lié à l'acquisition et à la modernisation du matériel roulant (par exemple des TGV Duplex et Duplex-Sasye, les TER nouvelle génération, les rames Francilien...).

La capacité d'autofinancement de l'EPIC SNCF baisse de 0,7 milliard et est de 1,2 milliard. Avec 2,8 milliards d'emprunts nouveaux, l'endettement net s'accroît de 1,3 milliard. Le taux d'endettement (dettes financières sur actif, hors créances annulant la dette du SAAD et reprise de dette par RFF) passe de 25,6 % en 2008 à 30,0 % en 2009.

Figure S5.1 Panorama des entreprises ferroviaires en France

Entreprise	Délivrance du certificat de sécurité en cours	Lancement du service commercial
SNCF (EPIC de SNCF Participations)	28/06/2007	antérieure au certificat
Veolia Cargo France (groupe Veolia)	27/11/2006	13/06/2005
EuroCargoRail (groupe DB Schenker Rail)	01/12/2006	13/05/2006
B-Cargo (Filiale de la SNCB)	03/02/2006	11/12/2006
CFL	29/03/2006	19/12/2006
Seco Rail (division ferroviaire du groupe Colas)	01/12/2006	08/01/2007
VFLI (groupe SNCF Participations)	03/10/2007	04/10/2007
Europorte (groupe Eurotunnel)	29/10/2007	26/11/2007
CFL Cargo (Filiale des CFL et Arcelor-Mittal)	13/12/2007	04/02/2008
TSO	04/03/2009	-
Trenitalia	31/03/2010	-
Train du Pays Cathare et du Fenouillèdes (TPCF)	19/05/2010	-

Source : Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)

Figure S5.2 Les comptes de la SNCF

en millions d'euros, évolutions en %

	2007/2006	2008/2007	2008	2009	2009/2008
Production	3,9	6,8	19987	19998	0,1
Produits du trafic (1)	4,3	5,8	9278	8900	-4,1
Produits annexes au trafic	19,9	19,7	274	316	15,3
Prestations de service pour les AO et le STIF et compensations tarifaires (1)	3,8	6,3	3924	4108	4,7
Rémunération du gestionnaire d'infra	4,1	3,9	2913	2931	0,6
Travaux pour RFF	-6,7	11,5	1148	1403	22,2
Autres produits	9,6	20,0	1180	1028	-12,9
Production immobilisée	4,1	4,6	1270	1312	3,3
Consommations intermédiaires	7,0	0,0	8673	9230	6,4
dont redevance infrastructure	6,3	0,0	3004	3149	4,8
Valeur ajoutée	1,7	0,0	11314	10768	-4,8
Impôts	-6,0	0,0	739	804	8,8
Rémunérations	1,5	0,0	8591	8667	0,9
Excédent brut d'exploitation (EBE)	6,2	0,0	1984	1297	-34,6
Résultat d'exploitation	-	-	818	-3	-
Résultat financier	-	-	-135	-239	77,0
Résultat courant	-	-	683	-242	-
Résultat exceptionnel (2)	-	-	-110	-216	-
Produits de l'intégration fiscale	-	-	60	76	26,7
Résultat net	-	-	633	-382	-

Source : SNCF

(1) une partie des subventions de fonctionnement versées par le STIF pour l'activité Transilien (891 millions d'euros en 2007), initialement comptabilisée par la SNCF parmi les produits du trafic a été reversée dans la ligne « Prestations de services pour les AO et le STIF et compensations tarifaires »

(2) y compris dividendes exceptionnels de SNCF Participations

Figure S5.3 Les produits du trafic à la SNCF

Année 2009	Produits du trafic*		Transports		Produit moyen	
	2009 en millions d'euros	09/08 en %	2009 en Gvoy-km ou Gt-km	09/08 en %	en c€/voy-km ou c€/t-km	09/08 en %
voyageurs grandes lignes**	5 615	-1,2	54,4	-2,7	10,3	1,5
voyageurs TER	1 313	3,5	12,9	1,5	10,2	2,0
voyageurs Ile-de-France	1 017	2,9	11,4	0,2	8,9	2,8
voyageurs CIC***	411	-1,4	4,5	-2,4	9,1	1,0
Total voyageurs	8 356	0,0	83,3	-1,6	10,0	1,6
Fret (Epic)	1 162	-22,4	26,5	-26,3	4,4	5,3

Source : SNCF * y compris compensations tarifaires, ** hors IDTGV, *** Corail Intercités

Libéralisation du monde ferroviaire

La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises intervenue en 2006 a modifié le paysage du secteur, avec l'apparition de sept entreprises sur le marché au cours des années 2006-2008. Néanmoins, même si la part de marché des nouvelles entreprises continue de croître (fiche M3), seuls deux opérateurs, hors la SNCF et sa filiale VFLI ont des parts de marché significatives : Euro cargo rail (filiale de l'opérateur historique allemand Deutsche Bahn) et Véolia Cargo France, cette dernière ayant été rachetée fin 2009 par la SNCF pour les filiales étrangères et par Europorte pour les filiales françaises. Ces mouvements d'acquisition attestent ainsi d'un paysage ferroviaire en mutation, celle-ci pouvant être encore accélérée avec l'apparition des premiers Opérateurs Ferroviaires de Proximité (OFP) comme en atteste le certificat de sécurité délivré à TPCF.

L'emploi résident des nouvelles entreprises est de l'ordre du millier et demi en 2009.

Côté voyageurs, la SNCF reste le seul opérateur en France même si, dans la perspective de la libéralisation de 2010, Trenitalia a entamé la procédure d'habilitation pour le transport de voyageurs.

Concernant la gestion de l'infrastructure ferroviaire, l'EPIC SNCF est délégué vis-à-vis de RFF et reste un acteur important dans la réalisation de travaux sur le réseau.

S6 - Les entreprises de transport fluvial

Préambule

Ne surtout pas comparer les montants de soldes intermédiaires de gestion (VA, EBE...) de l'année 2008 en évolution avec ceux des années antérieures (Cf. Préambule important de la fiche S1f).

Le transport fluvial de fret résiste bien à la crise

La quantité de transport fluvial diminue moins que celles des transports routiers ou ferroviaires, malgré les conditions économiques générales (fiche M4).

Dans le domaine du fret fluvial, l'indice (synthétique) de production des services de transports (IPST) augmente en moyenne annuelle de 3,4 % (figure S6.5) après être resté quasi stable en 2008 (- 0,2 %).

Très forte chute des prix des prestations en 2009 après la hausse de l'année précédente

En 2009 l'indice global des prix du transport fluvial de fret baisse de 17,7 % en moyenne annuelle (figure S6.3) ce qui marque un très net revirement par rapport aux années précédentes (+ 7,0 % en moyenne annuelle sur la période 2004-2008) et ramène le niveau des prix à celui de 2004. Cette baisse est impulsée à la fois par le trafic national (- 8,5 %) et surtout par le trafic international (- 25,6 %). Tous les bassins fluviaux sont touchés par cette diminution : en moyenne annuelle l'indice de prix chute de 4,2 % dans le bassin de la Seine, de 13,5 % dans le Nord-Pas-de-Calais, et surtout de 27,7 % dans celui du Grand Est.

La baisse de l'indice global, entamée dès le quatrième trimestre 2008, a atteint son minimum au troisième trimestre : 87,9 (plus bas niveau depuis le premier trimestre 2005). Cette baisse pendant quatre trimestres se vérifie quel que soit le bassin, le type de produits transportés et au national comme à l'international.

Diminution de la flotte fluviale française

En 2009, la flotte fluviale française est composée de 1 336 bateaux porteurs français (automoteurs et barges) contre 1 372 en 2008. Ils représentent une capacité de plus de 1,1 million de tonnes de port en lourd (tpl). La

diminution du nombre de bateaux sur l'année (- 2,6 %) est moitié moindre de celle de la capacité totale (- 1,3 %). En effet la capacité moyenne des unités fluviales continue de progresser mais de manière ralentie (+ 1,3 % après + 5,6 % en 2008), pour s'élever à 838 tonnes.

Les transports fluviaux de fret et de voyageurs ont un poids marchand comparable

En 2008 le secteur des transports fluviaux compterait 1 100 entreprises et dégagerait une valeur ajoutée (VA) de 227 millions d'euros et un excédent brut d'exploitation (EBE) de 79 millions d'euros soit un taux de marge de 34,8 % (données provisoires, cf. Préambule).

Le tourisme fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière (« transport de passagers ») et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches (« petits bateaux ») de plaisance se situe principalement en Languedoc-Roussillon et Bourgogne alors que la région Île-de-France transporte près des trois quarts des passagers en « bateaux promenade ». Ce secteur d'activité (50.30Z) compte seulement 16,4 % des entreprises de l'ensemble des transports fluviaux (figure S6.2) mais il emploie à peu près autant d'effectifs que celui du fret (50.40Z).

Le transport fluvial de fret représente près de 60 % du chiffre d'affaires de l'ensemble du fluvial et malgré l'importance de ses consommations intermédiaires (près du double de celles du secteur passagers), le secteur dégage une valeur ajoutée légèrement supérieure. La part du fret dans l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'ensemble (62,2 %) est encore plus importante que dans le chiffre d'affaires car ce secteur reçoit plus de subventions d'exploitation et ses charges de personnel sont moindres que celles du secteur passagers. Dans le fret le taux de marge est supérieur (43,1 % contre 26,5 % dans le transport de voyageurs) et la part des charges financières sur l'EBE est moindre (21,9 % contre 32,9 %).

Figure S6.1 Comptes des entreprises de transport fluvial (50.30Z et 50.40Z)

en millions d'euros

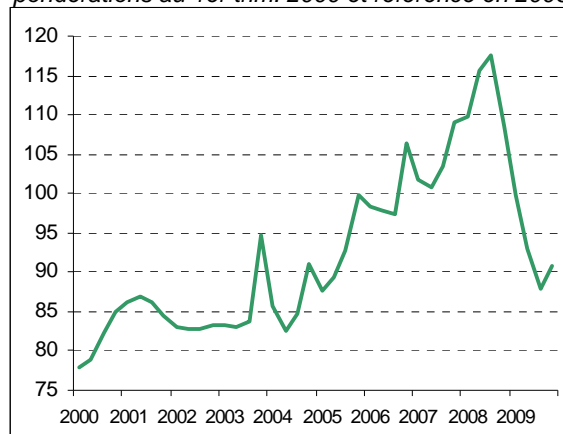
	2005	2006	2007	2008p
Nombre d'entreprises				1 096
Production	597	647	673	725
Consommations Intermédiaires	422	453	463	498
Valeur ajoutée	175	194	210	227
Frais de personnel	99	108	108	135
Impôts, taxes - subventions	12	12	11	13
Excédent brut d'exploitation	64	73	91	79

Sources : Insee-Sie base 2000; SOeS d'après Insee-Esane (2008 provisoire)

Attention : ne surtout pas comparer les données brutes 2008 provisoires avec celles de 2005-2007 (cf. **Préambule important** de la fiche **S1f**)

Figure S6.3 Indice des prix du transport fluvial de fret

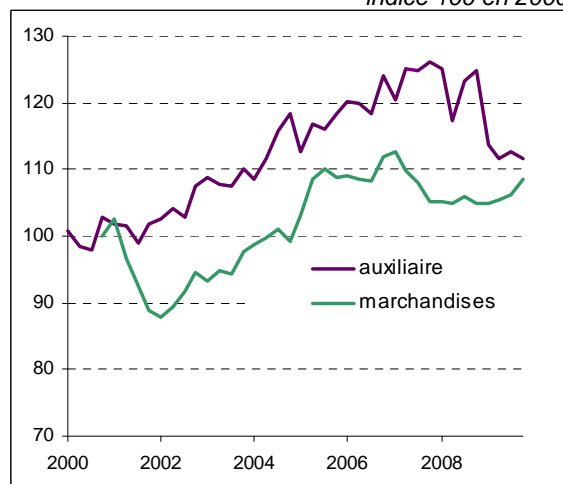
pondérations au 1er trim. 2000 et référence en 2006



Source : SOeS

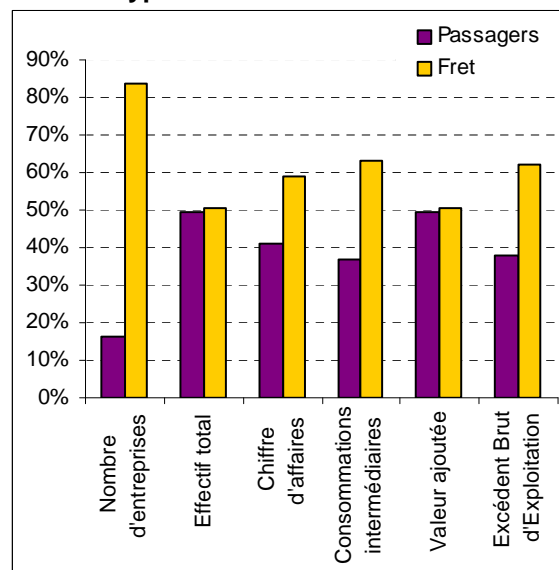
Figure S6.5 Indice de production des services de transports (IPST) fluviaux

indice 100 en 2000



Marchandises : série lissée

Source : SOeS

Figure S6.2 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2008

Source : SOeS d'après Insee-Esane

Figure S6.4 Flotte fluviale française au 31 décembre 2009

capacité en tonnes, évolutions en %

	unités		capacité (tpl)	
	2009	09/08	2009	09/08
Marchandises générales	1 253	-2,8%	1 005 202	-1,0%
automoteurs	861	-0,9%	566 459	4,4%
barges et chalands	392	-6,7%	438 743	-7,2%
Marchandises liquides	83	0,0%	114 800	-4,2%
automoteurs citernes	37	8,8%	42 194	-1,7%
barges citernes	46	-6,1%	72 606	-5,5%
Total	1 336	-2,6%	1 120 002	-1,3%

Source : VNF

S7 - Les entreprises de transport maritime

Le sous-secteur fret continue d'entraîner l'ensemble du secteur maritime en 2008

En 2008, le sous-secteur du fret a entraîné l'économie de l'ensemble du secteur maritime. Même s'il représente 1,7 fois moins d'entreprises, en nombre, il rassemble plus de 90 % du chiffre d'affaires et des consommations intermédiaires, plus des trois quarts de la valeur ajoutée et a dégagé un excédent brut d'exploitation nettement positif alors que le secteur passagers a même enregistré un déficit brut d'exploitation.

En 2009, l'indice de production des services de transport (fiche A3) montre un volume de la production marchande qui diminuerait par rapport à 2008, la baisse étant plus marquée dans le transport de marchandises (- 8,2%) que dans le transport de voyageurs (- 2,9%).

Forte chute des prix du fret maritime de vrac et par ferry

L'indice des prix du transport maritime de fret qui retrace à la fois l'évolution des prix du transport de vrac et celle des prix du transport de fret par ferry, chute en 2009 de 43,7 % en moyenne annuelle. Les prix du transport de vrac sont très volatils et expliquent en grande partie les évolutions heurtées de l'indice général (S7.4). Après avoir atteint un maximum au deuxième trimestre 2008, les prix ont fortement chuté jusqu'au deuxième trimestre 2009 (- 59,6 %). Depuis l'indice est reparti à la hausse (toujours confirmée au premier trimestre 2010) mais elle est loin de compenser la chute précédente.

Recul de CMA-CGM

L'armateur CMA-CGM, en achetant Delmas, s'est hissé depuis le 1^{er} janvier 2006 à la place de troisième armateur mondial derrière le danois Maersk et l'italo-suisse Mediterranean Shipping Company. Ses 352 navires porte-conteneurs, dont un quart en propriété, desservent le trafic conteneurisé de la planète.

Il se diversifie dans le transport routier, les croisières de luxe, le rail, l'intermodal, et investit au moyen de sa filiale Terminal Link dans les terminaux portuaires à conteneurs. Terminal Link porte l'essentiel des investissements portuaires du Groupe CMA CGM.

Le groupe enregistre un chiffre d'affaires mondial de 7,6 milliards d'euros, en baisse de 30 % par rapport à 2008, à cause de la

diminution des volumes transportés conjuguée à la dégradation importante des taux de fret. Les volumes transportés s'établissent à 7,9 millions d'evp, en baisse de 9 % par rapport à 2008. Sur l'exercice, le bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements (BAIIA) est de - 480 millions d'euros (contre + 857 millions en 2008) et le résultat net propre à l'activité maritime est de - 1025 millions d'euros (contre + 84 millions en 2008). Les spécialistes du secteur relèvent que CMA-CGM est plus fragile que ses concurrents étrangers, eux aussi en proie à des difficultés, du fait de la faiblesse des ses fonds propres par rapport à son endettement. Dès le deuxième trimestre 2009, CMA-CGM annonçait un plan d'économies de 600 millions de dollars, dont 400 millions proviennent de la réduction de la flotte louée.

Au premier trimestre 2010, les volumes transportés sont en progression de 22 % par rapport au premier trimestre 2009.

La flotte maritime française

La flotte de commerce sous pavillon français compte 216 navires au 1^{er} janvier 2010 (S7.2). Son volume commercial est de près de 6,4 millions d'unités de jauge brute (+ 8,3 % par rapport à 2008) et sa capacité d'export de près de 8,5 millions de tonnes de port en lourd (tpl), soit + 12,0 %. L'âge moyen de la flotte française est de 7,4 ans au 1^{er} janvier 2010, contre 6,8 ans un an auparavant : si quatre des cinq navires entrés en flotte au cours du second semestre 2009 sont neufs, le cinquième avec ses 37 ans explique la remontée de l'âge moyen. La flotte française s'avère néanmoins plus récente que la flotte mondiale (15,6 ans) et de 5,3 ans plus jeune que celle de l'Union Européenne (12,7 ans). Pour les quatre sorties de flotte, l'âge des navires est de 9 ans pour les deux CMA et de 26 et 32 ans pour les deux autres.

Les rémunérations ont de nouveau progressé en 2008

Dans ces secteurs peu féminisés (23,6 % de femmes), les rémunérations réelles annualisées par salarié (déflatées par l'indice des prix à la consommation) ont augmenté de 2,0 % mais ceci masque des disparités, les rémunérations des cadres progressant alors que celles des ouvriers non qualifiés diminuent nettement (- 4,1 %).

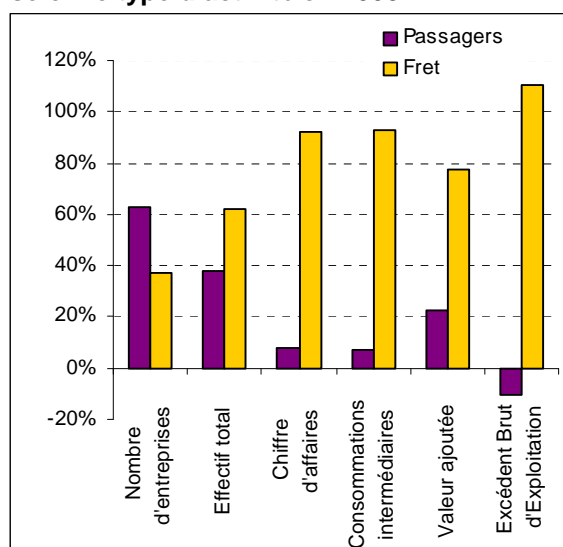
Figure S7.1 Comptes des entreprises de transport maritime (50.10Z et 50.20Z)

en millions d'euros

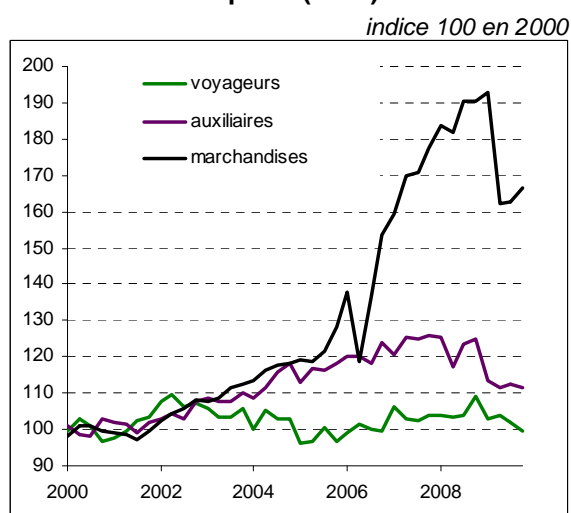
	2005	2006	2007	2008p
Nombre d'entreprises				697
Production	7 747	8 761	10 521	12 325
Consommations Intermédiaires	6 356	7 723	8 884	11 368
Valeur ajoutée	1 392	1 037	1 637	956
Frais de personnel	685	734	740	825
Impôts, taxes - subventions	-26	-48	-27	-44
Excédent brut d'exploitation	732	352	924	175

Sources : Insee-Sie base 2000; SOeS d'après Insee-Esane (2008 provisoire)

Attention : ne surtout pas comparer les données brutes 2008 provisoires avec celles de 2005-2007 (cf. **Préambule important** de la fiche S1f)

Figure S7.3 Répartition des entreprises selon le type d'activité en 2008

Source : Insee-Esane, estimations SOeS

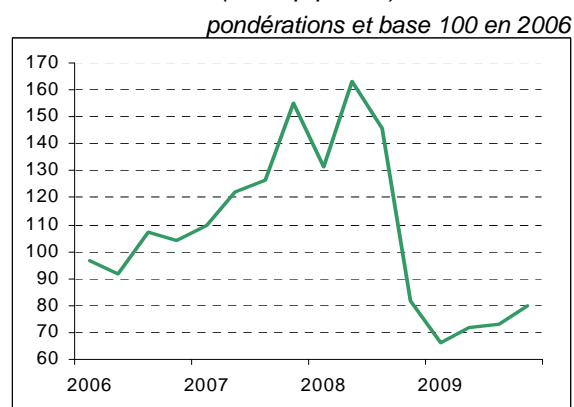
Figure S7.5 Indice de production des services de transports (IPST) maritimes

Source : SOeS

Figure S7.2 Flotte de commerce française

	01/01/2009	01/01/2010
Nombre de navires	211	216
Jauge brute	5 875 256	6 365 824
Tonnes de port en lourd	7 557 247	8 467 478
Age moyen	6,8	7,4

Source : DGITM

Figure S7.4 Indice des prix du transport maritime de fret (champ partiel)

L'indice des prix du transport maritime de fret

L'indice des prix du fret maritime (code 50.20 de la NAF rév.2) est constitué des prestations de transport pour compte d'autrui réalisées par des entreprises immatriculées en France ayant pour activité le transport maritime de fret. Le champ actuellement couvert est partiel. Il comprend le transport de vrac (pétrole brut, produits pétroliers raffinés et gaz, vrac sec) et le transport de fret par ferry, soit 35 % du chiffre d'affaires 2006 du secteur. Le transport de conteneurs n'est pas couvert par l'enquête.

Figure S7.6 Emploi et rémunérations dans les transports maritimes (50.10Z et 50.20Z)

Structure par CS, part des temps partiels et rémunérations (2008)	CS (% du total)	Temps partiel (%)	Salaire net moyen	
Cadres	31,6	9,2	49 771	
Professions Intermédiaires	20,0	5,5	27 619	
Employés	15,9	13,8	21 383	
Ouvriers Qualifiés	31,4	5,2	24 760	
Ouvriers Non Qualifiés	1,1	12,0	19 674	
Total	100,0	8,0	32 383	
Évolutions annuelles des rémunérations réelles (*)	2005/2004	2006/2005	2007/2006	2008/2007
Cadres	4,5	1,7	-1,7	2,1
Professions Intermédiaires	0,1	8,6	-7,8	1,1
Employés	3,0	12,1	-7,7	2,3
Ouvriers	1,9	2,7	1,8	-1,5
Ouvriers Qualifiés	2,0	2,1	2,3	-1,6
Ouvriers Non Qualifiés	-4,4	11,5	-10,8	-4,1
Total	7,9	1,6	-3,3	2,0

Source : Insee-DADS, calculs SOeS

(*) déflatées par l'indice des prix à la consommation

S8 - Les compagnies aériennes françaises

Préambule

Ne pas comparer les soldes intermédiaires de gestion (VA, EBE...) de l'année 2008 en évolution avec ceux des années antérieures (Cf. Préambule important de la fiche S1f).

Recul du trafic passagers d'Air France

Le transport aérien de passagers des compagnies françaises diminue de 4,1 % en nombre de passagers et de 3,6 % en voyageurs-kilomètres (figure S8.5).

Le groupe Air France, qui inclut aussi des compagnies franchisées, enregistre des évolutions similaires à la société mère. Au sein du groupe, seule la filiale à bas coûts, Transavia France, qui a débuté son activité en mai 2007, voit son activité augmenter et ce de manière nette (+ 16,6 % en passagers et + 21,7 % en passagers-km).

Par ailleurs, le chiffre d'affaires de l'ensemble du groupe Air France sur l'exercice 2009-2010 (1^{er} avril au 30 mars) a baissé de 15 % pour atteindre 21,0 milliards d'euros. Les consommations intermédiaires baissant d'environ 15%, la valeur ajoutée (VA) consolidée diminuerait de 5%. Le résultat d'exploitation consolidé est négatif : -1,3 milliard d'euros avec en particulier une charge de 0,6 milliard d'euros liée aux couvertures pétrole antérieures à 2009. Le résultat consolidé est de -1,6 milliard d'euros (contre - 0,8 milliard sur l'exercice 2008-2009). Dans ce contexte, le conseil d'administration a choisi de ne pas proposer le paiement de dividendes au titre de l'exercice 2009-2010.

Les autres compagnies françaises

Parmi les autres compagnies françaises qui dépassent le million de passagers, XL Airways France (filiale d'une banque d'investissement islandaise) est la seule qui progresse simultanément en passagers (+ 2,4 %) et en passagers-km (+ 12,6 %). Corsairfly (groupe Nouvelles Frontières) voit ses passagers plus nombreux (+ 6,0 %) mais pour une quantité de transport en baisse (- 1,3 %), tandis qu'Aigle Azur augmente sa quantité de transport (+ 9,6 % en voyageurs-km) avec un nombre de passagers presque stable (- 0,5 %). Les autres compagnies de ce segment reculent toutes. Il est à noter qu'Air Caraïbes franchit le cap du million de passagers. Enfin parmi les petites

sociétés (moins de 1 million de passagers), Air Austral (basée à Saint-Denis de la Réunion) est très dynamique et flirte déjà avec le million de passagers.

Situation meilleure des pavillons français sur les faisceaux étrangers hors Asie

En terme de passagers transportés, la part de trafic des compagnies françaises progresse sur les marchés africain et américain pour retrouver les niveaux de 2007 (45 % pour l'Afrique et 65 % pour l'Amérique. La part en Europe est en hausse pour la deuxième année consécutive. Seule la part en Asie diminue en 2009 alors que celle-ci augmentait régulièrement depuis 2005 (figure S8.2).

Forte chute de l'indice de production des services, surtout pour le fret

L'indice de production des services de transport (IPST) aérien diminue nettement en moyenne annuelle que ce soit dans le domaine des voyageurs (- 4,7 %), des services aéroportuaires (- 4,9 %) ou, surtout, dans le fret (- 19,4%, figure S8.3).

L'an dernier, un excédent brut d'exploitation d'environ un milliard d'euros

En 2008 le secteur des transports aériens (51.10Z et 51.21Z) aurait compté 430 entreprises et dégagé une valeur ajoutée de 6,8 milliards d'euros et un excédent brut d'exploitation (EBE) de 1,0 milliard soit un taux de marge de 14,9 % (*données provisoires, cf. Préambule*).

Nette dégradation du trafic pour les compagnies européennes

Air France reste la première compagnie européenne en terme de passagers-km mais enregistre une baisse d'activité comme la plupart de ses concurrentes. En effet, après plusieurs années de croissance, le nombre de passagers transportés par les compagnies européennes diminue (- 7,4 %) ainsi que leur activité en passagers-kilomètres (- 5,2 %) (figure S8.4). Parmi les principales compagnies européennes, seule Turkish Airlines (figure S8.6) enregistre une croissance, très vive de sa quantité de transport (+ 19,5 %).

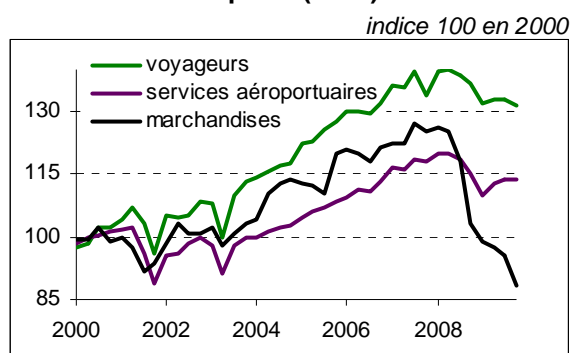
Figure S8.1 Comptes des entreprises de transport aérien (51.10Z et 51.21Z)

en millions d'euros

	2005	2006	2007	2008p
Nombre d'entreprises				433
Production	16 916	18 285	19 419	19 866
Consommations Intermédiaires	10 738	11 382	12 169	13 040
Valeur ajoutée	6 178	6 902	7 250	6 827
Frais de personnel	4 751	5 061	5 530	5 560
Impôts, taxes - subventions	217	243	255	246
Excédent brut d'exploitation	1 210	1 598	1 466	1 021

Sources : Insee-Sie base 2000; SOeS d'après Insee-Esane (2008 provisoire)

Attention : ne surtout pas comparer les données brutes 2008 provisoires avec celles de 2005-2007 (cf. **Préambule important** de la fiche S1f)

Figure S8.3 Indice de production des services de transports (IPST) aériens

Source SOeS

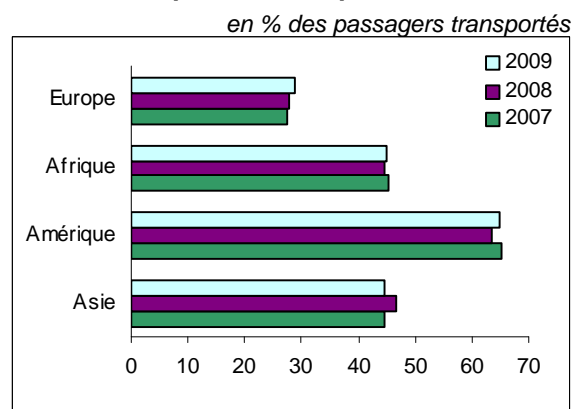
Figure S8.5 Activité des principales compagnies aériennes françaises en 2009

passagers en milliers, passagers-km en millions
évolutions en %

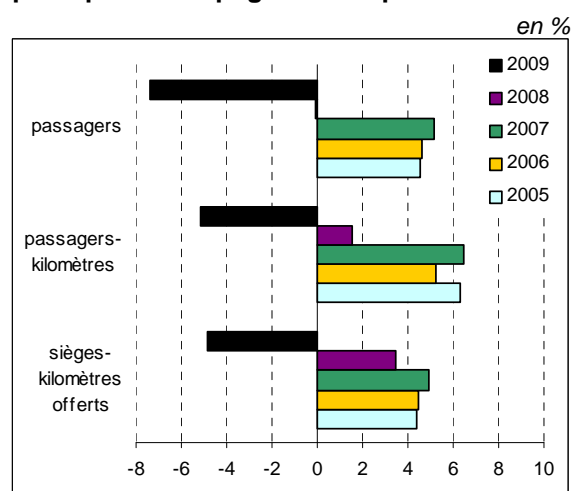
Compagnies	Passagers		Passagers-km	
	2009	09/08	2009	09/08
Air France + Cie	48 998	-4,4	131 239	-3,4
Franchisées + Transavia France				
dt Air France	42 217	-4,2	125 320	-3,6
dt Regional CAE	2 982	-3,8	1 985	-0,7
dt Brit Air	2 359	-17,1	1 431	-16,7
dt Transavia France *	1 304	16,6	2 431	21,7
CCM Airlines	1 681	-3,0	880	-2,9
Aigle Azur	1 582	6,0	2 210	-1,3
Air Méditerranée	1 265	-0,5	3 058	9,6
Corsairfly	1 258	-18,2	9 254	-17,2
Air Caraïbes	1 046	2,4	4 437	12,6
Air Austral	983	18,5	4 434	30,6
XL Airways France	917	-11,5	3 735	-11,0
Air Tahiti	749	-6,9	302	-6,9
Europe Airpost	687	-6,7	1 119	-9,5
TOTAL COMPAGNIES FRANÇAISES	61 086	-4,1	166 181	-3,6

* Y compris le trafic en franchise pour une autre compagnie

Source : DGAC

Figure S8.2 Part de marché des compagnies françaises pour les grands faisceaux depuis la métropole

Source : DGAC

Figure S8.4 Activité passagers des principales compagnies européennes

Source : Association of European Airlines (AEA)

Évolutions estimées à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

Figure S8.6 Activité passagers des huit principales compagnies européennes

milliards de passagers-km, évolutions en %

	06/05	07/06	08/07	09/08	2009
Air France	6,4	4,4	2,3	-4,1	126,3
Lufthansa	1,7	6,5	3,4	-2,5	123,1
British Airways	3,4	3,1	-2,2	-3,2	112,0
KLM	4,9	3,9	4,2	-5,2	73,5
Iberia	6,6	3,4	-2,5	-6,2	49,6
Virgin Atlantic Airways	9,9	14,9	1,6	-4,6	39,3
Turkish Airlines	19,5	18,4	13,2	19,5	39,0
Alitalia (*)	-	-	-	-	29,5
Huit premières compagnies	5,0	5,4	0,3	-2,5	592,2
Total AEA	5,3	6,4	1,6	-5,2	755,7

Source : Association of European Airlines (AEA)

Note : Niveaux estimés à partir des résultats des compagnies ayant transmis des informations à l'AEA (vols réguliers uniquement)

S9 - Aéroports de Paris

Recettes et valeur ajoutée augmentent malgré la baisse de fréquentation

Malgré une baisse sensible de la fréquentation passagers pour la première fois depuis 2003, en particulier à destination de l'Europe (fiche V2), le chiffre d'affaires d'Aéroports de Paris (société ADP) continue d'augmenter : + 3,1 % (figure S9.1).

Cette hausse s'explique notamment par la progression des recettes locatives de 46,2 millions d'euros soit + 18,7 %, de la taxe d'aéroport pour 43,1 millions d'euros et dans une moindre mesure des redevances spécialisées pour 27,8 millions d'euros.

Les redevances aéronautiques ne progressent que de 1,0 % car elles subissent l'impact de la baisse du trafic. Elles sont cependant soutenues par des augmentations tarifaires (+ 3,8 % en moyenne au 1^{er} avril 2008, + 5,5 % en moyenne au 1^{er} avril 2009) et un accroissement du nombre de postes de stationnement des avions au contact des aéroports (redevance stationnement en hausse de 3,1 %).

Grâce à un effort sur les charges courantes (économie globale de charges de 45 millions d'euros) les consommations intermédiaires augmentent moins vite (+ 2,5 %) que le chiffre d'affaires permettant ainsi une progression de la valeur ajoutée de 3,6 %. Avec des charges de personnel en baisse (- 0,3 %) consécutive à une diminution des effectifs d'Aéroports de Paris (7 062 personnes contre 7 349 en 2008), et des impôts et taxes augmentant peu, l'excédent brut d'exploitation poursuit sa vive progression, + 6,3 %.

Le résultat financier diminue légèrement (- 80,9 millions d'euros après - 79,4 millions en 2008).

Poursuite de la baisse des investissements

Les investissements d'Aéroports de Paris chutent fortement pour la deuxième année consécutive (- 16,2 % après - 32,2 % en 2008). Ceux-ci s'élèvent à 404,5 millions d'euros. Les

principaux investissements sont pour l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle : la fin de la réhabilitation du corps central du terminal 1 avec l'ouverture au public du quatrième quart rénové en mars 2009 ; l'extension d'une gare de fret louée à FedEx ; la montée en charge des travaux de construction du satellite 4.

Sur la plate-forme de Paris-Orly, les investissements ont porté sur la poursuite de la rénovation des pistes et des voies de circulation, la sécurisation de l'alimentation électrique, et le démarrage des travaux relatifs à la géothermie.

Cette politique de réduction des investissements explique en partie la légère diminution de la dette financière à moyen et long terme (- 1,8 %).

Aéroports de Paris versera 135,6 millions d'euros de dividendes au titre de 2009 à l'ensemble de ses actionnaires dont l'État détenteur de 52,1 % du capital.

Augmentation de la taxe unitaire d'aéroport

Basées sur le trafic déclaré, les recettes dues à la taxe d'aéroport, créée en 1999, permettent de financer les missions de sûreté et de sécurité (protection des vies humaines) ainsi que les contrôles environnementaux. Cette taxe est ajustée sur la base des coûts engendrés par la politique de sûreté. Ainsi malgré la baisse des trafics et une hausse de 8,6 % du taux de taxe passager (9,50 euros par passager en 2009 contre 8,75 en 2007-2008), le produit de la taxe d'aéroport s'accroît de 11,5 % (figure S9.4) soit 433,5 millions d'euros dont 39,1 millions de produits à recevoir.

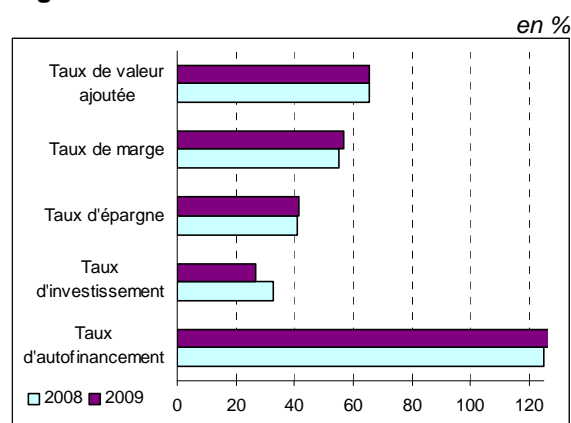
Depuis le 1^{er} janvier 2010 la taxe s'élève à 10 euros par passager au départ et à 1 euro par tonne de fret ou de courrier (inchangé depuis 2007).

Figure S9.1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)

en millions d'euros et en %

	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2008
Chiffre d'affaires	1815	1947	2082	2252	2323	3,1
Consommation intermédiaire	664	702	745	819	839	2,5
Valeur ajoutée	1193	1285	1377	1471	1524	3,6
Charges de personnel	494	503	500	520	519	-0,3
Impôts, taxes	101	113	125	137	140	2,1
Excédent brut d'exploitation	598	670	754	815	867	6,3
Charges financières	141	151	163	179	187	4,9
Capacité d'autofinancement	444	529	542	603	633	5,0
Investissements	579	693	712	483	405	-16,2
Dette financière MLT au 31/12	2496	2232	2001	2528	2482	-1,8

Source : ADP

Figure S9.2 Les ratios financiers d'ADP

Taux de VA : valeur ajoutée / chiffre d'affaires

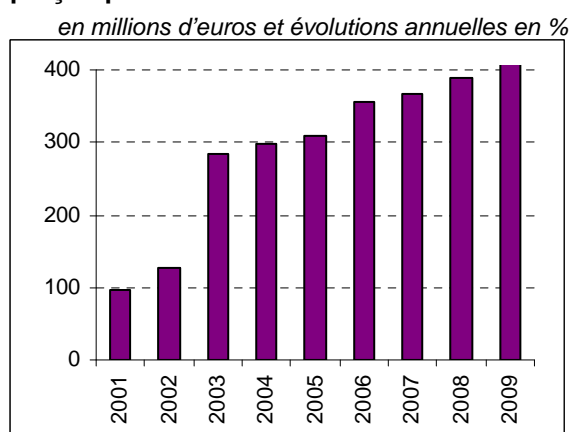
Taux de marge : EBE / valeur ajoutée

Taux d'épargne : autofinancement / valeur ajoutée

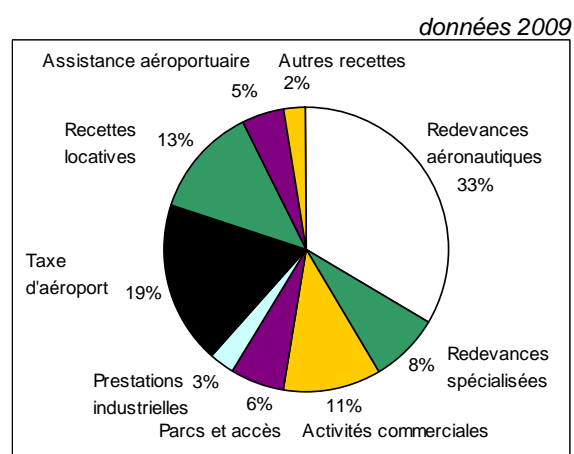
Taux d'investissement : investissement / VA

Taux d'autofinancement : autofinancement / investissement

Sources : ADP, SOeS

Figure S9.3 Produit de la taxe d'aéroport perçue par ADP

Source : ADP

Figure S9.4 Répartition du chiffre d'affaires d'ADP

Source : ADP

I – Les infrastructures de transport

I1 - La gestion des infrastructures de transport

Depuis quelques années, la gestion des infrastructures de transport subit de profondes évolutions, sous l'effet conjugué de la décentralisation et de la privatisation d'infrastructures sous tutelle publique.

Les infrastructures majoritairement gérées par l'État : ferroviaire et fluvial

La majeure partie du réseau fluvial et du réseau ferré reste très largement sous le contrôle de l'État via Voies Navigables de France (VNF) et Réseau ferré de France (RFF), qui gèrent les réseaux sous la tutelle de l'État et les exploitent en percevant des péages dus par les utilisateurs afin d'assurer la couverture des coûts d'usage des infrastructures. Ces péages ne couvrant ni l'ensemble de leurs charges ni leur capacité d'investissement, l'un comme l'autre reçoivent des financements publics. Concernant les voies navigables, le Rhône est concédé à la Compagnie nationale du Rhône (CNR), société anonyme d'intérêt général à capital majoritairement public. Une partie du réseau reste directement gérée par l'État ou bien a été décentralisée (réseau de Bretagne, des Pays de la Loire, canal de la Somme).

Deux Epic sous tutelle de l'État, gèrent des ports fluviaux (ports autonomes de Strasbourg et Paris), les autres ports fluviaux étant gérés par les Chambres de commerce et d'industrie dans le cadre de concessions de VNF ; le port fluvial de Lyon est géré par la CNR.

Décentralisation d'une partie des routes et des ports vers les collectivités territoriales

L'État continue de gérer le réseau routier national non concédé tandis que la très grande majorité des routes est du ressort des départements (380 000 km) et des communes (630 000 km). Le réseau routier national a été réduit de moitié après le transfert au 1^{er} janvier 2006 de la moitié du réseau routier national (17 000 km) aux collectivités territoriales (essentiellement aux départements).

L'État garde également la tutelle des 7 *Grands ports maritimes* (ex- *Ports autonomes* – encadré), des ports d'intérêt national d'outre-mer en concession auprès des Chambres de commerce et d'industrie ou en régie d'État

(Saint-Pierre et Miquelon). Mais, à l'instar des petits ports de commerce et des ports de plaisance, les 18 ports métropolitains d'intérêt national, représentant environ 20 % du trafic de commerce, ont été transférés aux collectivités territoriales au 1^{er} janvier 2007.

Privatisation d'autoroutes et d'aéroports

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes étaient des sociétés d'économie mixte jusqu'en avril 2005 (sauf Cofiroute, société privée présente depuis 1970). À partir de cette date, toutes les concessions ont été intégralement cédées à des actionnaires privés (voir note (1) de la figure I1.1), sauf les sociétés gestionnaires du tunnel du Mont-Blanc et du tunnel de Fréjus qui ont conservé un actionariat public et leur statut de SEM.

De même, suite à l'ouverture à des capitaux privés d'*Aéroports de Paris* en juin 2006, certains gestionnaires d'aéroports ont également pris le statut de société anonyme : les aéroports de Lyon, de Toulouse - Blagnac et de Bordeaux - Mérignac en 2007, l'aéroport de Nice en 2008, et celui de Montpellier en 2009.

Le décret d'application n°2008-1032 de la loi du 4 juillet 2008 sur la réforme portuaire est paru le 10 octobre 2008 au bulletin officiel.

Les axes de la réforme portuaire de 2008

1. Modernisation de la gouvernance : le contrôle échoit au conseil de surveillance (où la représentation de l'État et des collectivités territoriales est accrue) et au directoire dont la mission porte essentiellement sur le fonctionnement courant de l'établissement. Par ailleurs, un conseil de développement composé des différents acteurs locaux (acteurs économiques, collectivités, représentants des salariés, personnalités qualifiées, associations environnementales...) est associé à la définition des orientations stratégiques du port.

2. Transfert de la manutention portuaire à des opérateurs privés (cession des outillages et de leur exploitation).

3. Recentrage des missions des ports sur les missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité et sûreté), de régulation et renforcement des missions d'aménageur du domaine portuaire notamment pour la coordination des investissements entre les ports, les dessertes terrestres et les espaces à fort enjeu environnemental qui leurs sont confiés.

Figure I1.1 La gestion des infrastructures de transport en France en 2009

	Infrastructure	Statut juridique (capital public)	Ressources principales
Réseau routier	Routes nationales	Gestion par L'Etat	Budget de l'Etat
	Routes départementales	Gestion par les Conseils généraux	Budget des départements
	Routes communales	Gestion par les communes ou leurs groupements	Budget des communes
	Autoroutes concédées à des sociétés privées (1)	Concessions attribuées à des sociétés ou groupes entièrement privés	Recettes des péages
	Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)	SA (Etat : 60,05% ; Coll. Terr. : 18,62%)	
	Société Française du Tunnel de Fréjus (SFTRF)	SAEM (Etat : 99,94% ; Coll. Terr.et CCI : 0,06%)	
	Pont de Tancarville et Pont de Normandie	Concession attribuée à la CCI du Havre	
Réseau ferré	Réseau ferré de France (RFF)	EPIC (100% Etat)	Redevances d'infrastructure et
	RATP pour le métro parisien et les tramways de son domaine	EPIC (100% Etat)	Recettes du trafic
	Autorités organisatrices (AO) pour les métros et tramways de province	Les AO sont des communes ou groupements de communes	Budget des AO (2)
	Autorités portuaires (depuis 2007, pour le réseau ferré sur leur domaine)	EPA/EPIC (100%)	Recettes des ports
Réseau fluvial navigable	Voies navigables de France (VNF)	EPIC (100% Etat)	Péages, autres ressources de VNF (3)
	Compagnie nationale du Rhône (CNR)	SA (GDF-Suez:49,97%; CDC : 33,2% ; Coll. Terr. : 16,83%)	Ventes d'électricité d'origine hydraulique, subvention Etat et régions, redevances d'utilisation du fleuve
	Canaux parisiens et autres collectivités locales pour le réseau fluvial non ouvert au fret	Collectivités locales	Budget des CL
Aéroports	Aéroports de Paris (ADP)	SA depuis juillet 2005 (Etat: 52,4%)	Redevances aéronautiques - taxe d'aéroport
	Lyon, Bordeaux, Toulouse, Nice, Montpellier (8)	Sociétés anonymes	
	Autres principaux aéroports français	Concession aéroportuaire attribuée aux CCI	
Ports	Grands ports maritimes (4)	EPA/EPIC (100%)	Droits de ports et autres redevances
	Ports décentralisés (5) (6)	Gestion par les collectivités locales	
	Ports maritimes d'intérêt national (5)	Concession portuaire attribuée aux CCI (7)	
	Port fluviaux gérés par les CCI (6)	Concession portuaire attribuée aux CCI	

(1) Autoroutes du Sud de la France (ASF-ESCOTA), Compagnie financière et industrielle des autoroutes (Cofiroute), Compagnie Eiffage du Viaduc de Millau (CEVM), Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France - Société des autoroutes Paris-Normandie (SANEF-SAPN), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône - Autoroutes Rhône-Alpes (APRR-AREA), Société Marseillaise du Tunnel du Prado Carénage (SMTPC), Artenay-Courtenay (ARCOUR), Autoroute de liaison Annecy Chambéry (ADELAC), Autoroute de liaison Seine-Sarthe (ALIS)

(2) Notamment le Versement Transport (fiche E1)

(3) Notamment la taxe hydraulique due par les titulaires d'ouvrages de prise d'eau, rejet d'eau ou autres ouvrages hydrauliques destinés à prélever ou évacuer des volumes d'eau sur le domaine public fluvial qui lui est confié

(4) Grands ports maritimes : Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, La Rochelle, Marseille, Nantes - Saint-Nazaire, Rouen ; port autonome de Guadeloupe ; ports autonomes fluviaux : Paris, Strasbourg

(5) 18 ports d'intérêt national ont été décentralisés en janvier 2007. Depuis cette date, il ne reste des ports d'intérêt national que dans les DOM-TOM ; (6) Pour les ports fluviaux, hors ports autonomes et le port de Lyon géré par la CNR, les 32 principaux autres ports fluviaux de commerce sont gérés par les CCI ; (7) Sauf Saint-Pierre et Miquelon, géré directement par l'Etat (8) L'aéroport de Montpellier devient une SA en 2009

Figure I1.2 Longueur des infrastructures de transports

en kilomètres

	1980	1985	1990	1995	2000	2007	2008	2009
Réseau routier	-	-	-	1 014 082	989 780	1 027 002	1 027 433	
Réseau routier national	33 377	34 235	35 112	36 393	36 576	20 638	20 449	20 476
Autoroutes concédées (1)	3 707	4 603	5 489	6 321	7 180	8 279	8 423	8 474
Autoroutes non concédées	1 155	1 297	1 349	1 975	2 446	2 612	2 577	2 610
Routes nationales	28 515	28 335	28 274	28 097	26 950	9 747	9 449	9 392
Réseau routier départemental	-	-	-	368 054	359 055	377 377	377 984	nd
Routes locales	-	-	-	609 635	594 149	628 987	629 000	nd
Réseau ferroviaire	34 362	34 676	34 070	31 940	31 397	31 154	31 041	30 939
Lignes grande vitesse (LGV)	0	389	709	1 253	1 281	1 876	1 881	1 881
Lignes classiques parcourues par des TGV		1 876	4 013	4 554	5 252	7 842	7 911	8 279
Autres lignes exploitées	34 362	32 411	29 348	26 133	24 864	21 436	21 249	20 779
Voies fluviales navigables	8 568	8 500	8 500	8 500	8 501	8 501	8 501	8 501
dont voies navigables fréquentées	6 568	6 324	6 197	5 962	5 789	5 444	5 200	5 110

Sources : Setra-Sicre, DGCL, SNCF, RFF, VNF

(1) dont 42km d'ouvrages d'art en 2009

I2 - Les investissements en infrastructures de transport

Selon les premières estimations, les dépenses d'investissements en infrastructures de transport tous modes confondus augmentent en 2009 (+2,1 % en euros courants après +1,3 % en 2008 et +3,8 % en 2007). Elles atteignent 19,0 milliards d'euros en 2009. Compte tenu de la hausse du prix des travaux publics, ce niveau se situe un peu en dessous de la moyenne des quinze dernières années.

Les investissements routiers se stabilisent

Les investissements pour le réseau routier représentent un peu plus de 65 % du total des investissements pour les infrastructures de transports (12,6 milliards). Leur montant global est stable par rapport à 2008, mais cela recouvre des réalités différentes selon le type de réseaux.

Les investissements sur le réseau national non concédé géré par l'État augmentent (+4,7 %) en raison notamment du plan de relance, (102 millions de dépenses dans l'action « Plan de relance-Infrastructures routières (CPER) » du programme n°203 de l'État). Par contre les investissements des sociétés concessionnaires d'autoroutes reculent de -3,8 % après la hausse de +5,1 % en 2008.

Pour les dépenses sur les réseaux locaux et départementaux, les investissements en voirie en 2009 sont stables après avoir fortement diminué en 2008 (-4,1 %) dans un contexte de crise économique et d'année post-électorale.

Forte croissance des investissements dans le rail et le fluvial

Les investissements ferroviaires continuent à augmenter fortement en 2009 bien qu'à un rythme atténué (+12,6 % après +16,7 % en 2008 et +9,1 % en 2007), pour atteindre 3,0 milliards d'euros dont environ 1,2 milliard pour la régénération. Cette progression des investissements concerne l'ensemble des réseaux, le réseau classique (+11,7 %) ainsi que le programme LGV (+14,8 %), ce dernier bénéficiant de son côté d'une poursuite des montants engagés, notamment pour la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. Les subventions d'investissements que perçoit RFF pour financer ces programmes augmentent en 2009 grâce aux concours de l'État (y compris AFITF), de la communauté européenne, des régions et des départements.

En 2009, l'ensemble des investissements en transports collectifs urbains devrait augmenter

de 4,5 % en conséquence des fortes hausses sur les réseaux d'Ile-de-France, RATP et surtout transilien. Après la signature de nouveaux contrats liant le Stif aux opérateurs de transports (RATP, SNCF) l'an dernier, les investissements de RFF sur le réseau ferré Ile-de-France continuent à augmenter de 37,5 % tandis que ceux de la RATP pour son réseau ferré progressent de 8,9 %. De leur côté, les investissements en transports collectifs urbains de province devraient encore diminuer de -5,9 % en 2009 après la forte baisse en 2008 (-31,8 %). Le montant finalement constaté pour 2008 révisé nettement ces chiffres à la baisse.

Les investissements en infrastructures de transport fluvial progressent de 29,5 % en 2009 à 182 millions d'euros, après la baisse de l'année dernière (-16,1 %). Grâce au plan de relance de l'économie française, VNF bénéficie de 55 millions de ressources supplémentaires ce qui lui permet d'accélérer les opérations de modernisation du réseau et les travaux préparatoires à la réalisation du canal Seine-Nord Europe.

Recul des investissements pour l'aérien et pour les ports

Les investissements des Grands ports maritimes restent très importants en 2009 à 394 millions (contre 410 millions en 2008, 226 millions en 2007). Le projet Fos 2XL à Marseille avec la création de deux nouveaux terminaux à conteneurs gérés par des opérateurs privés en est un exemple.

Les investissements aéroportuaires - 3,8 % de l'ensemble des investissements réalisés pour les infrastructures de transport- comptent pour l'essentiel les investissements d'*Aéroports de Paris* (ADP). Ces derniers continuent à reculer, (-15,4 % en 2009 après -22,1 % en 2008). Les investissements de la navigation aérienne se stabilisent à un niveau assez bas, 144 millions d'euros, tandis que ceux des aéroports de province reculent de 2,1 % à 166 millions d'euros. Les situations sont toutefois différentes selon les villes. Si les investissements de l'aéroport de Nantes retrouvent quasiment leur niveau de 2007 après la baisse de 2008, les investissements de l'aéroport de Marseille poursuivent leur forte baisse (-36,2 % après -67,3 % en 2008). Strasbourg, dans l'expectative sur sa situation, voit ses investissements chuter après un point le plus haut en 2008.

Figure I2.1 Les investissements en infrastructures de transport

niveaux en milliards d'euros courants, évolution et structure en %

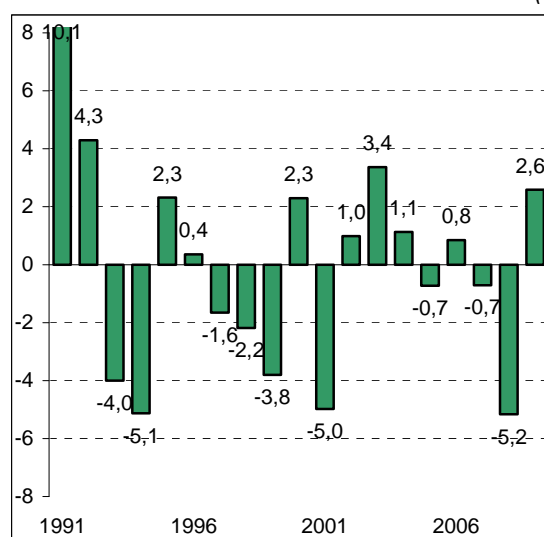
	1990	1995	2000	2006	2007	2008	2009	09/08	Structure 1990	Structure 2009
Réseau routier	9,0	10,4	10,5	12,1	12,5	12,6	12,6	0,2	71,3	66,5
Réseau non concédé	7,5	7,9	8,5	10,3	10,7	10,7	10,8	0,9	59,2	56,8
dont réseau départ. et local (1)	5,7	6,3	7,0	8,7	9,9	9,5	9,5	-0,2	45,2	49,7
dont réseau national (2)	1,8	1,6	1,5	1,6	1,3	1,3	1,3	4,7	13,9	7,0
Réseau concédé (3)	1,5	2,5	2,1	1,8	1,8	1,9	1,9	-3,8	12,1	9,8
Réseau ferré principal	2,0	1,4	1,3	2,1	2,3	2,7	3,0	12,6	15,9	15,8
Réseau grande vitesse	1,0	0,3	0,6	0,8	0,6	0,7	0,9	14,8	8,0	4,5
Réseau principal hors LGV	1,0	1,1	0,7	1,3	1,6	1,9	2,1	11,7	8,0	11,2
Transports collectifs urbains	0,8	1,3	1,7	2,1	2,2	2,0	2,1	4,5	6,6	10,8
Réseau ferré Ile de France	0,2	0,4	0,2	0,2	0,2	0,3	0,4	31,5	1,3	2,1
RATP	0,3	0,6	0,4	0,5	0,5	0,6	0,7	8,9	2,4	3,6
TCU de province (4)	0,4	0,4	1,1	1,4	1,5	1,0	1,0	-5,9	2,9	5,2
Autres infrastructures	0,8	0,9	1,1	1,4	1,4	1,4	1,3	-4,0	6,2	6,9
Ports maritimes (5)	0,3	0,2	0,2	0,3	0,2	0,4	0,4	-3,9	2,0	2,1
Aéroports et navigation aérienne	0,5	0,6	0,8	1,0	1,1	0,8	0,7	-9,9	3,6	3,9
Voies navigables et ports fluviaux	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,1	0,2	29,5	0,6	1,0
Total des investissements	12,7	14,1	14,6	17,7	18,4	18,6	19,0	2,1	100,0	100,0

Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu-TCU, DTMRF, DGAC, VNF, estimations SOeS

(1) Estimation SOeS pour 2009 sur la base des projections Dexia ; (2) Non compris le gros entretien du RRN ni les investissements réalisés par la DSCR ; (3) Estimations à partir des données de l'Asfa depuis 2004 ; (4) Estimation SOeS pour 2009 sur la base des budgets primitifs des EPCI ; le chiffre 2008 estimé l'an dernier est révisé cette année grâce à la base Certu ; (5) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les ex-ports autonomes maritimes (7 ports). Les 15 principaux ports d'intérêt national qui étaient également pris en compte dans les séries jusqu'en 2006, et qui ont été décentralisés au 1^{er} janvier 2007, ne sont plus pris en compte. Pour l'année 2006, sur les 261 millions d'euros d'investissement, 130 millions étaient les investissements des 7 ex-ports autonomes ; ce montant est passé à 252 millions en 2007.

Figure I2.2 Croissance annuelle en volume (*) des investissements en infrastructures de transports

en millions d'euros constants (*)

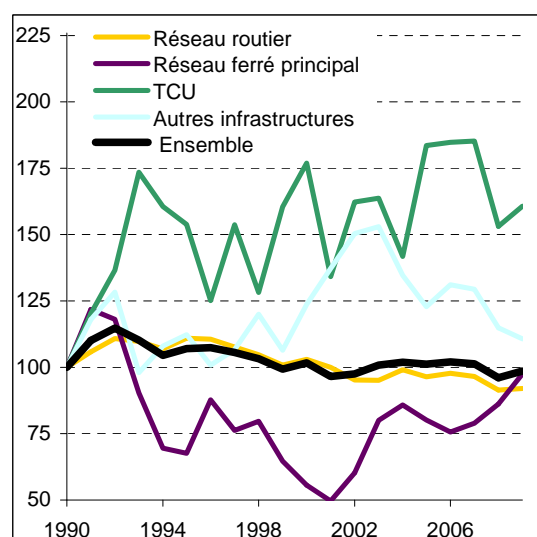


Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu - Enquête TCU (95-07), DTMRF, DGAC, VNF, Insee, estimations SOeS

(*) euros courants déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

Figure I2.3 Volume (*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type d'infrastructure

indice 100 en 1990 (*)



Sources : DGCP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu - Enquête TCU (95-07), DTMRF, DGAC, VNF, Insee, estimations SOeS

(*) euros courants déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

I3 - L'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF)

L'AFITF concourt financièrement, au nom de l'État, à des projets d'infrastructures terrestres et maritimes. Sa création a été concomitante de la privatisation des sociétés d'autoroutes (2003) et elle a reçu, initialement, une dotation en capital de 4 milliards d'euros financée sur la cession des parts de l'État dans ces sociétés d'autoroutes. L'AFITF reçoit annuellement de façon pérenne des ressources affectées à son financement. En 2009 le déséquilibre déjà existant entre ces ressources de 0,8 milliard d'euros et des dépenses de 2,5 milliards s'est accru. En outre elle a bénéficié en 2009 d'une subvention pour charge de service public de la part de l'État de 1,2 milliard d'euros, ainsi que d'une avance du Trésor.

En 2009, l'AFITF bénéficie d'une subvention de l'État

L'AFITF reçoit annuellement des ressources affectées à son financement : la taxe d'aménagement du territoire due par les sociétés d'autoroutes (528 millions d'euros), les redevances domaniales (183 millions d'euros), ainsi que 40 % du produit des « amendes radar » (115 millions d'euros). En 2009 ces ressources « pérennes » s'élèvent à 823 millions d'euros en augmentation de 0,5 % en euros courants tandis que les dépenses, déjà par le passé nettement plus élevées que les recettes, augmentent de 17 % et s'élèvent à 2,5 milliards d'euros.

Du fait de ce déséquilibre entre ces ressources et ses dépenses, l'AFITF a bénéficié de la part de l'État d'une subvention pour charge de service public de 1,2 milliard d'euros, ainsi que d'une avance du Trésor de 143 millions d'euros, remboursable fin 2011. Enfin, l'Agence a reçu une subvention de 374 millions d'euros dans le cadre de la mise en œuvre du plan de relance de l'économie, ainsi qu'un reversement en provenance de VNF de 7,5 millions d'euros consécutif à un excédent de versement.

Les dépenses d'intervention de l'AFITF en hausse de 17 %

Les dépenses de fonctionnement de l'AFITF sont très marginales. L'essentiel des dépenses sont des dépenses d'intervention et visent à mettre en œuvre les projets d'infrastructures, soit décidés lors du Comité Interministériel

d'Aménagement du Territoire (CIADT) de 2003, soit planifiés dans le cadre des Contrats de projets État-Régions (CPER).

Les dépenses d'intervention de l'AFITF qui avaient connu un léger repli en 2008 augmentent de nouveau fortement en 2009 (+17 %, soit 359 millions supplémentaires) Elles représentent 2,4 milliards d'euros en 2009.

Les dépenses d'intervention en faveur de la route représentent entre 40 % et 45 % des interventions de l'AFITF. En 2009, elles augmentent de 31 % et atteignent 1,1 milliard d'euros. Les dépenses du CPER actuel (2007-2013) représentent environ 37 % des dépenses d'intervention en faveur de la route, celles liées au précédent CPER 9 % et enfin les nouveaux financements d'infrastructures du réseau routier national dans le cadre du plan de relance de l'économie française 8 %. Ce sont surtout les dépenses d'intervention de l'AFITF hors CPER qui augmentent (+ 75 %) avec notamment des montants importants qui concernent la section Langon-Pau de l'autoroute A65, le raccordement des autoroutes A75-A9 au niveau de Béziers et l'aménagement de la RN7 à deux fois deux voies entre Cosne-sur-Loire et Balbigny.

Le total des dépenses d'intervention de l'AFITF en faveur du rail augmentent de 9 %. Celles liées aux CPER doublent tandis que celles hors CPER diminuent de 9 % avec néanmoins des interventions en faveur de la LGV Est ou de la branche de la LGV Rhin-Rhône élevées. Figurent aussi des dépenses en faveur de la sécurité des transports ferroviaires ou de modernisation –résorption des bruits ferroviaires par exemple- dont les montants sont moindres.

Les interventions au bénéfice des transports collectifs urbains (TCU) baissent (- 13 millions, niveau à 264 millions d'euros) du fait de la chute des dépenses hors CPER. Des interventions en faveur du financement du matériel roulant en Ile de France ou pour le Tramway Lyon 2 restent élevées.

Enfin, pour les modes fluvial et maritime, les montants totaux des interventions transitant par l'AFITF restent plus marginaux (respectivement 25 et 65 millions d'euros).

13.1 Ressources et emplois de l'AFITF

en millions d'euros

Ressources	2005	2006	2007	2008	2009
Dotation en capital (1)	4000,0	-	-	-	-
Avance du trésor	-	-	-	-	143,0
Dividendes sociétés d'autoroutes	332,4	-	-	-	-
Redevance domaniale	155,7	162,9	168,6	174,0	180,0
Taxe d'aménagement du territoire	-	511,9	525,8	521,3	527,7
Produit des amendes radar	-	100,0	100,0	122,9	115,1
Produits financiers	0,3	1,1	0,0	0,0	0,0
Produits exceptionnels	-	-	-	-	7,5
Subvention d'investissement Etat	-	62,0	-	-	1602,5
Total (hors dotation en capital)	488,4	837,9	794,4	818,2	2575,7

Dépenses	2005	2006	2007	2008	2009
Fonctionnement et personnel	0,3	0,4	0,5	0,5	0,5
Dépenses d'intervention (3)	911,7	1685,6	2171,4	2111,7	2469,9
Total	911,9	1686,0	2171,9	2112,2	2470,4

Résultat d'exploitation	-423,5	-848,1	-1377,5	-1294,0	105,4
Dépenses d'investissement	0,0	0,0	0,0	0,0	143,0
Actif en fin d'exercice (4)	3581,9	2768,3	1390,8	96,8	59,2

Source : AFITF

(1) dotation financée sur le produit des privatisations des sociétés d'autoroutes

(3) dépenses mandatées en 2008 y compris décaissées début 2009, soit 595 millions d'euros restant à charge au 1^{er} janvier 2009.

(4) y compris amortissements

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de mai-juin 2003 sur la politique des transports à horizon 2020 qui avait affirmé le besoin d'une politique d'équipement pour développer les modes alternatifs à la route, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF pour « concourir, aux côtés des autres co-financeurs et dans un objectif de développement durable, au financement des grands projets d'infrastructures ferroviaires, routières, fluviales ou portuaires, ainsi qu'aux autoroutes de la mer » ; l'Agence apporte le concours financier de l'État dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT.

Le décret n° 2004-1317 du 26 novembre 2004 institue l'AFITF comme un établissement public national à caractère administratif. Sa mise en place effective, et notamment celle de son conseil d'administration, date du début de l'année 2005, première année de son activité.

Le décret n° 2006-894 du 18 juillet 2006 étend le domaine d'intervention de l'Agence aux volets transport des Contrats de plan État - Régions (CPER) et procédures contractuelles assimilées.

13.2 Dépenses d'intervention de l'AFITF

en millions d'euros

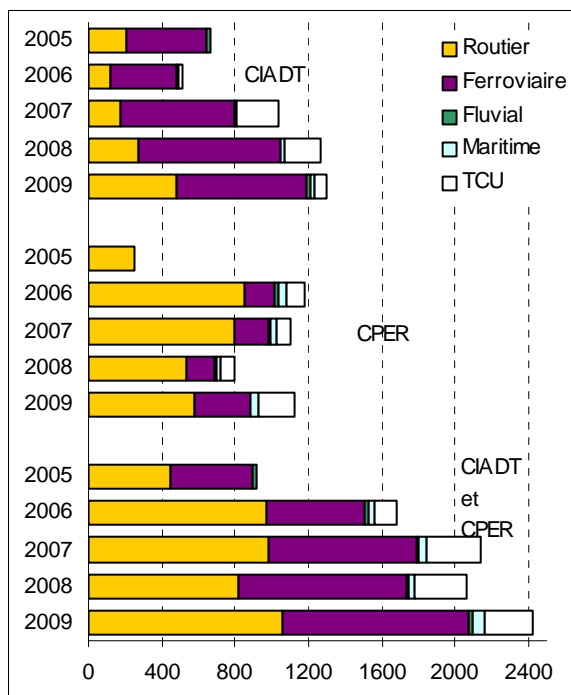
	2005	2006	2007	2008	2009
Opérations hors CPER	661,7	510,6	1034,0	1262,7	1303,9
Routier	202,8	116,0	178,8	275,9	485,3
Ferroviaire	442,1	366,2	619,8	766,9	699,7
Fluvial	16,7	5,3	10,9	9,5	22,0
Maritime	0,0	0,0	3,5	12,6	25,0
TCU	0,0	23,1	221,0	197,8	71,9
CPER et assimilé	250,0	1175,0	1102,6	797,6	1120,6
Routier	250,0	854,0	799,3	538,1	578,6
Ferroviaire	0,0	166,5	187,2	152,1	306,2
Fluvial	0,0	20,5	10,8	6,4	3,2
Maritime	0,0	37,0	31,3	21,3	40,3
TCU	0,0	97,0	74,0	79,8	192,4
Divers (*)	0,0	0,0	34,8	51,4	45,9
TOTAL	911,7	1685,6	2171,4	2111,7	2470,4
Total routier	452,8	970,0	978,1	814,0	1063,9
Total ferroviaire	442,1	532,7	807,0	919,0	1005,9
Total fluvial	16,7	25,8	21,7	15,9	25,2
Total maritime	0,0	37,0	34,8	33,8	65,3
Total TCU	0,0	120,1	295,0	277,6	264,2

Sources : AFITF (dépenses mandatées)

(*) Poste incluant notamment le programme exceptionnel d'investissement pour la Corse

13.3 Dépenses d'intervention de l'AFITF

en millions d'euros



Source : AFITF (dépenses mandatées)

Note : décomposition modale hors poste « divers », qui inclut notamment le programme exceptionnel d'investissement pour la Corse.

I4 - Les réseaux de transport dans l'UE

Les longueurs des réseaux de transport en Europe sont stables dans le temps, à l'exception des autoroutes et des lignes à grande vitesse qui se développent de manière régulière. Malgré leur développement, les LGV et les autoroutes représentent une part modeste des linéaires routiers et ferrés. Mais, en terme de quantité de transports, leur part est forte, du fait de leur débit élevé.

Les réseaux routiers

Les densités des réseaux autoroutiers opposent les douze nouveaux États membres (NEM12) aux États de l'ex-UE15 : 155 kilomètres d'autoroute par million d'habitants dans l'UE15 contre 45 dans les NEM ; 19 kilomètres par km² dans l'UE15 contre 4 dans les NEM. Des disparités existent aussi à l'intérieur des NEM, et par exemple la Slovaquie est dotée d'un réseau autoroutier dense et moderne.

Les grands pays de l'UE15 sont assez proches en densité autoroutière, même si, d'un côté du spectre, le Royaume-Uni est globalement nettement moins dense, tandis que de l'autre l'Espagne est nettement plus dense par habitant, et le Benelux, nettement plus dense par km².

Au-delà du seul réseau autoroutier, on peut comparer la France avec sept pays riverains - ou proches - pour l'ensemble du réseau routier. Le reste des réseaux routiers des différents pays européens est en effet trop disparate institutionnellement et parfois trop lacunaire (voir encadré) pour une analyse comparée.

Les pays du Benelux disposent des réseaux routier et autoroutier les plus denses, la France et l'Espagne étant dans une situation intermédiaire, très denses par habitant. Tandis que l'Allemagne et l'Italie plutôt denses au regard du linéaire par km², le sont très faiblement au regard du nombre d'habitants. Enfin, le réseau routier britannique est de faible densité. Pour ces huit États, les autoroutes, qui ne représentent en longueur pas plus de 2 % des réseaux totaux, acheminent toutefois une fraction importante de la circulation (environ le quart pour la France voir fiche C1).

Les réseaux ferroviaires laissent apparaître de moindres disparités entre les pays de l'UE15 et les NEM. Les indicateurs montrent une densité tant par million d'habitants que par

km² plus élevée dans les NEM que dans l'ex-UE15. Ainsi les réseaux ferrés tchèque et hongrois sont les plus denses. Par contre des ratios que l'on peut qualifier d'intensité d'utilisation, à savoir le nombre de trains par kilomètre de ligne et par an ainsi que le nombre annuel de voy-km par km, ou de t-km, par km de ligne, sont plus élevés dans l'UE15, particulièrement lorsqu'il s'agit de voyageurs. Les Pays-Bas, l'Allemagne, l'Autriche, le Royaume Uni et la Belgique sont les pays qui comptent le plus de trains par kilomètre de ligne et par an.

Les réseaux fluviaux acheminent une part significative des transports de marchandises dans une dizaine d'États, ceux possédant de grands ports maritimes auxquels aboutissent les fleuves. Les voies fluviales présentent une diversité de gabarits caractérisés par le tonnage des bateaux ou des convois qui peuvent les emprunter. Les six États européens disposant des réseaux les plus développés sont ceux où passent de grands fleuves : Rhin, Elbe, Danube, Seine, Rhône ainsi que le canal Albert en Belgique. Ces voies sont cependant assez diverses, en réalité, par le gabarit et donc la navigabilité. Les ratios d'intensité d'utilisation montrent l'importance du réseau fluvial en Allemagne et en Hollande. Ce point fait ressortir une concomitance avec l'importance du réseau ferré et des ports maritimes de ces deux pays.

Statistiques utilisées

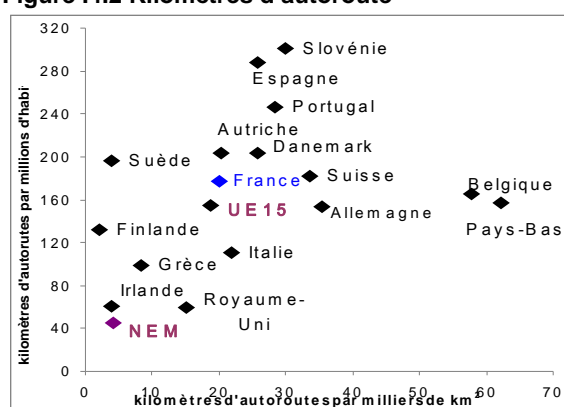
Les statistiques utilisées ici sur les réseaux routiers et autoroutiers proviennent des bases de données Eurostat ou IRF. Recouper les deux sources s'est avéré nécessaire mais n'a pas suffi à remédier aux lacunes. En effet, les réseaux routiers sont le plus souvent classés selon les autorités dont ils dépendent. Globalement le réseau se répartit entre des autoroutes, des routes nationales ou fédérales, des routes « provinciales » (qui peuvent être régionales ou départementales pour la France, dépendre des länders en Allemagne, des régions en Italie, des communautés autonomes pour l'Espagne ou encore des provinces pour la Belgique) et enfin les routes communales. Généralement l'entité administrative dont dépend le réseau est financeur et gestionnaire de celui-ci. Il y aura néanmoins des exceptions. Ainsi en Allemagne, les routes nationales (hors autoroutes) sont construites par l'État fédéral et gérées par les länders. La précision et la fiabilité des chiffres décroissent avec le niveau hiérarchique des routes, plus particulièrement pour le réseau communal (non prise en compte des routes de type rural dans certains cas).

Figure I4.1 Les réseaux routiers et autoroutiers et indicateurs de densité

Pays	réseau routier		géographie		densité réseau total		densité réseau autoroutier	
	total (milliers de km)	autoroutes (milliers de km)	population (million d'habitants)	superficie (milliers de km ²)	km par million d'habitants	km par 1000 km ²	km par million d'habitants	km par 1000 km ²
Belgique	151	1,7	10,7	30,5	14 115	4,9	164	57
Allemagne	644	12,6	82,2	357,0	7 839	1,8	153	35
Espagne	666	13,0	45,3	505,3	14 714	1,3	287	26
France	951	11,0	62,1	551,0	15 315	1,7	177	20
Italie	488	6,7	59,6	301,3	8 180	1,6	112	22
Luxembourg	5	0,1	0,5	2,6	10 804	2,0	304	57
Pays-Bas	126	2,5	16,4	41,5	7 686	3,0	152	60
Royaume-Uni	420	3,7	61,2	243,6	6 866	1,7	60	15
UE 15		60,7	392,5	3 243,0			155	19
NEM12		4,6	103,3	1 088,0			45	4
UE 27		65,3	495,8	4 331,0			132	15

Sources : Eurostat et IRF ; années 2005 à 2007 selon les États

Figure I4.2 Kilomètres d'autoroute



Sources : Eurostat et IRF

Figure I4.3 Voies navigables terrestres

Figure 110 Voies navigables terrestres

année 2007

Pays	milliers de kilomètres de voies navigables (canaux et fleuves)					milliards de t-km transport ées	millions de t-km par km et par an
	total	classes de tonnage des bateaux					
		0 à II < 650 t	III & IV 650 à 1 500 t	V 1 500 à 3 000 t	VI et VII > 3 000 t		
Belgique	1,5	0,6	0,4	0,2	0,3	9	6
Allemagne	7,3	1,4	2,5	2,3	1,2	64	9
France	5,4	3,3	0,3	0,2	1,5	9	2
Hongrie	1,6	0,5	0,6	0,0	0,4	2	2
Pays-Bas	6,2	3,0	0,8	1,2	1,2	45	7
Roumanie	1,8	0,1	1,1	0,3	0,3	9	5

Sources : Eurostat, VNF ; yc transit rhénan

Figure I4.4 Les réseaux ferrés, indicateurs de densité et intensité d'utilisation

	Linéaire de réseau			Densité		Intensité d'utilisation				
	milliers de km de lignes			densité du réseau total		milliers de trains par km de ligne et par an			millions de voy-km et de t-km par km-an	
	total	électrifié	grande vitesse	km par million d'hab	km par km ²	voyageurs	fret	total	voyageurs	fret
Belgique	4	3	0,2	329	115	22,8	4,6	27,4	3,0	2,4
Bulgarie	4	3		544	37	6,1	2,3	8,4	0,6	1,1
République tchèque	9	3		914	120	12,9	4,6	17,4	0,7	1,6
Allemagne	34	20	1,3	412	95	22,8	8,0	30,8	2,4	3,4
Grèce	3	0		228	19	6,5	1,1	7,6	0,6	0,3
Espagne	15	9	1,6	332	30	11,9	2,4	14,5	1,6	0,7
France	31	15	1,9	481	54	14,1	4,0	18,1	2,8	1,4
Italie	17	12	0,9	283	56	16,9	3,6	20,5	3,0	1,4
Hongrie	8	3		791	85	10,6	2,4	13,0	1,0	1,2
Pays-Bas	3	2	0,1	177	70	45,2	4,8	50,1	5,5	2,4
Autriche	6	4		692	69	16,5	8,6	26,7	1,9	3,8
Pologne	20	12		515	63	7,2	4,0	11,4	1,0	2,7
Portugal	3	1		268	31	11,7	2,8	14,5	1,5	0,9
Roumanie	11	4		501	45	6,5	2,4	8,9	0,6	1,4
Slovénie	1	1		611	61	8,6	6,9	15,5	0,7	2,9
Slovaquie	4	2		665	73	8,9	4,9	13,8	0,6	2,6
Finlande	6	3		1 117	18	5,9	3,1	9,0	0,7	1,8
Suède	10	8		1 070	22	9,1	4,8	13,9	1,1	2,4
Royaume-Uni	16	5	0,1	267	67	29,2	2,6	31,7	3,2	1,5
UE15	150	83		381	46	18,0	4,6	22,7	2,4	2,0
NEM	62	27		598	57	8,1	3,7	11,9	0,8	2,4
Norvège	4	4		868	13	8,3	2,4	10,7	0,7	0,9
Suisse	3	3		461	85	39,6	9,5	49,1	5,2	3,5

Sources : Eurostat, UIC ; année 2008 (sauf grande vitesse : année 2009)

E – Les transferts de l'État et des collectivités locales

E1 - Recettes publiques diverses liées au transport

Les principales recettes prélevées par les administrations liées au transport s'élèvent à 38,5 milliards d'euros. Elles diminuent de 1,9 % en 2009, contre + 0,6 % en 2008 (tableau E1.1).

Les taxes et redevances dues par les producteurs et usagers des transports

Les redevances sont des recettes perçues lors de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. C'est le cas des redevances payées par les compagnies aériennes à l'aviation civile pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage dont le produit recule de 2,8 % à 1,3 milliard.

Plusieurs taxes sont par ailleurs payées par les usagers ou les producteurs de transport ; elles peuvent être versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière, avec ou sans lien avec les transports. C'est par exemple le cas de l'ensemble des taxes assises sur les véhicules routiers mais également de la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP) qui, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève les carburants automobiles (encadré). Le produit du total des taxes carburants (24,3 milliards d'euros en 2009 y compris DOM) est en recul de 1,7 % par rapport à 2008 (après - 1,6 % déjà l'année précédente), en lien avec la baisse des volumes de carburants livrés en France. Depuis 2005 les régions bénéficient d'une partie de la TIPP collectée. Croissante, cette part atteint 16,3 % en 2009.

Le financement des transports par des « non-usagers » du transport

A l'inverse, certaines taxes frappant des « non-usagers » sont affectées au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport qui est payé par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus travaillant à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain d'une autorité organisatrice des transports urbains et assis sur la masse salariale de l'entreprise. Stable à 5,8 milliards, il constitue la principale source de financement des transports urbains. La taxe hydraulique, payée par les concessionnaires des barrages et finançant l'activité de VNF, principalement, mais pas exclusivement, orientée sur

l'exploitation du réseau fluvial pour les transports, en est un autre exemple.

Autres recettes retracées

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route représentent 713 millions d'euros en 2009 (- 1,4 %), parmi lesquels 115 millions sont affectés à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures.

L'État et les collectivités locales perçoivent des dividendes en tant que détenteurs d'entreprises de transports, comme par exemple, les ports autonomes, ADP, Air France. En 2009, la SNCF ne verse pas de dividende à l'État, d'autant plus que son résultat net est négatif.

Les taxes générales

La production de services de transport et l'existence même d'entreprises de transport génèrent des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la taxe professionnelle. Ces impôts et taxes ne touchent pas spécifiquement le monde des transports mais l'État peut décider de soutenir certains secteurs du transport par le biais d'allègements spécifiques de ces taxes. Ainsi, le transport de voyageurs n'est pas soumis au taux de TVA de 19,6 % mais de 5,5 %, ce qui constitue une aide indirecte au transport de voyageurs. Les transporteurs de fret bénéficient quant à eux de dégrèvements spécifiques de la taxe professionnelle lorsqu'ils possèdent des véhicules de transport.

La taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP)

La TIPP est assise sur le volume de produits pétroliers consommés et non sur leur valeur. Elle est assise à près de 95 % sur l'achat de carburants automobiles et donc presque totalement liée aux transports. C'est la principale recette liée aux transports des administrations publiques : 23,8 milliards d'euros en 2009 (y compris autres carburants) dont 14,1 milliards pour l'État, 3,9 milliards pour le financement des aides aux entreprises par les régions, 5,8 milliards pour les départements auxquels il conviendrait d'ajouter 464 millions d'euros aux DOM pour le fonds des investissements routiers et des transports (FIRT). Le montant minimal unitaire de TIPP est de 57,92 euros par hl de supercarburant et de 41,69 euros par hl de gazole sachant que depuis 2007 les régions ont la possibilité de l'augmenter (figure E1.2). Les professionnels bénéficient par ailleurs de remboursements de TIPP sur le gazole.

Figure E1.1 Recettes diverses des administrations publiques liées au transport (*)

		en millions d'euros				
	Affectation	2005	2006	2007	2008	2009
- Taxe à l'essieu	État	205	215	216	226	173
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	995	932	960	951	946
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	867	1 126	1 140	1 086	1 097
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	État	299	0	0	0	0
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation	État et collectivités locales	710	434	573	600	598
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2005)		100	100	123	115
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2006)	499	512	526	521	528
- Certificats d'immatriculation	AFITF (à partir de 2005)	154	163	169	174	180
- Vignette	Régions	1 623	1 832	1 939	1 968	1 919
	Départements	145	19	0	0	0
Total route (hors TIPP)		5 497	5 333	5 622	5 649	5 556
- Dividendes versés par SNCF	État				131	0
Total fer					131	0
- Péages	VNF	13	13	13	12	12
- Taxe hydraulique	VNF	122	124	120	125	129
- Redevances domaniales	VNF	19	21	24	26	26
Total voies navigables		155	157	157	163	168
- Taxe de l'Aviation Civile	État	122	189	177	167	61
	BACEA ⁽¹⁾	233	149	174	191	282
	FIATA ⁽²⁾	-	-	-	-	-
	FSD ⁽³⁾	-	45	164	173	162
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 196	1 214	1 315	1 298	1 262
- Taxe d'aéroport	Aéroports ⁽⁴⁾	524	581	639	713	731
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes	Aéroports (redistribuée aux ménages)	17	41	50	60	58
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	34	78	88	121	71
Total transport aérien		2 125	2 297	2 607	2 722	2 628
- Dividendes des ports autonomes	État	3	25	10	20	33
Total ports		3	25	10	20	33
- Total TIPP		24 205	24 490	24 264	24 014	23 756
- dont ⁽⁵⁾	État	18 456	18 404	16 470	15 216	14 135
	Régions (aides aux entreprises)	454	1 046	2 858	3 636	3 865
	Départements (RMI)	5 295	5 040	4 936	5 162	5 756
- TGAP	Ademe (État et FOREC jusqu'en 2003)	7	193	319	194	38
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT ⁽⁶⁾)	494	480	482	465	464
Total taxes sur les carburants		24 706	25 163	25 065	24 673	24 258
TOTAL (HORS VERSEMENT TRANSPORT)		32 479	32 974	33 462	33 358	32 642
- Versement transport en Province ⁽⁹⁾	Autorités organisatrices	2 380	2 495	2 666	2 761	2 861
	- Dont à TCSP ⁽⁸⁾	1 502	1 493	1 666	1 730	1 792
	- Dont autres de plus de 100 000 hab.	648	753	738	784	812
	- Dont autres de moins de 100 000 hab.	230	249	262	247	256
- Versement transport Île-de-France	STIF	2 631	2 749	2 876	2 970	2 979
Total versement transport (9)		5 011	5 244	5 542	5 866	5 839
TOTAL		37 450	38 219	39 003	39 224	38 482

Sources : Insee, Certu, DGAC, STIF, VNF, calculs SOeS

(*) ce tableau ne retrace qu'une partie des recettes des administrations publiques liées au transport. Ne sont pas retracés les impôts et taxes liés à la production de transport (impôt sur les sociétés, taxe professionnelle, cotisations sociales, TVA...).

Notes : (1) BACEA : Budget annexe « contrôle et exploitation aérien », cette dénomination remplace depuis 2006 celle de Budget annexe de l'aviation civile (BAAC) ; (2) FIATA : Fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien ; (3) FSD : Fonds de solidarité pour le développement ; (4) Dont majoration de la taxe d'aéroport à compter du 01/01/2008 ; (5) le montant de la TIPP comprend la TIPP sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; la part de la TIPP sur le gazole et le supercarburant représentant 95% du total (6) FIRT : Fonds d'investissement routier et des transports ; (7) estimations sur la base de 186 réseaux ; (8) TCSP : Transport collectif en site propre ; (9) projections SOeS.

Figure E1.2 TIPP unitaire par région

	en euros/hl			
	Gazole		Supercarburant	
	Modulation votée	Taux de TIPP	Modulation votée	Taux de TIPP
Poitou-Charentes	0,00	41,69	0,00	58,92
Corse	0,00	41,69	0,00	57,92
Autres régions	1,15	42,84	1,77	60,69

Source : DGDDI

La « TIPP régionale »

En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24/10/2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une surtaxation ou une décote de 1,15 euro par hectolitre sur la TIPP du gazole et 1,77 euro par hectolitre sur la TIPP du super.

En réalité, les régions n'ont utilisé cette faculté que dans le sens d'une augmentation, comme le montrent les taux par région ci-contre.

E2 - Les dépenses des administrations publiques centrales

En 2009, les dépenses en transport et en infrastructures des administrations publiques centrales hors charges de retraites s'élèvent à 11,5 milliards d'euros, en très légère hausse (+ 0,2% après - 8,3 %) tandis que celles des collectivités locales augmenteraient (fiche E3).

Les dépenses globales de « services communs » et les aides au transport fluvial et maritime augmentent tandis que les aides au transport aérien, aux transports collectifs urbains (TCU) (- 34,8 % après - 20,4 %), au fer (- 0,9 %) et à la route (- 0,4 %) diminuent. Les aides directes en faveur du fer représentent les montants les plus élevés, avec 5,2 milliards d'euros. La rupture de tendance observée entre les dépenses de fonctionnement qui augmentent de 20,6 %, et les dépenses d'investissement qui diminuent de 26,5 % est essentiellement la conséquence d'une nouvelle règle de détermination, par l'État, de ses subventions à RFF (encadré). Dans ce contexte RFF augmente toutefois ses investissements (fiche E6).

La décentralisation diminue les dépenses de fonctionnement de l'État pour la route et les TCU

La décentralisation depuis 2006 d'environ la moitié du réseau routier national, principalement aux départements, suivie de la territorialisation de près de 30 000 agents de l'État explique la forte baisse des dépenses de fonctionnement pour le mode routier. Le transfert progressif aux départements des rémunérations des agents des ex-DDE représente une charge de 160 millions de moins en 2009, après 700 millions de moins l'année précédente. De même, la baisse des dépenses de fonctionnement pour les TCU qui suit le désengagement de l'État dans le STIF en 2006 participe d'une redistribution des rôles avec les collectivités territoriales.

Investissement public accru pour la route, ainsi que le fluvial et le maritime

Les dépenses publiques d'investissement routier augmentent fortement (+ 17 % après +7 % en 2008), ainsi que celles du maritime (plus du double) et du fluvial (+ 44,7 % après la baisse en 2008 de - 12,8 %), en lien avec les différents plans de relance. Pour entretenir et moderniser les infrastructures existantes ou accélérer de nouveaux projets, l'État verse des subventions pour les ports (40 millions), à VNF

(50 millions), ainsi qu'à l'AFITF (135 millions euros pour les réseaux routiers et 150 millions pour le ferroviaire).

En revanche, les dépenses d'investissement des administrations centrales en TCU diminuent pour la seconde année consécutive (- 27,9 %) pour atteindre 146 millions d'euros, après un changement d'échelle en 2007. Ce montant d'investissements est consacré principalement au financement des transports collectifs en site propre (tramway, métro) dans les métropoles de province.

Partage fonctionnement / investissement en 2009 : conséquence du contrat de performance État-RFF :

Dans le cadre du contrat de performance État-RFF, les anciennes subventions versées à RFF disparaissent en 2009 au profit d'une unique enveloppe qui est une subvention de fonctionnement, ce qui affecte la répartition des dépenses de l'État entre fonctionnement et investissement, et son évolution en 2009.

Champ

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (ODAC), à savoir pour les transports : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), Agence de financement des infrastructures de transport en France (AFITF) et Voies navigables de France (VNF). Le champ ne comprend par contre pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures comme RFF.

Le premier poste des dépenses des APUC (hors charges de retraites) en 2009 reste le mode ferroviaire, avec 47 % des dépenses, suivi de la route et le transport routier avec 27 %, la mer 5,4 %, le fluvial 5,3 %, les autres modes participant chacun à moins de 4 % de la dépense totale.

Les dépenses d'investissement de l'État ne proviennent pas exclusivement directement du budget général, mais également de fonds de concours. Ainsi, en 2009, l'État, qui a versé une subvention de 1,2 milliards à l'AFITF (non comptabilisé dans les dépenses de l'État du tableau E2.1), a reçu en retour de l'AFITF 1,7 milliard d'euros pour financer les investissements en infrastructures de transport. Parmi ces transferts, les projets routiers représentent près de 59 % du montant total, le fer 23 %, les transports collectifs urbains 12 % et le maritime 3 %.

Ici, on n'estime pas le montant des charges financières imputables aux infrastructures de transport à l'exception du transport ferroviaire (voir note de bas de tableau page de droite).

Figure E2.1 Les dépenses des administrations centrales

niveaux en millions d'euros

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Fonctionnement (hors charges de retraites)	8 036	7 713	7 873	7 823	7 730	7 333	7 069	6 254	7 545
Route	1 534	1 675	1 756	1 763	1 837	2 326	2 191	1 482	1 213
Fer	3 170	3 367	3 383	3 365	3 279	2 690	2 752	2 666	4 227
Transports collectifs urbains	1 278	807	843	784	590	67	48	32	7
Voies navigables	447	298	287	292	308	362	338	351	373
Transport maritime	399	388	391	393	397	448	444	454	406
Transport aérien	510	241	246	248	347	261	277	334	258
Services communs	696	937	966	979	973	1 178	1 020	935	1 061
Investissement (infrastructures, désendetttement, matériel roulant, etc..)	4 247	4 972	3 817	5 097	5 872	5 439	4 948	4 765	3 500
Investissement hors SAAD	3 570	4 295	3 140	4 420	5 195	4 812	4 544	4 765	3 500
Route	1 634	1 528	1 679	1 530	2 069	1 670	1 408	1 509	1 767
Fer hors SAAD (3)	1 108	1 684	571	2 060	2 280	2 450	2 275	2 584	977
SAAD (4)	677	677	677	677	677	627	404	-	-
Transports collectifs urbains	38	22	72	33	34	94	247	203	146
Voies navigables	151	117	152	127	113	163	170	149	215
Transport maritime	86	138	83	83	128	101	139	91	190
Transport aérien	199	539	308	348	336	297	286	214	169
Services communs	353	267	275	238	236	37	19	15	36
Total (hors charges de retraites)	12 282	12 685	11 690	12 920	13 602	12 772	12 017	11 019	11 045
Route	3 169	3 203	3 435	3 293	3 905	3 996	3 598	2 991	2 980
Fer	4 955	5 729	4 631	6 102	6 236	5 767	5 431	5 249	5 204
Transports collectifs urbains (1)	1 316	829	915	817	623	162	295	235	153
Voies navigables	599	416	439	419	421	525	509	500	588
Transport maritime	486	526	474	475	525	548	583	545	596
Transport aérien	709	779	554	596	683	559	562	548	427
Services communs	1 049	1 204	1 241	1 218	1 209	1 216	1 039	950	1 097
Charges de retraites	2 269	2 335	2 376	2 504	2 876	3 028	3 371	3 513	3 570
CARCEPT + FONGECFA (2)	46	53	60	73	88	94	102	109	99
Charges de retraites de la SNCF	2 223	2 282	2 316	2 431	2 552	2 543	2 855	2 843	2 969
Charges de retraites de la RATP	-	-	-	-	236	390	414	561	501
Total	14 551	15 020	14 066	15 424	16 478	15 800	15 388	14 531	14 615

Source : DGFIP, SOeS

(1) à partir du 1^{er} juillet 2005, l'État, n'est plus responsable du financement de l'exploitation des transports collectifs d'Ile-de-France, désormais entièrement dévolu aux collectivités locales.

(2) CARCEPT : Caisse autonome de retraites complémentaires et de prévoyance du transport ; FONGECFA : Fond national de gestion paritaire du congé de fin d'activité.

(3) y compris subvention de désendetttement versée à RFF depuis 2004 et jusqu'en 2008 (voir fiche E6), à partir de 2009, selon le contrat de performance État-RFF, la subvention de désendetttement de RFF, la contribution pour charges d'infrastructures de RFF et la subvention pour régénération de RFF font place à une unique subvention comptabilisée en fonctionnement. Les chiffres sont y compris solde des engagements de l'État sur la période 2004-2008 (225 M€ versés en 2008).

(4) SAAD : Service annexe d'amortissement de la dette, montant versé à la SNCF jusqu'en 2007 et réintégré dorénavant dans les comptes de l'État

Modification méthodologique : Depuis 2006, l'estimation et la ventilation par mode des rémunérations des salariés et agents de l'État sont basées sur les prévisions des équivalents temps pleins des agents de l'État de chaque action miroir des programmes du MEEDDM. Pour la période avant 2006, les séries ont été rétopolées sur la base de ces clés.

Avertissement : les dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales, telles que retranscrites dans la fiche E3, ne peuvent être directement sommées. En effet, il existe de nombreux transferts entre les deux types d'administration, partiellement retracés dans l'un et l'autre compte. A titre d'indication, les transferts de l'État vers les collectivités locales représentent plus de 3 milliards d'euros en 2007, si on considère la rémunération des anciens agents de l'État transférés aux départements comme un flux allant de l'État aux départements. A l'inverse, l'État reçoit des contributions de la part des collectivités locales, en particulier des régions pour le financement des investissements inscrits dans les contrats de plans État-Régions (CPER).

E3 - Les dépenses des administrations publiques locales

En 2008, les dépenses des administrations publiques locales (APUL), pour le transport et les infrastructures (hors transferts financiers entre administrations publiques locales) ont augmenté de 3,4 % par rapport à 2007, atteignant 33,4 milliards. Le transport de voyageurs et la voirie sont les deux principaux postes de dépenses des APUL avec respectivement 15,0 et 13,7 milliards.

Les dépenses de l'ensemble des administrations publiques locales ralentissent à cause du net recul de leurs investissements (- 6,1 %) s'opposant à une croissance vive pour le fonctionnement (+ 10,9 %).

Les Régions ont consacré 5,9 milliards d'euros aux transports en 2008 (+ 4,3 % par rapport à 2007).

Elles ont en charge l'organisation d'un plan régional de transport et la coordination des services régionaux non urbains de transport routier et ferroviaire. En particulier, depuis 2002, les Régions sont les autorités organisatrices du transport ferroviaire régional (sauf en Corse). En Ile-de-France, depuis 2006 et suite au retrait de l'État du conseil d'administration et du financement direct du Stif, la Région est l'unique autorité compétente pour l'ensemble des transports. La modification des circuits financiers et des compétences a impliqué une forte croissance des dépenses de fonctionnement des Régions pour les transports. Enfin, les Régions financent aussi une partie des investissements, notamment pour le réseau routier à travers les contrats de projet État-Régions.

Les départements ont dépensé, en 2008, 10,1 milliards en transport et en infrastructures de transport (+ 4,8 % par rapport à 2007).

Ils ont en charge la gestion du réseau routier départemental qui représente environ 6,5 milliards de dépenses totales en « voirie » en 2008. La très forte augmentation des dépenses de fonctionnement à ce poste, (+ 53,9 % par rapport à 2007) traduit la poursuite du transfert par l'État d'une partie des routes nationales aux départements avec 700 millions pour les rémunérations d'une partie des quelques 30 000 agents des DDE territorialisés. Les départements ont aussi compétence pour l'organisation du transport scolaire (hors périmètres de transports urbains) qu'ils financent à hauteur de 1,8 milliard (- 10,6 % par rapport à 2007). Ils

financent également une partie des transports collectifs routiers interurbains, pour 1,3 milliard (+ 14,5 %).

Enfin, les Régions et les départements ont la possibilité de gérer des ports et la compétence de créer et d'exploiter des infrastructures de transports ferrés ou guidés non urbains (tramway, lignes ferroviaires).

Les dépenses des communes et EPCI (un quart du total) reculent nettement en 2008 (- 8,2 %).

Les communes ont la responsabilité de la voirie communale qui est leur poste principal de dépense, 6,4 milliards en 2008 (- 6,2 %). La baisse des investissements à ce poste explique pour plus de la moitié cette baisse de leurs dépenses en transport. Les communes sont également autorités organisatrices des transports urbains, mission pour laquelle elles se regroupent de plus en plus au sein d'établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) ; pour la deuxième année consécutive, les dépenses liées sont en forte baisse en 2008 (- 17,5 %) aussi bien pour le fonctionnement (- 9,5 %) que pour l'investissement.

Les autres établissements publics locaux (syndicats, régies, STIF, Chambres de commerce et d'industrie) ont dépensé 11,3 milliards en transport et en infrastructures de transport, soit un tiers du total, dont 9,3 milliards en transport de voyageurs (+ 2 %). Les syndicats et les régies (5 milliards en 2008, principalement pour le transport de voyageurs) sont des établissements publics locaux financièrement indépendants auxquels une collectivité ou un groupement de collectivités délègue une de ses compétences. Les autorités organisatrices des transports d'Ile-de-France (Stif) et de Corse (OTRC) ont quant à elles dépensé 4,7 milliards en 2008. Enfin, les CCI (1,6 milliard d'euros) sont concessionnaires pour l'exploitation de nombreux ports et aéroports.

En 2009, sur la base des premières tendances de la DGFip, les dépenses des APUL en transports et infrastructures augmenteraient de 2,5 %. Les dépenses de fonctionnement ralentiraient (+ 4,5 % en 2009 contre + 10,9 % en 2008) tandis que les dépenses d'investissement se stabiliseraient grâce au versement anticipé du fond de compensation de la taxe sur la valeur ajoutée (FCTVA) dans le cadre du plan de relance de l'économie.

Figure E3.1 Les dépenses des administrations publiques locales (APUL) en transport

niveaux en millions d'euros ; évolutions en %

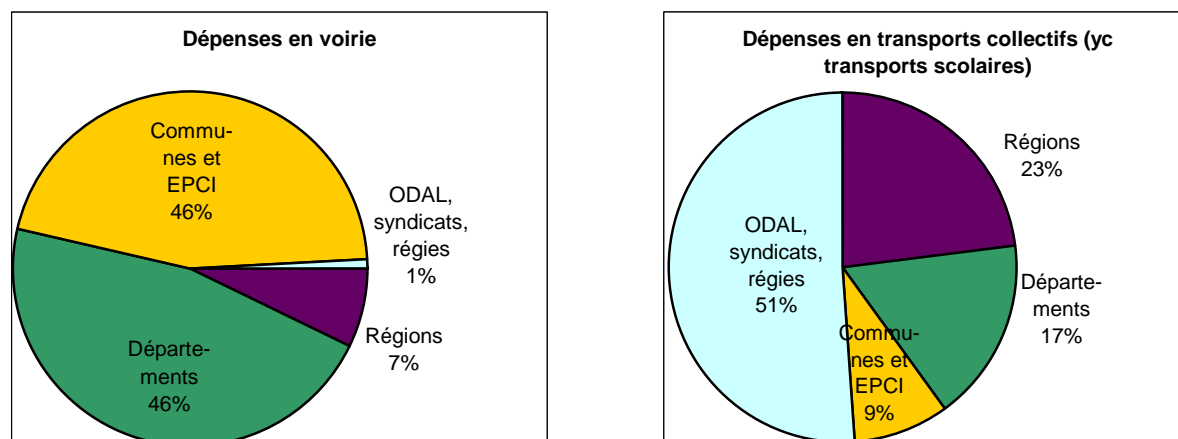
	Dépenses de fonctionnement			Dépenses d'investissement			Total des dépenses		
	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07	2007	2008	08/07
Régions	3 031	3 379	11,5	2 632	2 528	-3,9	5 663	5 907	4,3
Voirie	20	32	59,1	1 016	993	-2,2	1 036	1 026	-1,0
Autres infrastructures de transport	17	24	43,8	545	503	-7,8	562	527	-6,2
Transports de voyageurs et marchandises	2 994	3 322	11,0	1 070	1 032	-3,6	4 064	4 353	7,1
Départements	4 302	5 192	20,7	5 292	4 863	-8,1	9 594	10 055	4,8
Voirie	1 398	2 151	53,9	4 551	4 361	-4,2	5 949	6 512	9,5
Autres infrastructures de transport	66	42	-36,8	345	318	-7,9	411	359	-12,5
Transports de voyageurs et marchandises	984	1 153	17,2	181	181	-0,1	1 165	1 334	14,5
Transports scolaires	1 854	1 846	-0,4	215	4	-98,4	2 069	1 849	-10,6
Communes et EPCI (1)	3 438	3 339	-2,9	5 381	4 754	-11,7	8 819	8 093	-8,2
Voirie	2 017	2 027	0,5	4 818	4 385	-9,0	6 835	6 413	-6,2
Transports de voyageurs et marchandises	1 200	1 086	-9,5	562	368	-34,6	1 762	1 454	-17,5
Transports scolaires	221	226	2,2	1	1	-49,2	222	226	1,9
ODAL (2), syndicats, régies	8 928	9 390	5,2	2 133	1 900	-10,9	11 061	11 290	2,1
Voirie	76	68	-10,5	38	38	0,0	114	106	-7,0
Autres infrastructures de transport	1 417	1 479	4,4	94	87	-7,4	1 511	1 566	3,6
Transports de voyageurs et marchandises	7 109	7 521	5,8	1 982	1 755	-11,5	9 091	9 276	2,0
Transports scolaires	326	322	-1,2	19	20	5,3	345	342	-0,9
Total hors transferts entre administrations locales (3)	17 901	19 858	10,9	14 371	13 498	-6,1	32 272	33 356	3,4
Voirie	3 449	4 205	21,9	9 879	9 475	-4,1	13 328	13 679	2,6
Autres infrastructures de transport	1 471	1 536	4,5	794	845	6,5	2 264	2 381	5,2
Transports de voyageurs et marchandises	10 876	11 811	8,6	3 466	3 154	-9,0	14 342	14 965	4,3
Transports scolaires	2 105	2 306	9,5	232	24	-89,6	2 337	2 330	-0,3

Sources : DGFIP, SOeS

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale

(2) ODAL : organisme divers d'administration locale

(3) en 2007, le montant des transferts entre l'ensemble des administrations locales considérées s'élève à 2,9 milliards d'euros ; le total pour chaque administration locale est donné y compris transferts vers les autres administrations locales.

Figure E3.2 Répartition des dépenses des APUL en voirie et en transport

Sources : DGFIP, SOeS

E4 - Les transferts publics à la SNCF

En 2009, les dépenses totales des administrations publiques centrales et locales au profit de la SNCF, toutes activités confondues et hors contributions aux charges de retraites et surcompensation des régimes spéciaux (3,2 milliards d'euros) baissent de 0,7 % à 5,3 milliards d'euros. Cette baisse fait suite à la hausse de 2,7 % en 2008.

Elle s'explique par la baisse des subventions d'investissement (- 16,0 %) tandis que le financement de l'exploitation de la branche « transports publics » (Transilien et TER) continue d'augmenter : l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service versées par les administrations publiques, tous réseaux confondus, est en augmentation de 4,6 % en 2009, soit + 4,5 % en euros constants. Ce montant a presque doublé depuis 2001 grâce aux concours toujours plus importants des Régions et du Stif. Les Régions ont versé 103 millions d'euros de plus en 2009 qu'en 2008 et le Stif 77 millions.

Ralentissement du financement de l'activité TER par les régions

Depuis le 1^{er} janvier 2002, l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs relèvent de la compétence des Régions et non plus de l'État (à l'exception de l'Île-de-France et de la Corse).

A ce titre, les Régions ont versé 3,3 milliards d'euros au profit de l'activité TER de la SNCF dont 2,3 milliards pour l'exploitation et 1,0 milliard en subventions d'investissement, notamment pour l'achat de matériel roulant. Par rapport au montant théoriquement versé par l'État aux régions en 2009, en compensation de ce transfert de compétences (1,9 milliards d'euros, encadré), cela représente un effort spécifique des régions de 1,4 milliard d'euros.

En 2009 les dépenses des Régions pour le TER augmentent de 2,0 % par rapport à 2008, après deux années de forte hausse, (+ 10,6 % et + 11,1 %). Les aides à l'exploitation ralentissent (+ 4,5 % après + 8,2 % en 2008)

tandis que les subventions d'investissement sont en baisse (- 5,2 %) pour la première fois depuis 2004 après une série de fortes hausses. Au total, les Régions dépensent en 2009 66 millions d'euros supplémentaires pour l'activité TER.

Hausse des financements du Transilien

La SNCF reçoit, en 2009, 1,7 milliard d'euros des administrations publiques pour son activité Transilien (+ 5,8 % par rapport à 2007 après + 14 % en 2007), dont 1,5 milliard versé par le STIF pour l'exploitation (+ 5,2 %). Le montant des subventions d'investissement (201 millions d'euros) est en forte hausse par rapport à 2008 avec notamment le Stif qui verse 179 millions en 2009 (contre 138 millions en 2008 et seulement 22 millions en 2007).

Nouveau contrat Stif-SNCF en 2008

L'année 2008 marque l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat liant le Stif et la SNCF, pour une durée de 3 ans. Ce contrat modifie le contenu des subventions versées par le Stif pour l'activité Transilien : en lieu et place de la contribution forfaitaire et des compensations tarifaires, les aides du Stif à l'exploitation du Transilien se décomposent désormais en une *contribution forfaitaire d'exploitation* et une *contribution forfaitaire d'investissement* couvrant les charges courantes liées aux investissements. En outre, ce nouveau contrat marque la forte progression des subventions d'investissement versées par le Stif à la SNCF.

Estimation de la compensation financière versée aux Régions par l'État pour le TER

Pour permettre aux Régions de financer l'activité TER, l'État a augmenté, au moment du transfert de compétence, le montant de la dotation globale de décentralisation (DGD) versées aux Régions. En 2004, 95 % de cette dotation a été incorporé dans la DGF (dotation globale de fonctionnement) et 5 % dans la DGD. A partir du montant du transfert de 2002 actualisé par les évolutions globales de la DGF et de la DGD, on estime qu'en 2009 les Régions ont reçu au titre du financement des TER, 1 905 millions d'euros de l'État, dont 1 676 millions pour l'exploitation et 229 millions d'euros pour l'investissement, chiffres inchangés par rapport à 2008.

Figure E4.1 Transferts des administrations publiques vers SNCF et la caisse de retraite

en millions d'euros

	2007	2008	2009
Contributions liées à l'exploitation	3689	3937	4108
- versées par l'Etat	266	262	253
- versées par les régions	2048	2222	2325
- versées par le Stif (1)	1376	1453	1530
Subventions de fonctionnement (Etat)	21	23	33
Service annexe d'amortissement de la dette (Etat)	404	-	-
Dotation en capital pour l'aide au plan Fret (Etat)	-	-	-
Subventions d'investissement	1055	1348	1132
Ensemble	5169	5308	5273
Charges de retraites	2807	2949	3069
Surcompensation régimes spéciaux	228	171	120
Total régimes spéciaux de retraites	3034	3120	3189
Total des versements (yc charges de retraites et compensation régimes spéciaux)	8204	8428	8462

Source : SNCF

(1) y compris commission sur ventes.

Note : depuis le 1^{er} juillet 2008, la caisse de prévoyance et de retraite est un organisme autonome et non plus un service annexe de la SNCF

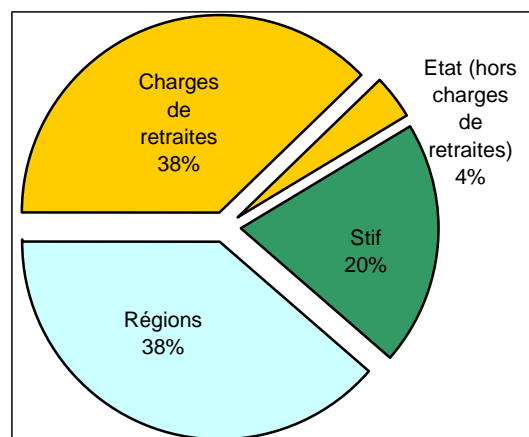
Figure E4.3 Les transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien de la SNCF

en millions d'euros

	2007	2008	2009
		(*)	
Fonctionnement (Stif)	1370	1447	1522
Contribution liées aux charges d'exploitation	-	1123	1192
Contribution forfaitaire pour charges d'investissement	-	317	311
Partage des recettes directes	-	3	19
Bonus / malus qualité service	84	4	0
Investissement	61	184	201
Subventions au titre du programme	25	35	17
Etat	6	3	3
Région IdF	19	32	14
Départements	-	-	-
Subventions hors programme	36	150	183
Stif (sur produit des amendes)	22	138	179
Etat	-	-	-
Région IdF	13	8	4
Départements et autres	2	4	1
Ensemble des versements	1431	1631	1722

Source : SNCF

(*) nouveau contrat Stif-SNCF (encadré ci-contre)

Figure E4.2 Origine des transferts vers la SNCF et la caisse de retraite

Source : SNCF

Figure E4.4 Les transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF

en millions d'euros

	2002	2007	2008	2009
Versements de l'État à la SNCF pour l'activité TER (tarifs militaires pour les TER)	14	17	20	19
Versements des régions à la SNCF pour l'activité TER	1973	2938	3250	3316
Contributions d'exploitation	1405	2056	2224	2325
Exploitation des services	1204	1744	1906	1991
Compensation tarifs sociaux	200	312	318	334
Subventions d'investissement (financement du matériel roulant)	568	882	1026	991
Total reçu par la SNCF pour l'activité TER	1986	2955	3270	3336

Source : SNCF

Figure E4.5 Les compensations financières de l'État aux régions pour le TER (*)

en millions d'euros

	2002	2007	2008	2009
Total	1439	1866	1905	1905
Exploitation	1241	1642	1676	1676
Contribution pour l'exploitation des services transférés aux régions	1071	1449	1479	1479
Dotation compensation tarifs sociaux	170	193	198	198
Investissement	198	224	229	229
Dotation complémentaire pour renouvellement matériel roulant	198	224	229	229

Source : SNCF

(*) montants estimés suite au transfert de compétences (encadré ci-contre)

E5 - Les transferts publics aux transports collectifs urbains

Les transferts vers la RATP en 2009

En 2009, la RATP a perçu des administrations publiques 2,1 milliards d'euros, (+ 4,5 % après + 5,3 %) dont 1,9 milliard du Stif.

Cette hausse résulte essentiellement de l'augmentation des aides à l'investissement (+ 29,5 %) et de la contribution forfaitaire d'investissement tandis que les autres concours de fonctionnement sont stables (+ 0,2 % en 2009 après + 1,8 %).

L'ensemble des versements de fonctionnement représentent plus de 40 % de la production de la RATP (fiche S4). D'un côté la « contribution forfaitaire d'exploitation » (encadré) baisse de -3,9 %, conformément aux engagements de productivité pris par la RATP et en raison de l'effet de la clause de révision du prix de cette contribution. De l'autre, la « contribution forfaitaire d'investissement » augmente de 4,4 %, reflétant la hausse des charges liées aux investissements passés réalisés par la RATP pour le Stif. La « contribution taxe professionnelle et foncière » augmente de 10 millions d'euros.

Les subventions d'investissement atteignent 250 millions d'euros en 2009 soit leur plus fort niveau depuis 2001. C'est 57 millions de plus qu'en 2008. Elles couvrent 20,1 % de l'investissement total réalisé par la RATP. Les subventions hors programme, utilisées pour les améliorations de l'accessibilité, de la sécurité et du système d'information des voyageurs, sont stables à 47 millions. Les subventions du programme sont en forte progression. Elles sont utilisées pour les travaux de constructions de nouvelles lignes ainsi que pour l'achat de matériels roulants (50 millions en 2009 après 8 millions en 2008).

Les TCU de province en 2008

En 2008, les entreprises de transports en commun urbain (TCU) de province ont reçu de la part des administrations publiques près de 2,3 milliards d'euros pour l'exploitation des lignes urbaines, soit 139 millions d'euros de plus qu'en 2007 (+ 6,3 % en 2008 après + 7,7 % en 2007). La quasi-totalité de ces subventions est versée par les autorités organisatrices de transport urbain (AOTU). Ainsi, pour le fonctionnement des réseaux, les autorités organisatrices ont dépensé en moyenne 94 euros par habitant vivant dans le périmètre des transports urbains (PTU), soit

+ 2 % par rapport à 2007 en euros constants. L'ensemble de ces subventions d'exploitation couvre près des deux tiers des charges d'exploitation en 2008 (fiche S4).

Les autorités organisatrices de transport gèrent les infrastructures des réseaux urbains. De plus, elles possèdent environ 82 % du matériel roulant. L'ensemble des dépenses d'investissements (infrastructures et matériels roulants) des AOTU s'élève en 2008 à 1,9 milliard d'euros (y.c. terrain et bâtiments), soit une baisse de près de 29 % par rapport à l'année précédente (en euros constants et hors remboursement des capitaux empruntés). Pour cela, les autorités organisatrices ont reçu, en 2008, en subventions d'investissement, 214 millions d'euros, de la part de leurs administrations publiques soit 11,5 % des dépenses d'investissement, le reste étant financé par emprunt et autofinancement.

Contrat Stif-RATP 2008-2011

Le 21 février 2008 le Stif et la RATP ont signé un nouveau contrat couvrant la période 2008-2011. Il prévoit notamment les engagements financiers des parties sur un programme d'investissements de 5 milliards d'euros sur 4 ans mais également une évolution du *reporting* sur la qualité de service (65 indicateurs contre 39 auparavant).

Le contrat prévoit également une modification de la structure des versements du Stif à la RATP.

Afin de mieux séparer ce qui relève des frais de fonctionnement et des frais liés à l'investissement, l'enveloppe des contributions publiques se décompose depuis 2008 en 3 volets principaux : la *contribution forfaitaire d'exploitation* complète les recettes directes du trafic pour couvrir les dépenses d'exploitation du réseau ; la *contribution forfaitaire d'investissement* couvre les amortissements nets et les frais financiers liés au programme d'investissement mis en œuvre par la RATP ; la *contribution de taxe professionnelle et foncière* couvre les charges dues au titre de ces deux taxes sur l'ensemble du réseau géré par la RATP.

Ces trois versements regroupent l'ensemble des précédents versements du Stif à la RATP en particuliers les compensations tarifaires qui dépendait du nombre de titres vendus.

En complément des trois versements principaux et afin de prendre en compte les aléas de la fréquentation, l'application d'une *clause de partage du risque* « *recette voyageurs* » permet un partage *ex-post* entre le Stif et la RATP des bénéfices (ou des pertes) liées à une sous ou sur-estimation des recettes directes du trafic. Le système de bonus-malus, assis sur les indicateurs de qualité de service, est quant à lui renforcé, pouvant aller jusqu'à 25 millions d'euros.

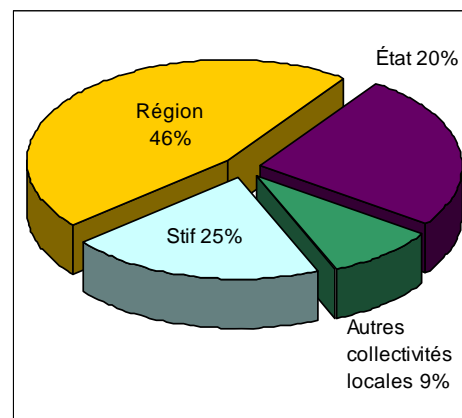
Figure E5.1 Transferts des administrations publiques centrales et locales au profit de la RATP*en millions d'euros HTVA*

	2007	2008	2009
Concours de fonctionnement (versés par le Stif)	1756	1831	1866
Contribution forfaitaire d'exploitation	901	898	863
Bonus / malus qualité de service	8	11	15
Part des risques voyageurs	-	12	38
Contribution forfaitaire d'investissement	699	755	788
Contribution taxe professionnelle et foncière	148	154	163
Aides à l'investissement	167	193	250
Subventions du programme	103	146	203
<i>Région</i>	51	71	83
<i>Etat</i>	25	35	49
<i>Autres collectivités</i>	27	31	20
<i>Stif</i>	-	9	51
Subventions hors programme	64	47	47
<i>Région</i>	27	28	31
<i>Etat</i>	5	3	2
<i>Collectivités locales</i>	13	1	2
<i>Stif</i>	18	15	12
Total transferts publics perçus	1923	2024	2116

Source : RATP

(1) non compris les 18 millions de pénalités journalières reversés par la RATP en 2007 pour non-respect du service garanti et non-production d'offre.

(2) présentation au nouveau format 2008, compte tenu du nouveau contrat Stif-RATP (encadré). Données rétropolées pour 2006 et 2007.

Figure E5.2 Répartition des subventions d'investissement des administrations publiques au profit de la RATP

Source : RATP

Figure E5.3 Subventions des administrations publiques au profit des entreprises de transport collectif urbain de province*en millions d'euros*

	2005	2006	2007	2008
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TPUP)	2017	2052	2211	2350
-dont compensations tarifaires	98	109	126	131
-dont subvention d'exploitation	1748	1767	1908	2037
provenant de l'AO	1743	1763	1901	2029
provenant d'autres collectivités	5	5	7	8
-dont refacturation de charges à l'AO	1	0	0	0
-dont subvention aux transports scolaires	2	7	7	7
-dont subvention d'État pour les aides pour l'emploi	1	1	1	1
-dont subventions d'équilibre	165	168	170	175
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	157	202	293	214
État	68	83	127	105
Collectivités locales	58	86	140	89
Union européenne	14	12	13	9
Dotation (DGE, FCTVA,...)	16	21	13	11

Source : enquête annuelle sur les transports urbains (Certu-DGITM-Gart-UTP), calculs SOeS

E6 - Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures

Les transferts publics vers RFF

En 2009, le montant des versements publics effectués au profit de Réseau ferré de France (RFF) s'élève, à 4,5 milliards d'euros. Cette somme est en nette augmentation, non seulement par rapport au point bas de 2008 (3,5 milliards), mais aussi par rapport aux montants des années précédentes qui se situaient autour de 3,7 milliards.

Cette augmentation des transferts publics survient alors que se met en place le contrat de performance entre l'État et RFF pour 2008-2012 (encadré). Elle s'explique essentiellement par l'augmentation des subventions d'investissements dont notamment celle de l'AFITF (455 millions d'euros sur les 859 millions au total) tandis que le montant global des autres subventions, 2326 millions d'euros, rompt avec la baisse continue depuis 2005.

La subvention globale que verse désormais l'État à RFF s'inscrit en totalité dans ses « produits d'exploitation » et s'ajoute aux « redevances d'infrastructures », c'est-à-dire aux péages, que lui versent les opérateurs de transport ferroviaire. Ces derniers sont en constante augmentation depuis plusieurs années (+ 6,7 % en 2009) et représentent désormais 2,9 milliards d'euros. Le nouveau contrat de performance entre l'État et RFF prévoit d'ailleurs une augmentation des péages dans les prochaines années pour couvrir les coûts du réseau d'infrastructures.

La présentation des comptes de RFF est largement modifiée par la ventilation désormais différente des subventions d'investissement (intégration de l'ensemble en subvention d'exploitation, disparition des subventions de désendettement et de régénération). Cela conduit mécaniquement à une hausse du résultat d'exploitation qui devient désormais excédentaire et symétriquement à une forte dégradation du résultat financier. Cette subvention contribue ainsi à la capacité d'autofinancement (CAF) qui s'accroît du fait de l'absence de dotations d'amortissements exceptionnelles (0,9 milliard en 2008). En outre, les charges d'exploitation continuent d'augmenter (+4,6 %) pour atteindre 5,4 milliards d'euros. La rémunération que RFF verse à la SNCF pour ses activités de gestionnaire d'infrastructure reste stable (2 881 millions), mais les dotations aux amortissements augmentent (+ 20,0 %).

Enfin, RFF reçoit des subventions pour le financement des nouvelles infrastructures. À ce titre, RFF a reçu 2,2 milliards d'euros en 2009 de la part des administrations publiques-subventions européennes comprises en augmentation de 64 % par rapport à 2008. Au final, ces subventions d'investissement couvrent 66 % des 3,3 milliards d'euros d'investissement effectués par RFF en 2009 (en hausse de 12,3 %). La dette à long terme continue de s'accroître (+ 4,2 %).

Les transferts publics vers VNF

En 2009, Voies navigables de France (VNF) reçoit 185 millions d'euros de subventions (+ 74 millions). Cette forte augmentation s'inscrit dans une tendance de hausse régulière depuis 2004 avec un rattrapage suite au creux de 2007.

Les subventions d'investissement augmentent fortement grâce au financement de l'État (y.c. AFITF), ce qui permet à VNF d'augmenter ses dépenses d'investissements (+ 61 millions).

Le contrat de performance entre l'État et RFF :

Signé le 3 novembre 2008, il cherche à clarifier le modèle économique de RFF et pose deux objectifs principaux :

- faire apparaître un équilibre entre ressources et coûts complets de gestion de l'infrastructure, y.c. coût du capital (régénération, endettement). Cela doit conduire à augmenter les péages jusqu'à couvrir 60 % du coût complet du réseau.

- mieux assurer la régénération du réseau ferroviaire pour diminuer les coûts d'entretien et au final trouver un équilibre dit industriels

Depuis 2004, les subventions budgétaires de l'État au profit de RFF étaient composées de trois subventions. Une « contribution pour charges d'infrastructures » pour faire face aux coûts d'exploitation, une « contribution de désendettement comptabilisée dans la partie financière du compte de résultat, et une subvention « pour travaux de régénération » utilisée pour les investissements.

Désormais, ces subventions font place à une unique subvention d'exploitation à répartir entre les types d'infrastructures dont les redevances des utilisateurs ne couvrent pas les coûts liés : les trains régionaux de voyageurs (« TER »), les trains nationaux classiques de voyageurs (« corail ») et les trains de fret. Le résultat dégagé doit permettre à RFF de financer ses investissements en propre, en complément des « subventions d'investissements ».

Figure E6.1 Transferts des administrations publiques au profit de RFF

en millions d'euros

	2007	2008	2009
total C.C.I., désendettemt, régén.	2507	2150	2326
Contribution de l'État aux charges d'infrastructure	828	658	-
Contribution au désendettement	694	686	-
Subventions aux travaux de régénération (*)	985	805	-
Subventions d'investissement	1 201	1 342	2 202
Communauté européenne	35	35	176
État (hors AFITF)	202	410	571
AFITF	262	97	553
Régions	385	425	544
Départements	177	130	162
Communes	89	108	84
Autres	51	136	111
Total	3 708	3 492	4 528

Source : RFF (*) hors solde des engagements de l'État sur la période 2004-2008 (225 M€ en 2008).

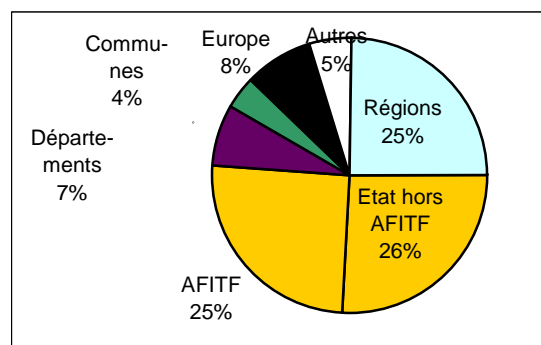
Figure E6.2 Les comptes de RFF

en millions d'euros

	2007	2008	2 009
Produits d'exploitation	4 675	4 990	7 007
Redevances d'infrastructure	2 449	2 676	2 856
Contribution de l'Etat aux charges d'infrastructures	828	658	2 326
Production immobilisée	621	876	890
Autres produits d'exploitation	777	780	935
Charges d'exploitation	4 744	5 204	5 441
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	2 756	2 856	2 881
Dotation aux amortissements	630	821	983
Travaux	621	816	849
Autres charges d'exploitation	737	711	728
Résultat d'exploitation	-69	-214	1 565
Résultat financier	-657	-717	-1 172
dont charges d'intérêt	1 294	1 280	1 248
Résultat net de l'exercice (*)	-796	8 098	418

Capacité d'autofinancement	-234	-160	1 057
Investissements réseau	2 462	2 956	3 319
Dette à long terme nette au 31/12	26 469	27 423	28 573

Source : RFF (*) non compris le crédit d'impôts de 3 811 M€ bénéficiant au groupe RFF (hors Epic)

Figure E6.3 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2008

Source : RFF

Figure E6.4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

en millions d'euros

	2007	2008	2009
Subventions de fonctionnement versées	7,9	7,8	6,8
État	5,6	4,9	4,6
Départements	0,0	1,0	0,1
Autres (communes, CCI, ...)	2,3	1,9	2,1
Subventions d'investissement versées	124,2	102,6	177,7
État	64,6	56,7	121,4
Régions	35,6	25,9	28,9
Départements	9,6	4,9	4,3
Union européenne	11,2	11,5	18,0
Autres (communes, CCI, ...)	3,2	3,5	5,1
Total	132,1	110,3	184,5

Source : VNF

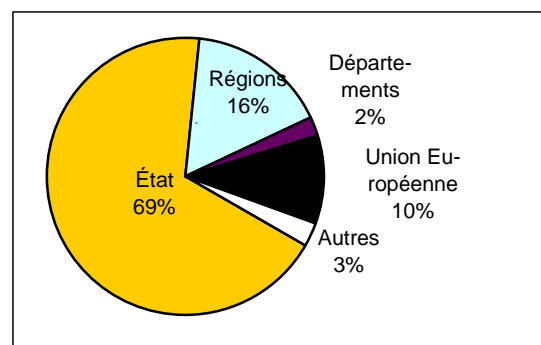
Figure E6.5 Les comptes de VNF

en millions d'euros

	2007	2008	2009
Chiffre d'affaires	158,6	164,9	169,5
Consommations intermédiaires	79,8	83,5	87,8
Valeur ajoutée	81,4	84,0	86,2
Frais de personnel	18,2	20,1	21,1
Impôts et taxes	1,8	1,9	2,4
Excédent brut d'exploitation	69,4	69,7	69,5
dont concours à l'exploitation	7,9	7,8	6,8
Frais financiers	0,3	0,1	0,0

Capacité d'autofinancement	54,7	66,2	58,0
Investissements	83,4	158,3	219,3
Dette MLT au 31-12	3,9	3,4	3,3

Source : VNF

Figure E6.6 Origine des subventions d'investissements versées à VNF en 2008

Source : VNF

D – Transports et développement durable

D1 - L'accidentologie routière

Le bilan de l'accidentologie routière pour l'année 2009 en métropole s'établit à 72 315 accidents corporels qui ont occasionné 90 934 blessés et 4 273 tués. Le nombre d'accidents recule de 2,9 % et le nombre de blessés de 3,1 %. Du fait de ces reculs qui contrastent avec un nombre de tués stable, le taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) augmente et s'établit à 5,9, nettement en deçà cependant du point haut de 2002 (7,3). (cf figure D1.2).

Baisse des indicateurs d'accidentalité, accroissement de la gravité des accidents

Les caractéristiques de l'accidentologie diffèrent selon la localisation (rase campagne ou milieu urbain) et le réseau. Ainsi, alors qu'un peu plus de 70 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain, ils représentent 30 % des tués sur les routes françaises. Mais en 2009, le nombre de tués augmente en milieu urbain (1 252) et baisse en rase campagne (3 021).

Par réseau, ils baissent pour les autoroutes et pour les « autres voies », c'est-à-dire principalement les voies communales, et augmentent faiblement pour les routes nationales et départementales sans que ce puisse être rattaché aux évolutions de la circulation qui progresse sur l'ensemble des réseaux hors les routes départementales et locales (fiche C1)

La baisse est forte sur les autoroutes avec les accidents corporels qui diminuent de 7,4 %, le nombre de blessés de 8,1 % et le nombre de tués de 3,8 %, et un peu moins marquée sur les « autres voies » (- 5,2 % pour les accidents, - 5,0 % pour les blessés et - 1,9 % pour les tués). Par contre, sur les routes nationales et départementales, les indicateurs d'accidentalité augmentent (+ 1,2 % pour les accidents, + 0,0 % pour les blessés et + 0,8 % pour les tués).

Compte tenu du moindre recul du nombre de tués relativement au nombre d'accidents et de blessés, les indicateurs de gravité sont en hausse pour l'ensemble des réseaux, à l'exception des routes départementales. Toutefois, pour les routes nationales et départementales la portée de la comparaison d'une année sur l'autre doit être relativisée du fait du transfert de l'Etat aux départements de certaines routes.

Une baisse des blessés, un nombre de tués stable

Le nombre de blessés parmi les différentes catégories d'usagers de la route baisse à l'exception de la catégorie dite « Autres » (trains, tramways, engins spéciaux, quads...). La stabilité du nombre de tués recouvre toutefois certaines évolutions marquantes avec ainsi un nombre accru de tués parmi les usagers des deux roues, motorisés ou non : + 11,7 % de tués parmi les motocyclistes, + 9,5 % parmi les cyclistes, + 2,7 % parmi les cyclomoteuristes. Pour les autres usagers, les évolutions du nombre de tués en 2009 sont presque toutes à la baisse, notamment pour les piétons (- 9,5 %), certaines étant même très prononcées (poids lourds, bus et cars)

De ce fait, le taux de gravité baisse pour les piétons, les usagers de poids lourds, bus et cars. Par contre les autres catégories ont un taux de gravité qui croît, les deux roues (motocyclistes, cyclistes et cyclomoteuristes) et les camionnettes présentant même de fortes hausses.

Les facteurs de risque

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) dispose d'indicateurs sur la mise en cause de facteurs de risque, comme l'alcool ou le cannabis dans l'accidentalité, ou encore sur la prévalence de comportements à infractions dans le trafic (pour les inter-distances, le port de la ceinture pour les automobilistes ou le port du casque pour les usagers des deux-roues motorisés, ou l'utilisation du téléphone portable au volant).

La vitesse moyenne des véhicules légers est de 80 km/h au troisième trimestre 2009, en baisse modérée par rapport aux trimestres précédents, prolongeant la baisse amorcée début 2002. Mais le résultat est plus mitigé pour les motos, dont la vitesse moyenne est d'environ 10 km/h au dessus de celle des véhicules légers, comme traditionnellement observé. En terme de taux de dépassement alors qu'entre 10% et 15% des automobilistes dépassent de plus de 10 km/h les vitesses limites, entre 25% et 30% des usagers de motos font de même.

Pour ce qui est de l'alcool au volant, la part des accidents mortels avec alcool augmente fortement en 2009 (30,1% après 27,9% en 2008) mais reste dans la moyenne de la dernière décennie (30,2 %) (cf figure D1.4).

Figure D1.1 Accidents corporels par localisation et type de réseau

accidents, blessés et tués en nombre, évolutions en %

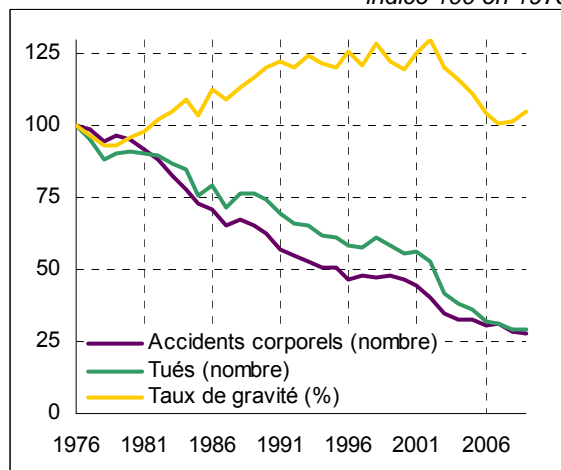
	Accidents corporels (1)		Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité des accidents [(3)/(1)]*100		Taux de gravité [(3)/((3)+(2))]*100	
	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08
Par localisation										
Rase campagne	21 431	-4,4	29 666	-4,9	3 021	-0,6	14,10	3,9	9,24	4,0
Milieu urbain	50 884	-2,3	61 268	-2,2	1 252	1,4	2,46	3,8	2,00	3,5
Par type de réseau										
Autoroutes	3 914	-7,4	5 516	-8,1	225	-3,8	5,75	3,9	3,92	4,5
Routes nationales et départementales	27 925	1,2	36 998	0,0	3 168	0,8	11,34	-0,5	7,89	0,2
Routes nationales (*)	4 381	-16,0	6 015	-14,2	408	-0,7	9,31	18,2	6,35	14,6
Routes départementales (*)	23 544	5,3	30 983	3,9	2 760	1,0	11,72	-4,1	8,18	-2,6
Autres voies	40 476	-5,2	48 420	-5,0	880	-1,9	2,17	3,4	1,78	3,2
Ensemble	72 315	-2,9	90 934	-3,1	4 273	0,0	5,91	3,0	4,49	3,0

Source : ONISR

(*) le transfert de certaines routes nationales de l'État vers les départements qui a débuté en 2006 ne se répercute que progressivement sur les statistiques de la sécurité routière ; il est donc délicat d'entreprendre des comparaisons pertinentes entre ces deux réseaux entre 2008 et 2009.

Figure D1.2 Evolution des accidents corporels et du nombre de tués

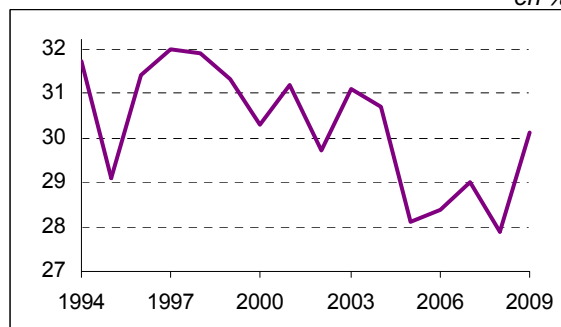
indice 100 en 1976



Source : ONISR

Figure D1.4 Part des accidents mortels avec alcool (*)

en %



Source : ONISR

(*) dans les accidents mortels avec taux d'alcoolémie connu

Figure D1.3 Victimes

blessés et tués en nombre, taux de gravité en nombre de tués pour 100 victimes, évolution en %

	Blessés		Tués		Taux de gravité	
	2009	09/08	2009	09/08	2009	09/08
Par catégorie d'usagers						
Pétons	12 503	-2,0	496	-9,5	3,82	-7,3
Cyclistes	4 379	-0,6	162	9,5	3,57	9,8
Cyclomotoristes	13 434	-8,7	299	2,7	2,18	12,2
Motocyclistes	16 414	-1,1	888	11,7	5,13	12,3
Voitures	39 461	-2,1	2 160	-2,0	5,19	0,0
Camionnettes	2 321	-6,6	145	7,4	5,88	14,2
Poids lourds	871	-5,9	54	-28,9	5,84	-23,0
Bus et cars	665	-13,1	5	-73,7	0,75	-69,2
Autres	886	4,4	64	10,3	6,74	5,4
Par classe d'âge						
0-14 ans	7 098	1,3	122	-2,4	1,69	-3,6
15-17 ans	6 624	-11,0	189	9,9	2,77	22,8
18-24 ans	19 848	-4,4	901	-5,9	4,34	-1,6
25-44 ans	32 130	-3,7	1 366	1,8	4,08	5,5
45-64 ans	17 604	0,1	899	3,7	4,86	3,5
65 ans et plus	7 619	0,3	796	-1,8	9,46	-1,9
Age indéterminé	11	-60,7	0	-	0,00	-
Ensemble	90 934	-3,1	4 273	0,0	4,49	3,0

Source : ONISR

D2 – L'accidentologie poids lourds en 2008

Entre 1993 et 2008, soit en 15 ans, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd a été divisé par deux. Cette diminution est continue, les années 2005 et 2006 faisant exception avec un léger pic.

On dénombre ainsi en 2008, 3 812 accidents impliquant au moins un poids lourd (figure D2.1).

En 2008, le taux de gravité des accidents impliquant un poids lourd, se maintient à un niveau élevé : 15,7. Il reste 2,7 fois plus élevé que celui de l'ensemble des accidents, un ratio quasiment stable depuis 15 ans (figure D2.2).

Les accidents impliquant un poids lourd : plus fréquents en rase campagne

34,4 % des accidents corporels impliquant un poids lourd ont lieu sur le réseau national 2008 (autoroutes et routes nationales). Cette proportion est plus réduite (12,7 %) pour l'ensemble des accidents : cela s'explique par le fait que la circulation (mesurée en nombre de véhicules-kilomètres) se fait en majorité sur le réseau départemental et local pour l'ensemble des véhicules alors que les poids lourds roulent surtout sur le réseau national (figure D2.3).

La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont déroulés en rase campagne (61 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents se produisent, le plus souvent, en ville (70 %).

Les accidents impliquant un poids lourd : plus graves en milieu urbain

Le taux de gravité – à savoir le nombre de tués pour 100 accidents corporels - est pour les poids lourds comme pour l'ensemble des véhicules, plus élevé en rase campagne qu'en milieu urbain. En effet, pour les poids lourds, il est de 20,1 morts en rase campagne pour 100 accidents, contre 8,9 en milieu urbain (respectivement 13,6 et 2,4 pour l'ensemble des véhicules). Toutefois, comparée à la gravité des accidents pour l'ensemble des véhicules, la gravité des accidents impliquant un poids lourd est 3,7 fois plus élevée en ville alors qu'en rase campagne, elle n'est que 1,5 fois plus élevée (figure D2.4).

Des accidents en journée et en semaine

En 2008, 78,4 % des accidents impliquant un poids lourd ont eu lieu entre 6 heures et

18 heures. De même, 74,9 % des accidents corporels impliquant un poids lourd se sont produits le jour, soit un peu plus que pour l'ensemble des véhicules (68,4 %). Également, 89,5 % de ces accidents se déroulent du lundi au vendredi, alors que ce chiffre est de 71,1 % pour l'ensemble des véhicules.

La réglementation de la circulation des poids lourds et les conditions de travail des conducteurs expliquent ces caractéristiques.

Diminution des excès de vitesse en 2008

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route pour l'ensemble des véhicules. Pour les poids lourds, le taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h, hors autoroutes, est descendu pour la première fois sous les 10 % au second quadrimestre 2008, avec 9,7 % (pour les véhicules légers, il est de 10,9 % et pour les motos de 35,3 % ; figure D2.5).

L'alcool, à l'origine d'accidents corporels et, en particulier, d'accidents mortels, est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : 1,7 % des conducteurs de poids lourd impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif. Ce pourcentage est plus élevé pour les accidents mortels : 2,9 %. Pour les conducteurs de voitures de tourisme, les chiffres sont respectivement de 6,1 % et 17,5 % (figure D2.6).

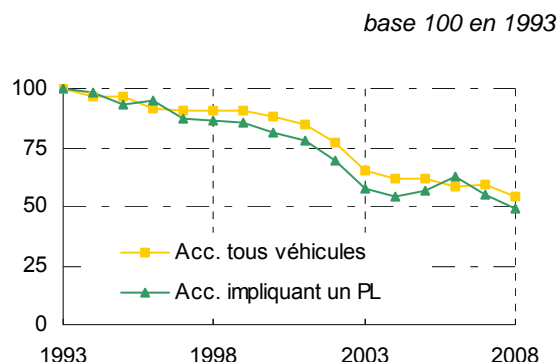
Le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. S'il ne représente annuellement que 5 % du transport (en milliards de tonnes-kilomètres), il fait l'objet d'une réglementation et d'une comptabilisation spécifiques. Les accidents de poids lourds transportant des matières dangereuses peuvent être dus ou non à la matière dangereuse transportée ; une partie d'entre eux sont des accidents corporels, "cas particulier" d'accidents impliquant un poids lourd. Selon la Mission des transports des matières dangereuses, en 2008, il y a eu 49 accidents corporels dans le transport routier de matières dangereuses. Ils ont fait 49 blessés et 10 tués.

Remarque

La fiche D2 porte sur l'ensemble des PL circulant, et non sur les seuls PL des établissements du TRM.

Figure D2.1 Accidents de la route, impliquant au moins un poids lourd (PL) et tous véhicules



Source : ONISR

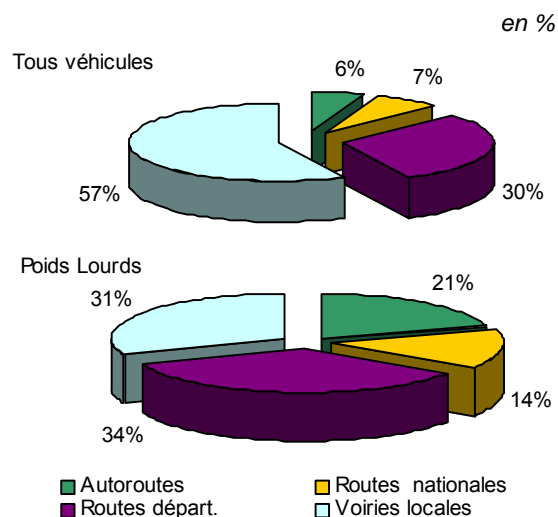
Figure D2.2 Taux de gravité* des accidents de la route impliquant au moins un poids lourd et tous véhicules

	1988	1993	1998	2003	2008
Accidents PL en % du total des accidents	6,3	5,6	5,3	5,0	5,1
Taux de gravité *					
Accidents PL (1)	17,03	18,35	17,55	17,02	15,71
Tous véhicules (2)	6,54	6,96	7,17	6,71	5,74
(1) / (2)	2,6	2,6	2,4	2,5	2,7

Source : ONISR

* voir encadré

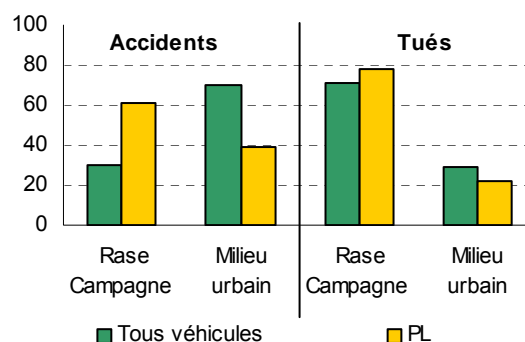
Figure D2.3 Accidents corporels suivant le type de réseau en 2008



Source : ONISR

Figure D2.4 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2008

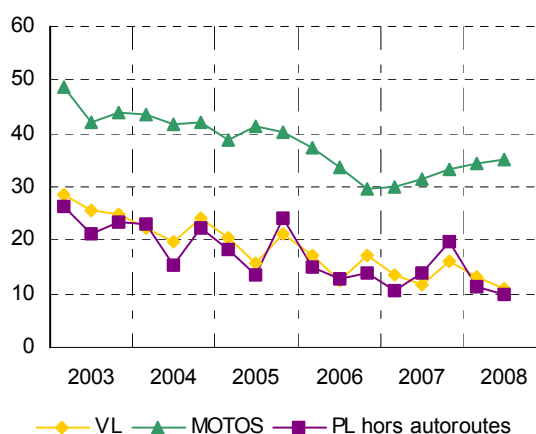
en %



Source : ONISR

Figure D2.5 Taux de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h

en %



Source : ONISR, Observatoire des vitesses. Ces mesures sont opérées par vagues quadrimestrielles, selon un plan de sondage qui prend en compte les différents réseaux routiers (360 sites, 2000 sessions de nuit et de jour et 200 000 mesures chaque année).
Lecture : en dehors du réseau autoroutier, 9,7 % des poids lourds ont dépassé la vitesse limite autorisée de plus de 10 km/heure au 2^e quadrimestre 2008.

Figure D2.6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2008

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble, dont	6 340	108 918	5,8
voitures de tourisme	4 122	67 590	6,1
poids lourds	63	3 635	1,7
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble, dont	900	5 443	16,5
voitures de tourisme	585	3 335	17,5
poids lourds	16	546	2,9

Source : ONISR

D3 - L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime

Le nombre d'accidents aériens et maritimes sur le territoire français a baissé en 2009. Le nombre de tués dans les accidents ferroviaires a fortement diminué, ainsi que celui lié à l'activité des navires de pêche et de commerce qui atteint son niveau le plus bas sur les douze dernières années.

Moins de tués dans des accidents ferroviaires mais plus de blessés graves

La tendance sur le long terme est à la baisse, tant pour les accidents que pour les tués ou les blessés graves (figure D3.1).

En 2009, le nombre de tués dans des accidents ferroviaires a baissé : 76 contre 96 en 2008. Par contre, le nombre de blessés graves (personnes hospitalisées plus de 24 heures) augmente, passant de 39 en 2008 à 61 en 2009.

Moins d'accidents aériens mais plus de tués

Le nombre de morts dus à des accidents aériens augmente en 2009 (74 après 62 en 2008), mais les niveaux restent toujours bien en deçà de ceux des années 90, et les nombres d'accidents corporels et de blessés sont en baisse (figure D3.2).

Ces statistiques ayant un champ limité au territoire français, ne tiennent pas compte de l'accident du vol 447 Air France Rio-Paris qui a fait 228 morts dont 72 ressortissants français.

Cette année, sur le territoire français, aucun accident ni décès n'est à déplorer pour les vols de l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes). Par contre, le nombre de décès liés à des accidents de l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés et privés) s'établit à 73 en 2009 (55 en 2008), pour toutefois un nombre d'accidents corporels moins élevé qu'en 2008 : 67 au lieu de 79.

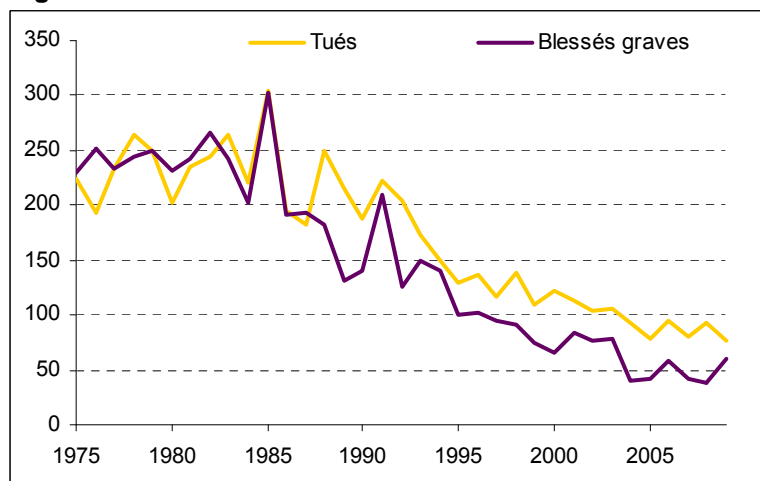
Baisse du nombre d'accidents et de tués dans le maritime

Les accidents maritimes diminuent fortement. En dehors de la navigation de plaisance, dont les données sont parcellaires, la quasi-totalité des accidents et des victimes concernent des navires de pêche (figure D3.3).

Le nombre total d'accidents recensés par le BEA-mer a été nettement moins important qu'en 2008 (48 au lieu de 90).

Le nombre d'accidents graves, entraînant l'ouverture d'une enquête technique et administrative (ETA) a diminué ainsi que le nombre de victimes : 3 victimes pour 13 accidents en 2009 après 21 victimes pour 22 accidents en 2008.

Ces 3 décès sont dus exclusivement à des chutes à la mer de marins de navires de pêche.

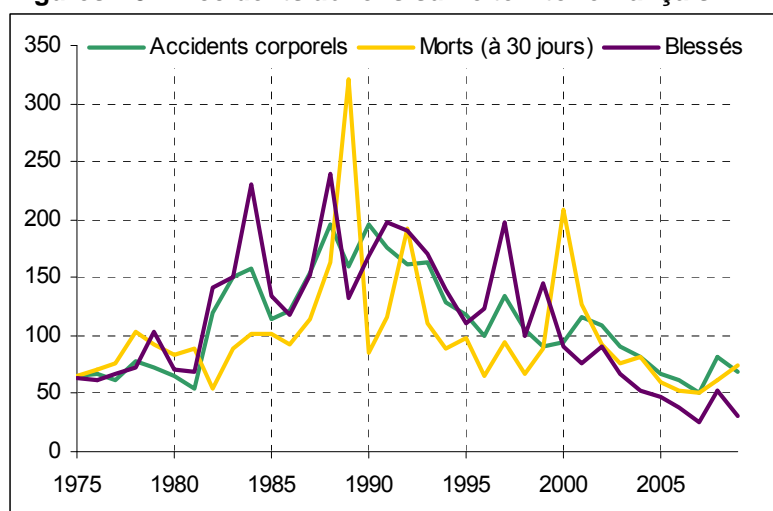
Figure D3.1 Accidents ferroviaires

Source : SNCF

Accidents : accidents impliquant un véhicule en mouvement et accidents aux passages à niveau ; ne sont pris en compte que les accidents ayant entraîné une "conséquence grave". Les suicides et tentatives de suicide ne sont pas compris.

Tués : Voyageurs, agents en service et autres ouvriers travaillant sur le réseau national et victimes routières des accidents aux passages à niveau, décédés le jour ou le lendemain de l'accident, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

Blessés graves : Personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003. A compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures.

Figures D3.2 Accidents aériens sur le territoire français

Source : Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)

Champ : accidents sur le territoire français métropolitain, quelque soit la nationalité de l'avion, couvrant :

- l'aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;

- l'aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;

- le travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélitreillage...).

Figures D3.3 Accidents maritimes

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Navires de commerce												
ETA (1) ouvertes	4	8	10	7	13	11	2	6	5	3	8	5
Nombre de victimes (2)	0	11	0	0	1	10	0	1	0	0	4	0
Navires de pêche												
ETA (1) ouvertes	13	29	24	26	14	14	16	8	8	8	11	6
Nombre de victimes (2)	6	15	17	24	9	3	14	7	14	15	17	3
Collisions pêche/commerce												
ETA (1) ouvertes	0	1	0	4	3	3	4	1	0	3	2	2
Nombre de victimes (2)	0	0	0	0	4	3	0	0	0	1	0	0
Total												
ETA (1) ouvertes	17	38	34	37	30	28	22	16	13	14	22	13
Nombre de victimes (2)	6	26	17	24	14	16	14	8	14	16	21	3
Navires de plaisance												
ETA (1) ouvertes	3	1	2	3	3	1	3	1	1	1	1	0
Nombre de victimes (2)	7	0	1	3	2	1	6	0	4	1	0	0

Source : BEA-mer

Champ : eaux territoriales françaises – Métropole

Les données sur les navires de plaisance ne sont pas exhaustives

(1) ETA : Enquêtes techniques et administratives

(2) décédés ou disparus

D4 - La pollution locale liée aux transports en 2009

En 20 années, la plupart des émissions de polluants atmosphériques par l'ensemble des secteurs ont diminué. Dans le secteur des transports routiers les normes Euro et les progrès techniques ont permis une diminution régulière de ces émissions, à l'exception des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) et du cuivre.

Les progrès techniques contrecarrent une partie des effets de la circulation accrue

Les émissions de cuivre sont moins directement liées au routier (60 %) que les autres polluants atmosphériques : liées au volume de la circulation routière du fait principalement de l'usure des plaquettes de freins des véhicules, elles résultent aussi de l'usure des caténaires ferroviaires. Entre 1995 et 2008, les rejets de cuivre du routier ont augmenté de 28 %, soit la même évolution que la circulation routière. En l'absence de progrès technique, la hausse de la circulation routière se serait traduite aussi par la hausse des émissions liées à la combustion du carburant. Or, à l'exception notable des HAP, des particules (PMx) et des poussières, la plupart des émissions gazeuses issues des transports diminuent nettement sur la période, notamment pour la route, principal contributeur (encadré), du fait de trois facteurs :

- la baisse des consommations unitaires de carburant a permis de limiter l'ensemble des rejets gazeux, relativement à la circulation.
- les voitures particulières neuves vendues en Europe sont soumises à une réglementation des émissions en sortie des pots d'échappement avec pour effet une réduction importante des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et des composés organiques volatils non méthaniques (COVNM), responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique - donc de l'accroissement de l'effet de serre-. Entre 1990 et 2009 les émissions de NOx liées à la circulation routière ont diminué de 44 %, celles de COVNM de 87 %. Cette amélioration a également contribué à la baisse des émissions de monoxyde de carbone (CO, - 87 %).
- les normes sur les carburants routiers ont permis la disparition du plomb émis par le transport routier dès janvier 2000 ainsi que la baisse des émissions de dioxyde de soufre (SO₂). La réduction de la teneur en soufre des carburants s'est faite par étapes, la dernière datant du 1^{er} janvier 2009 avec le Diesel

10 ppm. Depuis 2005, la route n'émet plus que 1,0 % des émissions totales de SO₂ et le transport maritime (hors international), est le premier contributeur des transports, avec 1,5 % des émissions totales de SO₂.

La diésélisation du parc a des effets contrastés

Les moteurs à essence et les moteurs diesel ne sont pas à l'origine des mêmes émissions gazeuses. Ainsi, la diésélisation du parc automobile tire à la baisse les émissions de CO₂ (fiche D5), de CO et des COVNM : en 2008, l'essence est responsable de 82 % des émissions CO de la circulation routière et de 78 % des émissions de COVNM.

Par contre, la diésélisation pousse à la hausse les émissions de particules et d'oxydes d'azote : le gazole produit 92 % des PM₁₀ et 90 % des oxydes d'azotes de la route, soit plus que la part du diesel dans la circulation routière. La généralisation du filtre à particules pour les véhicules diesel, d'ici le 1^{er} janvier 2011 (norme Euro5), devrait permettre des diminutions importantes des émissions de particules liées à la combustion. Mais, avec la diésélisation du parc et la croissance du trafic, les émissions d'hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), en partie cancérigènes, ont augmenté de 81 % depuis 1990.

La place des transports dans les émissions totales

Les bilans des émissions nationales déterminés par le Citepa, au format Secten, permettent d'observer le poids de chaque secteur contributeur des différentes émissions. La baisse du poids de l'industrie dans la production intérieure accroît mécaniquement, et par report, celle du transport.

Pour les transports, conformément au périmètre de la Cee de l'Onu : ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales, les émissions de la phase croisière (≥ 1000 m) des trafics aériens domestique et international, ainsi que les émissions des sources biotiques des forêts et les émissions des sources non-anthropiques. Selon cet inventaire, les transports sont des émetteurs prépondérants d'oxydes d'azote (NOx) et de monoxyde de carbone (CO). Ils sont aussi une source importante d'émissions de gaz carbonique (CO₂, fiche D5), de composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) et de cuivre (Cu).

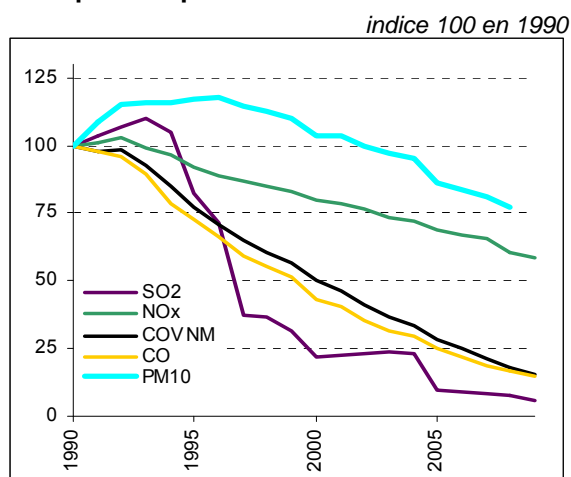
En raison de son poids dans les transports, la route (tous véhicules confondus) est à l'origine de l'essentiel de ces émissions. Toutefois, l'usure des caténaires (ferroviaires) contribue pour un tiers aux rejets de cuivre, tandis que les transports aériens (hors international), contrairement au transport routier, continuent d'émettre du plomb après 2000.

Figure D4.1 Évolution des émissions dans l'air dues aux transports

		1990			2008			2009 (provisoire)			Evolution 1990-2009 transports	Evolution 1990-2009 du routier
		niveau	Part des transports dans le total	Part du routier dans les transports	niveau	Part des transports dans le total	Part du routier dans les transports	niveau	Part des transports dans le total	Part du routier dans les transports		
SO ₂	(kt)	155	11,6	89,9	12	3,4	33,6	9	2,7	9,6	-94	-99
NO _x	(kt)	1212	63,1	94,3	735	57,7	90,1	711	58,5	89,9	-41	-44
CO	(kt)	6302	58,1	98,5	1038	23,4	87,1	913	23,7	86,3	-86	-87
COVNM	(kt)	1090	40,0	97,1	198	18,2	80,7	171	17,1	79,2	-84	-87
1990-2008												
Pb	(t)	3912	91,9	99,2	6	5,9	0,0	nd	nd	nd	-100	-100
Cu	(t)	115	64,4	59,2	144	87,7	60,4	nd	nd	nd	25	28
HAP	(t)	3	7,0	92,0	5	26,3	95,3	nd	nd	nd	81	88
N ₂ O	(kt)	2	0,5	87,1	2	1,0	89,9	nd	nd	nd	36	41
TSP	(kt)	116	8,3	89,6	110	9,9	89,6	nd	nd	nd	-5	-5
PM ₁₀	(kt)	73	10,7	88,6	57	12,5	85,5	nd	nd	nd	-23	-25
PM _{2,5}	(kt)	57	12,1	89,1	40	14,2	84,9	nd	nd	nd	-30	-34
PM _{1,0}	(kt)	48	14,3	92,8	32	20,3	87,2	nd	nd	nd	-34	-38

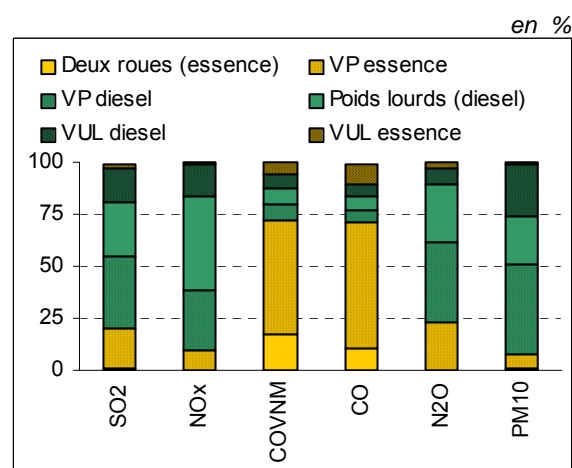
Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2010

Figure D4.2 Emissions polluantes des transports depuis 1990



Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2010

Figure D4.3 Emissions de la route par type de véhicules et motorisation en 2008



Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2010

Figure D4.5 Normes d'émissions des véhicules neufs

		Euro 0	Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6
		oct-88	oct-93	oct-96	oct-01	oct-04	oct-09	dec-13
Poids lourds (g/kWh)								
CO		11,2	4,5	4,0	2,1	1,5	1,5	1,5
HC		2,4	1,1	1,1	0,7	0,5	0,5	0,1
NO _x		14,4	8,0	7,0	5,0	3,5	2,0	0,4
Poussières <85kW		-	0,61	0,255	0,10 (1)	0,02	0,02	0,01
Poussières >85kW		-	0,36	0,15	0,10 (1)	0,02	0,02	0,01
Fumées		-	-	-	0,8	0,5	0,5	-
		Euro 1	Euro 2	Euro 3	Euro 4	Euro 5	Euro 6	
Voitures particulières (g/km)		oct-93	oct-96	oct-01	oct-06	oct-09	jan-14	
Essence	CO	2,72	2,2	2,3	1,0	1,0	1,0	
	HC	-	-	0,2	0,1	0,1	0,1	
	NO _x	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06	
	HC+NO _x	0,97	0,5	-	-	-	-	
	COVNM	-	-	-	-	0,068	0,068	
	Particules	-	-	-	-	0,005	0,005	
Diesel	CO	2,72	1,0	0,64	0,5	0,5	0,5	
	NO _x	-	-	0,5	0,25	0,18	0,08	
	HC+NO _x	0,97	0,7(1)	0,56	0,3	0,23	0,17	
	Particules	0,14	0,08(1)	0,05	0,025	0,005	0,005	

Les normes EURO

Les normes EURO imposent des maxima d'émissions rapportés à la puissance ou au kilomètre à ne pas dépasser pour une série de polluants. Elles existent pour les véhicules légers, mais également pour les poids lourds et, plus récemment, pour les deux-roues, et s'appliquent aux véhicules neufs, vendus en Europe. Elles se traduisent généralement par l'obligation pour les constructeurs d'équiper les véhicules neufs de technologies environnementales (pot catalytique, filtre à particules).

Poids lourds : données en g / kWh

Voitures particulières : données en g / km

- (1) véhicule à injection indirecte,
(2) véhicule à injection directe.

D5 - Les émissions de GES des transports en 2009

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports baissent (- 0,6 %), après une forte diminution en 2008 (- 4,6 %), les VUL et véhicules particuliers jouant sensiblement à la hausse. Cette baisse du secteur transport est moindre que celle des autres secteurs. Tous secteurs confondus, les émissions de GES baissent en France de - 3,8 % (après - 0,6 % en 2008) en lien avec la récession qui entraîne la baisse des émissions de l'industrie manufacturière (- 7,7 %). Celles du résidentiel tertiaire (- 4,6 %) et de l'industrie de l'énergie (-4,3 %) baissent elles aussi fortement.

Une baisse de faible ampleur des émissions de CO₂

Les émissions de CO₂, qui représentent plus de 95 % des émissions de GES des transports, suivent la même évolution : après une année de forte baisse en 2008 (- 4,8 %) celle de 2009 (- 0,6 %) est de faible ampleur notamment par rapport aux autres secteurs (- 6 %). Toutefois, cette diminution est un peu plus marquée que celle de la circulation routière (fiche C1). Les émissions de CO₂ des transports dépendent fortement de la circulation routière, qui représente 93 % des émissions du secteur. Entre 1990 et 2009 les émissions de CO₂ de la route ont été modérées compte tenu des évolutions de la circulation routière : + 11 % pour + 28 % de croissance de la circulation routière (tous véhicules confondus). Pour autant, l'absence de véritables énergies de substitution aux moteurs essence et diesel n'a pas permis de réductions aussi importantes que dans les autres secteurs. Le poids des transports continue d'augmenter, et représente depuis 2000 un quart des émissions de CO₂ (26,2 % en 2009) contre un cinquième en 1990.

La politique active menée en matière d'orientation du choix des véhicules, illustrée en 2008 par la mise en place du bonus/malus à l'achat de véhicules neufs moins émetteurs de CO₂ semble avoir bénéficié en premier lieu aux véhicules diesel. Elle conduit également les constructeurs à offrir des véhicules essence moins émetteurs dans la mesure où l'écart de prix des carburants se réduit. Il en résulte une progression des véhicules essence parmi les véhicules les moins émetteurs.

Par ailleurs, la croissance du taux d'incorporation d'agro-carburants dans les carburants utilisés induit une baisse des bilans

CO₂ du transport routier, puisque les émissions des agro-carburants, supposés neutres en termes de bilan, ne sont pas comptabilisées dans les inventaires.

Stabilité des émissions transport des autres GES mais leur part croît

La mesure de la contribution globale des transports au réchauffement climatique tient compte des émissions des autres gaz recensés dans le protocole de Kyoto, ramenés à des tonnes d'équivalent CO₂ (encadré). Les transports ne produisent ni SF₆, ni PFC et émettent marginalement du CH₄ et du N₂O.

En revanche les transports sont fortement émetteurs de HFC. Les émissions des transports sont stables en 2009 (4 millions de tonnes d'équivalent CO₂). Compte tenu de l'augmentation d'HFC émis par l'ensemble des secteurs, la part des transports dans l'émission d'HFC diminue (26 % contre 31 % en 2008). Sur plus longue période, leur forte croissance depuis 1990 reflète le développement de la climatisation des véhicules, voitures particulières, VUL, mais aussi trains et véhicules frigorifiques ; avec pour ces derniers, une croissance qui reflète aussi la substitution des HFC à d'autres gaz réfrigérants désormais interdits et non mesurés dans les inventaires du Citepa.

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) sont estimées par le Citepa conformément à la législation internationale en vigueur et les règles fixées par la Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques (CCNUCC). Les six gaz à effet de serre retenus par le Protocole de Kyoto sont pris en compte : le gaz carbonique (CO₂), l'oxyde nitreux (N₂O), le méthane (CH₄), les HFC, le SF₆ et les PFC. Ces gaz ayant des impacts à long terme dans l'atmosphère plus ou moins importants, le Potentiel de Réchauffement Global (PRG), exprimé en équivalent CO₂, permet de comparer leur poids dans l'ensemble des GES.

Depuis 2006, dans tous les formats de diffusion des inventaires, les émissions de la biomasse énergie en CO₂ ne sont plus prises en compte au niveau du secteur consommateur. Le format Secten correspond aux émissions en France métropolitaine, divisées en secteurs d'activité. Dans ce format, les émissions répertoriées « hors total » (émissions des sources non anthropiques par exemple) ne sont pas incluses ; dans les émissions de CO₂ des transports sont notamment exclues du total national les émissions liées aux trafics maritime et aérien internationaux.

Figure D5.1 Emissions de GES au format PNLCC

en millions de tonnes d'équivalent CO₂

	1990	1995	2000	2007	2008	2009 (p)
Transports (1)	117,2	126,8	135,9	137,4	131,1	130,3
Routier	109,5	118,3	126,4	128,2	122,0	121,4
Ferroviaire	1,1	0,8	0,8	0,6	0,6	nd
Fluvial	1,6	1,7	1,5	2,8	2,7	nd
Maritime (1)	1,5	1,5	1,5	1,1	1,0	nd
Aérien (1)	3,5	4,4	5,7	4,7	4,7	nd
(Maritime hors bilan) (1)	8,0	7,1	9,5	9,3	8,1	nd
(Aérien hors bilan) (1)	8,5	10,6	14,2	17,2	17,3	nd
Résidentiel / tertiaire	89,1	92,7	94,6	91,9	99,0	94,4
Industrie manufacturière	157,2	151,4	133,6	116,9	112,7	103,9
Industrie de l'énergie	76,5	66,8	70,2	67,6	65,2	62,4
Agriculture/sylviculture	117,0	111,5	113,6	105,7	108,2	105,4
Total hors UTCF (2)	557,0	549,1	547,8	519,5	516,2	496,5
UTCF (2)	-36,5	-52,8	-51,1	-75,3	-73,4	-74,0
Total avec UTCF	520,5	496,3	496,8	444,2	442,8	422,5
(Biomasse hors bilan)	41,7	42,7	39,8	44,2	48,2	48,8

Source : Citepa – Secten, avril 2010

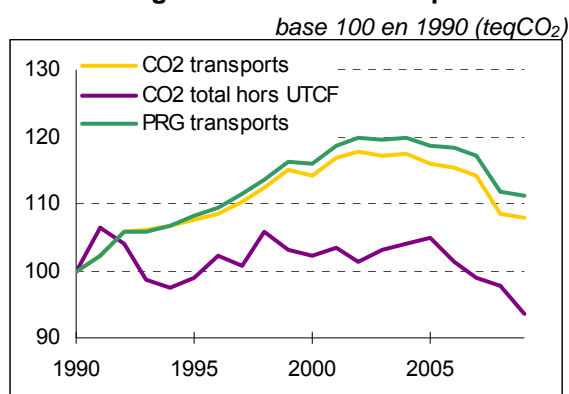
(1) Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement du trafic domestique

(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt

Les objectifs du protocole de Kyoto sur la réduction des gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, mis en place en novembre 1997, établit des objectifs de réduction d'émissions pour six gaz à effet de serre (GES) : les pays cités dans l'annexe du protocole se sont engagés, à l'horizon 2008-2012, à réduire globalement leurs émissions de 5,2 % par rapport à celles de 1990. L'objectif de réduction pour l'Union Européenne (réduction de 8 %) a été décliné au niveau national, la France s'engageant à stabiliser ses émissions au niveau de celles de 1990.

Afin d'atteindre ces objectifs, le gouvernement français a mis en place le Programme National de Lutte contre le Changement Climatique (PNLCC) en janvier 2000, ensemble de mesures destinées à atteindre cet objectif. Ce programme a été complété en 2004 par l'adoption du Plan Climat, réactualisé en novembre 2006.

Figure D5.2 Emissions françaises de CO₂ et des autres gaz à effet de serre depuis 1990

Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2010

Figure D5.3 Emissions des gaz à effet de serre des transports

évolutions en %

	1990	2009(p)	2009/1990
CO₂ Tous transports (Mt)	116	126	8
Total (hors UTCF)	391	365	-7
CH₄ Tous transports (kt)	17	4	-76
Total (hors UTCF)	3081	2522	-18
N₂O Tous transports (kt)	2	2	31
Total (hors UTCF)	295	200	-32
HFC (*) Tous transports (kt eq CO ₂)	0	3968,3	ns (*)
Total (hors UTCF)	3696	15010	306

Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2010

(*) avant 1990, les transports émettaient un autre gaz réfrigérant que les HFC, non mesuré.

Figure D5.4 Emissions de CO₂ du transport routier selon le véhicule et la motorisation

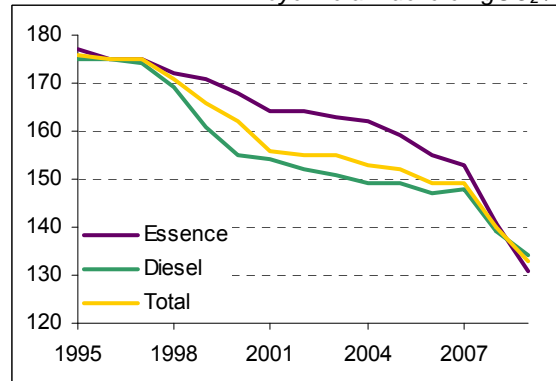
niveaux en millions de tonnes, structure en %

	Niveau 2008 (Mt)	Structure 2008 (%)	Evolution 08/90
Voitures particulières	64,7	53,3	1,0
Diesel	41,5	34,2	201,6
Essence	22,8	18,8	-54,4
GPL	0,3	0,3	121,6
Véhicules utilitaires	21,1	17,4	25,4
Diesel	19,3	15,9	82,5
Essence	1,8	1,5	-71,5
Véhicules lourds	34,5	28,4	26,1
Deux roues	1,0	0,8	83,2
TOTAL	121,3	100,0	11,5
dont Diesel	95,3	78,6	85,4
dont Essence	25,6	21,2	-55,2

Source : CITEPA / format SECTEN – avril 2010

Figure D5.5 Emissions de CO₂ par km des nouvelles voitures particulières en France

moyenne annuelle en gCO₂ / km



Source : SOeS/Ademe

D6 – Indicateurs transports du Grenelle de l'environnement

Le Grenelle de l'environnement s'est tenu en octobre 2007 avec accord sur 268 engagements à l'issue d'une vaste concertation et d'une série de tables rondes. Ces travaux se sont poursuivis par des comités opérationnels de programmes (COMOP) dont les travaux achevés en 2008 ont ouvert la voie législative.

Ces engagements devaient se traduire dans la loi. Les supports législatifs pour porter ces engagements sont les lois de finances, et deux lois dédiées : la loi de programmation de la mise en œuvre « Grenelle 1 » adoptée le 23 juillet 2009 (19 engagements traduits dans cette première disposition) et une seconde loi « portant engagement national pour l'environnement » dite « Grenelle 2 » adoptée définitivement le 30 juin 2010 (58 engagements).

Outre la loi Grenelle 1, ont été utilisées les lois de finances (en particulier les lois de finances rectificative de 2008 et pour 2009 de décembre 2008 avec 19 engagements) ou d'autres textes plus spécifiques : loi portant organisation du transport ferroviaire (dite ORTF du 8 décembre 2009, engagement 38), loi logement n°2009-323 du 25 mars 2009 de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, la dynamisation de la filière bois (reconquête des centres villes, engagement 48), loi n° 2008-776 de modernisation de l'économie du 4 août 2008 (dynamisation de la filière bois, engagement 77).

40 engagements spécifiquement transports ou portant sur les véhicules

40 engagements sont relatifs soit aux transports et aux véhicules, soit à des aspects proches des transports (accroissement de la part des agro-carburants, exemplarité de l'État en matière d'acquisition de véhicules routiers), trame verte et bleue, plan national santé-environnement, mise en place d'une contribution climat-énergie.

Les engagements pris se traduisent par différents types d'obligations :

- mettre en œuvre des structures comme la création de l'Autorité de régulation ferroviaire, création de l'Observatoire énergie-environnement des transports, mais également ouverture de débats publics comme pour le projet de canal Saône-Moselle).

- fournir des moyens qui peuvent être financiers (dotation de l'AFITF, plans d'investissement et de soutien aux transports collectifs, aux autoroutes ferroviaires ou de la mer...), juridiques ou fiscaux (éco-redevance poids lourds, bonus malus et prime à la casse automobile ou contribution climat-énergie).

- engagement sur des résultats (part du fret non routier intérieur et dans le pré et post acheminement des grands ports maritimes, part du transport collectif de voyageurs, émissions moyennes de CO₂ des voitures particulières, émissions unitaires du transport aérien)

Cette classification n'est pas exclusive entre les différents éléments : il peut être nécessaire de mettre en œuvre des structures avec engagements financiers/ juridiques et objectif de résultat.

Le suivi des engagements va maintenant devoir être effectué : d'une part pour rendre compte annuellement au parlement de l'avancée de la mise en œuvre des engagements du grenelle (1^{er} rapport publié en octobre 2010), d'autre part pour aider au pilotage des services.

Le tableau D6.1 présente la liste des principaux indicateurs qui seront suivis avec leur classification par catégorie et l'engagement associé. Certains indicateurs sont d'ores et déjà produits (calculés) et présentables, d'autres sont en cours de développement (comme par exemple les émissions de CO₂ du parc de voitures particulières).

Figure D6.2 Fret terrestre

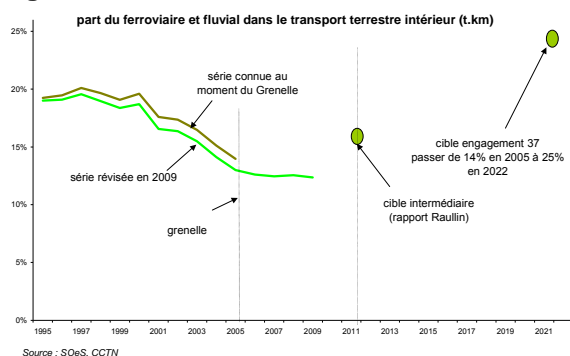


Figure D6.3 Voyageurs en transport public

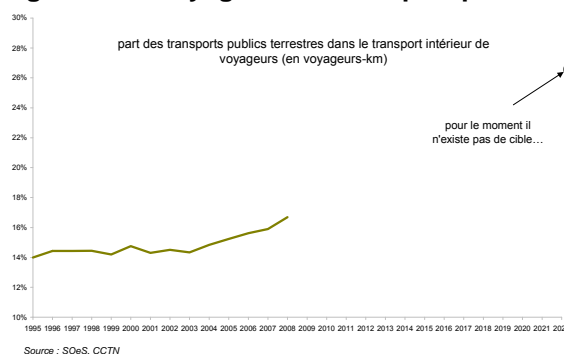


Figure D6.1 Liste des principaux engagements et indicateurs

Engagement	Objectif	indicateur	cible	dernier résultat connu
indicateurs de résultats				
	réduction des émissions annuelles de GES par le secteur des transports	émissions de GES du secteur transports	-20% en 2020 par rapport à 2005	
37	augmenter la part du transport de fret non routier	part du ferroviaire et fluvial dans le transport terrestre intérieur hors oléoducs (t.km)	passer de 14% en 2005 à 25% en 2020 (+16 points)	-0,4 point en 2009
42		part du ferroviaire et fluvial dans les pré et post acheminements en tonnage des GPN (hors oléoducs)	doubler la part du fret non routier en 15 ans (passer de 23% en 2006 à 46% en 2015), soit +23 points	+1,0 point en 2008
		part du transport collectif dans le transport intérieur terrestre de voyageurs		
24		nombre de km de TCSP	passer de 329 km en 2007 à 1800 km en 2022 (+1500 km en 15 ans)	+132 cumulé en 2009
27	développer le transport collectif de voyageurs	nombre de km de LGV	passer de 1876 en 2007 à 3876 km en 2020 (+2000 km)	
15		émissions kilométriques du parc de voitures particulières	passer de 176 gCO ₂ à ??	indicateur non encore produit
15	réduire les émissions de GES des voitures particulières	émissions kilométriques des voitures particulières neuves	passer en dessous de 120 g/km en moyenne annuelle à horizon ?	133,7 en 2009 (-15,6g par rapport à 2007)
28	réduire les émissions de GES des avions	émissions de CO ₂ (ou de GES ?) par passager-km aérien	diviser par 2 entre 1990 et 2020 (passer de 308 g/pkm à 154)	-38 g/pkm (270,2)
indicateurs de moyens				
46	mise en place d'un bonus-malus (y compris annualisation)	fait avec la loi de finances rectificative de 2008		
45	éco-redevance poids lourds	texte législatif et mise en œuvre effective	mise en œuvre effective 2012	instrument législatif réalisé, mise en œuvre repoussée
65	contribution énergie-climat	texte législatif et mise en œuvre effective		instrument législatif repoussé
24		soutien financier de l'Etat aux TCSP de province	4 Mds€ d'ici 2022	
27	développer le transport collectif de voyageurs	soutien financier de l'Etat au développement de LGV	16 Mds€ d'ici 2020	

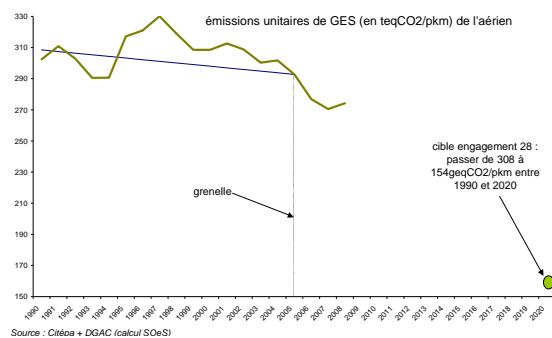
 Figure D6.4 Émissions unitaires CO₂ aérien


Figure D6.5 Acheminements portuaires

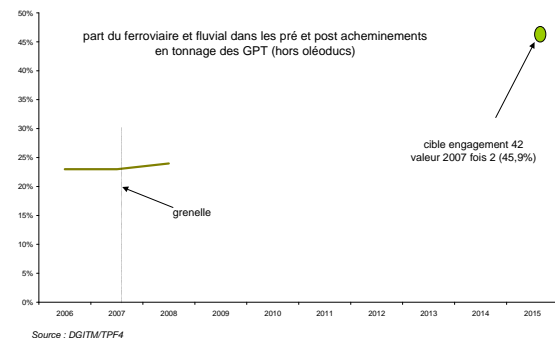


Figure D6.6 Émissions unitaires du parc des voitures particulières

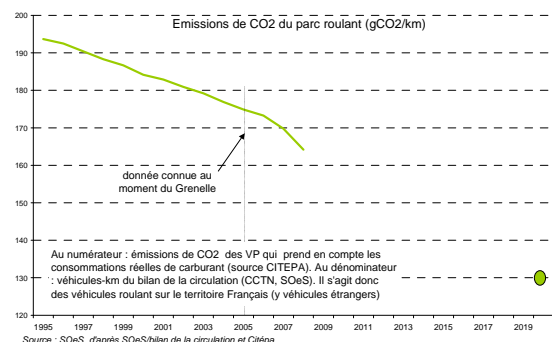
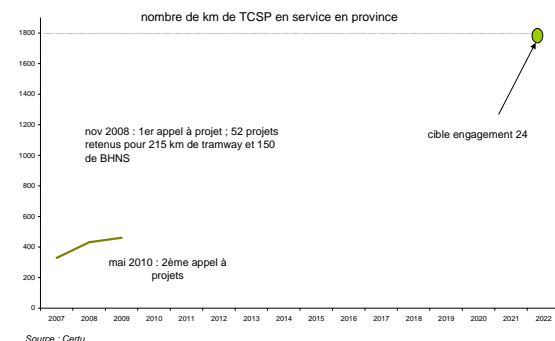


Figure D6.7 TCSP en service (en province)



Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site Internet du Service économie, statistiques et prospective du Ministère de l'équipement, des transports, du tourisme et de la mer : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / Données d'ensemble / Comptes des transports

Partie A : Les données macro-économiques

A1 - Bilan économique

ANNEXE A1.1 Equilibre du PIB et partage volume-prix aux prix de l'année précédente (chaînés)

A3 - La branche transports

ANNEXE A3.1 Les comptes de la branche transports

ANNEXE A3.2 Les comptes du transport ferroviaire

ANNEXE A3.3 Les comptes du transport terrestre de voyageurs

ANNEXE A3.4 Les comptes du transport terrestre de marchandises

ANNEXE A3.5 Les comptes du transport par eau

ANNEXE A3.6 Les comptes du transport aérien

ANNEXE A3.7 Les comptes des autres postes transport

ANNEXE A3.8 Production des branches au prix de base (en volume et en valeur)

ANNEXE A3.9 L'emploi dans les branches des transports

A4 - Les ménages et les transports

ANNEXE A4.1 Evolution en valeur de la consommation des ménages en transport

ANNEXE A4.2 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 l'année n-1

ANNEXE A4.3 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 l'année n-1

ANNEXE A4.4 Consommation en transport - Evolution en volume - indice base 100 en 2000

ANNEXE A4.5 Consommation en transport - Evolution en prix - indice base 100 en 2000

ANNEXE A4.6 Evolution des coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport (en valeur)

A5 - Les échanges extérieurs de services de transports

ANNEXE A5.1 Les échanges FAB-FAB de services de transport

A6 - La consommation d'énergie dans les transports

ANNEXE A6.1 Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie

ANNEXE A6.2 Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers

ANNEXE A6.3 Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur

ANNEXE A6.4 Evolution des prix des carburants

ANNEXE A6.5 Prix des principaux carburants (en euros par litre)

ANNEXE A6.6 Evolution de la part des taxes dans le prix des carburants

ANNEXE A6.7 Consommation d'énergie de traction ferroviaire par la SNCF

ANNEXE A6.8 Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain

Partie M : Les transports de marchandises

ANNEXE M.1 Les transports intérieurs terrestres de marchandises

ANNEXE M.2 Parts modales pour le transport de marchandises (hors transit)

ANNEXE M.3 Répartition par produits du transport intérieur routier de marchandises (hors transit)

ANNEXE M.4 Répartition par produits du transport intérieur ferroviaire de marchandises (y compris transit)

ANNEXE M.5 Répartition par produits du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit rhénan)

ANNEXE M.6 Le fret trans-Manche passant par la France

ANNEXE M.7 Les échanges extérieurs de biens, par mode de transport (année 2005)

ANNEXE M.8 Les échanges de la France avec les pays hors UE, en tonnage, par mode de transport

Partie V : Les transports de voyageurs**V1- Les transports intérieurs de voyageurs**

ANNEXE V1.1 Les transports intérieurs de voyageurs

V2a - Le transport aérien de voyageurs

ANNEXE V2.1 Evolution de la demande de transport aérien de voyageurs

ANNEXE V2.2 Fréquentation des principaux aéroports (passagers locaux)

V5 - Les liaisons trans-Manche et Corse-Métropole

ANNEXE V5.1 Les passagers trans-Manche passant par la France

Partie C : Le bilan de la circulation

ANNEXE C.1 Parcs moyens (véhicules immatriculés en France)

ANNEXE C.2 Parcours annuels moyens

ANNEXE C.3 Circulation en France

ANNEXE C.4 Consommations unitaires

ANNEXE C.5 Consommations sur le territoire français, et livraisons de carburants

ANNEXE C.6 Circulation par réseau

ANNEXE C.7 Circulation par réseau et type de véhicule

Partie S : Les entreprises de transport

S1a - La démographie d'entreprises

ANNEXE S1a.1 Démographie des entreprises de transport

S1b - L'emploi dans le secteur des transports

ANNEXE S1b.1 Les effectifs salariés dans les transports

S1c – Les conditions de travail dans le secteur des transports

ANNEXE S1c.1 Part des emplois à temps partiel et salaire net moyen, par CS et secteurs d'activité

S0 (fiches S2 à S8) - Les comptes des entreprises du secteur des transports

ANNEXE S0.1 Compte des sociétés non financières des transports routiers de marchandises

ANNEXE S0.2 Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de marchandises

ANNEXE S0.3 Compte des sociétés non financières de messagerie, fret express

ANNEXE S0.4 Compte des sociétés non financières des transports fluviaux

ANNEXE S0.5 Compte des sociétés non financières des transports maritimes et côtiers

ANNEXE S0.6 Compte des sociétés non financières des transports aériens

ANNEXE S0.7 Compte des sociétés non financières des transports urbains et routiers de voyageurs

ANNEXE S0.8 Compte des sociétés non financières d'affrètement et organisation des transports

Partie I : Les infrastructures de transports

ANNEXE I.1 Investissements en infrastructures de transport

ANNEXE I.2 Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)

ANNEXE I.3 Les comptes de Voies navigables de France (VNF)

ANNEXE I.4 Les comptes des principaux ports maritimes métropolitains

ANNEXE I.5 Les comptes des principaux aéroports français

ANNEXE I.6 Les comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (année 2005)

Partie E: Les recettes et les dépenses des administrations publiques en transport

E1 - Les recettes fiscales liées aux transports

ANNEXE E1.1 Recettes publiques diverses liées aux transports (hors TIPP et versement transport)

ANNEXE E1.2 Rendement fiscal des taxes sur les carburants (TIPP)

ANNEXE E1.3 Produit du versement transport

ANNEXE E1.4 Montant des fonds de concours perçus par l'Etat

E2 - Les dépenses des administrations publiques centrales (APUC) consacrées aux transports

ANNEXE E2.1 Ventilation par fonction des dépenses des APUC

Partie D : Transports et développement durable

D1 - L' accidentologie routière

ANNEXE D1.1 Accidents corporels de la circulation routière

ANNEXE D1.2 Evolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation routière par million d'habitants dans les principaux pays européens

ANNEXE D1.3 Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de kilomètres parcourus

D3 - L'accidentologie ferroviaire et aérienne

ANNEXE D3.1 Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)

ANNEXE D3.2 Accidents aériens survenus en métropole

D4 - La pollution locale liée aux transports

ANNEXE D4.1 Quantité de polluants émis dans l'air, en France métropolitaine

ANNEXE D4.2 Emissions du trafic routier en France métropolitaine

D5 - Les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports

ANNEXE D5.1 Emissions de CO₂ en France métropolitaine

ANNEXE D5.2 Emissions de HFC en France métropolitaine

ANNEXE D5.3 Emissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine exprimées en potentiel de réchauffement global

Sites Internet

Aménagement - Collectivités

Annuaire des collectivités locales : www.clf.fr

Centre national de la fonction publique territoriale : www.cnfpt.fr

Centre national de l'information géographique : www.cnig.fr

Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France : www.iaurif.org

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer : www.equipement.gouv.fr

Automobile

Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) : www.ccfa.fr

Union routière de France (URF) : www.urf.asso.fr

Données sociales

Acoss : www.acoss.urssaf.fr

AFT-IFTIM : www.aft-iftim.com

Centre d'études et de recherche sur les qualifications (Cereq) : www.cereq.fr

Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) :

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, des relations sociales, de la famille et de la solidarité :

www.travail-solidarite.gouv.fr, rubrique : Etudes/Recherche, statistiques de la Dares

Direction de la Sécurité et de la Circulation routières (DSCR) : www.securite-routiere.gouv.fr

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :

www.insee.fr

Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Unedic) :

www.assedic.fr/unistatis/

Economie du transport - Recherche

Conseil national des transports (CNT) : www.cnt.fr

Institut national de recherche sur les transports et la sécurité (INRETS) : www.inrets.fr

Laboratoire d'économie des transports (LET) : www.ish-lyon.cnrs.fr/let

Environnement

Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) : www.ademe.fr

Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique (CITEPA) :

www.citepa.org

Institut français de l'environnement (IFEN) : www.ifen.fr

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) : www.autoroutes.fr

Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr

Union internationale des chemins de fer (UIC) : www.uic.asso.fr

Voies navigables de France (VNF) : www.vnf.fr

Sécurité routière

Direction de la sécurité et de la circulation routière (DSCR) : www.securiteroutiere.gouv.fr

Statistiques

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service économie, statistique et prospective (SESP) : www.statistiques.equipement.gouv.fr

Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Direction générale de l'énergie et des matières premières (DGEMP – Observatoire de l'énergie) : www.industrie.gouv.fr

Eurostat : epp.eurostat.cec.eu.int

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) : www.cemt.org

Organisation des nations unies (ONU) : <http://www.un.org/french/>

Transport routier

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

Transport de marchandises en ville : www.transports-marchandises-en-ville.org

Transport urbain - Transport collectif

Centre d'études sur les réseaux, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) : www.certu.fr

Groupement des autorités responsables des transports (GART) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Ile de France (STIF) : www.stif-idf.fr

Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux (DTMRF) : www.mer.gouv.fr

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : http://www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx

Conseil national des clients aériens (CNCA) : www.aviation.civile.gouv.fr/html/oservice/comuta/comuta.htm

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.aviation-civile.gouv.fr

Sigles et abréviations

Acemo : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre

Across : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

ADP : Aéroports de Paris

AEA : Association of European airlines (association des compagnies aériennes européennes)

AFITF : Agence de financement des infrastructures de transport de France

AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport

ANPE : Agence nationale pour l'emploi

AO : Autorité organisatrice

AOTU : Autorité organisatrice de transport urbain

APE : Activité principale exercée, attribuée par l'Insee aux établissements et entreprises

APU : Administrations publiques

APUC : Administrations publiques centrales

APUL : Administrations publiques locales

ARTT : Aménagement et réduction du temps de travail

Asfa : Association des sociétés françaises d'autoroutes

Assedic : Association pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

AT : année-travail

AT : accidents du travail

BAAC : Budget annexe de l'aviation civile

BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile

BIT : Bureau international du travail

Bodacc : Bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

CA : Chiffre d'affaires

CAF : Coût, assurance, fret

Carcept : Caisse autonome de retraite complémentaire et de prévoyance du transport routier de voyageurs et marchandises

CCEE : Commission des comptes et de l'économie de l'environnement

CCFA : Comité des constructeurs français d'automobiles

CCNUCC : Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements climatiques

CCTN : Commission des comptes des transports de la nation

CEMT : Conférence européenne des Ministres des Transports

Cereq : Centre d'études et de recherche sur les qualifications

Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Cete : Centres d'études techniques de l'équipement

CGPC : Conseil Général des ponts et chaussées

CI : Consommations intermédiaires

Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

CLD : Chômage de longue durée

CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime

CNAMTS : Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés

CNBA : Chambre nationale de la batellerie artisanale

CNPE : Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport

CNR : Comité national routier

CNT : Conseil national des transports

CPDP : Comité professionnel du pétrole

CPER : Contrat de plan Etat - Région

CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande

CU : Charge utile

CVS : Corrigé des variations saisonnières

DADS : Déclarations annuelles de données sociales

DAEI : Direction des affaires économiques et internationales

Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques

DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois

DGAC : Direction Générale de l'aviation civile

DGCP : Direction Générale de la comptabilité publique

DGD : Dotation globale de décentralisation

DGDDI : Direction Générale des douanes et des droits indirects

DGE : Dotation globale d'équipement

DGEMP : Direction Générale de l'énergie et des matières premières

DGF : Dotation globale de fonctionnement

DGI : Direction Générale des impôts

DGMT : Direction Générale de la mer et des transports

DGR : Direction Générale des routes

DIF : droit individuel à la formation

Direm : Direction des ressources énergétiques et minérales

DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre

Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique

DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières

DTMRF : Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux

EAE : Enquête annuelle d'entreprises

EBE : Excédent brut d'exploitation

ECR : Euro cargo rail

EI : Entreprises individuelles

ETA : Enquêtes techniques et administratives

FAB : Franco à bord

FBCF : Formation brute de capital fixe

FCA : Fichier central des automobiles

FCOS : Formation continue obligatoire de sécurité des conducteurs du transport routier de marchandises

FIMO : Formation initiale minimale obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises

FNTR : Fédération nationale des transports routiers

Fongecfa : Fonds national de gestion paritaire du congé de fin d'activité

FPC : Formation professionnelle continue

Gart : Groupement des autorités responsables de transport

GES : Gaz à effet de serre

GIEC : Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat

GMR : Garantie mensuelle de rémunération

IdF : Ile-de-France

IATA : International Air Transport Association

Ifen : Institut français de l'environnement

IGTT : Inspection Générale du travail des transports

Inrets : Institut national de recherche en économie sur les transports et leur sécurité

Insee : Institut national de la statistique et des études économiques

IPTFM : Indice de prix du transport fluvial de marchandises

IPTRM : Indice de prix du transport routier de marchandises

ISBLSM : Institution sans but lucratif au service des ménages

ISL : Institute of shipping economics and logistics

LET : Laboratoire d'économie des transports

LGV : Ligne à grande vitesse

LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs

LOLF : Loi organique relative aux lois de finances

MEEDDAT : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire (appellation liée aux sources, avant réorganisation ministérielle de 2009)

MEEDDM : Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer

Minofi : Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie (appellation liée aux sources, avant réorganisation ministérielle de 2007)

NAF : Nomenclature d'activités française

NST : Nomenclature des statistiques de transport

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale

ODAC : Organisme divers d'administration centrale

ODAL : Organisme divers d'administration locale

OE : Observatoire de l'énergie

OEE : offres d'emploi enregistrées

ONISR : Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Optile : Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France

OSCE : Office statistique des Communautés Européennes, dit Eurostat

PBCAI : Profit brut courant avant impôts

PCS : Professions et catégories socioprofessionnelles

PIB : Produit intérieur brut

PKT : Passagers-kilomètres transportés

PL : Poids lourds

PNLCC : Programme national de lutte contre le changement climatique

PTAC : Poids total autorisé en charge

RATP : Régie autonome des transports parisiens

RFF : Réseau ferré de France

RMI : Revenu minimum d'insertion

ROME : répertoire opérationnel des métiers et des emplois

RRD : Réseau routier départemental

RRN : Réseau routier national

SCN : Système de comptabilité nationale

SESP : Service économie, statistiques et prospective

Setra : Service d'études techniques des routes et autoroutes

SHBO : salaire horaire de base des ouvriers

SHCG : salaire horaire conventionnel garanti

SIE : Système intermédiaire d'entreprises

Sitram : Système d'information sur les transports de marchandises

SMIC : Salaire minimum interprofessionnel de croissance

SNCF : Société nationale des chemins de fer français

SNF-EI : Sociétés non financières et entreprises individuelles

SNSM : Société nationale de sauvetage en mer

Stif : Syndicat des transports d'Ile-de-France

STMT : statistiques du marché du travail

SUSE : Système unifié de statistiques d'entreprises

t-km : Tonnes-kilomètres

TCSP : Transports collectifs en site propre

TCU : Transports collectifs urbains

TER : Trains express régionaux

TGV : Trains à grande vitesse

TIPP : Taxe intérieure sur les produits pétroliers

TKT : Tonnes-kilomètres transportées

TRM : Transport routier de marchandises

TRV : Transport routier de voyageurs

TSPP : Taxe de soutien aux produits pétroliers

TTM : transports terrestres et maritimes (programme -)

TVA : Taxe sur la valeur ajoutée

Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

UTP : Union des entreprises de transport public et ferroviaire

v-km : Véhicules-kilomètres

VA : Valeur ajoutée

VI : Véhicules industriels

VL : Véhicules légers

VNF : Voies navigables de France

VP : Véhicules particuliers

VU : Véhicules utilitaires

VUL : Véhicules utilitaires légers

ZC : Zone courte

ZL : Zone longue

Liste des participants à la réunion plénière du 30 juin 2010

M. OURLIAC	Vice-président de la Commission des comptes des transports de la Nation, président de la section Transports, économie, réseaux du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)
M. ANDRE	Centre interprofessionnel et technique sur la pollution atmosphérique (CITEPA)
M. BECKER	Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEIDD)
M. BORDET	Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)
M. CROQUETTE	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
M. DENIZOT	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)
M. FERNIQUE	Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR/ONISR)
M. FRIEZ	Service de l'observation des statistiques (SOeS)
M. GENESTE	Confédération générale du travail (CGT)
M. GERMON	Direction générale de l'aviation civile (DGAC)
M. GIRET	Comité national routier (CNR)
M. GRIMAL	Service technique des routes et autoroutes (MEEDDM-SETRA)
M. JORDAN	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
M. KOVARIK	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
M. LE BRIQUER	Confédération générale du travail (CGT)
M. LEUXE	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
Mme LOPES D'AZEVEDO	Union des transports publics et ferroviaires (UTP)
M. MADRE	Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS)
M. MARLOT	Réseau ferré de France (RFF)
Mme MAUREL	Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable (SEEIDD)
M. MILAN	Confédération française démocratique du travail (CFDT)
M. MOLLET	Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA)
Mme NIKITSENKA	Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)
M. NOLIN	Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)
M. PAUGET	Syndicat des transports en Ile-de-France (STIF)
Mme PAYE	Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM)
M. PONCEAU	Direction générales des douanes et droits indirects (DGDDI)
M. PREVOST	Délégation à la sécurité et à la circulation routières (DSCR)
M. QUINET	Ecole nationale des ponts et chaussées (ENPC)
Mme RAYNARD	Conseil d'analyse stratégique (CAS)
M. REVIAL	Direction Générale du Trésor (DGT)
Mme RIBET	Régie autonome des transports parisiens (RATP)
Mme RIPAU	Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC)
M. SALAGNAC	Air France
M. TAILLANT	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
M. TREGOUET	Service de l'observation des statistiques (SOeS)
M. BARRUEL	SOeS
M. BERGER	SOeS (secrétaire)
M. BOCCARA	SOeS (rapporteur)
Mme L. CALVET	SEEIDD
Mme M. CALVET	SEEIDD
Mme CLEMENT	SOeS
M. COLUSSI	SOeS
Mme COUTANT	SOeS
M. FAVRE-BULLE	SEEIDD
Mme FRANÇOIS	SOeS
Mme FRECHOU	SOeS
Mme GORMON	SOeS
Mme JACQUESSON	SOeS
M. LE JEANNIC	SOeS
Mme PENOT-ANTONIOU	SEEIDD
Mme ROBIN	SOeS
M. ROUCHAUD	SEEIDD
M. TEISSIER	SEEIDD
M. ZILLOTTO	SOeS

Jean-Paul OURLIAC ouvre la séance en remerciant les participants et en rappelant que la composition de la Commission a été renouvelée avec l'arrêté de mai 2009 et qu'elle est placée auprès du Ministre en charge des transports. Il salue l'assiduité des membres de la Commission aux réunions et rappelle que le rapport de la CCTN offre une mise en perspective historique grâce à la continuité des séries, et permet d'aborder des questions nouvelles, notamment le suivi du Grenelle de l'environnement. Il remercie aussi les membres auditionnés depuis avril. Leurs attentes font ressortir l'intérêt pour une vision globale de l'activité, voire de la fonction, transport, pour des comparaisons européennes, ainsi que le besoin d'une analyse de la performance et d'études de séries longues qui en temps de crise apportent un éclairage nécessaire.

Examen du projet des résultats des transports de la CCTN, portant sur l'année 2009

Emmanuel BERGER et Frédéric BOCCARA (SOeS) présentent les résultats du rapport sur la base du projet de synthèse et des fiches reçues et examinées par les participants.

Le rapport comprend 6 nouvelles fiches (les investissements internationaux des transports, le transport de marchandises conteneurisées, le transport terrestre de marchandises dans l'UE, les réseaux de transport dans l'UE, les salaires, les indicateurs transport du Grenelle de l'environnement). Les fiches sur la pollution locale liée aux transports ainsi que sur les émissions de GES des transports gagnent une année, présentant désormais des résultats en année courante — même s'ils ne sont pas définitifs.

Adrien FRIEZ (SOeS) présente l'une de ces nouvelles fiches : « Indicateurs transport du Grenelle de l'environnement ».

Dans la suite de cette présentation, Jean-Paul OURLIAC rappelle combien le Grenelle est d'actualité puisque la « Loi portant engagement national pour l'environnement » dite « Grenelle 2 » a été adoptée la nuit précédant cette plénière. Il attire aussi l'attention sur le récent Rapport sur l'état de l'environnement publié par le CGDD, *L'environnement en France* - Edition 2010.

Discussion

André MILAN (CFDT) fait remarquer que, concernant l'emploi, le constat ici présenté est un recul moindre que l'activité. Existe-t-il des éléments plus quantitatifs quant à la corrélation de la baisse de l'emploi et de la baisse de l'activité, mode par mode notamment ?

Frédéric BOCCARA répond qu'en effet les chiffres présentés montrent une baisse du TRM de - 14,7% en tonnes-km, moindre que le recul estimé du chiffre d'affaires, et une baisse de l'emploi salarié du TRM de - 5,3% soit beaucoup moins que la baisse de l'activité mesurée quantitativement, même si c'est en phase. Les « ajustements », pour utiliser cet euphémisme, se font sans doute aussi au travers des salaires et rémunérations, pour lesquels d'ailleurs une nouvelle fiche est proposée, avec notamment un nombre d'heures travaillées qui baisserait pour ceux qui ont un emploi et la diminution probable de la masse des primes liées en particulier aux découchers (elles peuvent représenter 1.000 € par mois), hypothèse corroborée par la diminution observée du TRM à longue distance. Pour ce secteur, il semble que le motif de conserver les salariés soit venu atténuer la réaction de l'emploi à l'activité, dans la mesure où l'emploi n'est pas qu'un coût : conserver un emploi signifie aussi conserver des compétences. Cependant, avec les chiffres d'activité peu encourageants du début 2010, on peut se poser des questions sur la suite des évolutions. Pour les très grandes entreprises que sont la SNCF, la RATP et Air France, le recul de l'emploi que l'on observe se situe dans une autre logique qui est, pour le dire vite, celle de la recherche de gains de productivité apparente du travail indépendamment de l'ajustement à l'activité.

André MILAN (CFDT) demande si le chiffre de 16% de part des nouveaux entrants sur le marché ferroviaire présenté dans le rapport est bien limité à une part intra modale. Est-ce pris à la SNCF, à la route ?

Emmanuel BERGER (SOeS) confirme que le 16% est la part des nouveaux opérateurs au sein du fret ferroviaire. Cette part qui était d'environ 5% des t-km il y a deux ans, de 10% en 2008, est de l'ordre de 16% en 2009.

Frédéric BOCCARA (SOeS) ajoute que la CCTN ne dispose pas d'éléments autres qu'intra-modaux. Nous ne pouvons pas savoir si ce sont des marchés supplémentaires du fer pris au routier ou réalisés au détriment de la SNCF.

Gérard LE BRIQUER (CGT) souhaite que l'on complète l'analyse : les t-km réalisées par les nouveaux entrants sont-elles prises à la SNCF ou à la route ? Les statistiques devraient prendre en compte cette analyse de l'intermodalité.

Il poursuit en notant la qualité de ce rapport qui présente un certain nombre d'innovations, notamment sur l'emploi, l'intérim, la précarité. Il met en exergue la remontée de l'intérim en 2009 et le nécessaire suivi qui doit être fait quant à cette question.

Suite à la présentation des secteurs du transport de voyageurs et de marchandises, il ressort des principales données du Rapport du SOeS, les effets de la crise économique et financière sur les trafics en baisse importante et la concurrence agressive entre les modes (effets des « prix cassés » du TRM en regard des coûts du transport), sur les marges des entreprises qui évoluent diversement selon la taille et leur appartenance à un groupe (l'analyse de la valeur ajoutée et des charges financières du capital doit être poursuivie et approfondie, notamment à partir des données des filiales étrangères des groupes français qui n'existent toujours pas dans les documents !), sur la décroissance des emplois dans le TRM et le FRET ferroviaire et leur plus grande précarisation (liée au recours à l'intérim dans le transport routier et logistique) sur fond de dumping social, fiscal et tarifaire qui déstabilise l'emploi et dégrade les conditions de travail. Il y a en particulier dans le routier la question de la mesure du temps de travail, avec les heures de travail et les heures d'attente.

Ces constats interrogent l'ensemble des acteurs et décideurs : Où en est-on du bilan de l'observatoire et du suivi économique et financier des entreprises du TRM mis en place en 2009 par la DGITM ? Les états généraux du TRM sont en cours et sont marqués par le constat d'une plus grande « insécurisation » des salariés du secteur et les effets des plans sociaux d'entreprises. La crise aurait conduit à -40 000/ -60 000 emplois. Comment se réalisent les ajustements ? Un facteur important est lié à la concentration des groupes, à l'investissement à l'étranger. Il faut regarder comment ces groupes fonctionnent, approfondir les analyses des filiales des groupes français à l'étranger. Il souhaite aussi des informations sur les relations des entreprises avec les banques.

Concernant ensuite les prix, il existe une corrélation avec les prix des carburants. Mais pourquoi y a-t-il des prix « cassés » dans les transports ? Ces prix sont cassés au détriment de quoi ? Il s'agit de « *dumping* social ». Alors que les coûts du transport sont sous-tarifés, la chute du ferroviaire ne doit pas laisser sans réaction. Elle ne se limite pas à la chute du wagon isolé mais aussi au train complet. Cela répond à une logique financière et non au besoin de réorienter le partage modal.

Concernant les aides au transport on reste dans l'attente d'analyses plus sérieuses. Le secret statistique est injustifiable. Il faudrait aussi des informations sur les comptes des sociétés d'autoroute. Il y a nécessité de plus de transparence. La CGT renouvelle sa demande que soit menée une réflexion sur l'ensemble des aides au secteur TRM (exonérations et remboursement de taxes, redevances et impôts..) afin d'évaluer la pertinence et le juste prix des modes de transport dans la perspective d'une internalisation des coûts d'usage des infrastructures et des coûts sociaux des externalités négatives et nuisances environnementales, dans le cadre de la mise en œuvre de la directive « Eurovignette 3 ». La CGT porte l'exigence d'une tarification sociale pour permettre de protéger les salariés en élevant le niveau social et d'assurer le juste prix du transport.

Concernant le transport de voyageurs, les transports en commun urbains en province et en Ile de France, il est nécessaire de mettre en place un observatoire des indicateurs environnementaux, sociaux et de qualité de service, désormais rendus obligatoires dans le cadre des contrats de transport (loi d'août 2007). M. LE BRIQUER souligne la demande d'analyses supplémentaires sur l'Ile de France, portant sur des éléments à la fois économiques et sociaux, ainsi que sur la qualité de service.

Jean-Bernard KOVARIK (DGITM) informe qu'une première lecture du rapport par la DGITM ne laisse pas apparaître d'anomalie criante, une deuxième lecture permettra de bien regarder la cohérence entre les comptes sociaux des différentes entreprises et leur présentation dans le Rapport. Les terminologies techniques doivent être examinées.

Jean-Paul OURLIAC rappelle que parmi les nouveautés du Rapport figure une fiche sur les investissements français à l'étranger des entreprises du secteur des transports et directs étrangers dans les entreprises de transport en France.

Frédéric BOCCARA (SOeS) répond qu'en effet grâce à une collaboration avec la Banque de France, qu'il remercie, cette fiche a été réalisée. Des améliorations futures pourront être apportées. Par exemple, en l'état, un investissement qui passe par une holding n'apparaît pas dans la fiche, même si c'est une holding d'un groupe de transport. Par ailleurs, un travail est en cours pour mobiliser les

informations de la Banque de France sur l'appel au crédit bancaire par secteur d'activité : la Banque publie en effet une série d'en-cours de crédit aux entreprises par secteur. Concernant les exonérations et aides, certaines séries sont collectées, notamment pour le compte satellite. Ce sont les exonérations de cotisations sociales, par sous-secteurs du transport, les exonérations de taxe professionnelle et les remboursements de TIPP. Sous réserve du secret statistique, il peut être envisagé de les intégrer l'an prochain à l'une des fiches du rapport.

André MILAN demande ce qu'il en est aujourd'hui de la réflexion à propos des auto-entrepreneurs initiée lors de la précédente plénière de la CCTN du 1^{er} avril ? Où en est la connaissance de leur nombre effectif, des différents registres auxquels ils peuvent s'inscrire, des statistiques quant à leur nombre ?

Qu'en est-il aussi de la réflexion à propos des émissions de CO₂ : les effets du prix de l'essence, du bonus-malus écologique, de la prime à la casse. Y a-t-il des évaluations quant à ces différentes politiques ?

Jean-Paul OURLIAC répond que concernant le statut des entrepreneurs, la problématique étant complexe, la DGITM continue la réflexion. Ensuite et pour ce qui est des émissions de CO₂ il souligne l'importance des indicateurs.

Jean-Marc ANDRE (CITEPA) fait remarquer que les chiffres 2009 sur la pollution et les émissions de gaz à effet de serre (GES) fournis par le Citepa sont provisoires. Deux indicateurs différents sont présentés : l'un sur les véhicules neufs (émissions normalisées, théoriques), l'autre dans les indicateurs Grenelle sur les émissions du parc. Dans le second, les émissions du parc de voitures particulières sont hors agro-carburants, ce qui mériterait d'être signalé ; surtout la différence de périmètre entre le numérateur (émissions calées sur les livraisons en France pour le routier) et le dénominateur (ensemble des v-km sur le territoire français métropolitain donc contient le transit avec prise de carburant à l'étranger).

Jean-Jacques BECKER (SEEIDD) demande s'il est vrai que les tonnes-km ne sont pas calculées sur des bases homogènes entre la route et le fer, *i.e.* incluant les parcours à vide dans un cas et pas dans l'autre.

Jean-Louis DENIZOT (SNCF) répond, concernant le ferré, que les tonnes-km ne comprennent pas les parcours à vide et les wagons à vide.

Adrien FRIEZ (SOeS) complète en disant que pour ce qui est du routier — au travers de l'enquête TRM — les transports à vide ne sont pas comptés.

Jean-Paul OURLIAC conclut en notant qu'il y a donc moins d'hétérogénéité qu'il n'y paraissait.

Gérard LE BRIQUER (CGT) insiste sur les groupes. Il souhaiterait des avancées dans le prochain rapport sur la question des groupes et une fiche portant sur cette question.

De même, concernant le Grenelle de l'environnement qu'en est-il des emplois verts ? Souhait là aussi d'une fiche.

Stéphanie LOPES D'AZEVEDO (UTP) informe que l'UTP a mis en place un groupe de travail sur les indicateurs de qualité du transport de voyageur et d'échange des bonnes pratiques. Il lui semble que si un travail de la CCTN est mené, il doit tenir compte des travaux de ce groupe. Par ailleurs, elle souligne pour l'Ile de France la nécessité d'inclure Optile dans le périmètre d'évaluation du transport de voyageurs.

Jean-Paul OURLIAC répond à M. LE BRIQUER que parmi les nouveautés du rapport figure une fiche sur les investissements à l'étranger. Un sujet « groupes étrangers » est à poursuivre. Concernant les emplois verts, il sait l'importance de ce sujet ayant été amené à piloter le rapport de la filière transport sur les emplois verts. Il est ainsi conscient, de ce fait, de la difficulté à proposer des indicateurs précis.

Enfin concernant les transports collectifs urbains une réunion entre la SNCF, la RATP, l'UTP, le STIF ainsi que la DGITM à laquelle pourraient être associés certains membres de la commission (comme M. QUINET qui a indiqué que le sujet l'intéressait) sera montée d'ici à l'automne.

Frédéric BOCCARA annonce à la CCTN qu'à l'occasion de l'arrivée d'un nouvel agent à l'automne, le SOeS souhaite mettre en place progressivement un travail sur la qualité du transport de voyageurs. Celui-ci répondrait à une demande exprimée assez largement, et dont s'est aussi fait l'écho M. QUINET. Il est bien entendu que ce travail ne peut que bénéficier d'un « groupe technique » de la

CCTN et se fera en lien avec celui-ci, même s'il ne pourra avancer que progressivement et qu'il peut se révéler ardu notamment pour arriver à un accord partagé sur un ou des indicateurs objectifs.

Bruno TREGOUET (SOeS) propose de présenter lors de la prochaine plénière des travaux qui ont été réalisés au sein de l'Observatoire des métiers et de la croissance verte » dont le SOeS assure le secrétariat. Ces travaux notamment au travers d'une comparaison des différentes évaluations fourniraient ainsi un cadrage.

Jean-Paul OURLIAC conclut la discussion en demandant que les remarques parviennent au SOeS d'ici le 14 juillet et en annonçant une publication du Rapport au 30 juillet.

Thomas le Jeannic. Présente les principaux résultats de l'Enquête nationale transports et déplacements 2007-2008 (ENTD)

D'ici la fin de l'année, sortira un numéro avec plusieurs études de la publication *La Revue du CGDD* consacré à l'ENTD 2007-2008, enquête ménage succédant à une enquête ménages similaire menée en 1993-1994. D'ores et déjà les principaux résultats ont fait l'objet de publications du SOeS : « *Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue et elle augmente ailleurs* », simultanément dans la collection *Le point sur*, n°20, juillet 2009, et dans la collection *Insee Première* (n°1252).

Didier ROUCHAUD expose les méthodes et résultats concernant le projet de dossier sur les TER.

Jean-Louis DENIZOT souligne qu'il est compliqué d'établir une comptabilité par ligne et par segment de trafic car une même ligne peut traverser plusieurs zones urbaines, périurbaines et rurales. En voulant trop fractionner les données, on prend le risque de leur faire perdre du sens. Il convient également de rappeler que, bien sûr, seules les externalités monétarisées sont valorisées dans les bilans et que d'autres effets importants pour les décideurs publics (aménagement du territoire, équité de l'accès au transport, desserte équilibrées des différentes zones régionales, etc...). ne sont pas quantifiés. Il faut également noter qu'une partie de l'offre nouvelle TER de la période étudiée est liée à la mise en service de LGV (Méditerranée et Est). Enfin, le développement de l'offre TER consomme des sillons ce qui peut entraîner l'exclusion de certains trafics ou la dégradation de la performance de l'offre d'autres activités ferroviaires, la prise en compte de cet effet dégraderait le bilan présenté.

Jean-Bernard KOVARIK souligne l'intérêt d'harmoniser la présentation avec celle de l'étude de 2004 de manière à faciliter la comparaison des résultats à méthode constante et à mettre en avant les effets des changements méthodologiques. Si l'on peut saluer les progrès de la méthodologie, notamment la désagrégation par région, il y a toutefois lieu de rappeler que les choix effectués par les régions conjuguent plusieurs natures d'enjeux, parmi lesquels l'offre d'accessibilité de certains territoires difficiles ou peu denses, les problématiques sociales, l'intégration de nouveaux paramètres comme le confort, la mobilité.... Il convient donc de progresser dans l'amélioration des méthodes d'évaluation et la prise en compte plus fine des territoires.

André MILAN relève que la comparaison des émissions de carbone évitées pour la région Centre et la région Nord-Pas-de-Calais est surprenante, sachant la configuration assez différente des deux régions notamment en densité urbaine. Il pense qu'il faut aller au-delà des moyennes, au-delà des valorisations monétaires et manier les chiffres avec discernement.

Il fait aussi remarquer qu'il est en désaccord avec la remarque selon laquelle l'ouverture à la concurrence qui pourrait améliorer le bilan socio-économique. Il juge que c'est une pétition de principe de nature purement idéologique qui n'a pas sa place ici. De surcroît, il insiste sur les problèmes posés par de véritables « saucissonages » en termes d'autorités organisatrices (AO) avec certains processus d'ouverture à la concurrence envisagés, si l'on pense par exemple à des combinaisons modales TER/autocar.

Enfin, il souhaite que l'on développe la distinction entre espace urbain et rural.

Emile QUINET questionne sur l'influence sur le bilan de l'hypothèse qu'il n'y a pas de gain de temps entre le mode routier et le mode ferroviaire. De même quelle pourrait être l'influence des économies de parking sur le bilan ?

Pierre TAILLANT (ADEME) indique que les émissions moyennes de CO₂ des TER auraient été actualisées par l'ADEME (sur la base des chiffres communiqués par la SNCF) en septembre 2009 à 59,9 gCO₂/voy-km contre 43,7 gCO₂/voy-km dans le document.

Gérard LE BRIQUER souligne que l'effet de réseau ferroviaire est global entre le TGV qui impacte fortement le TER (par exemple à la mise en service du TGV Est) et les services inter-cités.

Il ressort des éléments d'offre et de trafics des TER par région des disparités régionales de réseau et de potentiels de demandes de déplacements entre les régions denses, avec une armature périurbaine, et les plus rurales (Limousin et Auvergne..).

Cette étude ne peut pas avoir pour finalité de montrer le ou les « mauvais élèves » ce qui n'est pas son statut et porterait un risque inacceptable de mettre sur la place publique des évaluations non concertées avec les Régions, autorités organisatrices des services régionaux de transport de voyageurs, responsables de leur politique de transport. Ces politiques ne doivent d'ailleurs pas être dissociées des politiques de l'aménagement du territoire et des politiques de services publics de transport, volontaristes pour bon nombre d'entre elles, et ayant fait la preuve de leur succès en terme de report modal et d'égalité d'accès et de traitement des citoyens (tarifications sociale et spécifiques).

Ce document de travail s'éloigne parfois de l'esprit d'études des politiques TER et de sa vocation à donner des éclairages sur les avantages collectifs (gains de temps, de congestion et environnementaux) par des affirmations péremptoires *« le développement de l'offre de transport par autocar, encore marginale, comme alternative au transport ferroviaire, pourrait être une solution pertinente à développer dans ces régions.. »* et que *« l'amélioration du bilan socio-économique pourrait passer par une amélioration de la productivité du service ferroviaire, qu'une ouverture à la concurrence pourrait favoriser. »*

La CGT comme la CFDT l'a déclaré également, n'a pas la même lecture des bilans des TER en termes de réponse aux besoins de services publics ni des intentions de les ouvrir à la concurrence par « allotissement » qui ne garantiraient aucunement le développement du service public ni le besoin d'améliorer l'efficacité d'un réseau de transport ferroviaire de voyageurs intégré et maillé. L'analyse par ligne TER est inopérante et dangereuse pour apprécier l'effet de réseau des services régionaux de voyageurs et les complémentarités avec les autres modes de transports urbains, départementaux à l'échelle des territoires. Il faut sortir de la concurrence entre les modes (route / route et rail /route) en mettant en place des synergies entre les différentes AO que préconise la LOI SRU à travers la création de syndicats mixtes pour « fédérer » les initiatives et volontés de coordonner les réseaux en terme d'offre et de services communs d'information et de billetterie notamment y compris de mutualiser leur financement.

A ce stade, ce document de travail mérite une réflexion plus approfondie et compte tenu des affirmations que la CGT conteste ne peut faire l'objet de publication annexe au rapport définitif de la CCTN.

Jean-Paul OURLIAC remarque que les conditions liées à l'actualité sont différentes de celles d'il y a un an lorsqu'il a été décidé de faire une étude sur les TER. Il faut préciser les données. L'étude ne prend pas en compte toutes les externalités notamment celles qui ne sont pas quantifiables comme l'accessibilité. En outre, il faut avoir à l'esprit les limites inhérentes à ce type de méthode qui fait que, par exemple, les gains environnementaux (CO2, ...) sont écrasés par les gains de temps, lorsqu'ils sont évalués. Par ailleurs, il faut éviter les formules lapidaires et plutôt exprimer certains doutes en s'en tenant à ce que donne l'analyse. Il y a la nécessité d'organiser un contact entre les différents acteurs et donc d'entamer une nouvelle démarche pour compléter, prolonger et finaliser l'étude à l'automne.

Emmanuel FAVRE-BULLE fait remarquer que dans la présentation orale des éléments nouveaux ont été ajoutés, par rapport au document papier, concernant la distinction entre espace urbain et rural.

Jean-Jacques BECKER note, dans le même sens, que les améliorations sur cette thématique urbain/rural butent rapidement sur des problèmes de non-disponibilité des données et de l'information.

Mélanie CALVET présente les résultats provisoires de l'évaluation de la politique de contrôle-sanction automatisé (CSA) sur la période 2003-2009. Il est à noter qu'à ce stade, deux jeux d'hypothèses très différents ont été utilisés pour établir un bilan socio-économique du dispositif.

Henri PREVOST, adjoint à la déléguée à la sécurité et à la circulation routières (DSCR), fait part de son intérêt pour l'exercice tout en soulignant les points restant à approfondir. Concernant l'efficacité du CSA, il note que :

- l'association du dispositif au permis à point a permis d'accroître l'impact des contraventions à la vitesse;
- au niveau local, la baisse de l'accidentalité est très importante;
- les décisions récentes en matière de signalisation (éloignement de l'annonce des radars) et de technologie utilisée (implantation de radars mesurant une vitesse moyenne) devraient renforcer les effets du CSA.

Il conclut qu'il est nécessaire de poursuivre un travail en commun afin de rapprocher les hypothèses faites dans l'étude.

André MILAN remarque que l'accidentalité a diminué avant l'installation des premiers radars automatiques. Selon lui, l'impact du dispositif ne devenant significatif que 2 à 3 ans après le début de sa mise en oeuvre, la période d'évaluation ne devrait pas démarrer dès 2003.

Mélanie CALVET confirme qu'une baisse de l'accidentalité est intervenue dès l'annonce de la mise en place du CSA courant 2003.

Louis FERNIQUE précise que ce phénomène d'anticipation, bien documenté, n'est pas pris en compte dans la modélisation utilisée dans le deuxième scénario de l'étude. Cet effet expliquerait la baisse de la vitesse dans la situation de référence sans radar.

Gérard LE BRIQUER demande pourquoi le seul sous-réseau sur lequel un bilan a été établi est celui des autoroutes considérées les plus « sûres » alors que l'effet des radars peut être questionné si l'on considère la population des motards et des jeunes, particulièrement concernées par les accidents de la route.

A ce sujet, il note que la diffusion des GPS en équipements embarqués constitue un facteur à ne pas négliger pour le respect des limitations de vitesses et il interroge si la relation entre vitesse et radars est pertinente dans tous les cas de trafics.

Plus généralement, les données relatives au bilan socio-économique des installations des radars CSA, lui semblent quelque peu fragilisées par l'absence de données fiables et complètes sur les trafics observés et les incertitudes sur les hypothèses utilisées.

Enfin, il s'interroge sur la signification du bilan socio-économique : est-ce que le fait qu'il soit positif démontre l'efficacité de la politique évaluée? Les éléments globaux de coûts et de ressources sont des évaluations intéressantes mais le bilan socio-économique des radars CSA est à considérer avec toutes ces réserves et ne peut jouer comme « une caution » en faveur de décisions de politique de sécurité routière.

Jean-Paul OURLIAC répond qu'outre le fait que le choix des autoroutes ait été dicté par la disponibilité des données, ce sous-réseau est homogène. A propos du bilan socio-économique, il souligne les difficultés posées d'une part, par la définition du scénario de référence (présence d'un trend à la baisse de la vitesse), et d'autre part, par la prise en compte des différents facteurs en dehors de la valeur du temps.

André MILAN interroge sur le choix d'implantation des radars sur les autoroutes et le lien avec la dangerosité des sites.

Henri PREVOST (DSCR) répond que la dangerosité est bien prise en considération et que la logique qui s'applique sur les portions d'autoroutes limitées à 130km/h est que les véhicules soit contrôlés toutes les heures.

Jean-Paul OURLIAC conclut que la DSCR et le SEEIDD doivent collaborer pour poursuivre le travail, notamment pour rapprocher les hypothèses formulées. Le sujet pourra être à l'ordre du jour d'une réunion intermédiaire organisée à l'automne.

La séance est levée à 17h 30.

Les comptes des transports en 2009

Ce rapport, publié à l'issue de la réunion plénière de juin de la Commission des comptes des transports de la Nation, dresse un panorama des transports en 2009 : bilan de la mobilité des marchandises et des voyageurs, de la circulation routière, de l'accidentologie et des émissions atmosphériques liées aux transports. Ce rapport présente aussi les évolutions du secteur économique du transport, résultats comptables et financiers pour certains acteurs du secteur et emploi, ainsi que du marché du travail des principaux métiers du transport et de la logistique. Il récapitule les investissements en infrastructures de transport ainsi que l'ensemble des contributions publiques (État, AFITE, collectivités territoriales).

L'année 2009 est ainsi marquée par :

- une baisse historique du transport intérieur de marchandises (- 14,8 % en tonnes-kilomètres, dont - 20,9 % pour le transport ferroviaire) ;
- un transport intérieur de voyageurs moins touché par la crise (+ 0,4 %), avec toutefois une diminution des transports en commun (- 0,3 %) tandis que la circulation automobile reprend (+ 0,5 %) ;
- une situation financière des entreprises de transport routier de marchandises qui continue à se dégrader ;
- un emploi du secteur des transports qui recule (- 2,1 %) un peu plus que pour l'ensemble des secteurs ;
- des émissions de gaz à effet de serre des transports qui continuent à baisser (- 0,6 %) ;
- des dépenses publiques en transport et infrastructures (+ 2,0 %) tirées à la hausse par les collectivités locales (+ 2,5 % contre + 0,2 % pour les administrations publiques centrales) ;
- des investissements en infrastructures de transport qui augmentent de + 2,1 % en euros courants, les investissements routiers se stabilisant, ceux dans le réseau ferré augmentant.



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

CGDD - SOeS
Bureau des synthèses
économiques et sociales sur les transports
Rapporteur de la Commission des comptes
des transports de la Nation
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex