

Juillet
2014

Les comptes des transports en 2013

*Tome 1
51^e rapport à la Commission
des comptes des transports
de la Nation*



Crédits photos : Laurent Mignaux/METL-MEDDE - amarrage arrière d'un roulier
Bernard Suard/METL-MEDDE - Airbus A380
Arnaud Bouissou/METL-MEDDE - tramway à Grenoble
Arnaud Bouissou/METL-MEDDE - rame du TGV Est et autoroute A4

Les transports en 2013

**51^e rapport
à la Commission des comptes
des transports de la Nation**

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 1955. 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.

Le Service de l'observation et des statistiques (SOS), service statistique du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Medde), 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 Medde et l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee).

Le 51^e rapport de la Commission

La Commission se réunit deux fois par an, en général à la fin du premier trimestre et à la fin du premier semestre. Au cours de sa réunion du premier trimestre, elle examine les premiers résultats disponibles qui sont complétés par la suite.

Ont participé au tome 1, Laila Bentoudja, François Blanc, Nathalie Caron, Jean-Michel Chavouet, Carlo Colussi, Lise Dervieux, Jean-Baptiste Herbert (rapporteur), Guillaume Lubatti, Benoît Mathieu, Julien Nicolas, Véronique Paquel (secrétaire), Sébastien Picard, Natalia Radyna, François Rageau et Ismenos Tzortzis du SOS.

Membres de la Commission des comptes des transports de la Nation

Président, M. Frédéric CUVILLIER, secrétaire d'Etat auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, en charge des transports, de la mer et de la pêche

Vice-président, M. Jean-Paul OURLIAC, Conseil général de l'environnement et du développement durable

17 membres de droit représentant l'administration :

le vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable ;
le commissaire général au développement durable ;
le chef du SOeS ;
le chef du Seeidd ;
le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) ;
le délégué à la sécurité et à la circulation routières (DSCR) ;
le directeur général de l'aviation civile (DGAC) ;
le directeur général de l'énergie et du climat (DGEC) ;
le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature (DREAL) ;
le directeur général de l'Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) ;
le directeur général du Trésor (DGT) ;
le directeur général des finances publiques (DGFiP) ;
le directeur du budget ;
le directeur général des douanes et droits indirects (DGDDI) ;
le directeur général des collectivités locales (DGCL) ;
le délégué interministériel à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) ;
le directeur général des statistiques de la Banque de France (BdF).

10 membres de droit compétents en matière de transports :

le président du Conseil national des transports ;
le président du Conseil supérieur de la marine marchande ;
le président du Conseil supérieur de l'aviation marchande ;
le Commissaire général à la stratégie et à la prospective ;
le vice-président de la Commission des comptes des services de la nation ;
le vice-président de la Commission des comptes du tourisme ;
le vice-président de la Commission des comptes et de l'économie de l'environnement ;
le président de l'Association des régions de France (ARF) ;
le président de l'Assemblée des départements de France (ADF) ;
le président de l'Association des maires de France (AMF).

27 membres nommés au titre de leur rôle économique et social dans le monde des transports :

Le président de Réseau ferré de France (RFF) ;
le directeur général d'Aéroports de Paris (ADP) ;
le directeur général de Voies navigables de France

(VNF) ;
le président de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) ;
le président de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) ;
le président de l'Union des ports français (UPF) ;
le président de la Société nationale des chemins de fer (SNCF) ;
le président de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) ;
le directeur général de La Poste ;
le président du Comité des armateurs fluviaux (CAF) ;
le président de la Fédération nationale de transport routier (FNTR) ;
le délégué général de la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) ;
le président du Comité national routier (CNR) ;
le président de l'Union routière de France (URF) ;
le président du Comité des constructeurs français d'automobile (CCFA) ;
le président de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) ;
le président du Groupement des autorités responsables des transports (Gart) ;
le président du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) ;
le président de France nature environnement (FNE) ;
le président de UFC-Que Choisir ;
le président de la Fédération française des usagers de la bicyclette (Fubicy) ;
le président de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) ;
le président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) ;
le secrétaire général de l'Union interfédérale des transports de la Confédération générale du travail (CGT-UIT) ;
le secrétaire national de la Fédération générale des transports et de l'équipement de la Confédération française démocratique du travail (CFDT-FGTE) ;
le secrétaire national de l'Union interfédérale des transports de la fédération Force ouvrière (UIT-FO) ;
le président de la Fédération nationale CFE-CGC transports.

6 personnalités qualifiées nommées pour leur compétence économique dans le domaine des transports

M. Maurice BERNADET ;
M. Dominique BUREAU ;
M. Jean-Pierre CHANG ;
Mme Ariane DUPONT ;
M. Jean LATERASSE ;
M. Michel SAVY ;

Table des matières

Synthèse

8

Fiches

Cadrage sur la situation économique française et mondiale	13
L'année 2013 dans le monde et en France	14
Activités des différents secteurs de production en France en 2013	16
A - Transport et activité économique	19
A1 - Dépense nationale de transport en 2012 : compte satellite	20
A2 - Activité marchande du secteur des transports en France	22
A3 - Dépenses des ménages en transport	24
A4 - Dépenses des administrations publiques centrales et locales	26
A5.1 - Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)	28
A5.2 - Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures (VNF, RFF)	30
A6 - Recettes publiques liées au transport	32
A7.1 - Investissements en infrastructures de transport	34
A7.2 - Financement des infrastructures (AFITF, PPP)	36
A8 - Échanges extérieurs de services de transport	38
A9 - Investissements du secteur des transports à l'étranger	40
A10 - Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention	42
A11 - Réseaux de transport en France et dans l'Union européenne (UE)	44
B - Entreprises françaises de transport : démographie et comptes	47
B1 - Démographie des entreprises	48
B2.1 - Comptes des entreprises de transport	50
B2.2 - Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)	52
B2.3 - Entreprises de transport routier de marchandises (TRM) dans l'Union européenne (UE) élargie, en 2011	54
B2.4 - Entreprises de la messagerie et du fret express	56
B2.5 - Entreprises de transport collectif urbain	58
B2.6 - Entreprises ferroviaires	60
B2.7 - Entreprises de transport fluvial	62
B2.8 - Entreprises de transport et de services maritimes	64
B2.9 - Compagnies aériennes françaises	66
B3.1 - Sociétés d'autoroutes concédées	68
B3.2 - Aéroport de Paris (ADP)	70
C - Transport, emploi et rémunération	73
C1 - Emplois dans le secteur des transports	74
C2 - Salaires dans le secteur des transports	76
C3 - Marché du travail « Transport et logistique » : offre, demande d'emploi	78
C4 - Emplois et salaires dans les entreprises du TRM	80
D - Transport et développement durable	83
D1 - Indicateurs de la politique de transport	84
D2 - Consommation d'énergie de traction dans le transport	86
D3.1 - Émissions de gaz à effet de serre par le transport	88
D3.2 - Émission de polluants atmosphériques par le transport	90
D3.3 - Qualité de l'air et transport routier	92
D4.1 - Accidentologies ferroviaire, aérienne et maritime	94
D4.2 - Accidentologie routière	96
D4.3 - Accidentologie des poids lourds	98
D5 - Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels	100

E - Transport de marchandises	103
E1 - Transport intérieur terrestre de marchandises	104
E2 - Transport routier de marchandises	106
E3 - Transport ferroviaire de marchandises	108
E4 - Transport fluvial de marchandises	110
E5 - Transport maritime de marchandises	112
E6 - Transport par conteneurs	114
E7 - Plateformes logistiques et entrepôts	116
E8 - Transport terrestre de marchandises dans l'UE	118
F - Transport de voyageurs	121
F1 - Transport intérieur de voyageurs	122
F2 - Transport ferroviaire de voyageurs	124
F3 - Transport collectif urbain	126
F4 - Transport actif : le vélo	128
F5 - Transport aérien de voyageurs	130
F6 - Liaisons trans-Manche et en Méditerranée	132
G - Bilan de la circulation	135
G1 - Bilan de la circulation routière	136
G2 - Parc de véhicules et immatriculations de véhicules neufs	138
G3 - Consommation de carburant routier	140
Annexes	143
Liste des annexes dématérialisées	144
Tables de passage (numérotation des fiches des 50 ^e et 51 ^e rapports)	150
Nomenclatures utilisées dans le rapport	154
Définitions de quelques principales grandeurs et ratios comptables	156
Sites internet	158
Sigles et abréviations	160
Réunion plénière de la commission du 2 juillet 2014	163
Liste des participants	164
Remarques des membres de la commission	166

Synthèse

L'environnement économique global est favorable aux transports avec une activité économique mondiale qui maintient sa croissance (+ 3,0 %). En France, la reprise est timide (+ 0,3 %) mais la demande extérieure s'accroît avec une hausse des exportations ; la contrainte énergétique se desserre profitant d'une baisse du prix du baril de Brent et d'une dépréciation du dollar par rapport à l'euro.

La demande intérieure française soutient l'activité du transport. L'activité des branches utilisatrices du transport freine moins que l'année dernière, mais les ménages ont ralenti leur consommation de transport collectif. De leur côté, les administrations publiques accélèrent leur soutien au transport, principalement les administrations publiques locales (+ 4,5 %) alors que le soutien des administrations publiques centrales d'État recule (- 3,1 %).

En conséquence, les transports progressent modérément en 2013. Globalement, la production marchande de la branche transport progresse de 0,6 % en 2013, avec des créations d'entreprises assez dynamiques et un recul de l'emploi salarié moins important que dans l'ensemble de l'économie française. La production marchande de transports de marchandises (36 % de la production de transport) progresse de 0,7 %. Le transport de voyageurs continue sa progression au même rythme qu'en 2012 (+ 0,5 %). L'activité des autres services de transport est freinée par la poste et par l'entreposage

La progression des transports se traduit par une circulation routière en hausse (+ 0,7 %) en 2013. Cette augmentation de la circulation s'est cependant accompagnée d'une diminution des émissions de gaz à effets de serre, notamment grâce à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules, ainsi que d'une baisse du nombre d'accidents de la route (- 6 %) et également de la mortalité (- 10,5 %).

Un environnement économique 2013 plus favorable au transport

Six ans après l'éclatement de la crise financière, la reprise européenne semble se profiler : la confiance revient progressivement tant chez les ménages que dans les entreprises. Un nombre croissant de pays développés connaît un début de rebond de la demande intérieure et des investissements.

En France, l'activité peine à reprendre : la demande intérieure repart modestement et la demande extérieure reste encore faible, le produit intérieur brut (PIB) croît modérément (+ 0,3 %). La production annuelle de l'ensemble des branches est en légère hausse (+ 0,4 % après + 0,1 % en 2012) et retrouve un niveau équivalent à celui de 2008.

Le prix du baril de Brent baisse en moyenne de 5,7 % en euros, conjuguant une baisse de 2,7 % en dollars et une appréciation de 3,3 % de l'euro face au dollar.

La production marchande de la branche transport progresse

Globalement, la production marchande de transport progresse de 0,6 % après une baisse de 0,8 % en 2012. La production marchande de transport de marchandises (36 % de la production marchande de transports) progresse de 0,8 %, comme celle de services de transports de voyageurs, celle des autres services (hors poste et courrier) de 1,0 % tandis que celle de la poste et courrier recule de 2,0 %.

L'augmentation de la production s'accompagne de créations d'entreprises assez dynamiques pour le secteur.

Celles-ci progressent de 0,9 % (hors auto-entreprises) à un rythme moins soutenu que dans l'ensemble de l'économie (+ 8,5 %). La part des auto-entreprises dans les créations d'entreprises, bien qu'en augmentation, reste nettement plus faible que dans l'ensemble de l'économie (38 % en 2013 contre 51 %). Les défaillances d'entreprises, en léger recul, sont marquées par la disparition de grandes unités

L'emploi salarié recule moins que dans l'ensemble de l'économie

La reprise s'accompagne d'un recul de l'emploi salarié identique à celui de 2012 mais moins important que dans l'ensemble de l'économie française : - 0,4 % entre fin 2012 et fin 2013, 5 700 emplois supprimés, contre - 0,6 % pour l'ensemble des secteurs principalement marchands. Sur les cinq dernières années, l'emploi a diminué en moyenne annuelle de 0,3 %. Le recours à l'intérim progressé de 10,4 % en 2013.

Au 1^{er} janvier 2013, 5,6 % salariés des transports sont au Smic, proportion importante dans ce secteur, mais bien plus faible que dans l'ensemble de l'économie française (12 %). Le salaire moyen par tête (SMTP, primes et compléments compris) progresse moins qu'en 2012.

Néanmoins, en raison du ralentissement des prix à la consommation, le pouvoir d'achat moyen du SMPT et celui du salaire horaire de base ouvrier repartent tous les deux à la hausse. Le coût du travail horaire recule pour la première fois depuis dix ans et la masse salariale versée par les entreprises du transport progresse moins qu'en 2012.

Pourtant, la demande de transport tant intérieure qu'extérieure reste molle

La demande en transport des ménages, qui contribue à la moitié de la dépense totale nationale de transport, recule de 2,6 %. Le prix attractif des carburants entraîne un report du transport collectif vers le transport individuel ; le moindre départ en vacances des Français provoque une diminution tant du transport individuel que collectif.

Les dépenses en transport individuel diminuent de 3,2 % ; elles prennent en compte les achats de véhicules qui reculent de 7,8 %, les immatriculations de voitures particulières neuves étant en repli pour la quatrième année consécutive. Hors achat de véhicules, la consommation des ménages en transport individuel ne recule que de 0,9 %.

Les dépenses des ménages en transport collectif continuent d'augmenter (+ 0,4 % en volume) mais moins que les années précédentes (+ 0,9 % en moyenne depuis 2008).

La demande de transport des entreprises, qui contribuent à 38 % de la dépense totale de transport, diminue moins que par le passé car la production des branches utilisatrices de transport (construction, industrie, agriculture et commerce) recule toujours, mais moins fortement que depuis 2008 (- 0,6 % et - 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008).

La demande extérieure en services de transport ne croît que de 3,8 % (+ 6,9 % en 2012).

Mais les investissements en infrastructures s'accroissent

Les investissements en infrastructures de transport, 23,3 milliards d'euros (Md€), accélèrent (+ 11,7 % en 2013, + 7,5 % en moyenne annuelle depuis 2008). Près de la moitié des investissements en infrastructures de transport concerne toujours la route où ils ne progressent que de 0,9 % (+ 2,4 % en moyenne depuis 2008). Ils augmentent très fortement sur le réseau ferré, tant en Île-de-France que sur l'ensemble du réseau national.

Le financement public ne représente qu'un quart des investissements en infrastructures.

Une partie des financements en infrastructures de l'État est réalisée par l'intermédiaire de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) dont les dépenses d'intervention renouent avec la croissance en 2013 (+ 2,9 %, - 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008). L'AFITF, faute de bénéficier des recettes de l'écotaxe, recevra à partir de janvier 2015 une partie des péages de « transit poids lourds ». Partenariats public-privé (4,2 Md€ en très forte progression) et concessions prennent le relais du financement public.

Le financement du transport par les administrations publiques progresse

Le financement du transport par les administrations publiques progresse de 2,5 % ; il atteint 48,6 Md€ au total.

Il est réalisé à 75 % par les collectivités territoriales. Tandis que le financement par les administrations publiques centrales (Apuc) recule de 3,1 % (- 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2008), celui des administrations publiques locales (Apul) progresse de 4,5 % en 2013 (+ 2,7 % en moyenne depuis 2008).

Le financement public soutient le fonctionnement des transports (65 %) et les investissements en matériel et en infrastructures du transport.

L'ensemble des dépenses de fonctionnement de transport des administrations s'élève à 31,4 Md€ ; les versements destinés à la SNCF s'élèvent à 4,8 Md€, en recul de 1,7 % mais en progression moyenne annuelle de 4,1 % depuis 2008 ; ceux destinés à la RATP atteignent

2,0 Md€, en progression de 1,5 % et ceux destinés aux transports collectifs urbains de province (3,0 Md€) progressent de 5,4 %. Réseau ferré de France (RFF) reçoit 2,1 Md€, en baisse de 6,3 %.

Les administrations publiques versent au total 17,2 Md€ pour des investissements, (tant en matériel qu'en infrastructures, sans qu'il soit possible de faire l'éclatement), en augmentation de 3,5 % mais en baisse de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008. Les Apul versent 13,8 Md€, en progression de 6,0 % (+ 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008) tandis que les Apuc versent 3,4 Md€, en baisse de 5,7 % (- 7,3 % en moyenne annuelle depuis 2008). Pour financer leurs interventions dans les transports, les administrations disposent de recettes publiques qui sont des taxes spécifiques sur les transports (hors TVA). Celles-ci n'augmentent que de 0,7 % à 42 Md€.

La principale recette, le produit de la taxe sur les produits pétroliers (25 Md€), n'augmente que de 1,0 %. Le versement transport (7,2 Md€) progresse de 4,3 %.

Le transport de marchandises est quasi stable

Le transport intérieur terrestre de marchandises est stable (- 0,5 % en tonnes kilomètres (t-km pour l'ensemble y compris oléoducs, + 0,7 % hors oléoducs).

Les composantes du transport intérieur de marchandises ont connu des évolutions variées depuis 2000 (graphique 2). La part du transport routier s'est accrue passant de 81,0 % en 2000 à 87,8 % en 2011 et n'évolue pas depuis ; celle du transport ferroviaire est maintenant inférieure à 10 % alors qu'elle était de près de 17 % en 2000 ; celle du transport fluvial est passée de 2,1 % en 2000 à 2,4 % en 2013.

Le transport intérieur routier de marchandises progresse

Le transport intérieur routier de marchandises progresse de 1,0 %.

Le transport intérieur par des véhicules étrangers augmente de 3,0 % en 2013 alors qu'il recule de 1,8 % en moyenne annuelle depuis 2008. Il représente 35 % du transport routier de marchandises, contre 27 % en 2000. Le transport sous pavillon français est quasi stable (- 0,1 %, - 2,9 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; la partie la plus fréquente, le transport pour compte d'autrui (54 % du transport routier), se replie de 2,1 % (- 4,0 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; le transport pour compte propre (11 % du transport routier) repart à la hausse (+ 7,3 %), retrouvant la tendance commencée après 2008 mais interrompue en 2012 (+ 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Les types de produits transportés par le pavillon français évoluent, avec plus de produits manufacturés notamment en conteneurs et moins de matériaux de construction ; les distances parcourues s'allongent légèrement.

Les autres modes de transport de marchandises se redressent modestement

Le transport ferroviaire de marchandises recule (- 1,6 % en t-km, - 4,6 % en moyenne annuelle depuis 2008). L'activité de fret ferroviaire décroît tendanciellement depuis les années 2000, malgré le dynamisme du transport ferroviaire international.

Le transport fluvial s'accroît de 1,0 %.

Avec la reprise de l'activité économique et du commerce international, les tonnages de marchandises traités dans les ports français sont en légère progression (+ 0,2 %, - 2,7 % en moyenne annuelle depuis 2008). Alors que le transport de produits pétroliers est en baisse suite aux fermetures de raffineries, le transport par conteneurs continue à s'accroître (+ 1,9 % en 2013, + 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2008), et celui de rouliers progresse très fortement et retrouve le niveau atteint en 2008.

Les prix des transports de fret ont augmenté dans des proportions variées selon les modes : + 5,0 % pour le transport maritime, + 4,2 % pour le transport aérien et seulement + 1,0 % pour le transport fluvial, + 0,8 % pour le transport routier.

Le transport de voyageurs évolue au même rythme que depuis 2008

Le transport intérieur de voyageurs poursuit sa croissance à un rythme continu (+ 0,5 %, + 0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Le transport individuel qui représente 82,8 % du transport intérieur de voyageurs augmente de 0,5 %,

tandis que le transport collectif poursuit son ralentissement entamé en 2012 (+ 0,3 % après 0,4 % en 2012 et 3,3 % en 2011), et croît à un rythme bien inférieur à sa tendance décennale (+ 2,0 %).

Le transport collectif de proximité ralentit, le transport collectif sur longue distance est stable

Le transport collectif sur longue distance est stable (- 0,1 %). Alors que le transport en car et autocars interurbains (+ 2,4 %) et le transport aérien intérieur province-province (où le nombre de passagers s'accroît de 6,6 %) augmentent, le transport ferroviaire longue distance diminue (- 1,2 %) avec - 0,5 % pour les trains à grande vitesse, hors navettes

Eurotunnel et - 5,8 % pour les trains interurbains.

Le transport collectif de proximité ralentit (+ 0,9 %, après + 3,0 % en 2012). Le transport ferroviaire (trains sous convention des conseils régionaux, Transilien et RER) stagne (+ 0,1 % après + 3,6 % en 2012) du fait de la baisse de transport en TER (- 1,2 % après + 5,5 % en 2012) et du ralentissement des RER et Transilien (+ 1,2 % après 2,0 % en 2012)

L'activité du transport collectif urbain de voyageurs (TCU) augmente de 1,8 %, mais poursuit sa décélération (+ 2,3 % en 2012 et + 2,9 % en 2011), notamment en Île-de-France (+ 1,5 %) où se concentre 75 % du transport collectif urbain. L'augmentation de l'offre de transport en tramways contribue à compenser la diminution du trafic des métros et des bus de Paris et de la petite couronne. Pour la huitième année consécutive, les réseaux de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (+ 2,9 %).

L'emploi est particulièrement dynamique dans les TCU où il s'accroît de 1,6 % et encore plus dans le transport par car (+ 2,7 %), alors qu'il se contracte à la SNCF et dans les compagnies aériennes.

L'activité des autres services de transport est ralentie par la poste et par l'entreposage

La France dispose de plus de 79 millions de m² d'entrepôts et de plateformes logistiques de plus de 5 000 m² pour stocker sa production. Ils sont répartis le long des principaux axes routiers, autour des grandes agglomérations. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en Rhône-Alpes. Dans l'entreposage, l'activité recule de 2,3 %, alors que l'emploi progresse de 1,3 %.

Les services de logistique, messagerie et fret express, qui représentent 8,7 % de l'activité de transport, progressent de 2,4 % et l'emploi s'y contracte de 1,0 %.

Dans les services annexes (aéroports, ports), l'activité progresse fortement (+ 4,0 %), l'emploi y est quasi stable (+ 0,2 %). Ainsi, par exemple, Aéroports de Paris

(ADP) poursuit son développement. Cependant, les investissements diminuent nettement (- 30 %) après avoir déjà enregistré une baisse en 2012, marquant la fin d'un cycle d'investissement.

La production de poste et de courrier baisse en volume de 2,0 %, au même rythme que depuis 2008.

L'activité des autres services de transport est ralentie par la poste et par l'entreposage

Malgré une circulation routière en progression, les émissions de CO₂ sont en baisse

La circulation routière augmente en 2013 (+ 0,7 %) à un rythme un peu plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,5 %). La circulation des voitures particulières (75 % de la circulation totale) augmente de 0,5 %, le prix relativement bas des carburants pourrait être à l'origine de cette augmentation. Celle des véhicules utilitaires légers progresse de 2,0 %, sans doute en lien avec le développement du commerce électronique et des services aux personnes. Après une année 2012 particulièrement dégradée, la circulation des véhicules lourds augmente légèrement (+ 0,2 %, - 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2008), soutenue par les bus et les cars, et les poids lourds étrangers.

Malgré l'augmentation de la circulation routière, la consommation d'énergie dans le transport routier (individuel ou de marchandises) est en baisse du fait de l'amélioration des performances des moteurs et de la diésélisation du parc de voitures particulières qui se poursuit (61,7 % du parc) mais ralentit avec la baisse des immatriculations de voitures neuves diesel ; celles-ci reculent fortement (- 13,1 %) dans un contexte où les immatriculations totales reculent de 5,4 %.

De ce fait, les émissions réelles de gaz à effet de serre des transports sont en recul (- 1,8 %). Les émissions de CO₂ des voitures particulières sont en baisse tendancielle depuis le début des années 2000, alors que leur circulation progresse. La diminution des émissions conventionnelles de CO₂ par km des voitures particulières neuves s'accélère (- 6,9 g/km) sous l'effet de la forte majoration des montants du malus à partir du 1er janvier 2013 ; malgré la réglementation plus contraignante, la part des immatriculations de voitures particulières neuves dans les tranches donnant droit à un bonus progresse de 13,2 points.

Malgré l'augmentation de la circulation routière en 2013, les accidents de la route sont en diminution de 6 %, ce qui s'est traduit par une baisse de la mortalité (- 10,5 %), sauf pour les conducteurs de poids lourds (+ 1,8 %).



Cadrage sur la situation économique française et mondiale

L'année 2013 dans le monde et en France

Six ans après l'éclatement de la crise financière à l'été 2007, la reprise européenne semble enfin se profiler : la confiance revient progressivement tant chez les ménages que dans les entreprises. L'activité mondiale entame une reprise poussive en 2013. Un nombre croissant de pays développés connaît un début de rebond de la demande intérieure et des investissements.

En France, la demande intérieure repart modestement, la demande extérieure est encore faible, le produit intérieur brut (PIB) ne croît que de 0,3 %.

La zone euro retrouve un peu de tonus

En récession pour la deuxième année consécutive en 2013, la zone euro commence à entrevoir une possible sortie de crise : l'évolution du PIB reste négative en 2013 (- 0,4% contre - 0,6% en 2012) mais au cours des deux derniers trimestres, l'activité, tirée par la demande des ménages et les investissements, semble se redresser. C'est surtout la demande intérieure des administrations publiques (+ 2,0 %) qui soutient l'activité, alors que la demande intérieure des ménages n'évolue guère (+ 0,2 %) dans un contexte où le chômage continue de progresser sur l'ensemble de la zone Euro, et l'investissement des entreprises continue de se contracter (- 3,2 % dans la zone euro).

Au Royaume-Uni, l'activité a nettement redémarré en 2013 (+ 1,7 % après + 0,3 % en 2012).

Dans les économies de l'Europe de l'Est, très dépendantes de celles de l'Ouest, un sursaut est notable depuis l'été 2013.

Reprise poussive de l'activité en France

L'économie française est toujours enfermée dans un cercle vicieux : absence de croissance, hausse du chômage et persistance d'un déficit et d'un endettement publics élevés.

La France est dans une situation intermédiaire dans la zone euro : la demande intérieure repart modestement (+ 0,7% après 0,2 %) conduisant, faute de relais suffisant par la demande extérieure, à une croissance du PIB de 0,3 %, moins qu'au Royaume-Uni (+ 1,7 %) et qu'en l'Allemagne (+ 0,5 %), mieux que la moyenne de la zone euro.

En 2013, la demande mondiale adressée à la France croît de 2,2% après 1,91 % en 2012.

L'économie des autres pays reste plus dynamique qu'en Europe

Aux États-Unis, la politique budgétaire a été très rigoureuse en 2013, entraînant une diminution des dépenses publiques (qui représentent près de 20 % de la demande intérieure) de 2,1 % ; le PIB n'a progressé que de 1,9 % (après + 2,8 % en 2012).

Au Japon, les quatre plans de soutien à l'activité votés après le séisme du 11 mars 2011 ont permis une nette accélération économique en 2012 qui s'est poursuivie au même rythme en 2013, malgré des exportations vers la Chine en difficulté du fait de relations diplomatiques tendues.

En Chine, l'activité continue de croître à un rythme soutenu (+ 7,7 % comme en 2012).

L'activité des économies émergentes, toujours soutenue, a ralenti en moyenne en 2013 : leur croissance a atteint + 4,7 % après + 5,1 % en 2012. Le ralentissement mondial se ressent sur leurs exportations qui croissent, mais moins rapidement qu'en 2011 (+ 4,4 % après + 4,2 % et + 7,0 % en 2011). La progression des importations (+ 5,0 % après + 5,5 %) a été soutenue par une demande intérieure robuste.

En Russie, la croissance du PIB a atteint + 1,3 % en 2013, au plus bas depuis 2009. Les échanges avec l'extérieur (importations et exportations) ralentissent nettement.

Dans les pays émergents, le ralentissement de l'activité est marqué malgré une accélération en fin d'année : en Inde, en Turquie et au Brésil les PIB croissent de 4,5 %, 4 % et 2,3 %.

Le prix des matières premières importées en France baisse en 2013

Le baril de Brent a fluctué au cours de l'année avec une baisse sensible au deuxième trimestre et une légère reprise pendant l'été. Il est resté toute l'année à un niveau très haut, moins qu'en 2012, cependant : 80,7 € le baril (110,8 \$) en décembre 2013 contre 83,3 € (109,5 \$) en décembre 2012.

Depuis 2008, le prix du baril a crû de 4,7 % en € en moyenne annuelle (- 5,7 % en 2013).

Le prix des autres matières premières importées en France est tiré par le prix du pétrole. En 2013, le prix de l'ensemble des matières premières a baissé de 7,2 % (mais crû de + 3,1 % en moyenne depuis 2008).

Contribution à la croissance

La croissance du PIB peut être décomposée en la somme des contributions de ses différentes composantes : dépenses de consommation des ménages, des institutions sans but lucratif au service des ménages et des administrations publiques, investissement, variations de stocks et solde commercial.

Dans les cas simples, agrégats en valeur notamment, la contribution d'une composante à un agrégat (le PIB par exemple) est égale au produit du taux de croissance de cette composante par son poids dans l'agrégat à la période précédente.

Figure 1 Évolution du PIB, des importations et des exportations des principaux pays

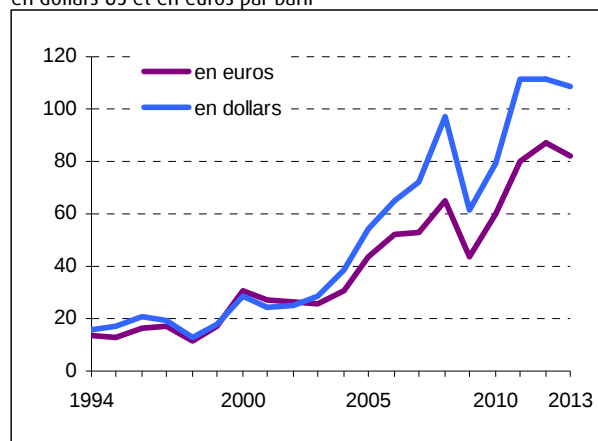
Variations annuelles en %

	PIB			Importations			Exportations		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
France (1)	2,1	0,3	0,3	6,3	-1,3	1,7	6,9	1,1	2,2
Allemagne (2)	3,4	0,9	0,5	7,5	1,8	1,0	8,1	3,8	1,0
Italie (2)	0,6	-2,4	-1,8	1,4	-7,1	-2,9	6,9	2,0	0,0
Espagne (2)	0,1	-1,6	-1,2	-0,1	-5,7	0,4	7,6	2,1	4,9
Zone EURO (2)	1,6	-0,6	-0,4	4,4	-0,8	0,1	6,3	2,7	1,3
Royaume-Uni (2)	1,1	0,3	1,7	0,3	3,4	0,5	4,5	1,7	1,0
Japon (2)	-0,6	1,4	1,5	5,9	5,4	3,3	-0,4	-0,1	1,6
Etats-Unis (2)	1,8	2,8	1,9	4,9	2,2	1,4	7,1	3,5	2,7
Total OCDE (2)	1,9	1,5	1,3	5,1	1,3	1,1	5,9	2,7	1,8
Chine (3)*	9,3	7,7	7,7	10,1	6,2	10,6	8,9	5,2	8,6
Inde (3)*	7,8	4,9	4,5	8,1	1,9	-2,1	9,0	1,5	5,0
Brésil (3)*	2,7	1,0	2,3	8,9	-2,3	8,6	2,9	-0,3	3,1
Russie (3)*	4,3	3,4	1,3	16,9	10,9	6,2	6,7	4,0	3,2
Turquie (3)*	8,8	2,1	4,0	10,9	1,2	8,4	6,0	12,8	0,5
Pays en développement (3)	6,3	5,1	4,7	9,2	5,8	5,6	7,0	4,2	4,4
MONDE (3)	3,9	3,2	3,0						

Sources : (1) Insee, (2) OCDE, (3) FMI

Figure 2 Prix du brut daté

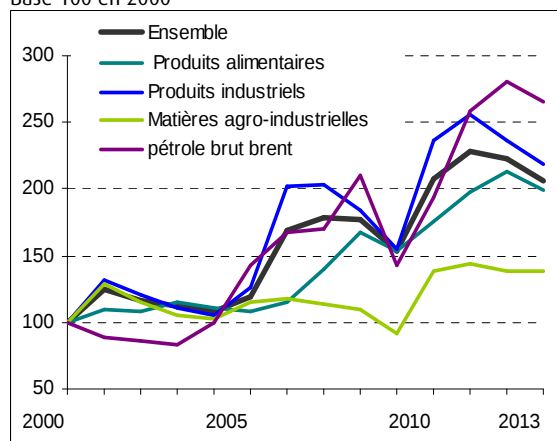
en dollars US et en euros par baril



Source : Dgec

Figure 3 Indice des prix des matières premières importées

Base 100 en 2000



Source : Insee

Figure 4 Zone euro

Volume (prix chaînés), variations en %

	2011	2012	2013
PIB	1,5	-0,6	-0,4
Importations	4,3	-0,8	0,2
Demande intérieure	0,5	-2,0	
Ménages	0,1	-1,4	-0,5
Administrations publiques	-0,1	-0,6	0,3
Formation brute de capital fixe	1,6	-3,9	-3,2
Exportations	6,5	2,7	1,3
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale	0,3	-1,4	-0,7
Commerce extérieur	0,9	1,5	0,5
Variation de stocks	0,2	-0,5	-0,2

Équilibre ressources-emplois**Figure 5 France**

	2011	2012	2013
PIB	2,1	0,3	0,3
Importations	6,3	-1,3	1,7
Demande intérieure	0,6	0,2	0,7
Ménages	0,4	-0,5	0,2
Administrations publiques	1,0	1,7	2,0
Formation brute de capital fixe	2,1	0,3	-1,0
Sociétés et entreprises individuelles non financières	3,9	0,1	-0,9
Ménages hors entrepreneurs individuels	1,0	-2,2	-3,1
Exportations	6,9	1,1	2,2
Contributions à l'évolution du produit intérieur brut			
Demande intérieure finale	0,5	0,2	0,6
Formation brute de capital fixe	0,5	0,1	-0,2
Commerce extérieur	0,0	0,7	0,1
Variation de stocks	1,1	-0,6	-0,2

Source : Insee

Activité des différents secteurs de production en France en 2013

La production annuelle de l'ensemble des branches de l'économie française est en légère hausse en 2013 (+ 0,4 % après + 0,1 % en 2012) et a retrouvé un niveau équivalent à celui de 2008. Elle est toujours tirée par celle des services (surtout non marchands depuis 2011) qui progressent de 1,0 % en 2013 (+ 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2008) et représentent 52 % de la production totale.

Dans les branches utilisatrices de transport (construction, industrie manufacturière, agriculture et commerce), la production recule toujours, mais moins fortement qu'en 2012 (- 0,6 % après - 1,4 % en 2012) et diminue de 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les échanges extérieurs sont quasi stables en 2013 et à un niveau comparable à celui de 2008.

La production de la branche transport progresse de 0,6 % en 2013, mais diminue en moyenne de 0,5 % depuis 2008.

La production des branches principales utilisatrices des transports (agriculture, industrie manufacturière, construction et commerce) est en baisse de 0,6 % en 2013 (après - 1,4 % en 2012) et de 1,3 % depuis 2008 ; ces branches réalisent 39,2 % de la production nationale (42,0 % en 2008). Dans l'ensemble des autres branches (hors transport), malgré la baisse de 1,6 % en 2009, la production croît de 1,1 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Production manufacturière et production agricole atone

La production de l'industrie manufacturière (hors énergie et mines) continue à baisser, 0,8 % en 2013 (après - 2,1 % en 2012) dans un contexte de baisse depuis 2008 (- 1,7 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013).

La fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac (20,0 % de l'industrie manufacturière) fluctue peu autour de son niveau de 2008 (- 0,4 % en moyenne annuelle) ; en 2013, elle recule cependant de 2,4 %.

La fabrication de matériels de transport, après une très forte baisse en 2009, (- 18,3 %) a progressivement retrouvé son niveau de 2000 ; elle progresse de 1,0 % en 2013, mais, en moyenne annuelle, elle baisse de 1,0 % depuis 2008.

La production d'équipements électriques, électroniques informatiques a baissé de 18,8 % en 2009 et, malgré un progression de 1,0 % en 2013, elle est encore très loin de son niveau d'avant crise (- 1,9 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Avec la fermeture récente de raffineries (8 en service en 2013 contre 12 en 2009), la production de la branche cokéfaction et raffinage a baissé en moyenne annuelle de 7,1 % depuis 2008 avec une baisse contenue en 2013 (- 0,9 %) mais majeure en 2012 (- 12,0 %).

La production agricole, liée aux aléas climatiques, n'évolue guère depuis le début des années 2000 ; elle est stable en 2013 (+ 0,1 %), comme en moyenne annuelle depuis 2008 (- 0,2 %).

Recul de la construction, résistance du commerce de détail

Après la plongée de 2009 (- 7,0 %), la construction est en baisse en 2013, comme en 2012 : - 1,4 % en 2013 après - 1,7 % en 2012 et - 2,0 % en moyenne annuelle depuis 2008.

En 2013, le nombre d'autorisations de construction de logements a baissé de 10,6 % après - 5,8 % en 2012. La rénovation n'a pas pu jouer son rôle d'amortisseur de crise, notamment à cause de l'augmentation en 2013 du taux de TVA réduit (le taux est passé de 5,5 % à 7 % au 1^{er} janvier 2012, puis à 10 % au 1^{er} janvier 2014), de la diminution du nombre de transactions immobilières dans l'ancien et du manque de confiance des ménages.

L'activité dans le commerce de détail (commerce, réparation d'automobiles et de motocycles) est stable en 2013, comme en 2012, spécialement dans les magasins non spécialisés (hypermarchés). Le commerce de détail d'équipements de l'information et de la communication repart sur une forte progression (+ 10,3 % après + 6,3 % en 2012), tandis que le commerce de produits plus classiques poursuit sa tendance à la baisse.

L'activité de la vente à distance progresse de 3,3 % en 2013, moins rapidement que la tendance depuis 2008 (4,3 % en moyenne annuelle).

Les importations de produits industriels ralentissent

Les importations de produits nécessitant du transport (produits industriels et produits agricoles essentiellement) croissent de 1,8 % (en volume) en 2013 et de 1,2 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les exportations de produits nécessitant du transport croissent de 1,7 % (après + 2,1 % en 2012 et + 0,9 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; elles sont tirées par les exportations de produits agricoles qui avaient nettement ralenti en 2012, et le matériel de transport (aéronefs essentiellement).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure 1 Évolution de la production par branche au prix de l'année précédente chaînés

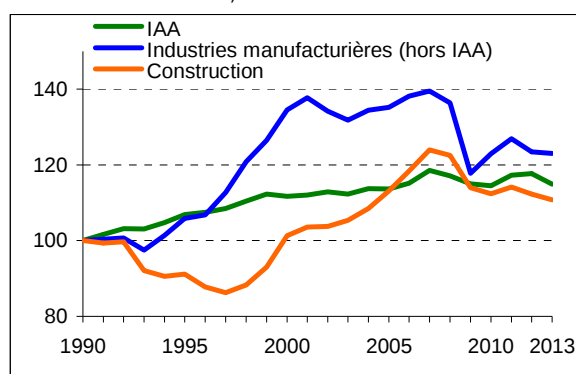
Variations annuelles en %, niveau en milliards d'euros

	Niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Branches utilisatrices de transport	1 425,4	2,5	-1,4	-0,6	-1,3
Agriculture, sylviculture et pêche	79,3	2,4	-1,8	0,1	-0,2
Branches manufacturières :	710,6	3,0	-2,1	-0,8	-1,7
<i>Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac</i>	141,8	2,4	0,4	-2,4	-0,4
<i>Cokéfaction et raffinage</i>	41,7	2,4	-12,0	-0,9	-7,1
<i>Fabrication d'équipements électriques, électroniques, informatiques ; fabrication de machines</i>	84,4	4,6	-0,9	1,0	-1,9
<i>Fabrication de matériels de transport</i>	106,5	2,7	-0,4	1,0	-1,0
<i>Fabrication d'autres produits industriels</i>	336,2	3,1	-2,6	-1,1	-1,7
Construction	261,1	1,6	-1,7	-1,4	-2,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	374,4	2,1	0,0	0,3	-0,3
Transports et entreposage	178,6	2,0	-0,8	0,6	-0,5
Autres branches	2 028,4	1,7	1,4	1,0	1,1
Industries extractives, énergie, eau, gestion des déchets et de	141,8	-4,6	2,1	1,2	0,3
Services	1 886,6	2,2	1,3	1,0	1,1
Total des branches	3 632,4	2,0	0,1	0,4	0,0

Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2014

Figure 2 Indice de la production industrielle

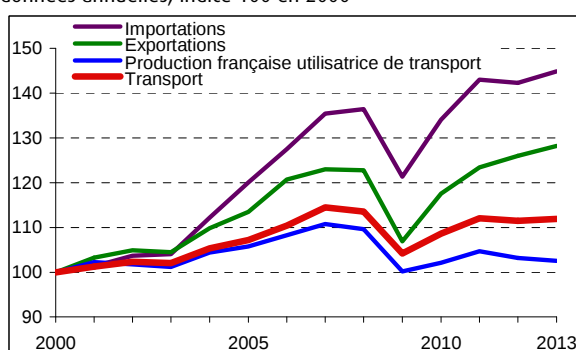
Variations annuelles en %, indice 100 en 1990



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2014

Figure 4 Production des branches utilisatrices de transport, du commerce extérieur et du transport

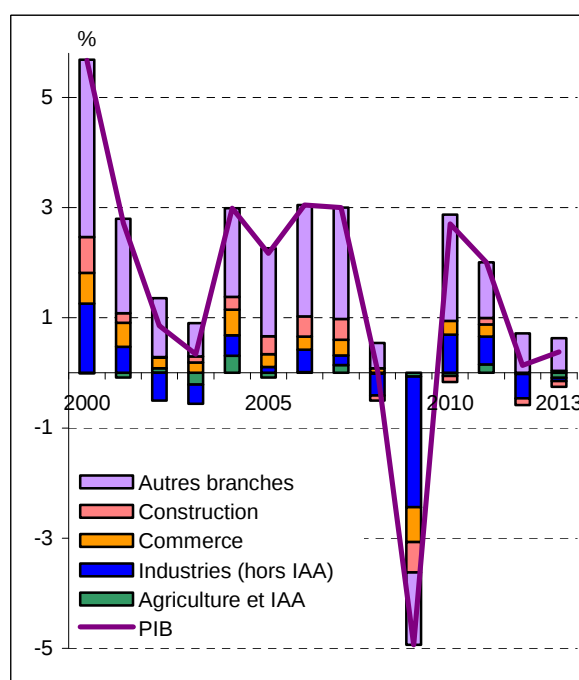
données annuelles, indice 100 en 2000



Source : Insee, Comptes nationaux - Base 2010, mai 2014

Figure 3 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



Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2014

Figure 5 Évolution des importations-exportations aux prix de l'année précédente chaînés

	Niveau 2013	Evolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
Importations totales	595,5	6,3	-1,3	1,7	1,0
Produits nécessitant du transport	466,8	6,7	-0,5	1,8	1,2
Autres biens et services	128,7	4,9	-4,1	1,5	0,4
Exportations totales	574,5	6,9	1,1	2,2	1,3
Produits nécessitant du transport	443,8	5,0	2,1	1,7	0,9
Autres biens et services	130,7	13,6	-2,4	3,8	3,0

Source : Insee Comptes nationaux - Base 2010, mai 2014



A – Transport et activité économique

A1 | Dépense nationale de transport en 2012 : compte satellite

La dépense totale de transport (DTT) à 371 Md€ en 2012, 17,7 % du PIB, ralentit (+ 0,9 %) après un rebond en 2010 et en 2011 (+ 5,4 % et + 5,0 %). Elle progresse plus modérément que le PIB en valeur (+ 1,5 %). Sa progression annuelle moyenne 0,9 % depuis 2008 est inférieure également à celle du PIB (+ 1,2 %). La DTT est constituée d'une dépense courante de transport (DCT) de 341 Md€, et d'une dépense d'investissement (DIT) de 52 Md€. La DTT augmente peu en 2012 (+ 0,5 %) tandis que la DIT bien qu'en décélération, est plus dynamique (+ 2,6 % après + 5,8 % en 2011).

Dépense totale de transport : 17,7 % du PIB

Avec 371 Md€ (chiffre consolidé c'est-à-dire sans doubles comptes entre dépenses courante et d'investissement), la dépense totale de transports (DTT) représente 17,7 % du PIB. Cette part fluctue dans le temps : 18,0 %, point le plus haut, en 2008, 17,1 % en 2009, point le plus bas lors de la crise. La part de la dépense d'investissement, matériel et infrastructures, dans la DTT est de 14,0 % en 2012, en légère hausse.

Toutes les dépenses ralentissent

Les ménages contribuent à près de la moitié de la dépense totale de transports (DTT). Depuis 2008, leur DTT (par convention égale à leur dépense courante de transports DCT), évolue au rythme annuel moyen de +1,2 %. Dans un contexte général de ralentissement de la consommation globale en 2012, celle de transport n'augmente que faiblement (+ 0,5 % après + 4,9 %), imprimant son rythme à la progression de la DCT globale (+ 0,5 % après + 5,0 %). En particulier, leur dépense en compte propre se contracte de 0,1 % après une progression de 6,2 % en 2011. La dépense totale des entreprises décélère en 2012 (+ 0,9 % après + 4,8 %). Leur DCT (37,7 % de la DCT totale) est stable (après + 5,4 %), la dépense courante en compte propre reculant de 0,5 %. Du fait de la forte contraction en 2009, la DCT ne progresse en moyenne annuelle depuis 2008 que de 0,7 %. Leur dépense d'investissement des transports (DIT) (76,4 % de la DIT totale) décélère également, mais moins fortement (+ 2 % après + 3,5 %). Ayant fortement chuté en 2009 (- 17,8 %), elle ne rejoint pas encore son niveau de 2008.

La dépense totale des administrations publiques (APU) 10,4 % de la DTT totale, proportion identique au point haut de 2009, décélère (+ 3,1 % après + 7,3 %), sous l'effet du ralentissement de leur DCT (+ 2,6 % après + 4,5 %) et d'une progression plus modérée de leur DIT (+ 4,3 % après + 14,5 %). Depuis 2008, la DCT des APU progresse plus rapidement que la DCT totale (+ 2,4 %, versus + 1,1 %). Leur DIT, + 6,2 % en moyenne annuelle depuis 2008, contribue à la légère hausse de la DIT totale (+ 0,6 %), les entreprises réduisant leur investissement de 0,9 % en moyenne.

La route absorbe environ 80 % des dépenses

Le poids des dépenses des ménages destinées à la route diminue (77,4 % de la DTT après 78,2 %) avec le recul de l'acquisition de voitures par ces derniers. Ils ont consacré à la route 158,3 Md€, (87,9 % de leur DCT, y compris acquisitions de véhicules). Le transport aérien, deuxième poste de dépense, représente 5,4 % de leur DCT. Les entreprises consacrent 75,3 % de leur DCT au transport routier (voyageurs et marchandises) y compris amortissements des véhicules, 9,3 % au maritime et 5,7 % à l'aérien.

Les investissements en infrastructures progressent

54 % des investissements sont consacrés à des achats de matériel de transport (28,3 Md€), dont 68 % (19,1 Md€) pour des véhicules routiers. L'investissement en matériel de transport progresse peu (+ 1,0 % après + 3,1 %) avec le recul des investissements en véhicules routiers et se situe toujours en dessous de son niveau d'avant 2009. Les investissements en infrastructures s'élèvent à 20,5 Md€ ; ils sont également majoritairement, mais dans une moindre mesure, consacrés à la route (55 %), et au ferroviaire (24 %). À l'inverse des investissements en matériel, ils progressent depuis 2008, à un rythme relativement soutenu (+ 6,4 % en rythme annuel) du fait de leur évolution contracyclique en 2009 (+ 3,7 %) et de leur dynamisme en 2011 (+ 16,3 %). Cette progression est en particulier portée par les transports collectifs urbains et le transport ferroviaire qui augmentent de plus de moitié depuis 2008. Les dépenses d'infrastructures décélèrent en 2012 (+ 4,2 % après + 16,3 %) du fait notamment du ralentissement des dépenses consacrées à ces deux modes après une année particulièrement dynamique (respectivement + 6,6 % après + 38,0 % et + 9,9 % après + 39,5 %).

Tous modes confondus, 76 % des investissements sont le fait des entreprises. Les APU réalisent le reste, essentiellement en routes et en TCU.

64 Md€ de salaires et 59 Md€ d'impôts

Les producteurs de transport ont versé 64 Md€ de salaires bruts en 2012 (+ 0,7 %). Les recettes fiscales des APU générées par les transports s'élèvent à 35,9 Md€ hors TVA dont 23,7 Md€ de TICPE ; la TVA, à 23,7 Md€, atteint le même niveau qu'en 2011.

Définitions

Le compte satellite regroupe l'ensemble des dépenses liées au transport. Il respecte la méthodologie des comptes satellites du système de comptabilité nationale. La dépense transport est présentée en distinguant financeurs et bénéficiaires monétaires. C'est une dépense dite « brute », comme le PIB, incluant les amortissements ou la consommation de capital fixe. La séparation entre modes repose sur les conventions utilisées dans le reste du rapport. Pour l'instant, transport par conduite (oléoducs), poste et courrier, et entreposage-manutention en sont exclus.

Révisions :

L'ensemble des données (2005 à 2011) a fait l'objet de révision, du fait d'un changement de méthode de construction des séries d'investissement en matériel de transport.

Figure A1-1 Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel financeur

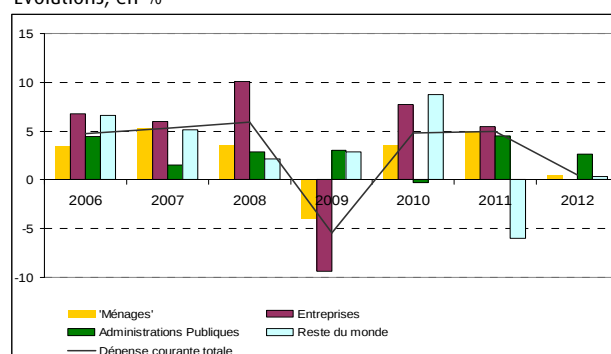
Niveau en milliards d'euros courants, évolutions annuelles et proportions en %, variations de pourcentages en points.

	Niveau	Évolutions			
	2012	2010	2011	2012	2012/2008
Dépense Totale Transports (DTT) *	371,0	5,4	5,0	0,9	0,9
Dépense Courante Transport (DCT)	341,3	4,8	5,0	0,5	1,1
Ménages	180,0	3,6	4,9	0,5	1,2
dont production de transport (compte propre)	154,6	4,1	6,2	-0,1	1,3
Entreprises NON transport	128,8	7,7	5,4	0,0	0,7
dont Production pour compte propre	34,4	4,8	5,4	-0,5	0,4
APU	29,1	-0,3	4,5	2,6	2,4
Reste du monde	3,4	8,7	-6,0	0,4	1,4
Dépense d'Investissement Transports (DIT)	52,0	9,5	5,8	2,6	0,6
Entreprises	39,7	11,3	3,5	2,0	-0,9
APU	12,3	3,5	14,5	4,3	6,2
Produit intérieur brut (PIB)	2091,1	3,1	3,0	1,5	1,2
Dépense d'investissement / DIT	14,0	+0,5 pt	+0,1 pt	+0,2 pt	
Dépense totale des APU / DTT	11,2	-0,5 pt	+0,2 pt	+0,2 pt	

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2011 et 2012 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2010
 (*) La dépense totale (DTT) est inférieure à la somme de la dépense courante et d'investissement car elle est consolidée : une partie du revenu issu de l'activité de transport (DCT) sert à financer la dépense en capital productif (DIT)

Figure A1-2 Dépense courante de transport (DCT)

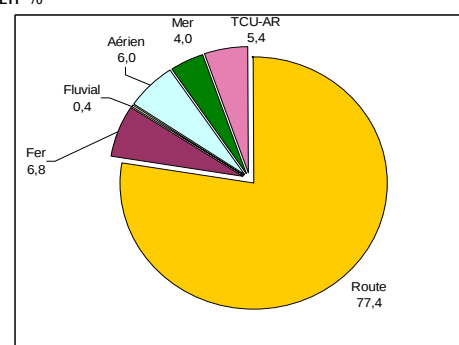
Évolutions, en %



Source : SOeS - Compte satellite des transports

Figure A1-3 DTT par mode de transport 2012

En %



Source : SOeS - Compte satellite des transports

Figure A1-4 Dépense totale de transport (DTT) par secteur institutionnel et par mode de transport, 2012

Niveaux en milliards d'euros courants, évolutions tous modes en %

	Tous modes		Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Dépense totale en transport (DTT)	371,0	+0,9	287,1	25,2	1,4	22,3	15,0	20,0
Dépense courante totale (DCT)	341,3	+0,5	270,9	19,3	1,0	20,2	13,5	16,4
dont en infrastructures	35,1	+0,8	23,7	5,1	0,6	4,9	0,8	0,0
Ménages	180,0	+0,5	158,3	5,7	0,3	9,7	1,1	5,0
dont tva	23,1	-0,4	22,2	0,4	0,0	0,1	0,0	0,4
Entreprises (hors secteur des transports)	128,8	+0	97,0	6,0	0,4	7,3	12,0	6,0
Administrations publiques	29,1	+2,6	15,2	7,6	0,3	0,2	0,4	5,4
Reste du monde	3,4	+0,4	0,4	0,0	0,0	3,0	0,0	0,0
Dépense d'investissement totale	52,0	+2,6	31,0	9,0	0,4	3,5	3,1	4,9
dont en matériel de transport	28,3	+1	19,1	3,4	0,1	2,2	2,0	1,6
en infrastructures	20,5	+4,2	11,3	4,9	0,2	1,0	0,3	2,7
dont Entreprises (hors secteur des transports)	14,1	-6,2	14,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Entreprises de transport	25,7	+7,2	7,5	9,0	0,4	3,5	3,0	2,2
Administrations publiques	12,3	+4,3	9,5	0,0	0,0	0,0	0,1	2,7

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2011 et 2012 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2010

Figure A1-5 Éléments des ressources générées par la dépense courante de transport, 2012

Niveau en milliards d'euros courants

	Tous modes	Route	Fer	Fluvial	Aérien	Mer	TCU-AR
Ménages	73,2	45,0	9,6	0,5	7,8	2,6	7,7
dont rémunérations brutes	64,0	35,8	9,6	0,5	7,8	2,6	7,7
APU	64,3	58,1	1,7	0,0	0,9	0,2	3,2
dont TVA et TICPE	47,4	45,7	0,7	0,0	0,1	0,0	0,9
Sociétés financières(*)	22,3	13,4	3,9	0,0	1,7	2,3	1,0
Reste du monde	2,6	5,6	0,0	0,1	-1,5	-1,6	0,0

Source : SOeS - Compte satellite des transports (2011 et 2012 provisoires) ; Insee - Comptes nationaux base 2010
 (*) dont assurances : 6,5 Md€ à leur bénéfice

A2 | Activité marchande du secteur des transports en France

La production en volume de la branche transports (voyageurs et marchandises, y compris les activités de poste et de courrier) est en légère progression (+ 0,6 %). Depuis 2009, la production de la branche transport progresse plus rapidement (+ 1,7 %) que l'ensemble de l'économie (+ 1,3 %), mais la baisse de 2012, suivie d'une croissance molle en 2013 ne permet pas de combler la baisse exceptionnelle de 8,3 % entre 2008 et 2009 (évolution calculée à partir des comptes en base 2005).

Le transport de marchandises progresse mollement

La production en volume des transports de marchandises qui représente 36 % de la production de la branche, progresse de + 0,7 %. Les prix sont stables en 2013.

Depuis 2009, le transport de marchandises a augmenté en moyenne annuelle de 1,6 % un peu plus rapidement que l'ensemble de l'économie (*figure A2.2*). La production de transport de marchandises n'a pas encore rattrapé le niveau qu'elle avait en 2008.

Alors que, en volume, le transport routier recule de 0,3 %, le fret aérien de 1,9 % et le transport par conduite de 4,3 %, la production de transport maritime progresse 5,7 % et celle du fluvial de 1,6 %.

Le transport de voyageurs, en légère hausse, atteint un niveau record

La production en volume des transports de voyageurs, qui représente 27 % de la production de la branche, continue sa progression mais à un rythme ralenti (+ 0,8 % après + 1,4 %).

Depuis 2009, la croissance moyenne annuelle est de 2,2 %. La production de transport de voyageurs, poursuivant sa progression, atteint un niveau record absolu.

La production en volume de transport aérien de voyageurs (le tiers de la production de transport de voyageurs) confirme son redressement avec une croissance identique à celle de 2011, + 2,2 %.

Le transport terrestre sur longue distance (ferroviaires et cars interurbains) est en baisse, tant pour le ferroviaire interurbain qui représente 22 % du transport de voyageurs (- 1,4 %), que pour le transport routier interurbain (cars) qui représente 11 % du transport de voyageurs.

La production de transport de proximité continue sa croissance que ce soit pour les transports urbains (+ 2,7 % en volume) ou pour les taxis (+ 1,7 %).

Les autres services de transport en légère hausse

Malgré la baisse de 2,0 % de l'activité de poste et de courrier (qui représente 18,6 % de la production des autres services de transport) et de 2,3 % de la production d'entreposage et stockage, manutention (qui représente 17,5 % de la production des autres services de transport), l'ensemble des autres services de transport augmente de 0,4 % en volume.

La production des services auxiliaires de transport (exploitation et gestion des infrastructures, routières, ferroviaires, portuaires et aéroportuaire) représente

41 % de la production des autres services de transport ; elle est en croissance de 1,7 %.

Les services de logistiques et de messagerie (messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports) qui représentent 23 % de la production des autres services de transport, sont en croissance de 2,4 %.

Équilibre de la branche

Alors que la production de transport ne progresse que de 0,6 % en 2013 (1,7 % en moyenne annuelle depuis 2009), les échanges de services avec le reste du monde sont très dynamiques (*figure A2.3*) : les importations totales augmentent de 8,2 % en 2013 (+ 6,3 % depuis 2009) ; les exportations progressent de 4,8 % en 2013 (+ 6,5 % depuis 2009).

Les consommations intermédiaires progressent plus rapidement que la production : 2,5 % en 2013 (+ 2,4 % depuis 2009).

Les marges de transport progressent moins rapidement que la production : elles sont presque stables en 2013 (- 0,3 %) et augmentent en moyenne de 0,5 % depuis 2009.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Avertissement : changement de base

Les comptes nationaux sont présentés en « base 2010 ».

La base 2010 modifie les méthodes d'évaluation statistique et intègre de nouvelles sources d'information. Elle prend également en compte des changements conceptuels liés au renouvellement du Système européen des comptes (SEC), qui passe du SEC 1995 au SEC 2010. La base 2005 suivait les préconisations du SEC 1995, la base 2010 suit celles du SEC 2010.

Pour les transports, la production de la branche était en base 2005 de 179,4 Md en 2011 et 179,5 Md en 2012.

Elles passent en base 2010 à respectivement 184,9 Md et 193,4 Md.

NB : les données présentées ici sont celles de l'Insee. Les évolutions sont parfois différentes de celles présentées dans les autres fiches du rapport, les champs et définitions n'étant pas exactement les mêmes.

Figure A2-1 Production en valeur et partage volume prix de son évolution

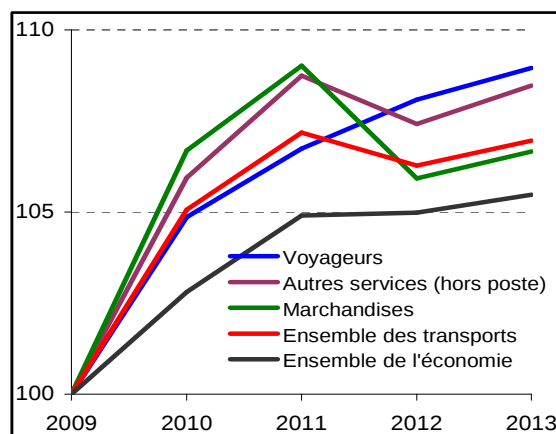
Niveau en milliards d'€, évolutions et structure en %

	Niveau 2012	Evolutions 2013/2012			Niveau 2013	Structure 2013
		Volume	Prix	Valeur		
Transport de voyageurs	48,4	0,8	0,8	1,6	49,2	26,6
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	10,5	-1,4	3,0	1,6	10,7	5,8
Transports urbains et suburbains de voyageurs	11,0	2,7	2,0	4,8	11,5	6,2
Transports routiers de voyageurs	5,6	-2,3	-1,0	-3,3	5,4	2,9
Transports aériens de passagers	16,3	2,2	-1,7	0,4	16,3	8,9
Autres transports de voyageurs	5,0	0,2	3,4	3,6	5,2	2,8
dont transports de voyageurs par taxis	3,1	1,7	2,6	4,3	3,2	1,7
Transport de marchandises	65,1	0,7	0,0	0,8	65,6	35,6
Transport ferroviaire de fret	1,0	0,0	-1,8	-1,8	1,0	0,6
Transports routiers de fret et déménagement	43,4	-0,3	0,7	0,5	43,6	23,6
Transports par conduites	2,6	-4,3	1,2	-3,2	2,5	1,3
Transports maritimes et côtiers de fret	13,6	5,7	-3,1	2,4	13,9	7,5
Transports fluviaux	0,5	1,6	1,2	2,9	0,5	0,3
Transports aériens et transports spatiaux	4,1	-1,9	3,5	1,6	4,1	2,2
Autres services de transport	68,7	0,4	1,1	1,6	69,8	37,8
Entreposage et stockage, manutention	12,2	-2,3	1,9	-0,5	12,2	6,6
Services annexes des transports	27,4	1,7	2,3	4,0	28,5	15,5
Messagerie, fret express, affrètement, organisation des transports	16,2	2,4	-2,7	-0,4	16,1	8,7
Activités de poste et de courrier	12,9	-2,0	3,0	0,9	13,0	7,0
Ensemble transports	182,2	0,6	0,7	1,3	184,6	100,0

Source : INSEE - Comptes nationaux, base 2010, valeur au prix de base donc hors TVA

Figure A2-2 Production de transports, en volume

Indice 100 en 2009



Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010

Figure A2-3 Équilibre ressources-emploi

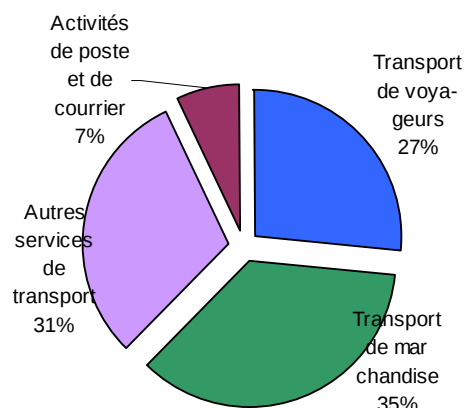
Niveau en Md €,

Évolutions annuelle en % aux prix de l'année n-1

	Niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2009
		(sd)	(p)		
Production de la branche (prix de base)	184,6	2,0	-0,8	0,6	1,7
dont sous-traitance	13,8	1,5	-7,3	1,2	0,5
Importation totale	38,7	7,7	-2,4	8,2	6,3
dont ajustement CAF/FAB	-16,1	14,0	-0,2	0,7	4,1
Impôts sur les produits	1,3	5,0	0,3	2,5	4,1
Subventions sur les produits	-9,3	1,2	0,3	1,3	1,7
Conso. intermédiaire (hors sous-traitance et marge)	-94,1	2,0	-1,2	2,5	2,4
Marge de transport	-25,6	1,4	-6,4	-0,3	0,5
Consommation finale	36,9	2,3	0,3	0,6	1,3
Exportation totale	29,3	3,7	5,2	4,8	6,5

y compris services de poste et de courrier

Source : Insee, Comptes nationaux, base 2010

Figure A2-4 Production marchande, parts en 2013

A3 | Dépenses des ménages en transport

En 2013, les dépenses des ménages en transport diminuent de - 2,6 % en volume ; depuis 2008, elles ont diminué à un rythme annuel de 1,7 %. La part des transports dans le budget des ménages est donc en baisse DE 13,2 %, à plus d'un point et demi en dessous de son niveau de 1990 (14,9 %). Alors que les dépenses des ménages en transport individuel (yc achat de véhicule) diminuent de 3,2 %, leurs dépenses en transport collectif continuent d'augmenter (+ 0,4 %) mais moins que les années précédentes.

Du fait de la baisse des prix des carburants en 2013, le prix des transports pour les ménages augmente légèrement moins vite (+ 0,4 %) que celui des autres consommations des ménages (+ 0,6 %). Le prix des déplacements individuels augmente de 0,4 %, moins rapidement que le prix des transports collectifs (0,8 %). La situation est nettement différente des dernières années, où le prix des carburants était en forte augmentation entraînant des prix de transport individuel en hausse plus rapide que celui des transports collectifs et des prix total de transport augmentant nettement plus vite que l'ensemble des prix à la consommation (+ 3,2 % contre + 1,4 %).

Alors que les dépenses de consommation des ménages continuent d'augmenter (+ 0,2 % en 2013 et + 0,4 % en moyenne annuelle depuis 2008), leurs dépenses de transport sont en baisse continue : 2,6 % en 2013 et 1,7 % en moyenne depuis 2008 (*figures A3.1 et B3.3*).

En 2013 pourtant, le prix du transport a augmenté moins que celui des autres dépenses des ménages (+ 0,4 % contre + 0,6 %). Depuis 2008 cependant, les prix du transport ont augmenté nettement plus rapidement que l'ensemble des prix de consommation des ménages (+ 1,8 % en moyenne par an, contre + 0,7 %).

Les dépenses en transport individuel sont en baisse

En volume, les dépenses en transport individuel diminuent (- 3,2 %, après - 5,3 % en 2012) ; depuis 2008 elles ont baissé de 2,2 % en moyenne par an. Leur prix moyen augmente de 0,4 % en 2013 (+ 1,9 % en moyenne depuis 2008).

Les achats de véhicules sont en forte baisse pour la deuxième année consécutive (- 7,8 % après - 10,0 % en 2012), avec la diminution progressive puis la disparition de la prime à la casse depuis 2011. En moyenne depuis 2008, les dépenses d'achats de véhicules ont baissé de 2,7 %. En 2013, les achats de 2 roues motorisées ont baissé de plus de 11 %. Les prix des véhicules progressent de 1,5 % en 2013 (+ 1,2 % en moyenne depuis 2008).

Les dépenses d'utilisation des véhicules continuent de diminuer elles aussi (- 0,9 % en volume, après - 2,7 %), depuis 2008, elles ont baissé de 1,9 % en moyenne annuelle, alors qu'elles étaient restées quasi stables sur la période 2002 et 2008. Tous les postes de dépenses d'utilisation des véhicules sont concernés par cette baisse, sauf les services liés à l'utilisation des véhicules (location, parking, contrôles techniques, leçons de conduite) dont la part dans les dépenses en transport individuel progresse continûment (7,7 % en 2000, 10,1 % en 2013).

La consommation de carburant baisse régulièrement depuis 2002 : - 1,2 % en 2013 (- 1,7 % en moyenne par an depuis 2008) ; les prix sont en baisse en 2013 (- 2,4 %) mais en hausse moyenne annuelle de 1,9 % depuis 2008. Les dépenses d'entretien et réparation baissent de 1,6 % en 2013 (- 3,1 % en moyenne depuis 2008). Leurs prix ralentissent en 2013 (+ 1,9 %) mais

sont très dynamiques depuis 2008 (+ 2,6 % en moyenne).

Les dépenses en transports collectifs ralentissent mais continuent d'augmenter

Au contraire des dépenses liées aux véhicules particuliers, les dépenses en transport collectif et taxis continuent d'augmenter en volume mais à un rythme moins soutenu (+ 0,4 %, après + 0,7 % en 2012 et + 0,9 % en moyenne annuelle depuis 2008). Cette évolution s'accompagne d'une hausse des prix plus forte que celle du transport individuel en 2013 (+ 0,8 %) mais en dessous de sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 1,3 %). Le poids des dépenses de transport collectif dans les dépenses de transport des ménages est ainsi passé de 13,4 % en 2000 à 15,8 % en 2008 et 17,6 % en 2013 (*figures A3.3 et B3.4*).

L'augmentation est portée par le transport aérien qui représente 37 % des dépenses de transport collectif : elles augmentent de 2,0 % en 2013 (+ 1,1 % en moyenne depuis 2008). Les dépenses en transport terrestre (train, transport collectif urbain, cars...) baissent en 2013 de 0,5 % mais depuis 2008 se sont accrues de 0,8 % en moyenne par an. En termes de prix, celui des transports aériens baisse en 2013 de 0,8 %, tandis que ceux du transport terrestre augmentent de 1,8 %, surtout portés par le transport ferroviaire (+ 3,4 %) et le transport combiné (+ 2,1 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Dépenses des ménages et consommation effective

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

Figure A3-1 Consommation des ménages en transport en 2013

Niveaux en milliards d'euros, évolutions 2013 en %

	2012	Évolutions 2013			2013
	Niveau	Volume	Prix	Valeur	Niveau
Déplacements individuels	125,7	-3,2	0,4	-2,8	122,2
Achat de véhicules	41,0	-7,8	1,5	-6,4	38,3
Dépenses d'utilisation des véhicules	84,8	-0,9	-0,2	-1,1	83,9
Carburants et lubrifiants(1)	39,8	-1,2	-2,4	-3,6	38,4
Entretien et réparation de véhicules particuliers	30,8	-1,6	1,9	0,3	30,8
Déplacement en transport collectif	25,7	0,4	0,8	1,2	26,0
Terrestre hors fluvial	15,2	-0,5	1,8	1,3	15,4
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	5,4	-1,4	3,4	2,0	5,5
Routier (cars, bus, taxis...)	5,3	-2,1	-0,1	-2,2	5,2
Combiné (2)	4,6	2,4	2,1	4,6	4,8
Aérien	9,5	2,0	-0,8	1,2	9,6
Autres (3)	1,0	-1,8	2,1	0,3	1,0
Dépenses de transport	151,5	-2,6	0,4	-2,1	148,2
Consommation totale des ménages	1 117,5	0,2	0,6	0,8	1 126,4

Source : Insee – Comptes nationaux, base 2010, mai 2014

(1) Y compris les lubrifiants des réparations

(2) Titres de transports combinés : au moins deux modes de transport, lorsqu'il n'est pas possible d'établir la part revenant à chaque mode de transport

(3) Maritime, fluvial et autres (téléphériques hors station de ski, agences de voyage, déménagement...)

Figure A3-3 Structure des dépenses de transport des ménages en 2013

en milliards d'euros courants (y compris TVA)

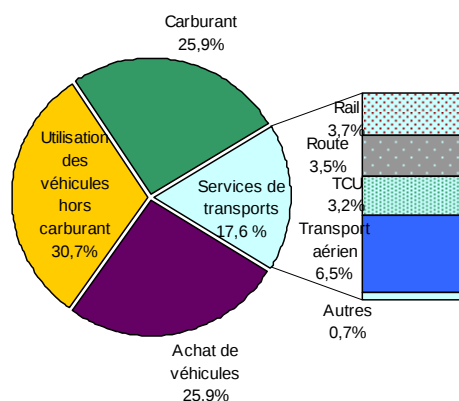


Figure A3-2 Coefficient budgétaire des dépenses de transport dans les dépenses réelles des ménages

En % de l'ensemble des dépenses de consommation

	1990	2000	2005	2010	2013
Déplacements individuels	13,1	12,6	12,0	11,3	10,8
Achat de véhicules	5,8	4,7	4,3	4,0	3,4
Dépenses d'utilisation des véhicules	7,3	7,8	7,6	7,3	7,4
Carburants et lubrifiants(1)	3,6	3,8	3,5	3,2	3,4
Entretien et réparation de véhicules particuliers	2,7	2,8	3,0	2,8	2,7
Déplacement en transport collectif	1,8	1,9	2,1	2,2	2,3
Terrestre hors fluvial		1,5	1,6	1,7	1,8
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5
Routier (cars, bus, taxis...)	0,4	0,4	0,5	0,5	0,5
Combiné (2)	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9
Aérien	0,6	0,6	0,7	0,8	0,9
Autres (3)	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Dépenses de transport	14,9	14,5	14,0	13,5	13,2

Source : Insee – Comptes nationaux, base 2010, mai 2014

Figure A3-4 Évolution de la consommation des ménages en transport individuel

en milliards d'euros courants (y compris TVA)

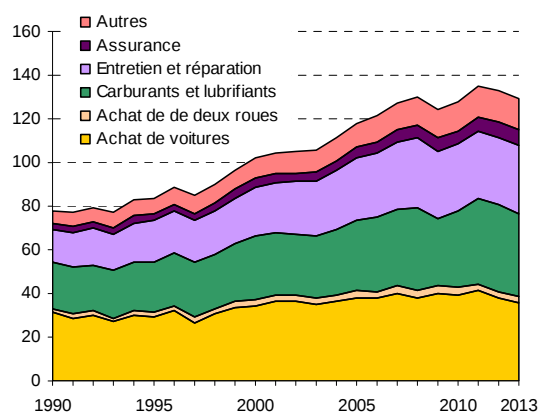


Figure A3-5 Évolution des dépenses de transport des ménages (volume et prix)

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Volumes				Prix			
		2011	2012	2013	2013/2008	2011	2012	2013	2013/2008
Déplacements individuels	122,2	-0,3	-5,3	-3,2	-2,2	5,6	3,4	0,4	1,9
Achat de véhicules	38,3	0,6	-10,0	-7,8	-2,7	2,7	2,7	1,5	1,2
Dépenses d'utilisation des véhicules	83,9	-0,9	-2,7	-0,9	-1,9	7,2	3,5	-0,2	2,2
Carburants et lubrifiants(1)	38,4	-1,4	-2,6	-1,2	-1,7	14,0	4,9	-2,4	1,9
Entretien et réparation de véhicules particuliers	30,8	-1,0	-3,3	-1,6	-3,1	2,0	2,3	1,9	2,6
Déplacement en transport collectif	26,0	3,0	0,7	0,4	0,9	1,1	2,6	0,8	1,3
Terrestre hors fluvial	15,4	1,7	0,6	-0,5	0,8	1,3	2,8	1,8	1,5
Ferroviaire (train, métro, tramway...)	5,5	3,6	0,2	-1,4	-0,3	1,7	5,4	3,4	3,0
Routier (cars, bus, taxis...)	5,2	-1,4	-0,3	-2,1	0,9	0,4	0,9	-0,1	-0,5
Combiné (2)	4,8	3,4	2,4	2,4	1,8	1,9	2,0	2,1	2,3
Aérien	9,6	5,1	1,2	2,0	1,1	0,8	2,7	-0,8	1,1
Autres (3)	1,0	2,5	-3,4	-1,8	0,0	1,3	-1,1	2,1	0,0
Dépenses de transport	148,2	0,2	-4,3	-2,6	-1,7	4,9	3,2	0,4	1,8
Consommation totale des ménages	1 126,4	0,4	-0,5	0,2	0,4	1,8	1,4	0,6	0,7

Notes du tableau identiques à celles de la figure A3-1

Source : Insee – Comptes nationaux, base 2010, mai 2014

A4 | Dépenses des administrations publiques centrales et locales

En 2013, les dépenses totales des administrations publiques progressent de 2,5 % sous l'effet conjugué d'une hausse de dépenses de fonctionnement (+ 2,0 %) et des dépenses d'investissement (+ 3,5 %).

Tandis que les dépenses des administrations publiques centrales (Apuc) reculent de 3,1 %, celles des administrations publiques locales (Apul), qui représentent 75 % des dépenses publiques totales en transport, progressent de 4,5 %.

Depuis 2008, les dépenses des Apuc baissent en moyenne annuelle de 0,7 %, celles des Apul augmentent en moyenne de 2,7 %. Cette évolution contrastée est particulièrement observable sur les dépenses d'investissement. En effet, celles des Apuc ont chuté sur la période 2008 à 2013 de presque un tiers, soit une baisse annuelle moyenne de 7,3 %. Dans le même intervalle de temps, les dépenses d'investissement des Apul progressent de 0,6 % en moyenne annuelle.

De même, les dépenses des Apuc pour le transport routier diminuent à un rythme annuel moyen de 3,4 % alors que celles des Apul progressent de 1,5 %.

Les dépenses des Apuc se contractent

Même si elles se situent toujours au dessus de leur niveau de 2008, les dépenses de fonctionnement des Apuc, poursuivent la baisse entamée en 2011 avec un recul de 2,0 % en 2013. Les dépenses en transport ferroviaire, qui concentrent près de la moitié des charges de fonctionnement des Apuc, reculent de 0,3 %, et celles en transport fluvial de 10,9 %.

Les dépenses d'investissement des Apuc, reculent en 2013 de 5,7 % du fait notamment de la chute des dépenses pour la route (-14,1 %), qui après avoir progressé en 2012 se situent à un niveau presque identique à celui du point bas de 2011, soit à 11 % en dessous de leur niveau de 2008. Le transport ferroviaire, qui représente le principal poste de dépenses d'investissement, stagne quasiment (+ 0,4 %), tandis que les transports collectifs urbains et le transport fluvial reculent (respectivement - 1,5 % et - 7,7 %). Seuls les investissements en transport maritime et en transport aérien progressent (+ 2,5 % et + 9,9 %).

Les dépenses des Apul accélèrent

L'ensemble des dépenses de transport des Apul accélèrent en 2013 (+ 4,5 % après + 3,1 % en 2012) et atteignent un niveau record de 36,7 Md€. Le poste transport de voyageurs et de marchandises, qui consiste en transport ferroviaire et en transports collectifs urbains représente près de la moitié de ce montant. Il progresse de 5,6 %, soit plus rapidement que sa croissance annuelle moyenne (+ 4,1 %). Les dépenses en capital -investissements et subventions- de ce poste poursuivent leur forte progression (+ 9,2 %) tandis que les dépenses de fonctionnement accélèrent (+ 4,8 % après + 2 % en 2012).

Les dépenses en transport routier sont en hausse de 3,0 %. Au sein de ce poste, les dépenses d'investissements progressent plus vite que les dépenses de fonctionnement (+ 3,5 % et + 2,1 %). Alors que les premières atteignent 9,6 Md€ et retrouvent leur niveau de 2008, les secondes avec 5,2 Md€ sont à 26 % au dessus de leur niveau de 2008.

Les autres infrastructures de transport consistent essentiellement en infrastructures fluviales, maritimes et aéroportuaires. Les dépenses pour ce poste augmentent fortement (+ 15,2 %) sous l'effet de la hausse toujours soutenue des dépenses

d'investissement (+ 23,3 %), financées essentiellement par les régions.

Les régions dépensent tous postes confondus, 6,6 Md€ dans le transport et ses infrastructures dont 5,1 Md€ en transport de voyageurs et de marchandises, qui consiste essentiellement pour elles en transport ferroviaire régional de voyageurs. Les dépenses pour ce poste accélèrent en 2013 (+ 7,4 % après + 4,4 %). Les départements consacrent 9,8 Md€ au transport, essentiellement en voirie, poste dont les dépenses totales reculent légèrement (- 0,9 %) malgré la hausse des dépenses de fonctionnement (+ 1,6 %). Les dépenses en voirie absorbent également la plus grosse partie (82 %) des dépenses des communes. Elles progressent continûment (+ 6,1 % après + 5,1 %), avec au contraire des régions, des dépenses d'investissement plus dynamiques (+ 7,7 %) que les dépenses de fonctionnement (+ 2,7 %).

Les dépenses des autres établissements publics locaux (syndicats dont Stif, régies, chambres de commerce et d'industrie) augmentent de 6,6 %, sous l'effet de l'accélération des dépenses en transport collectifs urbains.

Champ des dépenses des APU

Les administrations publiques centrales comprennent l'État et les organismes divers d'administration centrale (Odac) : Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar), 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 pas les entreprises publiques de transport ou de gestion d'infrastructures comme RFF. Les dépenses des Odac et celles réalisées à partir du budget général de l'État sont consolidées. Ainsi, le versement de subventions du budget général de l'État l'AFITF ainsi que le versement en sens inverse de fonds de concours ne sont pas comptabilisés dans les dépenses totales.

Les administrations publiques locales comprennent les communes, départements et régions, les groupements de communes à fiscalité propre, les syndicats de communes et les syndicats mixtes, ainsi que les chambres de commerce et d'industrie.

Figure A4-1 Les dépenses en transport des administrations publiques centrales

Niveau en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

Administrations publiques centrales (APUC)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Évolutions annuelles					Évolutions annuelles					Évolutions annuelles				
	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008
Total (hors charges de retraites)	8 560	-2,0	-1,0	-2,0	2,9	3 390	-8,8	11,8	-5,7	-7,3	11 950	-3,9	2,4	-3,1	-0,7
Transport routier	1 202	2,2	-2,0	1,5	-4,6	1 346	-18,5	17,0	-14,1	-2,3	2 548	-9,8	8,0	-7,4	-3,4
Transport ferroviaire	4 220	-2,1	-0,8	-0,3	9,5	755	-26,0	10,1	0,4	-21,8	4 974	-6,3	0,7	-0,2	-1,1
Transports collectifs urbains	29	365,4	-80,3	397,1	-2,0	454	72,0	29,5	-1,5	18,0	482	80,7	21,1	3,4	15,9
Voies navigables	362	7,7	-2,8	-10,9	0,2	212	18,4	-8,0	-7,7	6,5	574	11,5	-4,7	-9,7	2,3
Transport maritime	408	8,1	3,7	2,0	-0,6	211	7,9	7,1	2,5	18,3	619	8,0	4,8	2,2	3,9
Transport aérien	1 762	-7,1	0,5	-0,9	0,3	377	9,4	3,1	9,9	0,6	2 139	-4,9	0,9	0,9	0,4
Services communs	577	-7,9	-3,0	-21,1	-3,5	36	5,8	-40,2	-6,0	-8,7	613	-7,0	-5,9	-20,4	-3,9
Charges de retraites (1)	4 654	5,4	3,5	1,5	2,8						4 654	5,4	3,5	1,5	2,8

Source : DGFIP, SOEs

(1) Les charges de retraite consistent en subventions d'équilibre de l'État à des régimes de retraite spéciaux. Sont pris en compte les caisses suivantes : CPRPSNCF, CPRRATP, Cacept, Fonageca, Enim, ainsi que certains des fonds spéciaux d'assurance vieillesse des réseaux de chemin de fer secondaires dont les caisses de retraite, pourvues d'une population de pensionnés sans cotisants, ont été mises en extinction.

Figure A4-2 Les dépenses en transport des administrations publiques locales

Administrations publiques locales (APUL)	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Évolutions annuelles					Évolutions annuelles					Évolutions annuelles				
	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008
Régions	4 100	4,1	4,6	2,8	3,9	2 564	-2,2	11,2	18,3	0,2	6 664	1,8	6,8	8,3	2,4
Voirie	65	14,1	12,4	6,2	15,0	540	-9,9	13,0	-8,8	-12,2	605	-8,1	13,0	-7,4	-10,8
Autres infrastructures de transport	52	28,6	13,0	4,7	16,3	832	-11,8	20,5	31,3	10,5	884	-9,6	19,9	29,4	10,8
Transports de voyageurs et marchandises	3 983	3,7	4,4	2,8	3,7	1 192	10,3	4,7	26,6	3,7	5 175	4,9	4,4	7,4	3,7
Départements	6 059	4,0	2,1	1,7	4,8	3 785	-5,7	-1,0	-4,1	-6,3	9 844	-0,2	0,8	-0,6	-0,4
Voirie	2 354	-2,2	0,4	1,6	8,3	3 273	-5,9	-4,9	-2,6	-7,0	5 627	-4,5	-2,8	-0,9	-2,2
Autres infrastructures de transport	57	-1,7	-5,0	11,9	3,7	259	-4,4	46,8	-8,0	-0,7	316	-3,9	35,5	-5,0	0,0
Transports de voyageurs et marchandises	1 743	19,9	7,2	6,6	6,6	247	-4,2	17,2	-17,6	-1,4	1 990	15,7	8,6	2,8	5,4
Transports scolaires	1 905	1,2	0,2	-2,4	0,0	6	-21,1	0,8	53,9	6,0	1 911	1,2	0,2	-2,3	0,0
Communes et EPCI (1)	4 393	3,2	1,7	-1,3	5,4	6 320	6,0	7,4	7,4	5,6	10 714	4,7	4,9	3,6	5,5
Voirie	2 672	4,2	2,6	2,7	5,4	6 132	8,9	6,3	7,7	6,6	8 804	7,3	5,1	6,1	6,2
Autres infrastructures de transport	1 415	2,1	0,9	-8,8	5,0	185	-51,6	59,4	-2,1	-12,9	1 600	-5,4	5,1	-8,1	1,6
Transports scolaires	306	0,9	-1,3	2,5	6,8	3	10,3	12,9	-11,7	35,4	310	1,0	-1,2	2,4	6,9
ODAL (2), syndicats, régies	11 435	9,7	2,4	7,3	6,4	2 521	30,5	13,2	3,5	6,5	13 956	12,8	4,2	6,6	6,4
Voirie	311	101,9	9,5	-1,3	36,6	81	23,0	72,5	-0,9	16,3	392	85,2	18,4	-1,2	30,6
Autres infrastructures de transport	736	0,0	0,0	6,8	2,0	33	0,0	0,0	5,6	5,5	769	0,0	0,0	6,7	2,1
Transports de voyageurs et marchandises	10 055	9,2	1,9	7,8	6,5	2 385	32,1	11,8	3,7	6,3	12 440	12,8	3,7	7,0	6,5
Transports scolaires	332	3,1	17,9	2,4	1,0	22	-24,5	40,2	0,0	1,9	354	1,1	19,1	2,3	1,0
administrations locales	22 812	5,4	1,3	3,6	4,1	13 841	4,0	6,3	6,0	0,6	36 653	4,8	3,1	4,5	2,7
Voirie	5 228	4,0	1,0	2,1	4,7	9 561	2,7	3,1	3,5	0,0	14 789	3,1	2,4	3,0	1,5
Autres infrastructures de transport	809	1,0	-0,1	6,7	2,3	981	-12,9	24,7	23,3	5,4	1 791	-5,9	11,2	15,2	3,9
Transports de voyageurs et marchandises	14 454	6,9	2,0	4,8	4,8	3 274	14,3	12,3	9,2	1,3	17 728	8,0	3,7	5,6	4,1
Transports scolaires	2 321	1,4	-1,2	-1,4	-0,2	25	-18,0	31,6	-6,8	1,3	2 347	1,2	-0,9	-1,5	-0,2

Source : DGFIP, SOEs

Figure A4-3 Les dépenses en transport des administrations publiques

Total APUC et APUL, hors charge de retraite	Dépenses de fonctionnement					Dépenses d'investissement					Total des dépenses				
	Évolutions annuelles					Évolutions annuelles					Évolutions annuelles				
	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/2008
	31 372	3,1	0,6	2,0	3,8	17 232	1,0	7,4	3,5	-1,3	48 604	2,4	2,9	2,5	1,8

Source : DGFIP, SOEs

(1) EPCI : établissement public de coopération intercommunale

(2) Odal : organisme divers d'administration locale

Avertissement : le total des dépenses des administrations publiques centrales en transport et celles des administrations locales ne sont pas consolidées. Il existe en effet de nombreux transferts entre les deux types d'administration.

A5.1 | Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs (SNCF, RATP, TCU de province)

En 2013, les transferts des administrations publiques centrales et locales à destination des opérateurs de transport ferroviaire de voyageurs et du transport collectif urbain seraient d'un montant supérieur à 11,6 Md€ (après 11,4 Md€ en 2012). En moyenne depuis 2008, 57 % des montants sont consacrés au transport ferroviaire régional et aux transports collectifs urbains de province, et 38 % au transport collectif urbain d'Île-de-France, le reste étant affecté aux grandes lignes. Tous réseaux confondus, 85 % des montants versés relèvent du fonctionnement (rémunération de la délégation de service public, compensations tarifaires et subventions d'exploitation) et 15 % sont des aides à l'investissement.

Ralentissement des transferts vers la SNCF

En 2013, les dépenses totales (yc. contributions aux charges de retraites) des administrations publiques au profit de l'Epic SNCF ralentissent (+ 2,1 % après + 6,4 %). Toutes activités confondues (trains grandes lignes, TER, Transilien) elles se situent à 9,2 Md€, hors contributions aux charges de retraites, elles s'élèvent à 5,8 Md€.

Les transferts consistent essentiellement en contributions d'exploitation qui s'élèvent à 4,8 Md€ (- 1,7 %). Celles-ci regroupent l'ensemble des compensations tarifaires et des contributions de service, tous réseaux confondus. Les premières contributrices sont les régions avec 2,7 Md€ destinés au TER en 2013. Les subventions à l'investissement représentent 919 M€. Elles émanent essentiellement des collectivités territoriales, dont les régions (564 M€) et le Stif (261 M€), et sont destinées principalement au financement du matériel roulant.

Hausse du financement des transports ferroviaires de proximité (TER & Transilien)

Les régions ont versé 3,3 Md€ cette année à la SNCF pour l'activité TER. Ce montant poursuit sa progression (+ 9,8 % après + 3,8 %) et rejoint, après les baisses des années 2010 et 2011 son niveau de 2008. Les subventions d'exploitation représentent 83 % des montants versés pour le TER soit 2,7 Md€ et elles ont crû depuis 2008 au rythme moyen de + 4,0 %. Les transferts d'investissement, essentiellement destinés à l'acquisition du matériel roulant, représentent 564 M€. Ils continuent d'augmenter fortement cette année après leur point bas de 2011. Compte tenu de la compensation de 2,0 Md€ versée pour ce transfert par l'État aux Régions, leur effort spécifique est de 1,3 Md€ (contre 0,5 Md€ en 2002).

Pour son activité Transilien, la SNCF reçoit 1,9 Md€ des administrations publiques. Essentiellement versé par le Stif, ce montant évolue au rythme de + 2,8 % en moyenne depuis 2008. Le Stif verse 1,6 Md€ pour l'exploitation du réseau. Les subventions d'investissement destinées au renouvellement du matériel roulant s'élèvent à 261 M€.

Les transferts vers la RATP

En 2013, la RATP a perçu des administrations publiques 2,6 Md€, dont 2,3 Md€ du Stif. Ce montant progresse de 2,7 %, après avoir fortement augmenté en 2010 et 2011 (respectivement + 10,2 % et + 7,4 %). Il est principalement constitué de concours de fonction-

nement (2,0 Md€) qui, avec une hausse du trafic de 1,0 %, est une progression modérée cette année (+ 1,5 % après + 3,9 %) mais proche de son évolution moyenne depuis 2008 (+ 1,8 %). Les subventions d'investissement décélèrent également (+ 6,6 % après + 20,9 %). Avec le cycle récent de renouvellement de matériel roulant et d'extension et de modernisation des lignes, elles sont néanmoins en 2013 à un niveau trois fois supérieur (636 M€) à celui d'il y a cinq ans (193 M€).

Les TCU de province en 2012

En 2012, les administrations publiques ont versé 3,2 Md€ pour les transports en commun de province, montant en progression de 3,5 % par rapport à 2011. Sur ce montant, 3,0 Md€ consistent en subventions de fonctionnement, en progression soutenue depuis 2008, et 270 M€ en subventions d'investissement, en recul après le point haut de 2011.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Le contrat Stif-SNCF 2012-2015

Le contrat 2012-2015 liant le Stif et la SNCF programme sur la durée de quatre ans une hausse de 52 % des investissements, en matériel roulant et en réseau, financée par le relèvement de la contribution d'investissement versée par le Stif. Côté exploitation, l'accord projette un relèvement de 17 % des contributions du Stif.

Le contrat Stif-RATP 2012-2015

L'enveloppe des contributions publiques se compose de deux volets principaux : la contribution forfaitaire d'exploitation et la contribution forfaitaire d'investissement qui couvre les amortissements nets et les charges en capital. Le nouveau contrat, signé en mars 2012, prévoit outre les contributions de fonctionnement annuelles de 1,8 Md€ de la part du Stif, un programme d'investissements de 6,5 Md€ sur les quatre années, financé conjointement par la RATP, le Stif et ses collectivités locales. Le montant versé par le Stif finance le matériel roulant, à 50 % lorsqu'il s'agit de renouvellement, et en intégralité pour le nouveau matériel.

Figure A5.1-1 Transferts des administrations publiques par type de réseau

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2008
Exploitation	9 783	6,7	5,5	-0,5	4,0
SNCF Gdes Lignes, autres activités de l'EPIC	514	60,6	21,1	-4,6	14,5
Régions et TCUP	5 658	6,4	4,6	0,6	4,8
IdF	3 611	2,8	4,7	-1,6	2,0
Investissement	1 826	-6,3	15,1	17,3	0,8
SNCF Gdes Lignes, Autre	94	-53,2	29,4	-36,3	-7,3
Régions et TCUP	834	-17,7	6,3	29,6	-7,6
IdF	897	36,7	20,9	17,4	18,9
Total	11 609	4,9	6,7	1,9	3,5
SNCF Gdes Lignes, autres activités de l'EPIC	608	7,2	22,8	-11,5	8,8
Régions et TCUP	6 492	3,4	4,8	3,6	2,5
IdF	4 508	6,9	7,2	1,7	4,3

Source : SNCF, RATP, Certu, DGFiP

Figure A5.1-3 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité TER de la SNCF

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2012
Versements de l'État à la SNCF pour les tarifs militaires des TER	20	3,7	0,0	2,8	0,7
Versements des régions à la SNCF pour le TER	3 267	-3,7	3,8	9,8	0,1
Contributions d'exploitation	2 703	5,2	3,8	1,2	4,0
Exploitation des services	2 241	4,0	3,2	0,6	3,3
Compensation tarifs sociaux	462	11,8	7,1	4,2	7,7
Subventions d'investissement (matériel roulant)	564	-44,8	27,0	51,1	-11,3
Total reçu par la SNCF pour le TER	3 287	-3,7	6,1	7,3	0,1

Source : SNCF

Figure A5.1-5 Transferts des administrations publiques centrales et locales à la RATP

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2008
Concours de fonctionnement (versés par le Stif)	2 000	2,9	3,9	1,5	1,8
Contribution forfaitaire d'exploitation	970	-1	22	-1	1,6
Bonus / malus qualité de service	6	-3,6	-77,5	55,6	-12,3
Part des risques voyageurs	4	26,4	-105,8	-194,1	-19,1
Contribution forfaitaire d'investissement ⁽¹⁾	911	6,6	-0,7	2,7	3,8
Contribution taxe professionnelle et foncière	110	-9,4	1,8	4,9	-6,5
Aides à l'investissement	636	51,6	20,9	6,6	27,0
Région	263	23,2	120,2	-18,2	8,5
État	51	40,0	23,9	-32,2	7,5
Autres collectivités	51	797,5	-23,3	12,1	83,3
Stif	271	-9,7	-31,3	122,1	64,4
Total transferts publics perçus	2 637	10,2	7,4	2,7	5,4
Stif	2 272	3,1	6,5	5,6	4,1

Source : RATP

Figure A5.1-2 Transferts des administrations publiques vers la SNCF et la caisse de retraite

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Total hors retraites	5 844	0	8,0	3,8	1,9
Contributions liées à l'exploitation	4 827	8,7	6,1	-1,7	4,1
- dont versées par l'Etat	514	60,6	21,1	-4,6	14,5
- dont versées par les régions	2 703	5,2	3,8	1,2	4,0
- dont versées par le Stif (1)	1 610	4,7	5,7	-5,2	2,1
Subventions de fonctionnement de l'Etat	98	0,0	-17,9	206,3	33,6
Subventions d'investissement	919	-40,2	26,0	33,4	-7,4
Régimes spéciaux de retraites	3 336	4,6	3,7	-0,7	2,1
Total (y.c. charges de retraites et surcompensation régimes spéciaux)	9 181	1,7	6,4	2,1	2,0

(1) y compris commission sur ventes

Source : SNCF

Figure A5.1-4 Transferts des administrations publiques au profit de l'activité Transilien

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2008
Fonctionnement (Stif)	1 610	2,7	5,7	-5,2	2,2
Contribution liées aux charges d'exploitation	1 549	2,8	16,0	5,8	6,6
Contribution forfaitaire pour charges d'investissement	73	1,5	-18,8	-71,3	-25,4
Partage des recettes directes	1				
Bonus / malus qualité service	-13				
Investissement	261	1,0	20,9	55,7	7,2
Subventions au titre du programme	16	-29,1	-25,0	34,8	-13,7
État	0	-93,3	5,0	0,0	-40,8
Région IdF	16	-20,0	-27,4	36,7	-12,9
Départements	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Subventions hors programme	244	7,1	27,0	57,4	10,3
Stif (sur produit des amendes)	226	21,4	20,1	58,1	10,4
État	6	0,0	0,0	0,0	0,0
Région IdF	10	-84,6	180,4	71,2	4,5
Départements et autres	3	-65,3	-43,4	358,0	-8,7
Total reçu par la SNCF pour le transil	1 871	2,6	6,9	0,2	2,8

Source : SNCF

Figure A5.1-6 Subventions 2012 des administrations publiques au profit du collectif urbain de province (TCUP).

Niveau en million d'euros, hors TVA, évolutions annuelles en %

	Niveau 2012	Évolutions annuelles			
		2010	2011	2012	2012/2007
Subventions de fonctionnement (perçues par les entreprises de TCUP)	2 955	9,6	7,6	5,4	6,9
- compensations tarifaires	74	1,3	-24,9	-6,4	-12,9
- subvention d'exploitation	2 822	10,4	16,2	5,9	9,6
provenant de l'AO	2 820				
provenant d'autres collectivités	1				
- refacturation de charges à l'AO	0				
- subvention aux transports	6				
- subvention d'État pour les aides pour l'emploi	1				
- subventions d'équilibre	54				
Subventions d'investissement (perçues par l'AO)	270	34,6	54,0	-13,2	6,0
État	156	135,2	29,1	16,5	7,7
Collectivités locales	89	2,5	64,9	-38,8	0,0
Union européenne	25	-48,9	211,2	-21,4	27,9
Total	3 225	11,1	10,9	3,5	6,8

Source : enquête annuelle sur les transports urbains (Certu-DGITM-Gart-UTP), année 2012, calculs SoES

A5.2 | Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures (VNF, RFF)

Les versements publics aux deux principaux gestionnaires d'infrastructures public, RFF et VNF s'élèvent à 4,4 Milliards d'euros. Ceux à destination de RFF sont de 4,1 Milliards d'euros, dont près de la moitié consiste en redevance d'infrastructure pour les trains régionaux. Les subventions reçues par VNF sont de 370 Millions d'euros, en nette progression cette année du fait du changement de statut de l'établissement fluvial.

Léger recul des transferts à RFF

En 2013, le montant des versements publics - État et collectivités locales compris - effectués au profit de Réseau ferré de France (RFF) s'élève à près de 4,1 Md€. Cette somme est en léger recul (- 1,2 %) en 2013. Les subventions ont néanmoins progressé depuis 2008 au rythme annuel de 3,1 %, grâce notamment à leur forte accélération en 2009 et 2010 à l'issue de laquelle elles avaient atteint 4,6 Md€.

Les versements de fonctionnement de l'État poursuivent la baisse entamée en 2009 : ils diminuent, cette année encore, de plus de moitié (111 M€ après 280 M€). Ils ne consistent désormais qu'en compensations à destination de la gestion d'infrastructures liée au fret. Les redevances d'accès au réseau, après avoir intégré en 2012 le montant payé par l'État en tant qu'autorité organisatrice des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), augmentent cette année de 1,7 %.

Les subventions d'investissement des administrations publiques progressent (+ 4,6 %), et atteignent 2,0 Md€. Elles s'étaient néanmoins fortement contractées en 2011 (- 23,5 %) si bien qu'elles restent inférieures à leur niveau de 2009 et 2010 (2,2 Md€).

Les collectivités locales contribuent pour plus de la moitié (1,1 Md€) au financement public des investissements. Leur apport, en nette hausse (+ 17,8 %) en 2013, a progressé au rythme annuel de 10,6 % depuis 2008. Les Régions sont les premiers pourvoyeurs en fonds d'investissement avec 749 M€ en 2013, soit 68 % des montants versés par les collectivités locales et 37 % des montants totaux.

Les subventions en provenance de l'U.E. (101 M€ après 116 M€ en 2012) retrouvent leur moyenne de long terme. Les transferts de l'État (y.c. AFITF) sont en net recul (- 16,2 %) cette année. Ils s'élèvent à la moitié de leur niveau de 2010, soit désormais moins que la contribution des Régions.

Le résultat d'exploitation de RFF diminue, les charges progressant (+ 1,4 %) tandis que les produits baissent (- 2,4 %) (*Figure A5.2.2*). Les redevances d'infrastructure perçues par RFF, qui représentent près des trois quarts des produits d'exploitation soit 5,2 Md€, décélèrent (+ 2,8 % après + 4,1 % en 2012 à champ constant). Leur hausse ne compense pas la contraction conjuguée de la contribution de l'État aux charges d'infrastructures et des produits d'exploitation divers (- 2,5 %).

La rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué (SNCF) progresse modérément cette année (+ 0,3 % après + 5,6 %). Néanmoins, avec la montée continue des investissements depuis 2008, les dotations aux amortissements continuent d'augmenter (+ 5,9 %). Les charges diverses d'exploitation, essentiellement services extérieurs telles la réalisation d'études non

intégrés dans la production immobilisée, repartent à la hausse (+ 13,2 % après - 6,8 %).

Le résultat d'exploitation positif (+ 1,1 Md€) diminue alors en conséquence (- 19,2 %). Il ne suffit pas cette année à compenser le résultat financier (- 1,3 Md€) si bien que le résultat net de l'exercice devient négatif (- 140 M€ en 2013 après + 18 M€ en 2012).

Les investissements de RFF s'élèvent à 5,5 Md€. Ils accélèrent vivement cette année (+ 37 %), bien au dessus de leur rythme annuel moyen (+ 13,1 %). Cette hausse est due aux investissements réalisés dans les grands projets de développement nationaux (LGV Est européenne deuxième phase, les LGV Rhin-Rhône, LGV Sud Europe Atlantique, Bretagne Pays de la Loire et Contournement Nîmes-Montpellier) et régionaux (deuxième phase du sillon alpin sud, modernisation de la ligne Calais-Dunkerque).

Les subventions d'investissement (2,0 Md€), destinées à financer les nouvelles infrastructures et la rénovation du réseau existant, ne couvrent cette année que 36,7 % de ces investissements. La dette à long terme continue de s'accroître (+ 8,1 %) et atteint 36,1 Md€ fin 2013.

Les transferts publics vers VNF

En 2013, Voies navigables de France (VNF) reçoit un montant total de 370 M€ de subventions. Les subventions de fonctionnement s'élèvent cette année à 265 M€ car elles intègrent une composante nouvelle dans la subvention pour charge de service public, liée à la prise en charge par l'État de la rémunération du personnel transféré à l'établissement public (voir encadré).

En lien avec les travaux de régénération du réseau fluvial, les subventions d'investissement reçues par VNF progressent (+ 12,2 %). A 105 M€, elles restent inférieures d'un quart à la moyenne des cinq dernières années.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Réforme de VNF en 2013

VNF, anciennement établissement public industriel et commercial (Epic) est devenu au 1^{er} janvier 2013 un établissement public administratif (EPA). Les 4 300 agents des services de navigation de l'État, auparavant détachés auprès de l'Epic, sont à partir de cette date intégrés à l'EPA, au côté des 400 salariés de l'établissement. Leur rémunération entre par conséquent dans le périmètre budgétaire de VNF, alors qu'elle figurait auparavant dans le budget du Medde (*fiche A4*, dépenses de fonctionnement des APU, jusqu'en 2012).

Figure A5.2-1 Transferts des administrations publiques au profit de RFF

Niveau, en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Total fonctionnement	2 052	-4,6	-4,3	-6,3	-0,9
Subvention d'exploitation de l'État ⁽¹⁾	111	-17,2	-64,3	-60,5	-30,0
Redevance d'Accès des AOT ⁽²⁾	1 941	3,7	27,0	1,7	14,2 (*)
Subventions d'investissement	2 012	-23,5	12,7	4,6	8,4
Communauté européenne	101	-42,5	93,3	-13,0	23,4
État (hors AFITF)	237	-26,9	-20,3	-37,6	-10,4
AFITF	442	-50,5	32,5	2,7	35,3
Régions	749	-1,2	17,1	26,8	12,0
Départements	186	-13,3	100,0	-7,1	7,5
Communes	163	118,1	-9,0	15,4	8,7
Autres	134	-28,9	-24,3	107,0	-0,4
Total	4 064	-13,7	2,9	-1,2	3,1

(1) Anciennement « contribution de l'État aux charges d'infrastructure »; depuis 2012, la partie relative aux trains d'équilibre du territoire (TET) et versée par l'État est considérée comme une redevance d'accès et n'est plus intégrée aux subventions, qui ne concernent désormais que le fret.

(2) Depuis 2009, versement d'une redevance d'accès des AOT : le Stif pour le Transilien et les régions pour le service régional de voyageurs. La contribution des régions est versée par l'État. Depuis 2012, intègre la redevance de l'État pour les TET.

(*) Évolution annuelle moyenne 2013/2009, début série en 2009

Source : RFF.

Figure A5.2-2 Les comptes de RFF

Niveau, en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Produits d'exploitation	7 214	3,5	3,4	-2,4	7,7
Redevances d'infrastructure ⁽¹⁾	5 228	7,4	12,7	2,8	14,3
Contribution Etat aux charges de RFF ⁽²⁾	111	-17,2	-64,3	-60,5	-30,0
Production immobilisée	786	7,3	1,7	-13,4	-2,1
Autres produits d'exploitation	1 090	3,6	16,9	-2,5	6,9
Charges d'exploitation	6 133	5,6	4,3	1,4	3,3
Rémunération versée au gestionnaire d'infrastructure délégué	3 093	0,2	5,6	0,3	1,6
Dotation aux amortissements	1 332	14,0	11,3	5,9	10,2
Travaux ⁽³⁾	791	3,4	1,7	-12,2	-0,6
Autres charges d'exploitation	917	18,1	-6,8	13,2	5,2
Résultat d'exploitation	1 081	-	-	-	-
Résultat financier	-1 347	-	-	-	-
dont charges d'intérêt	1 345	2,6	12,1	-0,4	1,0
Résultat net de l'exercice⁽⁴⁾	-140	-14,8	-92,8	-871,8	-
Capacité d'autofinancement ⁽⁵⁾	1 924	-	-	-	-
Investissements réseau	5 480	11,4	11,2	37,1	13,1
Dette à long terme nette au 31/12	36 088	4,3	7,7	8,1	5,6

(1) Intègre les redevances d'accès versées par l'Etat pour les TET et le TER et par le Stif pour le Transilien.

(2) Subvention d'exploitation, qui regroupe les versements de l'Etat hors "redevance d'accès TER" depuis 2009 et également, depuis 2012, hors redevance d'accès TET.

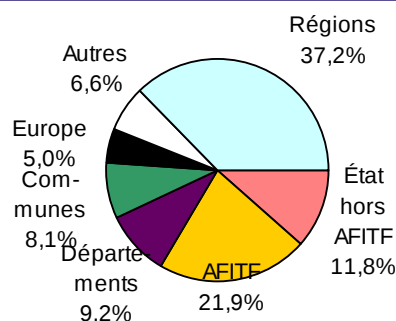
(3) Dont travaux réalisés en MOA directe par RFF. Depuis 2010, ces travaux ne figurent plus dans le compte d'exploitation de RFF, ils sont réintégrés pour rester au format 2009.

(4) Le résultat net intègre également le résultat exceptionnel non retranscrit ici, ainsi que des reports de produits et charges non compris dans les résultats d'exploitation ou financier.

(5) Avant coût de la dette.

Source : RFF

Figure A5.2-3 Origine des subventions d'investissement versées à RFF en 2013



Source : RFF

Figure A5.2-4 Transferts des administrations publiques au profit de VNF

Niveau, en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Subventions de fonctionnement	265,5	-5,8	519,3	441,4	102,7
État ⁽¹⁾	263,1	10,1	818,0	464,7	121,6
Départements	0,1	-	-	-	-40,4
Autres (communes, CCI...)	2,3	-25,5	-13,6	-5,9	4,1
Subventions d'investissement	104,6	-15,1	-36,6	12,2	0,4
État et AFITF ⁽¹⁾	62,3	-24,6	-63,7	75,0	1,9
Régions	24,8	43,4	-14,0	-24,0	-0,9
Départements	1,2	-36,2	99,7	-57,9	-24,2
Union européenne	11,5	-28,5	221,1	-38,7	-0,1
Autres (communes, CCI...)	4,8	-39,4	-12,8	43,7	6,4
Total	370,1	-14,7	-8,2	160,2	27,4

(1) Niveau. En 2012, une partie des subventions d'investissement sont reclassées en fonctionnement.

Source : VNF

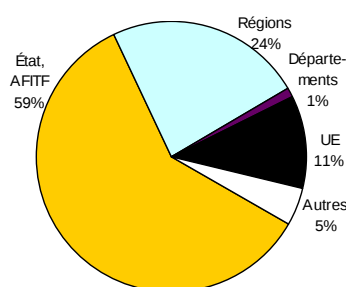
Figure A5.2-5 Les comptes de VNF

Niveau, en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Chiffre d'affaires	193,0	7,1	6,8	1,9	3,2
Consommations intermédiaires	89,9	2,1	-0,6	-0,7	1,5
Valeur ajoutée	107,6	11,9	13,5	3,7	5,1
Frais de personnel	230,8	2,7	12,2	752,1	62,9
Impôts et taxes	17,7	7,8	16,8	391,1	55,5
Excédent brut d'exploitation	73,0	13,1	20,6	-16,1	0,9
dont concours à l'exploitation	265,5	-5,8	519,7	441,1	102,7
Frais financiers	0,4	0,0	0,0	0,0	42,0
Capacité d'autofinancement	113,5	23,8	96,2	1,1	11,4
Investissements	210,6	4,8	-7,9	0,1	5,9
Dette MLT au 31-12	1,8	-18,8	-12,7	-7,9	-12,0

Source : VNF

Figure A5.2-6 Origine des subventions d'investissement versées à VNF en 2013



Source : VNF

A6 | Recettes publiques liées au transport

En 2013, les principales recettes liées au transport prélevées par les administrations s'élèvent à 42,0 Md€. Elles sont en hausse de 0,5 % (après + 1,2 % en 2012) tirées essentiellement par le versement transport, la progression totale du produit des autres taxes étant nulle.

Les taxes et redevances dues par les producteurs et usagers

Les redevances sont des recettes perçues en échange de l'utilisation d'une infrastructure gérée par un organisme public. Ainsi, les compagnies aériennes versent à l'aviation civile 1,4 Md€ de redevances (soit 78 % des recettes du budget annexe de contrôle et d'exploitation aériens - Bacea) pour les services de navigation aérienne ou d'atterrissage. Ce montant est en baisse continue depuis son point haut de 2010, date à laquelle a été introduite une nouvelle composante de redevance (redevance océanique).

Par ailleurs, des taxes sont payées par les usagers ou les producteurs de transport. Elles constituent des versements sans contrepartie directe, versées au budget général des administrations ou affectées au financement d'une action particulière. Dans le cas du transport aérien il s'agit de la taxe de l'aviation civile, également affectée au Bacea, d'un montant de 0,34 Md€. Le produit fiscal le plus élevé est délivré par la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE), avec 23,7 Md€.

La TICPE, sans être une taxe spécifique sur les transports, grève principalement, parmi les carburants, ceux destinés à un usage routier (cf. encadré). Depuis 2005 les régions bénéficient d'une partie de la TICPE collectée. Croissante, cette part atteint 18,2 % en 2013 — elle était de 16,5 % en 2008. Le produit du total des taxes carburants, dont la TICPE est la principale, représente 25,0 Md€ en 2013 (y compris DOM) en hausse de 1,0 % (après - 1,0%). Au total, depuis 2008 il n'a augmenté qu'à un rythme annuel moyen de 0,2 %. À assiette constante, il devrait augmenter les prochaines années du fait de l'application à partir de 2015, d'une composante additionnelle de taxation introduite au 1^{er} avril 2014, (contribution climat-énergie).

La taxe sur le certificat d'immatriculation représente 2,0 Md€, en contraction de 3,7 %. Comparativement, lors de la récession en 2009 elle avait moins fortement baissé (- 2,6 %). La taxe sur les contrats d'assurance automobile, versée aux administrations de la sécurité sociale est d'un montant de 1,1 Md€, en progression moyenne de 2,0 % depuis 2008.

Le financement par des « non-usagers »

À l'inverse, certains prélèvements reposent sur des assiettes indépendantes de l'utilisation des transports, mais sont affectés au financement d'actions liées au transport et à ses infrastructures. C'est notamment le cas du versement transport (VT) qui avec 7,2 Md€ est la principale source de financement des transports collectifs urbains : cette cotisation des entreprises, assise sur leur masse salariale, a progressé de 4,6 % en moyenne annuelle depuis cinq ans. Le VT est versé, aux

autorités organisatrices des transports urbains, par les entreprises qui emploient dix salariés ou plus, travaillant à l'intérieur du périmètre de transport urbain des dites autorités. Le produit du VT a progressé plus rapidement en province (+ 6,4 % en moyenne annuelle depuis 2008) qu'en Île-de-France (+ 2,9 %). Les autorités organisatrices de province en perçoivent désormais 52,1 % contre 48 % en 2008. La taxe hydraulique (0,15 Md€) est un autre exemple de taxe ne concernant pas directement les usagers. Elle est payée par les concessionnaires des barrages qui financent ainsi l'activité de VNF. Ce dernier a pour mission principale, mais pas exclusive, l'exploitation du réseau fluvial pour les transports.

Autres recettes

Les recettes liées aux amendes pour infraction au code de la route augmentent (+ 2,3 %) à 1,7 Md€. Depuis 2008 elles ont augmenté en moyenne annuelle de 12,4 %. De cette recette, 1,4 Md€ d'euros est affecté au budget de l'État et aux collectivités territoriales, et 0,2 Md€ à l'AFITF pour la construction de nouvelles infrastructures. Depuis 2011, une partie est également affectée à l'agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances (Acse).

L'État perçoit des dividendes en tant que détenteur d'entreprises de transports (par exemple, les grands ports maritimes, ADP, Air France). En 2013, Air France et la SNCF, dans la logique de leur plan d'économie, ont fait le choix de ne pas en verser.

Les taxes générales

La production de services de transport et l'existence des entreprises génère des impôts et des taxes générales comme la TVA, l'impôt sur les bénéfices, les cotisations sociales ou encore la contribution économique territoriale. 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.

La taxe intérieure de consommation des produits énergétiques (TICPE)

La TICPE est assise sur la quantité de produits pétroliers achetés 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. Le montant minimal unitaire de TICPE est de 57,92 €/hl de supercarburant et de 41,69 €/hl de gazole sachant que depuis 2007 les régions ont la possibilité de l'augmenter (figure A6.2). Les professionnels bénéficient par ailleurs de remboursements de TICPE sur le gazole.

Figure A6-1 Recettes des administrations publiques liées au transport (*)

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Affectation	Niveau	Évolution annuelle			
		2013	2011	2012	2013	2013/2008
- Taxe à l'essieu	État	171	1,2	1,2	-0,6	-5,4
- Taxe sur contrats d'assurance automobile	Sécurité sociale (depuis 2005)	1051	2,2	5,6	2,0	2,0
- Taxe sur véhicules de tourisme des sociétés	État (Séc. Soc. entre 2001 et 2003)	876	-6,6	6,0	-10,9	-4,2
- Dividendes des sociétés d'autoroutes	État	0	0,0	0,0	0,0	-
- Produit des amendes forfaitaires de la police de la circulation		1 666	57,7	7,6	2,3	12,4
dont	État et collectivités locales	1 392	56,2	-0,3	7,4	11,5
	AFITF (à partir de 2005)	214	40,1	53,6	-21,3	11,7
	FIPD, ACSé	60	-	71,4	0,0	-
- Taxe sur l'aménagement du territoire	AFITF (à partir de 2006)	538	0,5	-1,2	0,6	0,6
- Redevances domaniales	AFITF (à partir de 2005)	300	4,0	2,6	51,2	11,5
- Certificats d'immatriculation	Régions	2 039	8,5	1,8	-3,7	0,7
Total route (hors TIPP)		6 642	12,0	4,1	-0,3	2,5
- Dividendes versés par SNCF	État	0	0,0	4,9	-100,0	-100,0
Total fer		0	0,0	4,9	-100,0	-100,0
- Péages	VNF	13	2,1	-0,5	0,4	1,7
- Taxe hydraulique	VNF	149	10,8	7,8	0,3	3,7
- Redevances domaniales	VNF	26	-16,4	6,1	2,9	0,2
Total voies navigables		189	5,4	6,9	0,6	3,0
- Taxe de l'Aviation Civile	État	86	17,7	-7,8	12,0	-12,4
	BACEA ⁽¹⁾	336	-1,9	8,7	-1,0	11,9
	FIATA ⁽²⁾	-	-	-	-	-
	FSD ⁽³⁾	185	7,1	8,2	-2,4	1,3
- Redevances de la circulation aérienne	BACEA	1 396	-2,7	-1,1	-0,9	1,5
- Taxe d'aéroport	Aéroports ⁽⁴⁾	899	10,3	5,8	-1,7	4,7
- Taxe sur les nuisances sonores aériennes ⁽⁹⁾	Aéroports (redistribuée aux ménages)	47	-3,3	-0,2	-14,5	-4,7
- Dividendes d'Air France et d'ADP	État	0	10,9	4,0	-100,0	-100,0
Total transport aérien		2 949	2,3	2,4	-4,1	1,6
- Dividendes des GPM (grands ports maritimes)	État	22	5,0	-5,7	49,7	2,0
Total ports		22	5,0	-5,7	49,7	2,0
- Total TICPE (TIPP avant 2010) ⁽¹⁰⁾		23 690	1,5	-1,5	0,5	-0,1
dont ⁽⁶⁾	État	12 856	-2,3	-3,8	1,3	-3,1
	Régions (aides aux entreprises)	4 367	9,2	2,3	0,7	3,7
	Départements (RMI)	6 467	4,9	0,8	-1,1	4,6
- TGAP		763	4,0	23,6	17,6	10,5
dont	ADEME	499	-2,0	2,5	1,6	9,8
	Etat	264	187,5	243,5	67,1	11,8
- Taxe spéciale (DOM)	DOM (FIRT ⁽⁶⁾)	499	4,7	-2,0	3,5	1,5
Total taxes sur les carburants		24 952	1,6	-1,0	1,0	0,2
Total (hors versement transport)		34 753	4,0	0,3	-0,3	0,6
- Versement transport en Province (8)	Autorités organisatrices	3 731	8,4	7,9	2,99	6,4
	- dont à TCSP ⁽⁷⁾	2 305	11,6	14,1	3,0	7,4
	- dont autres de plus de 100 000 hab.	1 103	3,7	-2,2	3,0	5,1
	- dont autres de moins de 100 000 hab.	324	5,8	3,8	3,0	3,8
- Versement transport Île-de-France	STIF	3 424	3,4	3,8	5,8	2,9
Total versement transport (8)		7 155	5,9	5,9	4,3	4,6
TOTAL		41 908	4,3	1,2	0,5	1,3

(*) 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 aériens », 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 TICPE comprend la TICPE sur le gazole et le supercarburant, mais aussi sur les autres produits pétroliers ; la part de la TICPE sur le gazole et le supercarburant représentant 95 % du total (6) Firt : fonds d'investissement routier et des transports ; (7) TCSP : transport collectif en site propre ; (8) projections SoeS ; (9) ex TGAP sur les décollages d'aéronefs ; (10) TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques, en remplacement en 2010 de la TIPP.

Sources : calculs SoeS d'après Insee, Certu, DGAC, Stif, VNF

Figure A6-2 TICPE unitaire par région

En euros/hl, taux en %

	Gazole				Supercarburant			
	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Contrib. Climat énergie, 2015	Taux de TICPE	1e Modulation votée	2e Modulation (Grenelle)	Contrib. Climat énergie, Avril 2015	Taux de TICPE
Poitou-Charentes	0	0	1,98	43,67	0	0	1,72	60,64
Corse	0	0	1,98	43,67	0	0	1,72	59,64 (SP hors E10) 60,64 (SP95-E10)
Autres régions	1,15	1,35	1,98	46,17	1,77	0,73	1,72	63,14

Source : DGDDI

La « TICPE régionale »

Depuis 2005, la TICPE apporte un financement aux régions dans le cadre du transfert de compétence aux régions prévu par la loi du 13 août 2004. En vertu de la décision du conseil des ministres européens du 24 octobre 2005, les régions françaises sont autorisées à appliquer une sur-taxation ou une décote de 1,15 € par hectolitre sur la TICPE du gazole et 1,77 € par hectolitre sur la TICPE du super. Depuis 2010, avec la loi du 03 août 2009 du Grenelle de l'environnement, les conseils régionaux peuvent majorer à l'aide d'une deuxième modulation le tarif de la taxe intérieure de consommation applicable aux carburants vendus aux consommateurs finals sur leur territoire, dans la limite de 0,73 € par hectolitre pour les supercarburants et de 1,35 € par hectolitre pour le gazole.

A7.1 | Investissements en infrastructures de transport

Les dépenses d'investissement en infrastructures de transport, tous modes et tous acteurs confondus, accélèrent en 2013 (+ 11,9 % après + 6,3 %, en euros courants). Elles atteignent 23,4 Md€. En volume (c'est-à-dire en euros constants tenant compte de l'évolution du prix des travaux publics), elles augmentent de 11,2 % à 15,8 Md€ (milliards d'euros de 2000).

Les investissements routiers se stabilisent

En 2013, les investissements pour le réseau routier représentent 48,8 % des investissements en infrastructures de transports alors qu'en moyenne depuis 2008 ils en ont représenté 56,9 %. Leur montant global, 11,4 Md€, décélère (+ 0,9 % après + 1,1 %) sous l'effet du recul des dépenses sur le réseau concédé. Celles-ci baissent en effet de 10,8 % ce qui conduit à une baisse moyenne depuis 2008 de 3,5 %. À l'inverse, les dépenses pour le réseau non concédé augmentent (+ 3,2 % après + 1,3 % en 2012), soutenues par les dépenses liées au réseau départemental et local (+ 3,5 % après + 2,1 %), qui représentent 77,2 % des investissements routiers. Les dépenses consacrées au réseau national se stabilisent (- 0,1 %), dans un contexte de forte baisse (- 8,4 % par an depuis 2008).

Les dépenses d'investissement ferroviaire à un niveau record.

Les investissements ferroviaires, qui représentent 29,7 % des dépenses d'investissement en infrastructures, continuent d'augmenter fortement en 2013 (+ 45,9 % après + 19,4 % en 2012) et se situent à un niveau exceptionnel de 7,0 Md€, plus du double de leur niveau de 2009. Cette augmentation de 2,2 Md€ est imputable à la concomitance en 2013 des phases d'accélération de nombreux projets ferroviaires d'envergure. Avec une augmentation de ses dépenses de 1,4 Md€, le réseau de lignes à grande vitesse (LGV) contribue au deux tiers à cette hausse, le réseau hors LGV contribuant au reste avec 0,8 Md€. En 2013, les montants alloués aux travaux réalisés dans le cadre de contrats de partenariats public-privé (PPP) ou de concession représentent 3,3 Md€ (après 1,7 Md€ en 2012). Ils correspondent aux projets de nouvelles LGV, à l'exception des projets LGV entamés avant la généralisation des contrats de partenariat et de concession en 2010. Les travaux menés par le consortium Lisea pour la future ligne Sud Europe Atlantique entre Tours et Bordeaux s'élèvent à 2,1 Md€ ; le montant total des travaux depuis l'ouverture du chantier en 2012 est de 3,4 Md€ (sur un montant total prévisionnel de 7,8 Md€). 0,81 Md€ finance le projet Bretagne Pays de la Loire, après 0,33 Md€ soit au total 1,1 Md€ (sur un montant global prévisionnel de 3,3 Md€) depuis 2012. Enfin 0,18 Md€ (après 0,04 Md€) finance le projet de contournement Nîmes-Montpellier. Le reste (0,21 Md€) est constitué principalement du projet de système de communication pour les voies ferrées (GSMR).

Hors PPP, les investissements s'élèvent à 3,7 Md€ (après 3,6 Md€). Majoritairement réalisés (2,9 Md€ après 2,6 Md€) par le gestionnaire d'infrastructures délégué (SNCF), ils concernent la régénération et l'entretien du réseau, dont 1,4 Md€ pour les seules voies ferrées. Le reste (0,8 Md€ après 0,9 Md€ en 2012) est directement réalisé en maîtrise d'ouvrage par le gestionnaire d'infrastructures lui-même (RFF) et

porte essentiellement sur des projets de développement : seconde phase de la LGV Est (mise en service prévue en 2016), générant une décélération des travaux (0,37 Md€ après 0,51 Md€), branche Est de la LGV Rhin-Rhône (Dijon-Mulhouse), ne générant pas de travaux d'investissements en 2013 ; La seconde phase de cette branche, prévue pour débiter en 2014 avec une première tranche estimée à 0,85 Md€, a été reportée.

Maintien des investissements portuaires

Les investissements des grands ports maritimes et autres infrastructures maritimes progressent de 42,6 % à 0,45 Md€, portés par le plan de relance portuaire et par les projets en contrats de plan État régions. Ils restent néanmoins inférieurs à leur niveau de 2009.

Tassement des investissements pour les aéroports et les voies navigables, mais croissance toujours soutenue pour les TCU

Les infrastructures de transports aériens comprennent celles des aéroports (82 %) et celles de la navigation aérienne (18 %). Les investissements qui leur sont consacrés reculent nettement (- 18,8 %) à un niveau équivalent au point bas de 2009 (0,7 Md€). Les investissements aéroportuaires, qui comptent pour l'essentiel ceux d'Aéroports de Paris (ADP), reculent fortement cette année (- 21,8 % après + 3,7 %) du fait de la décélération du programme d'investissement pluriannuel 2011-2015 d'ADP et de l'achèvement en 2012 du chantier du terminal S4 à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ; il s'agit désormais plus de travaux de mise en service et de rénovation que de chantiers d'extension de capacités.

Les investissements en infrastructures de transport fluvial sont essentiellement portés par VNF. Ils baissent cette année encore (- 4,9 %), en restant supérieurs de 19 % à leur niveau de 2008 du fait de leur croissance soutenue en 2009 et 2011.

Les infrastructures de transports collectifs urbains (TCU) sont celles qui ont le plus progressé sur longue période ; leur part a plus que doublé depuis 1990. Plus de 15 % des investissements en infrastructures leur sont consacrés en 2013, contre un peu plus de 7 % en 1990. En 2013, l'ensemble des investissements en transports collectifs urbains devrait poursuivre une forte progression (+ 7,7 % après + 10,7 %). Depuis 2009, ces investissements ont connu une véritable expansion, entamée par les TCU de province, où les investissements ont presque doublé entre 2009 et 2011 avec le renforcement des réseaux de transports en commun en site propre (TCSP) ; leur dynamisme est entretenu en 2011 par les investissements de la RATP (+ 19,8 %) puis en 2012 par le réseau ferré d'IdF qui progresse de 68 % en deux ans sous l'effet des travaux de régénération du réseau Transilien.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure A7.1-1 Les investissements en infrastructures de transport

Niveau en milliards d'euros courants, évolutions annuelles et structure en %

	Niveau	Evolution annuelle				Structure		
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008	1990	2008	2013
Réseau routier	11,42	6,5	1,1	0,9	2,4	68,0	62,3	48,8
Réseau non concédé	9,80	11,4	1,3	3,2	3,6	54,7	50,4	41,9
dont réseau départ. et local	8,79	17,3	2,1	3,5	5,8	35,9	40,8	37,6
dont réseau national (1)	1,01	-20,3	-4,8	-0,1	-8,4	18,7	9,6	4,3
Réseau concédé (2)	1,62	-13,1	0,3	-10,8	-3,5	13,3	11,9	6,9
Réseau ferré principal	6,96	44,8	19,4	45,9	21,2	17,5	16,3	29,7
Réseau grande vitesse	3,79	110,2	32,2	59,9	38,3	8,7	4,6	16,2
Réseau principal hors LGV	3,16	15,6	8,9	32,1	10,6	8,7	11,7	13,5
Transports collectifs urbains	3,59	31,2	10,7	7,7	12,0	7,3	12,5	15,3
Réseau ferré Ile de France	0,85	7,9	21,2	38,7	23,4	1,4	1,8	3,6
RATP	0,76	19,8	1,8	-5,4	3,9	2,7	3,8	3,2
TCU de province (3)	1,98	46,9	11,7	3,2	12,2	3,2	6,8	8,5
Autres infrastructures	1,43	8,9	1,5	-3,6	-0,2	7,3	8,9	6,1
Ports maritimes (4)	0,45	-8,8	4,6	42,6	0,5	2,5	2,7	1,9
Aéroports et navigation aérienne (5)	0,76	18,1	4,0	-18,8	-1,6	3,9	5,0	3,2
Voies navigables et ports fluviaux	0,22	4,4	-10,7	-4,9	3,5	0,9	1,2	1,0
Total des investissements	23,39	16,3	6,3	11,9	7,5	100	100	100

Sources : DGFiP, Asfa, RFF, RATP, Certu-TCU, DTMRF, DGITM, DGAC, VNF, estimations SOeS

(1) Non compris le gros entretien du réseau routier national et les investissements réalisés par la DSCR.

(2) Estimations à partir des données de l'Asfa depuis 2004.

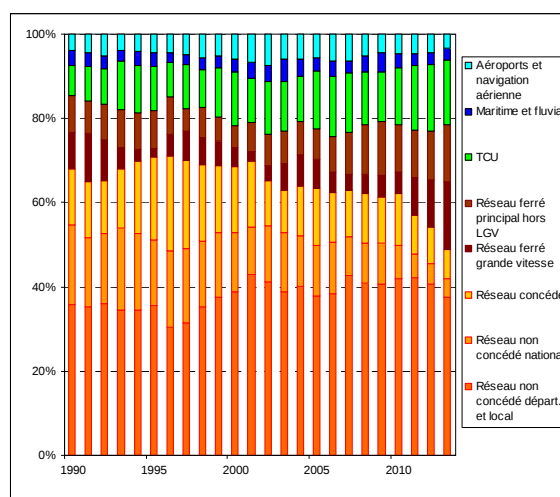
(3) Estimation SOeS pour 2013 sur la base des budgets primitifs des EPCI; le chiffre est révisé ensuite grâce à la base Certu.

(4) À compter de 2007, seuls sont pris en compte les ex-ports autonomes maritimes (7 ports), devenus Grands ports maritimes. 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.

(5) Aéroports estimés pour 2013.

Figure A7.1-2 Parts des investissements en infrastructures de transport

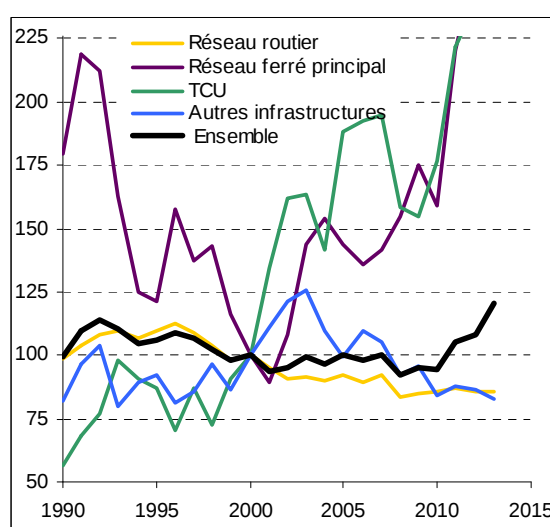
En %



Sources : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu - Enquête TCU (95-2012), DGITM, DGAC, VNF, Insee, estimations SOeS

Figure A7.1-3 Volume (*) des investissements en infrastructures de transport, par grand type

Indice 100 en 2000



(*) euros courants déflatés par l'indice du prix de production des travaux publics

Sources : SOeS, d'après DGFiP, DGCL, Asfa, RFF, RATP, Certu - Enquête TCU (95-2012), DGITM, DGAC, VNF, Insee, estimations SOeS

A7.2 | Financement des infrastructures (AFITF, PPP)

Les dépenses d'intervention de l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) renouent avec la croissance (+ 2,9 %) après trois années consécutives de contraction. Elles s'élèvent à 1,91 milliards d'euros, et financent ainsi 8,2 % des dépenses totales d'investissement en infrastructures. Depuis 2008, elles ont baissé à un rythme annuel moyen de 2,0 %, et se situent en 2013 à 77 % de leur point haut de 2009. Seules les dépenses d'intervention pour le routier se contractent (- 12,9 %). Les autres dépenses progressent vivement : le ferroviaire rebondit (+ 13,5 % après - 6,6 % en 2012 et - 34,7 % en 2011) le fluvial reprend (+ 50,3 % après - 39,5 %). Les dépenses en maritime et en transports collectifs urbains poursuivent leur progression et atteignent, avec 349 millions d'euros leur plus haut niveau depuis 2005.

AFITF : ressources pérennes en progression

Les ressources de l'AFITF reposent sur des recettes pérennes, constituées du produit de certaines taxes, et sur des ressources exceptionnelles. Les ressources pérennes s'élèvent à 1 008 M€ (après 1 005 M€). Ce sont la taxe d'aménagement du territoire (TAT) due par les sociétés d'autoroutes (538 M€), les redevances domaniales (300 M€) en forte hausse (+ 51,2 %) et le montant reversé à l'AFITF des « amendes radar » (170 M€) qui revient à son niveau de 2011 après une forte hausse en 2012 (+ 53,6 %). Comme les années précédentes, la totalité des recettes liées à la TAT n'est pas restée à la disposition de l'AFITF, 35 M€ ayant alimenté le compte d'affectation spécial pour les trains d'équilibre du territoire (TET).

Les recettes exceptionnelles sont en 2013 uniquement constituées de la subvention d'équilibre, en forte réduction, à 560 M€, en baisse continue depuis 2009.

Au total les recettes de l'AFITF diminuent (- 17,8 %) alors que les dépenses d'interventions et charges progressent (+ 3,6 %) générant un déficit en 2013 (- 358 M€) après un excédent en 2012 (48 M€).

À l'exception de la route, les dépenses d'intervention progressent

Les dépenses d'intervention de l'AFITF progressent de 2,9 % après trois années consécutives de baisse. Depuis la création de l'agence, les modes routier et ferroviaire représentent en moyenne chacun 40 % des dépenses d'intervention. Après avoir augmenté dans les quatre premières années, les dépenses relatives à ces deux modes se contractent fortement (respectivement - 4,0 % et - 4,5 % en moyenne annuelle depuis 2008). Depuis 2008, les dépenses pour le maritime et le fluvial doublent et triplent respectivement tandis que les dépenses en TCU progressent au total de 25,8 %.

En 2013, le montant des interventions pour les infrastructures routières maintient un rythme de baisse important (- 12,9 % après - 12,3 %). Les dépenses réalisées dans le cadre des contrats de projets État-région (CPER) poursuivent ainsi leur baisse (- 7,6 % après - 12,2 %). Hors CPER, soit au total 328 M€, les dépenses de l'AFITF bénéficient en priorité aux actions en faveur de la sécurité (149 M€ dont 132 M€ pour la sécurité des tunnels routiers) et de la régénération du réseau routier national (107 M€). Ce groupe de dépenses est en baisse de 12,9 %. Les autres dépenses hors CPER sont consacrées aux projets de développement et elles sont également en recul (- 31,5 %) : fin de l'aménagement sur la RN88, achèvement du financement du la déviation de Pézenas sur l'A75 et de tronçons sur la RN7.

Les dépenses d'intervention pour le rail reprennent en 2013 (+ 13,5 % après - 6,6 %), leur montant étant désormais de 729 M€ après 1 054 M€ trois ans auparavant. Les CPER en faveur du rail rattrapent le retard pris en 2012 (+ 49,7 % après - 31,8 %). Hors CPER les dépenses progressent également (+ 5,0 % après + 2,1 %). Les dépenses affectées aux projets LGV, à hauteur de 415 M€, en représentent 76 %. Elles sont en hausse cette année (+ 16,7 %) du fait notamment de la progression des dépenses liées aux lignes Sud-Europe-Atlantique (+ 4,6 % à 236 M€) et LGV Est deuxième phase (+ 72,1 % à 121 M€). L'AFITF finance aussi la régénération ferroviaire (13,1 % des dépenses d'intervention rail hors CPER). Ce type de dépenses est en nette hausse cette année (+ 28,8 %).

Les interventions au bénéfice des transports collectifs urbains (TCU) poursuivent leur forte progression (+ 10,7 % après + 19,0 %). Les dépenses pour le fluvial rebondissent avec la reprise du financement du canal Seine-Nord. Les crédits en faveur du maritime (68,7 M€) augmentent (+ 17,3 % après + 0,7 %).

Les montants financés dans le cadre des contrats en PPP connaissent un sommet

Le montant total des investissements liés aux principaux projets faisant l'objet de contrat de partenariat public-privé (PPP) est en forte augmentation en 2013, à 4,2 Md€ après 1,9 Md€. Les infrastructures ferroviaires contribuent essentiellement à cette hausse (3,3 Md€ après 1,7 Md€) avec la montée en charge de trois projets de lignes nouvelles (Sud Europe Atlantique, Bretagne Pays de la Loire, contournement Nîmes-Montpellier).

Les investissements consacrés aux infrastructures routières augmentent également (0,8 Md€ après 0,1 Md€) du fait notamment du déploiement en 2013 des installations liées à l'écotaxe. À partir de 2014, les investissements en PPP liés au transport ferroviaire devraient décroître avec le gel décidé en 2013 des projets de lignes nouvelles, ceux en infrastructures routières hors écotaxe devraient croître sur 2014 et 2015 (projets de Rcade L2 à Marseille, de liaison Est-Ouest à Avignon). Hors Canal Seine-Nord, qui ne fera pas l'objet d'un contrat de partenariat, les dépenses en infrastructures fluviales devraient également augmenter à partir de 2014 par la réalisation de contrats portant sur les barrages de l'Aisne et de l'Yonne.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure A7.2-1 Recettes et dépenses de l'AFITF

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

Ressources	Niveau	Évolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Redevance domaniale	300,0	4,0	2,6	51,2	11,5
Taxe d'aménagement du territoire	538,2	0,5	-1,2	0,6	0,6
Produit des amendes radar	170,3	40,1	53,6	-37,4	6,7
Produits financiers	0,0	244,1	-100,0	-	-
Produits exceptionnels	0,0	-	-	-	-
Subvention d'investissement Etat	559,8	-21,8	-7,6	-37,8	23,1 (*)
Total (hors dotation en capital)	1 568,2	7,8	-16,6	-17,8	13,9
Emplois					
Charges courantes et financières	17,1	18,9	3,7	560,3	103,6
Dépenses d'intervention (1)	1 909,1	-8,3	-6,2	2,9	-2,0
Total	1 926,2	-8,2	-6,2	3,6	-1,8
Résultat d'exploitation	-358,0	-	-	-	-
Dépenses d'investissement	17,1	0,0	1,5	-1,7	-
Actif en fin d'exercice (2)	108,2	176,4	6,8	-77,6	-22,7

(1) Dépenses mandatées y compris décaissées en début d'année.

(2) Actif brut.

(*) Moyenne annuelle 2013/2009.

Source : AFITF

Figure A7.2-2 Dépenses d'intervention de l'AFITF

Niveau en million d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Opérations hors CPER	1 185,0	-20,6	-1,2	-2,4	-1,3
Routier	328,3	-13,5	-12,4	-17,8	3,5
Ferroviaire	547,9	-37,6	2,1	5,0	-6,5
Fluvial	63,0	79,6	-43,0	61,8	46,0
Maritime	34,4	7,7	5,4	-4,3	22,4
TCU	211,4	20,5	36,7	-3,0	1,3
CPER et assimilé	692,0	28,7	-16,0	13,6	-2,8
Routier	335,6	69,1	-12,2	-7,6	-9,0
Ferroviaire	181,2	-24,7	-31,8	49,7	3,6
Fluvial	3,1	-36,4	13,4	-38,3	-13,3
Maritime	34,2	11,6	-6,0	51,8	10,0
TCU	138,0	94,5	-7,6	41,5	11,6
Divers (*)	32,0	-44,7	29,0	-2,9	-9,0
TOTAL	1 909,1	-8,3	-6,2	2,9	-2,0
Total routier	663,9	12,7	-12,3	-12,9	-4,0
Total ferroviaire	729,1	-34,7	-6,6	13,5	-4,5
Total fluvial	66,1	61,5	-39,5	50,3	33,0
Total maritime	68,7	9,3	0,7	17,3	15,2
Total TCU	349,3	42,0	19,0	10,7	4,7

(*) Poste incluant notamment le programme exceptionnel pour la Corse.

Source : AFITF (dépenses mandatées)

Missions et organisation de l'AFITF

Suite aux débats parlementaires de 2003 sur la politique des transports à horizon 2020, le Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 a entériné la création de l'AFITF. L'Agence apporte le concours financier de l'État dans les grands projets structurants décidés lors de ce CIADT. Sa mise en place effective 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.

L'AFITF concourt financièrement, au nom de l'État, à des projets d'infrastructures terrestres et maritimes. En moyenne depuis 2008, ses financements concernent essentiellement le ferroviaire (41 %), le routier (40 %) et les TCU (13 %). Ils contribuent aussi bien à des projets d'infrastructures entièrement financés par le secteur public (routes départementales par exemple), qu'à des projets privés auxquels les administrations publiques apportent leur concours (projets de PPP, concessions). La création de l'AFITF a été concomitante en 2003 de la privatisation des sociétés d'autoroutes et du CIADT. Elle a reçu, initialement, une dotation en capital de 4,0 Milliards d'euros financée sur la cession des parts de l'État dans ces sociétés d'autoroutes. L'AFITF reçoit de façon pérenne des ressources annuelles affectées à son financement qui apparaissent désormais insuffisantes.

Contrat de partenariat public privé

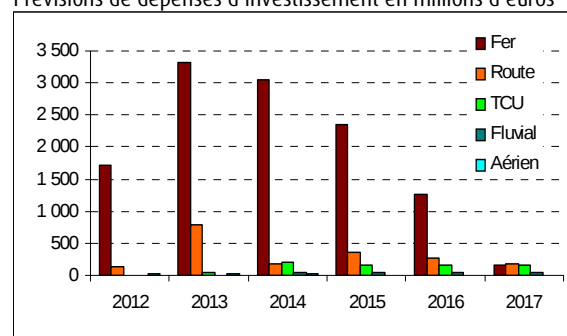
Un contrat de partenariat public privé (ou contrat de PPP) est un contrat administratif par lequel la personne publique (État, collectivité territoriale ou un de leurs établissements) confie à un tiers, pour une période déterminée une mission globale relative au financement, à la construction et à la maintenance d'investissements pourvus d'un caractère de service public. L'adjudicataire du contrat assure nécessairement la maîtrise d'ouvrage du projet, la maîtrise d'œuvre pouvant éventuellement être confiée à un tiers. Pendant la durée du contrat, il est rémunéré par des loyers qui intègrent le remboursement par la personne publique du capital mobilisé pour le financement de l'ouvrage ainsi qu'une composante liée à l'exploitation du bien.

La propriété du bien n'échoit à la personne publique qu'aux termes du contrat et n'apparaît donc pas directement en investissement dans les comptes de cette dernière.

Apparu en 2004 sous forme d'ordonnance, le contrat de PPP est intégré dans le code des marchés publics en 2006 et dans la loi en juillet 2008.

Figure A7.2-3 Principaux contrats de partenariat public privé et concessions

Prévisions de dépenses d'investissement en millions d'euros



Note : estimation à partir des montants prévisionnels hors loyers des PPP, sur la base des PPP signés. Les montants comprennent les financements publics et les apports, en fonds propres ou sur endettement, des attributaires. L'unique concession incluse est celle relative au projet LGV SEA. Les concessions autoroutières ne sont ainsi pas incluses dans les présentes données (voir fiche A7.1)

Source : mapp, RFF, VNF, DGITM, estimation Soes

A8 | Échanges extérieurs de services de transport

Le déficit des échanges extérieurs de services de transport repart à la hausse en 2013 et se situe à - 9,3 Md€ (7,7 Md en 2012) : les exportations de services de transport progressent de 3,8 % en 2013, les importations de 7,5 %. Depuis 2008, le déficit des échanges a crû de 7,1 % en moyenne par an.

Globalement, le déficit des échanges de services de transport s'accroît en 2013 et sur moyen terme

En 2013, le déficit des échanges extérieurs de services de transports s'accroît : 9,3 Md€ contre 7,7 Md€ en 2012 et 6,6 Md€ en 2008.

Les importations (37,6 Md€) progressent de 7,5 % (- 1,0 % en 2012) ; sur les cinq dernières années, elles ont progressé de 2,2 % en moyenne annuelle.

Les exportations (28,3 Md€) n'augmentent que de 3,8 % (+ 6,9 % en 2012) ; sur les cinq dernières années, elles progressent en moyenne annuelle de 0,8 %.

L'essentiel des échanges concerne le transport de marchandises

En 2013, 56,5 % des exportations et 59,6 % des importations concernent le transport de marchandises. Depuis 2008, le poids du transport de marchandises s'amplifie en termes d'exportations (53,2 % en 2008) ; en termes d'importations, il reste stable et varie peu d'une année sur l'autre (61,3 % en 2008).

Le solde des échanges pour le transport de marchandises se dégrade légèrement en 2013 (- 6,4 Md en 2013 et - 6,2 Md en 2012) et est quasi stable depuis 2008 (- 6,3 Md en 2008).

Alors que le solde des échanges est structurellement négatif, tant pour le transport de marchandises que pour la logistique, le solde des échanges pour le transport de voyageurs reste positif, même en 2013 où il s'est fortement dégradé du fait d'une forte augmentation des importations (+ 8,6 %) et d'une diminution des exportations (- 3,4 %).

Le solde des échanges des autres activités (logistique, entreposage, transport par conduite...) se dégrade fortement depuis 2009. Les importations progressent de 10,4 % en 2013 (après 14,5 % en 2012) et de 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2008, tandis que les exportations, malgré une progression de 6,3 % en 2013, se rétractent de 2,3 % en moyenne depuis 2008.

Transport maritime et transport aérien dégagent des soldes positifs qui ne comblent pas le déficit du transport routier

Seuls les transports maritimes et aériens dégagent des soldes positifs en 2013 (respectivement 4,0 Md et 0,3 Md en 2013).

Le solde du transport maritime qui s'était considérablement amélioré en 2012 dégage une légère croissance en 2013 ; depuis 2008, les exportations ont progressé de 6,0 % en moyenne annuelle tandis que les importations ont baissé de 1,8 % en moyenne.

Le solde du transport aérien, qui se maintenait depuis 2004 à 1,0 Md€ par an environ, s'est fortement

dégradé en 2013 du fait d'une baisse des exportations de 9,3 % ; les importations ont crû de 1,0 % en 2013, un peu moins rapidement que depuis 2008 (1,3 % en moyenne annuelle).

Le solde des échanges de transports routiers, qui se situe à -10,0 Md en 2013, est toujours le principal responsable du déficit total. Les importations de transports routiers, qui représentent 37,9 % des importations (14,3 Md€ en 2013), progressent de 8,5 % en 2013 (après - 4,0 % en 2012) ; en moyenne annuelles, leur progression est de 2,9 %. Les exportations, qui représentent seulement 14,9 % des exportations de services de transports ont connu une année 2013 très favorable en progressant de 16,8 %. Cependant, elles diminuent de 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Les échanges de services de transports

La méthode d'évaluation des importations et des exportations de services s'intègre dans le cadre central de la comptabilité nationale et s'appuie en majeure partie sur la balance des paiements qui décrit l'ensemble des paiements effectués entre des entités résidentes et des entités non résidentes.

La comptabilité nationale est en base 2010 ; le niveau des échanges de services de transports est calculé à partir du rapport définitif de la balance des paiements en tenant compte d'informations auxiliaires, notamment celles provenant des comptes des entreprises de transport.

Les importations de marchandises sont mesurées CAF par les douanes (incluant les coûts d'assurance et de fret), les importations de services de transports sont présentées en FAB (hors coûts d'assurance et de fret). La part des assurances dans les coûts de transport, est actualisée avec les enquêtes CAF-FAB quinquennales réalisées par les douanes (DGDDI).

Les importations et les exportations de services de transports et donc en particulier le solde des échanges, données par la comptabilité nationale, sont cependant 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 A8-1 Échanges CAF FAB de services de transport

En milliards d'euros, évolutions en %

par mode	Niveau	Evolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Exportations	28,3	3,2	6,9	3,8	0,8
Transports ferroviaires	1,7	11,5	9,2	74,3	10,5
Transports routiers	4,2	10,6	-1,7	16,8	-3,7
Transports maritimes et fluviaux	10,0	-2,0	20,7	2,5	6,0
Transports aériens	7,8	9,2	1,4	-9,3	-1,6
Logistique et transport (1) par conduite	4,5	-4,7	-1,0	6,3	-2,3
Importations	37,6	9,3	-1,0	7,5	2,2
Transports ferroviaires	1,8	9,4	2,9	45,8	7,8
Transports routiers	14,3	12,0	-4,0	8,5	2,9
Transports maritimes et fluviaux	5,6	13,4	-9,8	1,6	-1,8
Transports aériens	7,6	11,0	-2,2	1,0	1,3
Logistique et transport (1) par conduite	8,3	-0,9	14,5	10,4	3,9

(1) entreposage, manutention, gestion d'infrastructure et organisation de transport de fret et transport spatial et transport par conduite.

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2014

En milliards d'euros, évolutions en %

par fonction	niveau	évolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Exportations	28,3	3,2	6,9	3,8	0,8
Transport de voyageurs	7,8	5,3	3,6	-3,4	0,4
Transport de marchandises	16,0	4,7	11,4	7,0	2,0
Autres activités de transport	4,5	-4,7	-1,0	6,3	-2,3
Importations	37,6	9,3	-1,0	7,5	2,2
Transport de voyageurs	6,9	12,7	-1,5	8,6	2,2
Transport de marchandises	22,4	11,7	-5,4	6,2	1,6
Autres activités de transport	8,3	-0,9	14,5	10,4	3,9

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2014

Figure A8-2 Solde des échanges CAF FAB de services de transport

En milliards d'euros

	2008	2010	2011	2012	2013
Solde des échanges	-6,6	-7,6	-9,8	-7,7	-9,3
Transports ferroviaires	-0,2	-0,3	-0,3	-0,3	-0,1
Transports routiers	-7,3	-8,9	-10,0	-9,5	-10,0
Transports maritimes et fluviaux	1,3	2,8	1,9	4,2	4,4
Transports aériens	1,4	0,9	0,9	1,1	0,3
Logistique et transport (1) par conduite	-1,8	-2,1	-2,3	-3,3	-3,8

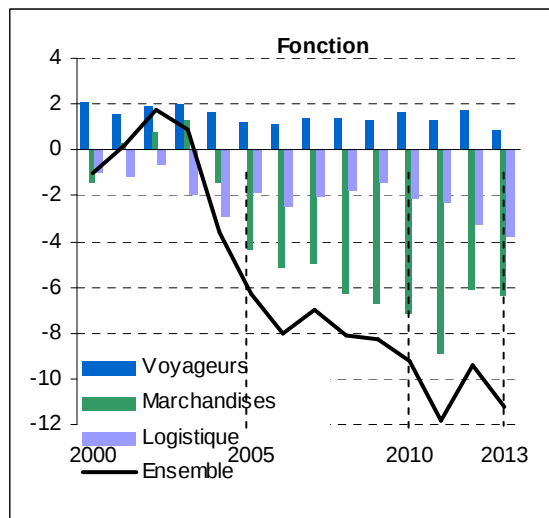
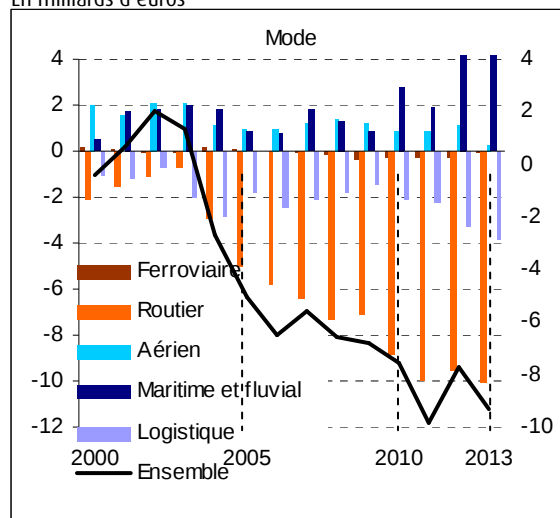
En milliards d'euros

	2008	2010	2011	2012	2013
Solde des échanges	-6,6	-7,6	-9,8	-7,7	-9,3
Transport de voyageurs	1,4	1,7	1,3	1,7	0,9
Transport de marchandises	-6,3	-7,1	-8,9	-6,1	-6,4
Autres activités de transport	-1,8	-2,1	-2,3	-3,3	-3,8

Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2014

Figure A8-3 Échanges CAF FAB de services de transport : évolution du solde

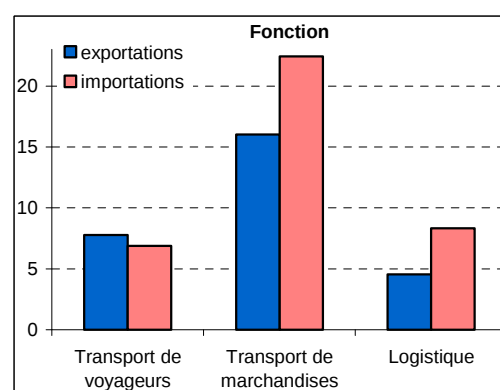
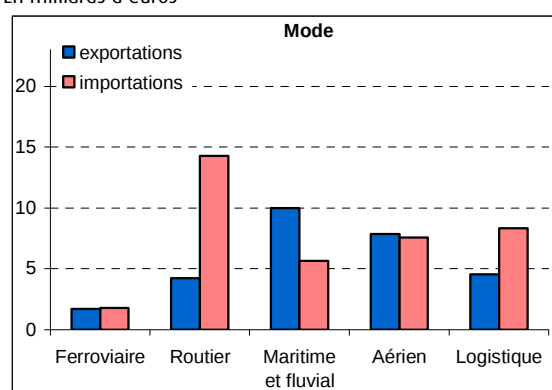
En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2014

Figure A8-4 Échanges CAF FAB de services de transport : importations exportations 2013

En milliards d'euros



Source : Insee, comptes nationaux base 2010, mai 2014

A9 | Investissements du secteur des transports à l'étranger

En 2013, les entreprises françaises du secteur des transports investissent à l'étranger d'avantage que les entreprises des autres secteurs, mais depuis 2008, elles sont en retard sur l'ensemble des entreprises françaises ; dans la zone euro, principale destination, les investissements s'accroissent en moyenne de 10,5 % par an depuis 2008.

Le secteur des transports est plus attractif que les autres secteurs économiques, les investissements étrangers y croissent plus vite tant en 2013 que depuis 2008. Les investissements de la zone euro, principale origine, croissent plus rapidement que ceux des autres pays ; le transport terrestre, est le principal bénéficiaire.

En 2013, les stocks d'investissements directs à l'étranger des entreprises françaises de transport augmentent de 3,4 % (+ 3,9 % en moyenne annuelle depuis 2008). En 2013, les entreprises de transport ont investi d'avantage que celles des autres secteurs (- 2,6 %) mais depuis 2008 elles accumulent un retard de près d'un point chaque année (+ 3,9 % contre + 4,8 %). Le poids des investissements des entreprises de transport dans l'ensemble des investissements à l'étranger reste très faible (0,9 %).

Les investissements étrangers dans des entreprises de transport français augmentent fortement (+ 18,5 % et + 6,4 % en moyenne annuelle depuis 2008). Plus attractif pour les investissements étrangers en France que les autres secteurs de l'économie (+ 3,8 % en moyenne depuis 2008), le transport ne bénéficie cependant que de 1,4 % du total (1,2 % en 2008).

L'entreposage et les services auxiliaires, principales cibles des investissements

L'entreposage et les services auxiliaires demeurent les principales cibles des investissements des entreprises françaises (46,5 % du total des investissements transport) ; le transport terrestre et par conduite, qui était à l'origine de plus de la moitié des investissements à l'étranger au début des années 2000, ne représente que 15 % en 2013. L'aérien et le transport par eau ont pris le relais, leur part passant respectivement de 3,4 % et 3,0 % en 2000 à 21,3 % et 17,3 % en 2013. Depuis 2008, les investissements dans l'aérien et dans l'entreposage et services auxiliaires ont continué de progresser à un rythme moyen annuel soutenu (+ 11,4 % et + 9,1 %) mais marquent le pas en 2013. Les investissements en transports terrestres et par conduite augmentent de 18,7 % en 2013, mais sont en recul moyen annuel de 5,6 % depuis 2008.

Le transport terrestre est le principal destinataire des investissements des entreprises étrangères en France (42,2 %) ; ils ont augmenté très fortement en 2013 (+ 23,1 %) et depuis 2008 (+ 9,6 % en moyenne annuelle). L'entreposage et les services auxiliaires reçoivent 29,4 % des investissements étrangers ; ils ont crû aussi très rapidement (+ 26,1 % en 2013 et + 6,8 % en moyenne annuelle depuis 2008). Les investissements dans le transport par eau (25,0 % des investissements) croissent modestement (+ 4,3 % en 2013 et + 3,4 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Zone euro, principale zone d'échange des investissements

Les investissements des entreprises françaises à l'étranger s'orientent d'abord vers l'UE (70,1 % du total) : ils sont essentiellement destinés aux pays de la zone euro où ils ont augmenté de 10,5 % en moyenne par an depuis 2008. Dans le reste de l'UE, ils ont diminué de 1,9 % par an en moyenne depuis 2008 et restent marginaux dans les Pays de l'Europe centrale et orientale (Peco) de l'UE. Hors UE, les investissements des entreprises françaises baissent de 9,8 % en moyenne par an depuis 2008 dans les pays industrialisés ; ailleurs ils progressent à un rythme élevé (+ 6,6 % en moyenne annuelle depuis 2008).

73,0 % des investissements étrangers en France en transport proviennent de l'UE : ceux de la zone euro, principal investisseur (61,9 %), ont crû de 21,6 % en 2013 et 7,5 % en moyenne annuelle depuis 2008. Hors UE, ce sont surtout les pays peu industrialisés qui investissent en France, avec 2,3 Md€ et une progression moyenne de 3,4 % par an depuis 2008.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Avertissement méthodologique

Les investissements décrits ici sont les stocks d'investissements directs (ID) accumulés. 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 (participation financière supérieure à 10 % du capital). Pour les ID étrangers en France, la définition est symétrique. Les flux d'ID sont mesurés par la balance des paiements. Les stocks comprennent les investissements en capitaux propres à leur valeur comptable, les bénéfices réinvestis sur place par les investisseurs et les encours de prêts intra-groupes.

Les statistiques sectorielles sont élaborées à partir de l'activité des entités résidentes. Pour les ID français à l'étranger, les secteurs d'activité correspondent à ceux des investisseurs, et pour les ID étrangers en France, les secteurs d'activité sont ceux des entreprises investies : seuls sont donc étudiés 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.

La ventilation géographique est établie sur la base du pays de première contrepartie.

Les Pays de l'Europe centrale et orientale (Peco) de l'UE regroupent : Bulgarie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie.

Figure A9-1 Investissements internationaux par secteur investisseur

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			2013/ 2008
	2013	2011	2012	2013	
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	11,3	-3,4	3,9	3,4	3,9
Terrestres et par conduites	1,7	2,0	-37,7	18,7	-5,6
Transports par eau	2,0	-9,7	17,1	2,2	4,5
Transports aériens	2,4	2,6	4,3	-1,2	11,4
Entreposage et services auxiliaires	5,2	-6,6	20,7	1,9	9,1
Rappel : Total tous secteurs confondus	1 235,9	8,6	2,4	-2,6	4,8
Investissements étrangers en France dans le transport	11,3	6,6	8,1	18,5	6,4
Terrestres et par conduites	4,8	29,8	8,8	23,1	9,6
Transports par eau	2,8	-0,5	12,9	4,3	3,4
Transports aériens	0,4	-20,6	-5,0	21,8	-1,8
Entreposage et services auxiliaires	3,3	-6,4	4,2	26,1	6,8
Rappel : Total tous secteurs confondus	825,4	10,6	1,7	0,0	3,8

Source : Banque de France, DGS, DESS, SID

Figure A9-2 Investissements internationaux par zone géographique

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

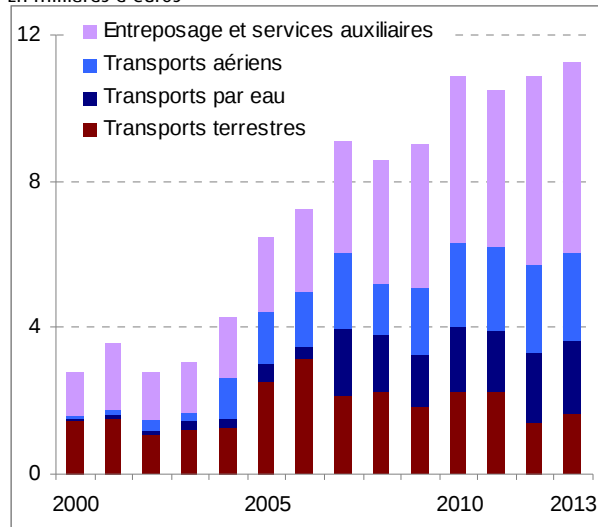
	Niveau	Evolution annuelle			2013/ 2008
	2013	2011	2012	2013	
Investissements français à l'étranger des entreprises de transport	11,3	-3,4	3,9	3,4	3,9
Union européenne	7,9	-0,2	3,5	2,5	7,9
Zone euro hors Estonie	6,7	2,1	13,6	7,0	10,5
Autres pays de l'UE hors PECO	1,1	-6,0	-26,7	-16,1	-1,9
PECO membres de l'UE	0,1	-12,2	16,4	-21,2	-1,2
Autres pays	3,4	-10,4	4,7	5,8	-3,0
Autres pays industrialisés	1,6	-22,1	4,1	4,5	-9,8
Reste du monde	1,8	3,4	5,2	6,9	6,6
Investissements directs étrangers en France dans le transport	11,3	6,6	8,3	18,5	6,4
Union européenne	8,3	10,6	7,6	20,5	7,3
Zone euro hors Estonie	7,0	18,6	5,4	21,6	7,5
Autres pays de l'UE hors PECO	1,2	-19,8	20,0	14,3	6,3
PECO membres de l'UE	0,0	-74,7	90,2	25,5	1,2
Autres pays	3,1	-2,5	10,4	13,3	4,1
Autres pays industrialisés	0,7	-1,7	5,7	27,7	6,7
Reste du monde	2,3	-2,7	11,7	9,6	3,4

Source : Banque de France, DGS, DESS, SID

Figure A9-3 Investissements français à l'étranger par secteur investisseur

Par secteur investisseur

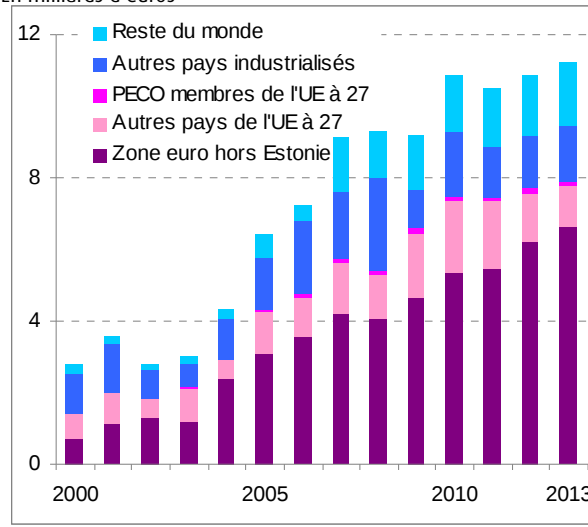
En milliards d'euros



Source : Banque de France, DGS, DESS, SID

Par pays d'investissement

En milliards d'euros

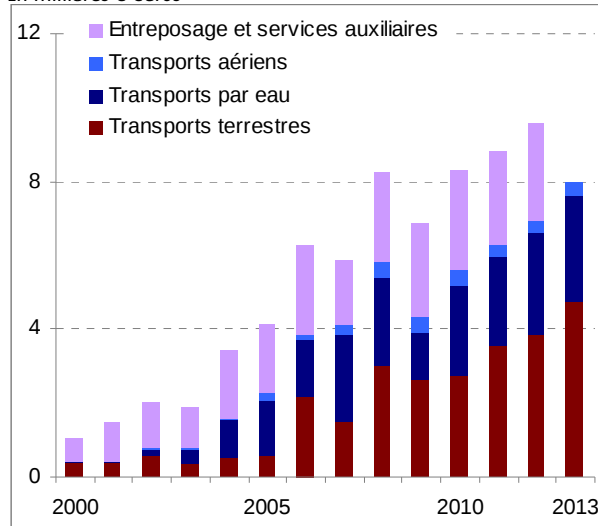


Source : Banque de France, DGS, DESS, SID

Figure A9-4 Investissements étrangers en France

Par secteur investisseur

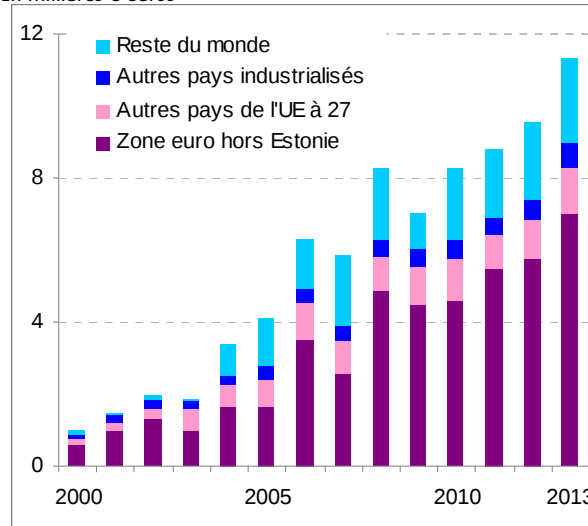
En milliards d'euros



Source : Banque de France, DGS, DESS, SID

Par pays d'investissement

En milliards d'euros



Source : Banque de France, DGS, DESS, SID

A10 | Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention

En 2013, les prix des transports de fret ont augmenté dans des proportions variées selon les modes : + 5,0 % pour le transport maritime, + 4,2 % pour le transport aérien, + 1,0 % pour le transport fluvial, et seulement + 0,8 % pour le transport routier. Dans les activités de logistique, les prix de l'entreposage et de la manutention augmentent sur l'année (respectivement + 1,8 % et + 1,3 %), tandis que ceux de la messagerie-fret express et ceux des autres services de poste et de courrier diminuent (respectivement - 1,7 % et - 0,8 %).

Faible hausse des prix dans le fret routier

Sur l'année 2013, les prix du transport routier de fret ont progressé faiblement (+ 0,8 %) par rapport à 2012 ce qui correspond à l'évolution annuelle moyenne observée entre 2008 et 2013. La hausse concerne le transport de fret de proximité et le transport de fret interurbain (respectivement + 0,5 % et + 0,8 %). Quant aux prix du transport international, ils enregistrent une baisse de 0,7 % sur l'année, la première depuis 2011.

Une hausse des prix dans le fret maritime à relativiser

Les prix du transport maritime ont augmenté de 5,0 % par rapport à 2012. Cette hausse est à relativiser puisque les prix du fret maritime atteignaient un point bas historique en 2012. La tendance de long terme est d'ailleurs à une baisse marquée puisque les prix baissent en moyenne d'environ 11 % par an depuis 2008.

Une hausse ralentie dans le fluvial

Les prix du transport fluvial ont augmenté en 2013 de 1,0 % par rapport à 2012. Ce ralentissement dans la hausse des prix ne permet pas de revenir au point haut de 2008, mais atténue la tendance de long terme qui s'établit à une baisse annuelle de 0,8 %.

La tendance à la hausse des prix du fret aérien confirmée en 2013

Sur l'année 2013, les prix dans le transport aérien de fret ont augmenté de 4,2 %. Cette hausse permet de passer au-dessus du point haut de 2008, effaçant la forte baisse de 2009. La tendance de long terme entre 2008 et 2013 affiche ainsi une croissance moyenne annuelle de 0,6 %.

Les prix de l'entreposage et de la manutention sont en hausse

Durant l'année écoulée, les prix de l'entreposage ont augmenté de 1,8 % par rapport à 2012. Cela recouvre une hausse dans l'entreposage non frigorifique (+ 2,2 %) ainsi qu'une quasi stabilité des prix dans l'entreposage frigorifique (+ 0,3 %).

Les prix de la manutention ont quant à eux augmenté de 1,3 % par rapport à 2012, portés par la manutention portuaire (+ 1,5 %).

Les prix baissent dans la messagerie et les autres services de poste et de courrier

En 2013, les prix de la messagerie et du fret express ont baissé (- 1,7 %), effaçant ainsi le léger rebond (+ 0,4 %) enregistré entre 2010 et 2011. La tendance entre 2008 et 2013 est à la déflation à un rythme de 0,8 % par an.

Les prix des autres services de poste et courrier se sont tassés de 0,8 % en 2013. Cela reflète la tendance enclenchée après le point haut de 2008.

À savoir...

Les indices de prix des transports de fret, de l'entreposage et des services auxiliaires de transport s'inscrivent dans le dispositif européen d'indices de prix à la production des services aux entreprises régi par le règlement européen des statistiques de court terme (1165/2005 dit « STS »).

À ce titre, l'Insee et le SOeS produisent trimestriellement ces indices de prix et les diffusent sur leur site internet. Les données présentées dans cette fiche sont des données annualisées construites à partir de données trimestrielles.

Pour le moment, il n'est pas calculé d'indice général de prix du transport de fret en raison de la non couverture du champ du transport ferroviaire de marchandises. Des travaux sont actuellement en cours pour combler ce manque.

Figure A10-1 Évolution des prix du transport de fret par branche

Évolutions annuelles en %

	indice 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Transport routier (49.41)	105,9	3,2	1,8	0,8	0,8
Transport de fret de proximité	104,8	2,6	1,7	0,5	1,0
Transport de fret interurbain	105,9	3,1	1,9	0,8	0,6
Transport international	105,2	4,5	1,4	-0,7	0,1
Transport maritime (50.2)	84,2	-12,7	-8,1	5,0	-11,6
Transport fluvial (50.4)	115,7	11,1	3,1	1,0	-0,8
National	115,9	9,2	5,4	0,7	1,3
International	112,6	14,4	1,9	-3,4	-2,7
Transport aérien (51.21)	117,8	9,8	3,0	4,2	0,6

Source : Insee, SOeS - Base 2010

Figure A10-2 Évolution des prix des activités logistiques

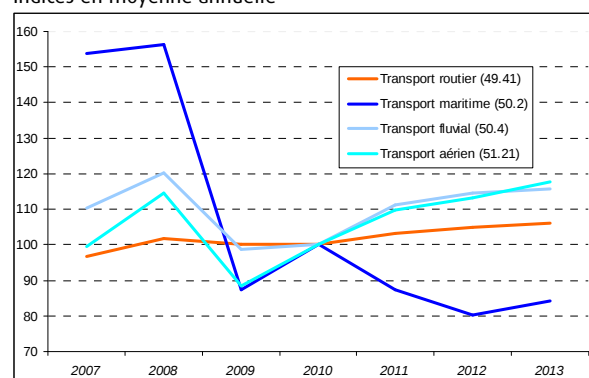
Évolutions annuelles en %

	indice 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Entreposage et stockage (52.10)	104,1	1,5	0,7	1,8	1,2
Frigorifique	100,4	1,4	-1,3	0,3	nd
Non frigorifique	105,1	1,5	1,2	2,2	nd
Manutention (52.24)	103,4	0,6	1,5	1,3	0,8
Portuaire	103,7	0,6	1,5	1,5	nd
Non portuaire	102,0	0,7	1,2	0,1	nd
Messagerie, fret expres (52.29 A)	98,8	0,4	0,1	-1,7	-0,8
Autres services de poste et de courrier (53.2)	98,4	0,6	-1,4	-0,8	-1,7
National	99,6	0,3	-1,0	0,3	-1,3
International	100,6	2,2	-3,6	2,1	-1,7

Source : Insee, SOeS - Base 2010

Figure A10-3 Indices de prix du transport de fret

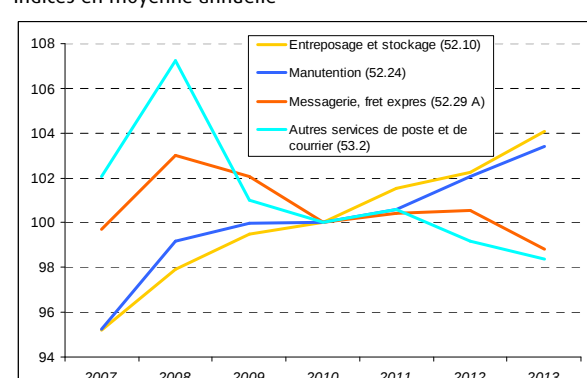
Indices en moyenne annuelle



Source : Insee, SOeS - Base 2010

Figure A10-4 Indices de prix des activités logistiques

Indices en moyenne annuelle



Source : Insee, SOeS - Base 2010

A11 | Réseaux de transport en France et dans l'Union européenne (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 (LGV) qui se développent de manière régulière. Malgré leur développement, les LGV et les autoroutes représentent une part modeste des linéaires ferrés et routiers. Cependant, du fait de leur débit élevé, la part des LGV et des autoroutes est importante en termes de quantités transportées.

Les réseaux routiers

Les densités des réseaux autoroutiers opposent les douze nouveaux États membres (NEM-12) aux États de l'UE-15 : 157 kilomètres d'autoroute par million d'habitants dans l'UE-15 contre 50 dans les NEM-12 ; 19 kilomètres par km² dans l'UE-15 contre 5 dans les NEM-12. Des disparités existent aussi au sein même des NEM-12, et par exemple la Slovaquie est dotée d'un réseau autoroutier dense et moderne tandis que la Roumanie qui dispose d'un réseau routier important compte relativement peu d'autoroutes. Dans l'ensemble les NEM-12 comblent néanmoins rapidement l'écart d'avec l'UE-15 : les longueurs des autoroutes y ont augmenté depuis 2002 de 59 % contre 15 % dans l'UE-15.

Les grands pays de l'UE-15 sont assez proches en densité autoroutière, avec toutefois un minimum au Royaume-Uni (59 km/M habitants), proche de la moyenne des NEM, et un maximum en Espagne nettement plus dense par habitant (310 km/M hab), et les pays du Benelux, nettement plus denses par km².

Au-delà du seul réseau autoroutier, la comparaison est difficile tant les différents pays européens sont disparates institutionnellement et les informations lacunaires (voir encadré). Concernant l'ensemble du réseau routier, la position de la France est médiane par rapport à ses sept pays limitrophes ou proches. Les pays du Benelux disposent des réseaux routiers et autoroutiers les plus denses, notamment au regard de la superficie. La France et l'Espagne ont une position intermédiaire pour l'indicateur rapporté à la superficie, mais, comme la Belgique, ont une densité élevée de réseau rapportée à la population. En revanche, l'Allemagne et l'Italie, plutôt denses au regard du linéaire, 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 G1*).

Le réseau ferré, de moindres disparités entre l'UE-15 et les NEM-12

Les réseaux ferroviaires laissent apparaître de moindres disparités entre les pays de l'UE-15 et les NEM-12 avec pour ces derniers une forte densité mais une moindre utilisation. En effet, la densité tant par million d'habitants que par km² est plus élevée dans les NEM-12 avec les réseaux ferrés tchèque et hongrois qui sont les plus denses. En revanche, l'intensité d'utilisation, mesurée par le nombre de trains par kilomètre de ligne et par an ainsi que le nombre annuel de voyageurs-kilomètres par km de ligne, sont plus

élevés dans l'UE-15. Dans le fret, les intensités d'utilisation sont relativement proches autant pour le nombre de trains que pour les tonnes-kilomètres transportées.

Les Pays-Bas, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Autriche, et la Belgique sont les pays qui comptent le plus de trains par kilomètre de ligne et par an.

Importante utilisation du réseau fluvial en Allemagne, aux Pays-Bas et en Belgique

Les réseaux fluviaux acheminent une part significative du fret dans une dizaine d'États, en raison de l'importance du réseau fluvial, de son gabarit ainsi que de la plus ou moins bonne articulation avec les ports maritimes.

Les voies fluviales présentent une diversité de gabarits caractérisée 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. 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. L'intensité d'utilisation du réseau fluvial est moindre en France. Enfin, parmi les nouveaux États membres, la Roumanie se caractérise par une intensité d'utilisation du réseau fluvial élevée, comparable à celle de l'Allemagne.

Statistiques utilisées

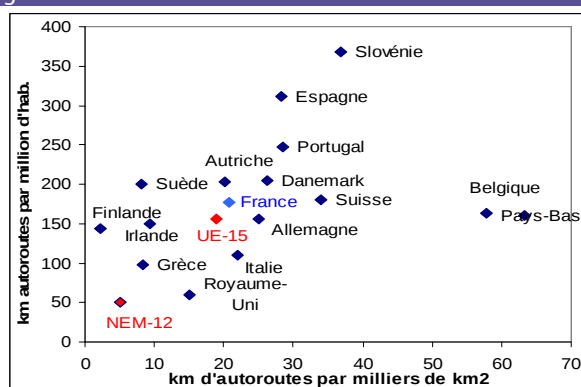
Les statistiques utilisées ici sur les réseaux routiers et autoroutiers proviennent des bases de données Eurostat ou International Road Federation (IRF). Recouper les deux sources est nécessaire mais ne suffit pas à remédier à certaines lacunes. En effet, les réseaux routiers sont le plus souvent classés 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 *länder* en Allemagne, des provinces 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 le finance et le gère. Il y a néanmoins des exceptions. Ainsi, en Allemagne, les routes nationales (hors autoroutes) sont construites par l'État fédéral et gérées par les *länder*. 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 A11-1 Les réseaux routiers et autoroutiers et indicateurs de densité

Pays	réseau routier (2010)		géographie		densité réseau total		densité réseau autoroutier	
	total (milliers de km)	autoroutes (milliers de km)	pop. en 2009 (million d'hab.)	superficie (milliers de km ²)	km par million d'hab.	km par 1000 km ²	km par million d'hab.	km par 1000 km ²
Allemagne	644	12,8	81,8	357,0	7 873	1,8	156,7	35,9
Belgique	153	1,8	10,8	30,5	14 156	5,0	162,6	57,8
Espagne	667	14,3	46,0	504,8	14 503	1,3	310,1	28,3
France	1 039	11,4	64,7	547,0	16 050	1,9	176,0	20,8
Italie	249	6,7	60,3	301,2	4 122	0,8	110,5	22,1
Luxembourg	5	0,2	0,5	2,6	10 411	2,0	302,7	58,8
Pays-Bas	129	2,6	16,6	41,5	7 762	3,1	158,7	63,4
Royaume-Uni	416	3,7	62,0	244,8	6 706	1,7	59,2	15,0
UE 15		62,5	397,8	3 239,2			157,1	19,3
NEM12		5,2	103,3	1 086,9			50,3	4,8
UE 27		67,7	501,1	4 326,1			135,1	15,6

Sources : Eurostat et IRF ; années 2008 à 2010 selon les États

Figure A11-2 Kilomètres d'autoroute



Sources : Eurostat et IRF, année 2010 sauf Espagne et Italie (2009)

Figure A11-3 Voies navigables terrestres

Infrastructures en milliers de kilomètres de voies navigables (canaux et fleuves). Activité en milliards de t-km transportées, trafic en millions de t-km par km et par an.

Pays	total	Infrastructures classes de tonnage des bateaux				Activité	Trafic
		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		
Allemagne	7,73	1,69	2,55	2,31	1,18	62,3	8,1
Belgique	1,52	0,59	0,43	0,25	0,25	8,2	5,4
France	5,11	3,17	0,25	0,23	1,46	9,5	1,9
Finlande	8,01	-	-	-	-	0,1	0,0
Hongrie	1,59	0,60	0,55	0,00	0,43	2,4	1,5
Pays-Bas	6,10	2,95	0,79	1,18	1,18	40,3	6,6
Pologne	3,66	3,09	0,44	0,00	0,12	0,1	0,0
Roumanie	1,78	0,09	1,11	0,26	0,33	14,3	8,0
Royaume-Uni	1,05	-	-	-	-	0,2	0,1

Sources : Eurostat, VNF, année 2010 ; y compris transit Rhénan

Figure A11-4 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	dont électrifié	grande vitesse (*)	km par million d'hab.	km par km ²	voyageurs	fret	total	voyageurs	fret
Allemagne	37,7	19,6	1,3	459	106	22,1	5,7	27,8	2,2	2,8
Autriche	5,8	3,5		698	69	18,3	7,7	26,1	1,7	3,4
Belgique	3,6	3,0	0,2	333	117	22,6	3,3	25,8	2,9	2,1
Bulgarie	4,1	2,8		539	37	5,6	1,6	7,2	0,5	0,7
Espagne	13,9	8,8	2,1	302	27	12,9	1,7	14,6	1,7	0,7
Finlande	5,9	3,1		1 111	18	6,1	2,6	8,6	0,7	1,6
France	30,9	15,4	2,0	481	57	13,0	2,4	15,4	2,9	1,0
Grèce	2,6	0,3		227	19	5,8	0,9	6,6	0,6	0,2
Hongrie	7,4	2,8		737	79	11,8	3,7	14,4	1,1	1,2
Italie	16,7	11,9	0,9	278	55	18,8	3,5	22,1	3,0	1,1
Pays-Bas	3,0	2,2	0,1	183	73	43,1	2,9	46,0	5,4	2,0
Pologne	20,2	11,9		530	65	7,1	3,4	10,5	0,9	2,4
Portugal	2,8	1,5		268	31	10,9	2,2	13,1	1,5	0,8
Rép. tchèque	9,6	3,1		914	121	13,0	3,1	16,1	0,7	1,4
Roumanie	10,8	4,0		502	45	6,9	1,7	8,6	0,6	1,1
Royaume-Uni	15,9	5,4	0,1	258	65	32,9	2,4	35,3	3,3	1,2
Slovaquie	3,6	1,6		669	74	8,7	3,1	11,8	0,6	2,2
Slovénie	1,2	0,5		604	61	9,5	6,1	15,6	0,6	2,8
Suède	11,2	7,8		1 206	25	8,8	3,7	12,6	1,0	2,1
UE15	150,6	84,3	6,6	379	47	18,6	3,5	22,1	2,3	2,6
NEM-12	61,8	27,1		598	14	8,1	3,0	11,1	0,8	2,2
Norvège	4,0	4,1		825	13	8,8	2,3	11,1	0,8	0,9
Suisse	5,1	3,5		665	124	36,3	5,8	42,1	3,7	2,2

(*) : année 2011

Sources : Eurostat, Commission Européenne, 2010



B – Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1 | Démographie des entreprises

Début 2013, le secteur des transports et entreposage compte près de 95 400 entreprises (y compris auto-entreprises), 2,7 % de plus qu'au début 2012. En 2013, hors auto-entreprises, plus de 6 800 entreprises sont créées soit + 0,9 % par rapport à 2012. La part des nouvelles immatriculations d'auto-entreprises augmente nettement en 2013 pour atteindre 38 % de l'ensemble des créations. Les défaillances, bien qu'en léger recul en 2013, dépassent la barre des 2 000 comme en 2009 et 2012. Elles concernent aussi des grandes unités.

Le nombre d'entreprises enregistre sa plus forte progression depuis sept ans

Entre le 1^{er} janvier 2006 et le 1^{er} janvier 2013, le nombre d'entreprises n'a cessé de progresser dans le secteur « Transports et entreposage ». La hausse en 2013 est cependant la plus forte (+ 2,7 %). Au total, on dénombre 95 394 entreprises au 1^{er} janvier 2013 (données semi-définitives, *figure B1-1*).

Les plus fortes hausses proviennent du sous-secteur transport de voyageurs qui compte désormais un peu plus d'entreprises que celui du transport de marchandises (42 150 entreprises contre 42 105). Dans les « autres services de transports », (11,7 % des entreprises de transport), le nombre d'entreprises croît plus vite (+ 5,2 % en 2013, + 4,5 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Légère reprise des créations « classiques »

Le nombre de créations « classiques » (hors auto-entreprises) dans le secteur des transports et de l'entreposage, augmente de 0,9 % en 2013, avec 6 836 nouvelles entreprises, loin cependant du niveau record de 2008 (7 600 entreprises créées). La baisse annuelle moyenne est de 2,1 % depuis 2008, due à la forte chute de 2009 (- 16,8 %).

En 2013, le transport de voyageurs est, pour la première fois, le plus grand pourvoyeur de créations avec près de 3 500 nouvelles unités (+ 24,9 %) ; les taxis y contribuent pour près des trois quarts (essor des voitures de tourisme avec chauffeur, VTC).

Les autres services de transport et surtout le transport de marchandises sont en net recul en 2013 (respectivement - 4,9 % et - 18,8 %) poursuivant la tendance observée depuis 2008 (- 3,0 % et - 8,0 % en moyenne annuelle).

Dynamisme très marqué de l'auto-entreprenariat

Excepté en 2011, le nombre des nouvelles immatriculations d'auto-entrepreneurs progresse chaque année et dope ainsi les créations d'entreprises depuis 2009. En 2013, la part des auto-entreprises dans les nouvelles entreprises, est plus faible dans les secteurs transports (38 %) que dans l'ensemble des secteurs principalement marchands (51 %). En revanche, cette part continue de progresser dans les transports, de près de 7 points alors que celle de l'ensemble de l'économie marchande perd 4 points.

En 2013, le nombre de nouveaux auto-entrepreneurs augmente de 35 % pour s'établir à 4 108 unités (soit près de 38 % de l'ensemble des créations d'entreprises dans les transports). La hausse est particulièrement sensible chez les taxis (quasi doublement des nouvelles immatriculations, de 501 unités en 2012 à 988 en

2013) et dans le secteur des « Autres transports routiers de voyageurs » (+ 55 %).

Les défaillances d'entreprises, en léger recul, touchent davantage les grandes entreprises

2 002 défaillances sont prononcées en 2013 soit une faible diminution par rapport à 2012 (- 0,6 %).

Ces défaillances se retrouvent principalement dans le secteur des transports routiers de fret et services de déménagement, où les entreprises, qui souffrent particulièrement de la désindustrialisation et de la concurrence des Peco, ont des taux de marge faibles. Les défaillances les plus importantes sont enregistrées dans l'« interurbain » : GONNET SA (CA 2011 de 42 M€, près de 300 salariés), Méditerranéenne Logistique Transport SA (CA 2012 de près de 30 M€, plus de 200 salariés). La plus grosse défaillance dans les transports est celle de Mory Ducros (perte de 79,5 M€ en 2012, plus de 5 000 salariés) : son dépôt de bilan, fin novembre 2013, est l'un des plus importants enregistrés en France depuis la faillite de Moulinex en 2001.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Quelques notions de démographie d'entreprises

La **création d'entreprise** est définie comme la mise en œuvre de nouveaux moyens de production. 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 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.

Le régime de l'**auto-entrepreneur**, créé par la loi de modernisation de l'économie (LME) d'août 2008, s'applique depuis le 1^{er} janvier 2009. Le nombre de créations d'auto-entreprises 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 : le terme *immatriculation* est préférable à *création* pour ce régime particulier.

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 disparition d'entreprise ou cessation, de même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance.

Figure B1-1 Nombre d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau 1er jan. 2013	évolution annuelle			
		1er jan. 2011	1er jan. 2012	1er jan. 2013 (sd)	1er jan. 2013/ 1er jan. 2008
Transport de voyageurs	42 150	1,4	3,5	3,5	2,7
Taxis	33 662	1,0	3,3	2,8	2,3
Routier (cars)	6 103	3,6	4,7	6,3	5,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	2 385	2,8	3,5	7,3	4,1
Transport de marchandises	42 105	0,2	0,7	1,2	0,7
Routier de fret et services de déménagement	40 913	0,2	0,7	1,2	0,7
Autre transport de marchandises	1 192	-0,1	1,0	1,2	1,2
Autres services de transport	11 139	3,4	4,4	5,2	4,5
Transports et entreposage	95 394	1,1	2,4	2,7	2,0

Note : (sd) = semi-définitif

Champ : ensemble des entreprises, y compris auto-entreprises, de France métropolitaine et des Dom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-3 Créations d'entreprises hors auto-entreprises, dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	évolution annuelle			
		2011	2012	2013	13/08
Transport de voyageurs	3 481	2,8	8,2	24,9	4,5
Taxis	2 742	1,7	10,9	23,0	4,1
Routier (cars)	591	9,5	-6,3	47,4	6,8
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	148	0,7	13,0	-5,1	4,1
Transport de marchandises	2 555	-0,2	-9,5	-18,8	-8,0
Routier de fret et services de déménagement	2 497	-0,1	-9,9	-18,8	-7,9
Autre transport de marchandises	58	-8,2	7,5	-19,4	-10,3
Autres services de transport	800	2,6	1,4	-4,9	-3,0
Transports et entreposage	6 836	1,2	-1,6	0,9	-2,1

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des DOM, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-5 Part des nouvelles auto-entreprises dans l'ensemble des créations dans le secteur des transports et de l'entreposage

En %

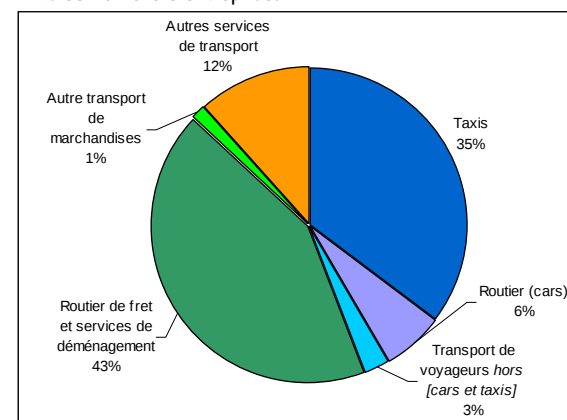
	2009	2010	2011	2012	2013
Transport de voyageurs	20,4	25,5	29,0	34,7	40,7
Taxis	11,4	14,3	14,8	18,4	26,5
Routier (cars)	42,9	51,1	57,5	66,3	67,2
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	43,7	46,5	46,7	55,2	56,6
Transport de marchandises	19,3	20,0	14,5	15,2	20,6
Routier de fret et services de déménagement	19,1	19,8	14,2	14,5	19,5
Autre transport de marchandises	24,5	26,3	27,2	36,8	49,6
Autres services de transport	49,5	58,3	53,8	54,2	56,9
Transports et entreposage	25,0	29,6	27,5	31,0	37,5
Ensemble des activités marchandes non agricoles	55,2	57,6	53,1	55,9	51,1

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des Dom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-2 Répartition sectorielle au 1^{er} janv 13 des entreprises de transports et entreposage

En % du nombre d'entreprises



Source : Insee, Sirene

Figure B1-4 Nouvelles auto-entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau en unités, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013 / 2009
Transport de voyageurs	2 391	22,5	41,0	61,3	40,6
Taxis	988	5,7	43,1	97,2	41,7
Routier (cars)	1 210	42,2	36,0	53,4	44,1
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	193	1,7	58,7	0,5	22,4
Transport de marchandises	661	-32,2	-4,4	17,4	-3,3
Routier de fret et services de déménagement	604	-33,1	-7,6	15,9	-4,6
Autre transport de marchandises	57	-3,8	68,0	35,7	21,7
Autres services de transport	1 056	-14,4	3,2	5,9	9,3
Transports et entreposage	4 108	-8,7	16,7	35,0	18,2

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des Dom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Insee, Sirene

Figure B1-6 Défaillance d'entreprises dans le secteur transports et entreposage

Niveau (données brutes) en date de jugement, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013 / 2008
Transport de voyageurs	246	-8,5	33,3	-5,4	6,2
Taxis	132	-21,7	50,0	-2,2	5,5
Routier (cars)	95	16,4	20,0	-6,9	10,4
Transport de voyageurs hors [cars et taxis]	19	-20,0	15,0	-17,4	-3,7
Transport de marchandises	1 523	-7,8	8,7	0,1	3,4
Routier de fret et services de déménagement	1 510	-7,9	9,2	-0,3	3,3
Autre transport de marchandises	13	8,3	-46,2	85,7	16,7
Autres services de transport	233	-0,5	9,4	0,0	2,6
Transports et entreposage	2 002	-7,0	11,5	-0,6	3,6

Champ : ensemble des entreprises, de France métropolitaine et des Dom, dont l'activité principale relève des « transports et entreposage » (postes 49 à 53 de la nomenclature NAF Rév.2).

Source : Bodacc, calculs Banque de France

B2.1 | Comptes des entreprises de transport

L'année 2012 dans le secteur des transports et entreposage a été marquée par une croissance du chiffre d'affaires (+ 2,3 %) et une progression encore plus importante de la valeur ajoutée (+ 3,0 %) notamment dans le transport de fret (+ 4,3 %). L'excédent brut d'exploitation n'a pratiquement pas bougé entre 2010 et 2012, masquant des évolutions très différentes selon les secteurs : forte progression dans le fret maritime mais recul dans l'organisation du transport du fret (OTF) ou les activités de poste et courrier. L'endettement des entreprises s'est poursuivi en 2012 (+ 3,7 %) sans pour autant financer des investissements.

Croissance du chiffre d'affaires de 2,3 %

Le chiffre d'affaires (CA) du secteur « Transports et entreposage » est en hausse en 2012 (+ 2,3 % en euros courants à 204 Md€) et en ralentissement par rapport à la reprise entamée après la crise de 2009 (+ 4,8 % en moyenne annuelle sur la période 2009-2012). La hausse 2012 a été moins marquée dans le transport de marchandises (+ 0,8 %) que dans les autres grands secteurs : + 3,0 % pour le transport de voyageurs ainsi que pour les « Autres services de transport ». Le sous-secteur le plus dynamique a été celui des transports maritimes et côtiers de fret, avec une progression proche de + 11,0 %. Deux secteurs importants ont enregistré un recul : les activités de poste et courrier (- 0,6 %) et surtout les transports routiers de fret et services de déménagement (TRF) (- 3,0 %).

En 2012, la production, qui diffère légèrement du CA, (cf. *fiche Définitions de quelques principales grandeurs et ratios comptables*) s'est accrue de 6,4 Md€ (+ 3,2 %) tandis que les consommations intermédiaires (CI) ont été majorées de 4,1 Md€ (+ 3,4 %). Entre 2009 et 2012, la production et les CI ont augmenté à un rythme soutenu (respectivement + 5,0 % et + 5,9 %). En 2012, les CI représentaient plus de 61 % du CA, dont 5 % en achats de carburant et 21 % en sous-traitance incorporée qui constitue la sous-traitance « cœur de métier » (*figure B1.2-2*). Le poids des CI rapporté au CA, est élevé dans le transport de marchandises (près de 70 %), surtout dans le fret maritime (93 %) et aérien (85 %). Il est moindre dans le transport de voyageurs (55 %), en particulier dans les transports urbains et suburbains de voyageurs (33 %).

Nette hausse de la valeur ajoutée (+ 3,0 %)

La valeur ajoutée brute (VAB), à 81,3 Md€ en 2012, a crû plus fortement encore que le CA : + 3,0 %, à un rythme inférieur à celui de la période 2009-2012 (+ 3,7 % en moyenne annuelle).

La valeur ajoutée a augmenté en 2012 dans tous les grands secteurs de transports : + 2,3 % pour les « voyageurs », + 4,3 % pour le fret, et + 2,8 % pour les autres services. La VAB a progressé dans les secteurs où la part du CA consacrée aux achats de carburants est élevée, sauf dans les transports routiers de fret et services de déménagement, pénalisés, par leur production en retrait. Dans les secteurs moins dépendants des fluctuations de prix de carburants, les évolutions ont été plus contrastées. L'« entreposage et manutention » ainsi que les services auxiliaires ont progressé tandis que la VAB de l'« organisation du transport de fret » a baissé.

Excédent brut d'exploitation (EBE) quasi stable entre 2010 et 2012

Dans l'ensemble du secteur, après une très forte hausse en 2010 (+ 21,6 %), l'EBE est resté quasiment stable les deux années suivantes (16,7 Md€ en 2012). Les charges de personnel, pesant en moyenne trois quarts de la VAB, ont atteint 60,6 Md€ en 2012, (+ 2,5 %) bien que l'emploi salarié moyen ait reculé (- 0,4 %). L'EBE a progressé dans le transport de marchandises, + 40,3 %, porté par le fret maritime qui est passé de - 372 M€ à + 379 M€. Dans le transport de voyageurs, le ferroviaire et les TCU sont en difficulté. Le bénéfice des entreprises de transports et entreposage, s'est accru de 25,6 % en 2012 (+ 40,0 % en moyenne annuelle 2009/2012), pour atteindre 5,3 Md€.

Un endettement qui augmente depuis 2009

Entre 2009 et 2012, les dettes des entreprises de transport ont connu une hausse annuelle moyenne de 3,7 % avec les emprunts et dettes assimilés (obligataires, auprès des établissements de crédit, financiers) ayant contribué à hauteur de 81 %.

Baisse des investissements en 2012

Les investissements corporels bruts hors apports ont nettement chuté en 2012 après deux années d'augmentation. Le ferroviaire de voyageurs fait exception avec une hausse de 656 Md€ (+ 28 %).

Des ratios économiques plutôt contrastés

En 2012, à 20,6 %, le taux de marge (EBE / VAB) s'est un peu dégradé (- 0,6 point) en particulier dans les autres services de transports (- 3,2 points), pénalisés par l'OTF et les activités de poste. L'EBE devenu positif dans le transport maritime explique l'amélioration notable de ce taux dans le transport de marchandises.

Le taux d'endettement (rapporté au total de passif) a augmenté de 0,7 point : hausse principalement due aux autres services de transport (+ 1,1 point) où les emprunts et dettes assimilés se sont accrus bien plus fortement (+ 8,9 %) que le passif (+ 6,6 %) sans pour autant financer des investissements (corporels bruts hors apports) ; ces derniers ont baissé de 939 M€. Enfin, le taux de valeur ajoutée ainsi que le taux de marge nette d'exploitation ont progressé favorablement grâce surtout au transport de fret.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure B2.1-1 Les comptes des secteurs des transports et entreposage en 2012

Niveaux en millions d'€ 2012	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Résultat courant avant impôts	Bénéfice ou perte	Total des dettes	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	59 413	60 729	32 730	27 999	23 439	4 024	1 005	1 509	56 109	6 470
Ferroviaire (voyageurs)	20 237	21 398	9 979	11 419	8 973	1 566	1 093	770	27 889	2 974
TCU	7 637	7 763	2 518	5 245	4 815	826	209	186	11 697	1 662
Routier (cars)	6 724	6 661	3 755	2 906	2 781	297	97	143	3 657	407
Aérien (voyageurs)	19 158	19 285	13 654	5 631	5 364	94	-1 115	-366	9 929	735
Autre transport de voyageurs	5 657	5 623	2 825	2 798	1 506	1 241	720	776	2 937	692
dont taxis	3 011	3 003	1 259	1 744	779	895	620	683	1 757	328
Transport de marchandises	61 037	60 637	42 455	18 182	14 472	2 901	1 149	699	29 450	3 619
Ferroviaire (fret)	524	523	377	147	126	20	-27	-17	603	67
Routier de fret et services de déménagement	42 987	42 412	27 318	15 094	13 194	1 178	344	378	12 935	1 544
Par conduites	2 302	2 574	893	1 681	402	1 191	642	250	4 935	1 207
Maritime (fret)	12 722	12 664	11 778	886	522	379	178	90	7 376	607
Fluvial (fret)	464	467	351	117	66	48	6	0	500	168
Aérien (fret) et spatial	2 038	1 997	1 738	258	163	85	5	-2	3 100	27
Autres services de transport	83 571	85 091	50 002	35 089	22 702	9 817	4 739	3 080	137 549	11 060
Entreposage et manutention	14 339	14 325	8 640	5 686	3 528	1 429	752	361	12 287	953
Services auxiliaires	23 967	25 425	10 366	15 059	3 455	10 770	4 348	3 360	101 813	9 431
Organisation du transport de fret	31 698	31 708	26 012	5 696	5 566	-261	-307	-690	11 954	432
Activités de poste et de courrier	13 568	13 633	4 985	8 648	10 153	-2 121	-55	48	11 495	245
Transports et entreposage	204 022	206 633	125 187	81 271	60 614	16 741	6 892	5 288	223 109	21 149
Évolutions 2012/2011 en %	Chiffre d'affaires	Production	Conso. interméd.	Valeur ajoutée brute	Charges de personnel	EBE	Résultat courant avant impôts	Bénéfice ou perte	Total des dettes	Invest. corporels bruts (*)
Transport de voyageurs	3,0	2,9	3,3	2,3	3,0	-1,0	n.s.	n.s.	-2,7	-10,0
Ferroviaire (voyageurs)	2,6	2,1	5,3	-0,5	2,5	-16,4	75,6	n.s.	-1,3	28,3
TCU	3,5	3,8	0,6	5,3	6,7	-15,9	-27,2	-37,5	12,6	4,5
Routier (cars)	6,7	7,0	10,0	3,4	2,8	125,6	n.s.	n.s.	-20,2	9,1
Aérien (voyageurs)	2,2	2,1	1,1	4,7	-0,9	n.s.	-19,3	-72,9	-6,0	-62,8
Autre transport de voyageurs	2,3	2,2	1,4	2,9	10,0	-4,8	-5,9	-5,3	-24,3	-25,9
dont taxis	3,8	3,7	-2,2	8,4	16,8	1,6	-2,2	-0,2	9,0	-15,9
Transport de marchandises	0,8	2,6	1,9	4,3	-0,5	40,3	21,6	60,8	0,2	-8,2
Ferroviaire (fret)	37,9	37,8	52,4	10,6	17,6	19,0	n.s.	n.s.	-16,1	39,2
Routier de fret et services de déménagement	-3,0	-1,0	-1,0	-0,9	-0,9	-1,6	-11,7	104,9	-1,7	-7,4
Par conduites	2,0	4,7	2,7	5,8	11,3	4,2	0,6	1,1	12,4	11,4
Maritime (fret)	11,0	12,1	5,8	ns	-4,0	ns	ns	ns	-4,6	-43,3
Fluvial (fret)	3,2	4,8	5,7	2,3	5,5	-1,6	-72,5	-99,5	36,2	230,7
Aérien (fret) et spatial	19,7	18,6	17,4	27,9	4,2	154,1	-58,5	n.s.	2,4	18,4
Autres services de transport	3,0	3,9	4,7	2,8	4,0	-7,6	-12,2	-26,5	7,4	-7,8
Entreposage et manutention	8,2	10,6	9,6	12,1	7,3	2,1	-25,4	n.s.	67,0	-33,3
Services auxiliaires	4,4	5,6	6,7	4,8	4,2	0,4	5,1	-7,9	2,9	-2,3
Organisation du transport de fret	1,4	1,8	2,6	-1,9	6,0	n.s.	n.s.	n.s.	11,2	-28,4
Activités de poste et de courrier	-0,6	-0,5	3,4	-2,6	1,8	24,8	110,8	-58,8	4,4	-22,8
Transports et entreposage	2,3	3,2	3,4	3,0	2,5	-0,1	7,7	25,6	3,7	-8,6

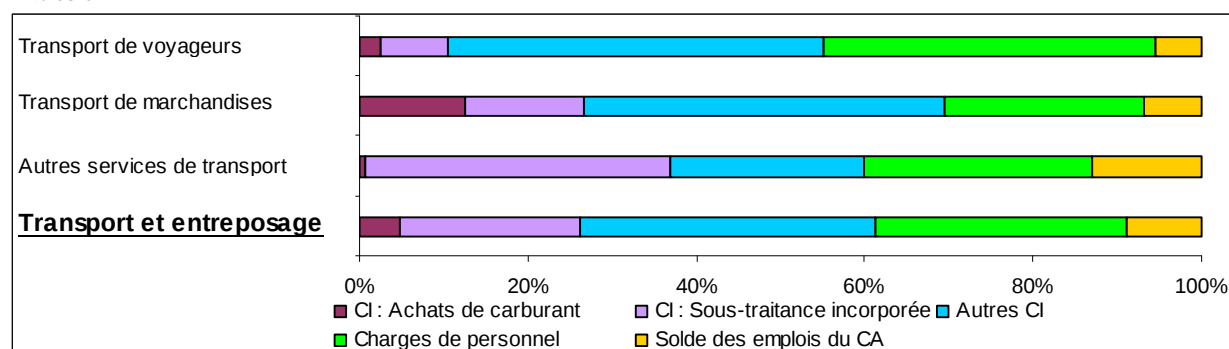
Notes : (*) Investissements corporels bruts hors apports

n.s. : non significatif

Sources : montants provisoires 2012 : Insee-Esane, évolutions : estimations SOEs

Figure B2.1-2 Emplois du chiffre d'affaires (CA) 2012 par grands secteurs

En % du CA



CI : consommations intermédiaires Sources : Insee-Esane 2012 provisoire hormis estimations SOEs pour les consommations intermédiaires

Figure B2.1-3 Principaux ratios économiques par grands secteurs, 2011 et 2012

En %	VA/CA Taux de valeur ajoutée		EBE/VA Taux de marge brute d'exploitation		Résultat courant avant impôts/CA Taux de marge nette		Emprunts, dettes assimilées/Passif Taux d'endettement	
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012
Transport de voyageurs	47,4	47,1	14,9	14,4	0,1	1,7	35,1	34,1
Transport de marchandises	28,8	29,8	11,9	16,0	1,6	1,9	27,3	27,7
Autres services de transport	42,1	42,0	31,1	28,0	6,7	5,7	51,4	52,5
Transports et entreposage	39,6	39,8	21,2	20,6	3,2	3,4	43,6	44,3

Sources : Insee-Esane 2011 définitif, 2012 provisoire

B2.2 | Entreprises de transport routier de marchandises (TRM)

En 2013, le chiffre d'affaires des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement pourrait reculer d'environ 0,4 % et atteindre 42,8 Md€. Compte tenu de la légère baisse des consommations intermédiaires, la valeur ajoutée brute resterait quasiment stable. La masse salariale augmentant de 0,5 %, le taux de marge reculerait faiblement, de 0,3 point.

Une activité toujours en berne

L'activité du transport routier de marchandises, mesurée par l'indice de production des services de transport (IPST) pour compte d'autrui du pavillon français, recule encore en 2013 (- 2,6 %) après une année 2012 particulièrement difficile (- 6,2 %). C'est l'activité sur courte distance (≤ 150 km) pèse principalement sur l'ensemble avec une baisse de 3,8 % (après - 4,9 % en 2012). La longue distance, affiche aussi des baisses (- 1,6 % au national et - 1,3 % à l'international).

Un chiffre d'affaires en recul pour la deuxième année consécutive

L'estimation retenue pour 2013 (- 0,4 %) pour l'évolution du chiffre d'affaires repose sur plusieurs indicateurs parfois divergents (cf. encadré). Le chiffre d'affaire (CA) 2013 serait de l'ordre de 42,8 Md€, à un niveau inférieur à celui de 2010.

Légère dégradation des comptes en 2013

La dépense en carburants devrait décroître pour la deuxième année consécutive après deux années de forte augmentation (- 4,9 % en 2013 et - 3,4 % en 2012). La réduction de la consommation totale de carburants des poids lourds français (- 0,9 %, *fiche G3*), confirmée par les baisses combinées de la circulation (- 0,4 % de véhicules-kilomètres réalisés pour compte d'autrui *fiche G1*) et des consommations unitaires des poids lourds (- 0,5 %), est accompagnée par la chute du prix du gazole professionnel (- 4,1 %). Les autres consommations intermédiaires pourraient augmenter de 1,1 % et donc minimiser le recul de l'ensemble des consommation intérieur (CI) (- 0,6 %). La valeur ajoutée brute (VAB) serait quasiment stable (+ 0,1 %) comme en 2011 (- 0,0 %).

Les charges de personnel hors intérim augmentent un peu : en 2013, la progression est de 0,5 %, conséquence de la hausse du salaire par tête (+ 1,5 %) que ne compense pas entièrement le léger recul de l'emploi salarié (- 0,9 %). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation (EBE) devrait décroître de 2,7 % et impacte peu le taux de marge (EBE/VAB), qui perdrait 0,2 point par rapport à l'année précédente : 7,6 % en 2013 contre 7,8 % en 2012.

L'enquête de conjoncture de l'Insee corrobore une détérioration des résultats d'exploitation de 2013 dans le TRM en les situant autour du niveau de 2010. La situation de trésorerie, qui inclut notamment les effets des délais de paiement et ceux des charges financières bancaires, semble encore plus défavorable.

Sur la longue distance, augmentation des prix des prestations et très faible baisse des coûts

En moyenne annuelle, les prix des prestations augmentent sur la longue distance que ce soit à

l'international (+ 1,5 %) ou au national (+ 0,8 %) alors que globalement les coûts sur la longue distance diminuent très légèrement (- 0,1 %). Ceci s'explique par la forte chute de prix du gazole professionnel (- 4,1 %) pas entièrement compensée par les hausses comprises entre 0,4 % et 3,2 % dans tous les autres postes (*figure B2.2-4*). Sur la courte distance, le différentiel entre prix et coûts semble ténu car les prix des prestations croissent de 0,3 % et les coûts sont soit stables (ensembles articulés 40 tonnes) soit en hausse modérée de 0,7 % (véhicules porteurs).

L'investissement en poids lourds continuerait de diminuer

Les entreprises de TRM investiraient moins en 2013. Le secteur est le principal acquéreur de véhicules industriels de plus de 3,5 tonnes et le nombre total d'immatriculations neuves de poids lourds recule comme en 2012. Le repli est de 1,3 % pour atteindre 45 000 véhicules (camions, tracteurs routiers, véhicules automoteurs spécialisés), au niveau de 2003.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Une estimation délicate du CA pour 2013

L'évolution du chiffre d'affaires des entreprises de fret et services de déménagement (*secteur 49.4 = 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z*) repose sur un compromis entre des indicateurs qui divergent pour l'année 2013.

En combinant l'activité mesurée par le nombre de tonnes-km transportées (nationales et internationales) pour compte d'autrui par le pavillon français du TRM (- 2,2 %) avec l'indice des prix des prestations (+ 0,9 %), l'évolution de l'activité en valeur est de - 1,4 %.

L'indice d'évolution de la production en valeur de la branche TRF est provisoirement estimé à + 0,5 % par l'Insee (Comptes nationaux).

L'indice de chiffre d'affaires de l'Insee, estimé à partir des déclarations de TVA, progresse de 0,6 %. Il est souvent optimiste, en particulier en période de crise, car les disparitions d'entreprises sont difficilement prises en compte.

Les deux derniers indicateurs suggèrent néanmoins que le premier indicateur est peut-être légèrement pessimiste, c'est pourquoi, pour bâtir l'estimation du compte d'exploitation du secteur, nous retenons une évolution un peu moins basse que nous estimons égale à la moyenne des deux premiers indicateurs soit - 0,4 %.

Figure B2.2-1 Les comptes des entreprises de transports routiers de fret et services de déménagement

Niveau en millions d'euros sauf mention contraire ; évolutions annuelles en %

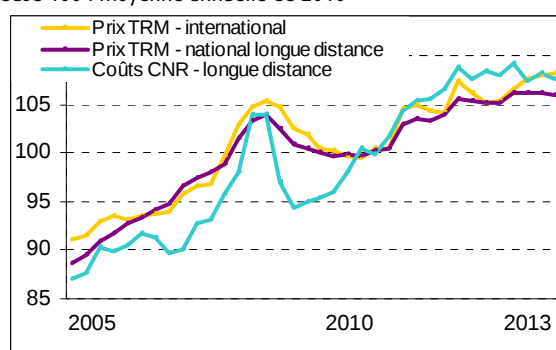
	Niveau	Niveau	évolution annuelle					2013 (e)/2009
	2012 (p)	2013 (e)	2010	2011	2012 (p)	2013 (e)		
Chiffre d'affaires	42 987	42 832	10,2	2,8	-3,0	-0,4	1,8	
Production	42 412	42 259	7,9	3,0	-1,0	-0,4	1,9	
Consommations intermédiaires	27 318	27 151	9,9	4,7	-1,0	-0,6	2,5	
dont Achats de carburant	7 639	7 261	19,4	2,5	-3,4	-4,9	2,4	
dont Sous-traitance incorporée	6 700	n.d.	n.d.	-0,9	-2,6	n.d.	n.d.	
dont Crédit-bail	1 153	n.d.	-7,1	4,1	-3,5	n.d.	n.d.	
Valeur ajoutée brute (VAB)	15 094	15 108	4,7	0,0	-0,9	0,1	0,7	
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	722	701	-18,5	-2,2	-1,2	-3,0	-5,3	
Charges de personnel	13 194	13 261	5,0	1,3	-0,9	0,5	1,2	
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 178	1 146	20,1	-11,8	-1,6	-2,7	0,3	
Charges financières	183	n.d.	-19,5	-8,0	-12,0	n.d.	n.d.	
Résultat courant avant impôts (RCAI)	344	n.d.	43,1	-26,6	-11,7	n.d.	n.d.	
Capacité d'autofinancement	871	n.d.	24,5	-22,5	-3,1	n.d.	n.d.	
Bénéfice ou perte	378	n.d.	10,3	-70,7	104,9	n.d.	n.d.	
Immobilisations corporelles brutes	11 524	n.d.	-0,7	-2,8	1,8	n.d.	n.d.	
Emprunts, dettes assimilés	3 367	n.d.	n.d.	-9,9	0,7	n.d.	n.d.	
Total des dettes	12 935	n.d.	5,2	-2,7	-1,7	n.d.	n.d.	
Total du passif de bilan	18 771	n.d.	6,4	-13,9	1,1	n.d.	n.d.	
Investissements corp. hors apports	1 544	n.d.	26,3	-5,4	-7,4	n.d.	n.d.	
Nombre d'entreprises (en unités)	36 109	n.d.	1,6	-6,8	2,8	n.d.	n.d.	

Notes : n.d. : non disponible, (p) provisoire, (e) estimé

Sources : Niveaux 2012 provisoires hormis sous-traitance incorporée "cœur de métier" : Insee-Esane ; sous-traitance incorporée "cœur de métier" 2012 : estimation SOeS ; niveaux et évolutions 2013 : estimations SOeS

Figure B2.2-2 Prix et coûts TRM longue distance

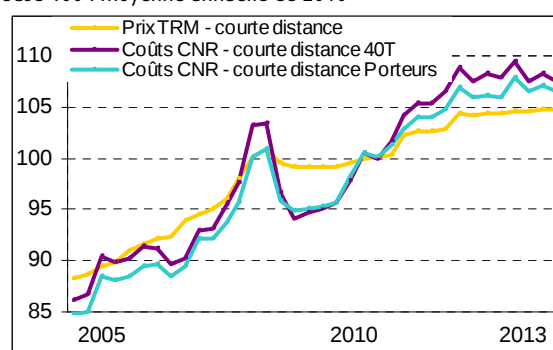
base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SOeS, CNR

Figure B2.2-3 Prix et coûts TRM courte distance

base 100 : moyenne annuelle de 2010



Sources : SOeS, CNR

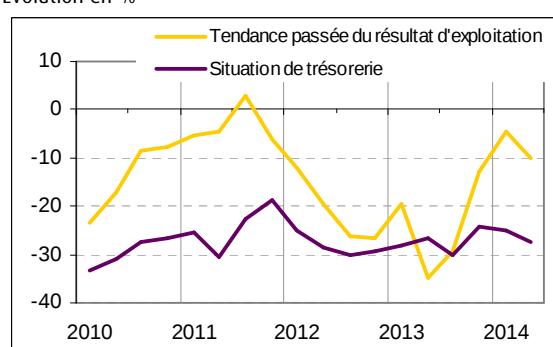
Figure B2.2-4 Indices de coûts des transports routiers de fret longue distance

Évolution de l'indice (%)	2011	2012	2013	Moyenne 2008 - 2013
Gazole professionnel (coût cuve / pompe après remboursement partiel de la TIPP)	16,4	5,7	-4,1	1,3
Maintenance (entretien, réparation, pneus)	6,1	3,2	1,3	3,4
Infrastructures (péages, taxe à l'essieu)	2,8	2,6	2,0	3,6
Détention du matériel (renouvellement, financement, assurances)	-1,0	1,9	0,4	1,3
Personnel de conduite (salaires et charges)	1,7	-0,3	3,2	1,5
Frais de déplacement (repas et nuitées)	1,3	2,0	2,0	1,6
Charges de structure (personnel administratif)	-1,5	0,9	1,2	0,9
Indice synthétique hors gazole	1,3	1,2	2,0	1,8
Indice synthétique	5,4	2,7	-0,1	1,4

Source : CNR

Figure B2.2-5 Solde d'opinion des chefs d'entreprise

Évolution en %



Source : Insee, enquête mensuelle de conjoncture dans les services

B2.3 | Entreprises de transport routier de marchandises (TRM) dans l'Union européenne (UE) élargie, en 2011

En 2011, le secteur du TRM regroupe plus de 594 000 entreprises et emploie 3,05 millions de personnes dans l'Union européenne (UE) élargie (yc. Suisse et Norvège). Il est constitué de très nombreuses petites entreprises, ce qui explique la part importante des non-salariés (plus d'un actif sur six). Le nombre d'entreprises du TRM a diminué en 2011 dans l'UE élargie (- 12 800 unités). En revanche, les effectifs totaux ont progressé (+ 40 800 emplois). Cette hausse a été portée par les treize nouveaux états membres (NEM). Parmi les grands pays de l'Union, l'Allemagne occupe la première place en termes d'effectif total (387 000 personnes, + 7,5 % par rapport à 2010). En ce qui concerne le chiffre d'affaires, l'Italie (46,7 Md€) a conservé en 2011 la première place acquise depuis 2009.

Hausse du chiffre d'affaires dans presque tous les pays de l'Union européenne (UE)

Comme en 2010, le chiffre d'affaires des entreprises de TRM de l'UE a progressé en 2011 pour atteindre 322 Md€ (+ 6,6 %). La plupart des pays de l'UE ont vu leurs chiffres d'affaires poursuivre leur croissance. Parmi les pays de l'ancienne UE-15, l'Allemagne a enregistré la plus grande embellie en volume (+ 3,1 Md€), la Suède et le Luxembourg en évolution (resp. + 14,6 % et + 10,5 %). Du côté des NEM, la hausse la plus importante en volume est celle de la Pologne (+ 2,6 Md€). La République tchèque affiche la plus forte évolution (+ 25,0 %). Le rang des principaux pavillons est différent selon que l'on considère l'ensemble de l'activité des transports ou la seule activité pour compte d'autrui. Caractérisée par le poids de son compte propre, l'Allemagne préserve sa troisième place devant l'Espagne en termes de CA ; en termes d'effectif total, avec 386 800 personnes, elle a ravi la première place du secteur à la France (B2.3-2).

Sept États sur trente, Espagne, France, Allemagne, Italie, Royaume-Uni, Pays-Bas et Pologne concentraient en 2011, 68,3 % des emplois du TRM dans l'UE, 70,0 % du CA, et 72,1 % de la valeur ajoutée (VA) aux coûts des facteurs. Les autres pays ont cependant gagné 1,2 point de VA en un an, sous l'impulsion en particulier de la République tchèque et de la Slovaquie. La Pologne, principal pavillon des NEM, a renforcé ses positions en 2011 (9,5 % de l'effectif total du TRM en UE, 6,1 % du CA et 4,1 % de la VA).

Les entreprises des nouveaux entrants sont moins capitalistiques : elles concentrent 25,5 % des effectifs pour 15,6 % du CA et 10,5 % de la VA, en 2011. Elles ont continué à gagner des points en un an. Le coût annuel du travail, mesuré par le ratio « charges de personnel / effectif salarié » s'échelonne, dans les NEM, de 3 100 € (Roumanie) à 16 700 € (Chypre) dans les pays de l'ancienne UE-15, de 18 100 € (Portugal) à 46 500 € (Pays-Bas). Il atteint 56 100 € en Norvège et 65 300 € en Suisse.

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

Les entreprises de TRM des NEM sont globalement de plus petite taille (3,2 salariés par entreprise contre 4,3 pour l'ensemble de l'UE). Si, en Pologne, République tchèque ou Hongrie, le secteur est très diffus et la taille moyenne des entreprises se rapproche de celle de l'Espagne ou de l'Italie, les pays baltes disposent d'un secteur du TRM plus concentré et d'entreprises de plus grande taille, avec un nombre moyen de salariés par entreprise proche de la France, du Royaume-Uni ou de l'Allemagne. Toutefois, même dans les pays baltes comme la Lettonie ou l'Estonie, 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 restent importants en ce qui concerne la rentabilité (VA/CA). Les nouveaux États membres tirent fortement la moyenne de l'UE vers le bas (23,1 % contre 33,0 %). Cela peut refléter des différences structurelles sur les prix de certains facteurs de production (notamment travail) mais aussi un rapport de force avec les chargeurs plus défavorable aux transporteurs.

Champ des pays retenus dans les statistiques 2011

30 pays : les 28 pays membres de l'Union européenne ainsi que la Norvège et la Suisse.

Les limites des statistiques européennes

Beaucoup de données manquantes (indisponibles ou confidentielles) sont redressées et rendent difficiles les comparaisons au-delà de deux années consécutives (en particulier données de l'Espagne, la Belgique, la Grèce, le Danemark et Malte).

La prise en compte de la sous-traitance ou des moyens de financement du capital seraient nécessaires pour établir des statistiques véritablement comparables. Par ailleurs, les retraites constituent en France une cotisation sociale associée à la masse salariale alors qu'en Allemagne elles en sont absentes car prélevées sur l'exédent brut d'exploitation (EBE) pour être provisionnées en fonds propres de l'entreprise. De même, l'organisation juridique des entreprises a une influence directe sur la démographie des entreprises.

Figure B2.3-1 Données de cadrage des entreprises de TRM dans l'Union européenne élargie, en 2011
Pays triés par effectif total décroissant

Effectif et nombre d'entreprises en unité, chiffre d'affaires, valeur ajoutée (VA) et charges de personnel en M€

	Effectif total	Effectif salarié	Effectif non salarié	Nombre d'entreprises	Chiffre d'affaires	VA brute aux coûts des facteurs	Charges de personnel (1)
Allemagne	386 837	347 823	39 014	35 828	36 758	15 535	8 754
France	360 394	350 863	9 531	34 903	44 019	14 423	13 212
Espagne	333 423	220 629	112 794	116 328	32 151	11 302	6 157
Italie	327 760	228 526	99 234	78 135	46 700	12 202	8 097
Pologne	289 445	196 003	93 442	84 258	19 154	4 346	1 403
Royaume-Uni	269 273	251 662	17 611	30 690	26 987	11 578	6 859
Pays-Bas	119 466	110 670	8 796	9 930	19 739	7 185	5 144
République tchèque	117 068	87 260	29 808	32 246	8 041	1 767	958
Roumanie	97 261	94 128	3 133	20 060	5 162	935	297
Suède	79 348	65 244	14 104	15 245	10 818	4 049	2 915
Portugal	65 191	63 517	1 674	9 326	5 020	1 472	1 152
Hongrie	63 780	53 912	9 868	16 126	4 413	988	529
Belgique	63 127	55 189	7 938	7 839	11 627	3 438	2 483
Autriche	58 700	52 382	6 318	6 772	9 289	2 739	1 798
Autres pays (2)	422 751	347 524	75 227	96 454	42 104	14 185	8 606
Union européenne (UE) élargie (3)	3 053 824	2 525 331	528 492	594 140	321 982	106 144	68 361
<i>dont UE-15</i>	<i>2 214 778</i>	<i>1 855 849</i>	<i>358 929</i>	<i>388 595</i>	<i>261 012</i>	<i>90 135</i>	<i>60 517</i>
<i>dont NEM (4)</i>	<i>778 085</i>	<i>617 186</i>	<i>160 899</i>	<i>194 069</i>	<i>50 152</i>	<i>11 608</i>	<i>4 651</i>
<i>dont Suisse+Norvège (3)</i>	<i>60 961</i>	<i>52 297</i>	<i>8 664</i>	<i>11 476</i>	<i>10 818</i>	<i>4 401</i>	<i>3 193</i>

L'élargissement concerne l'intégration des statistiques de la Suisse et la Norvège, pays européens qui ne sont pas membres de l'UE. Ainsi, les statistiques diffusées ici concernent 30 pays européens.

(1) cf. encadré page précédente.

(2) Bulgarie, Grèce, Finlande, Lituanie, Slovaquie, Danemark, Slovénie, Croatie, Lettonie, Irlande, Estonie, Luxembourg, Chypre, Malte et y compris Suisse et Norvège pays européens qui ne sont pas membres de l'Union européenne.

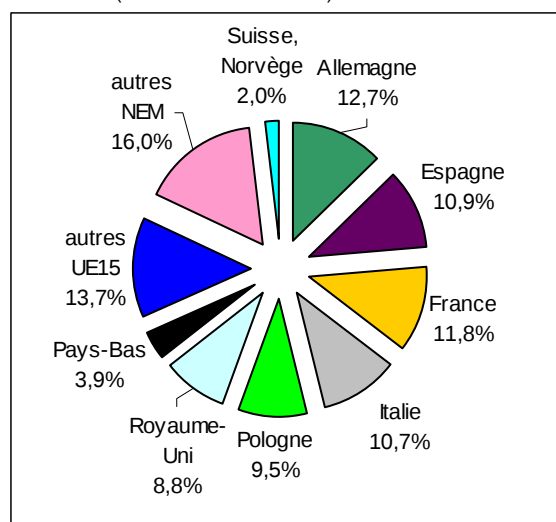
(3) y compris Suisse et Norvège pays européens qui ne sont pas membres de l'Union européenne.

(4) NEM : 13 nouveaux états membres (en 2004, 2007 et 2013), Bulgarie, Chypre, Croatie, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie.

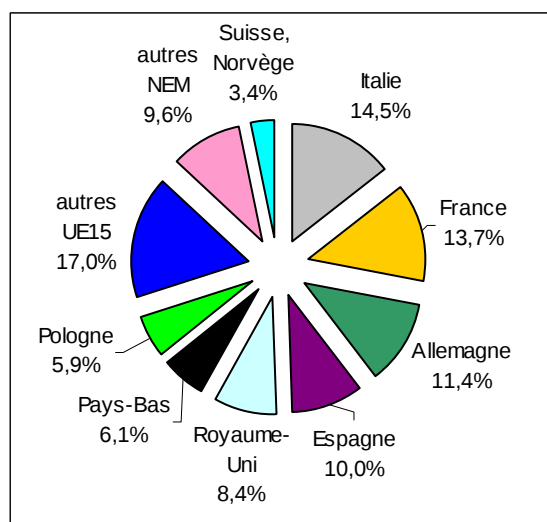
Source : Eurostat (calculs SOEs quand les données Eurostat sont manquantes)

Figure B2.3-2 Poids des pays de l'Union européenne élargie dans le TRM, en 2011

Effectif total (salariés et non-salariés) en %



Chiffre d'affaires en %



Source : Eurostat (calculs SOEs quand les données Eurostat sont manquantes)

B2.4 | Entreprises de la messagerie et du fret express

En 2012, le secteur de la messagerie – fret express regroupe 1 583 entreprises au sens juridique, en forte diminution par rapport à 2011 (- 13,4 %). Toutefois, le chiffre d'affaires du secteur, tout comme la production, progressent de 6,2 % au-dessus de l'évolution moyenne annuelle entre 2009 et 2012 (+ 4,1 %), pour s'établir à 9,7 Md€.

La valeur ajoutée a progressé

La valeur ajoutée s'est établie en 2012 à 2,26 Md€, en hausse de 1,7 % par rapport à 2011. Cette progression est due à une hausse de la production plus faible que celle des consommations intermédiaires (+ 7,6 %). L'évolution moyenne annuelle entre 2009 et 2011 est quant à elle négative.

Fort recours à la sous-traitance

En progression régulière au cours des dernières années (+ 6,1 % en moyenne annuelle sur la période 2009-2012), les consommations intermédiaires représentent 76,6 % du chiffre d'affaires en 2012. La croissance des consommations intermédiaires s'explique par les hausses marquées de la sous-traitance (+ 9,0 %) et des achats de carburant (+ 31,4 %). La sous-traitance pour la prise en charge du transport représente en effet 69,5 % de ces consommations intermédiaires.

Forte hausse des charges de personnel

Les charges de personnel, évaluées à 2,30 Md€, ont progressé de 11,4 % en 2012. Leur montant dépasse la VA (94 % en 2011). En outre le solde entre impôts et subventions d'exploitation croît (+ 14,9 %). Par conséquent, l'excédent brut d'exploitation (EBE) est négatif en 2012 et s'établit à - 203 millions d'euros (1 M€ en 2011).

Le secteur encore en perte

En 2012, le secteur de la messagerie est marqué par une perte de 359 millions d'euros après une année 2011 déjà négative (- 228 M€). Face à une capacité d'autofinancement négative en 2012, les emprunts s'accroissent fortement (+ 57,1 %) et les investissements ralentissent nettement (+ 7,9 % après + 69,3 % en 2011).

La messagerie traditionnelle nationale toujours dominante en 2013

Depuis 2010, l'express gagne du terrain sur la messagerie traditionnelle et représente environ 49 % du secteur, contre 40 % auparavant. Les envois nationaux représentent 84 % de l'activité du secteur : messagerie traditionnelle (45 %), colis léger (28 %) et express tous poids (11 %).

Les produits moyens évoluent de façon contrastée en 2013

En 2013, d'après l'enquête sur la messagerie – fret express, le produit moyen annuel (en CA/kg) de la messagerie traditionnelle nationale baisse de 1,5 % résultat d'une baisse du CA (- 1,0 %) et d'une faible hausse du tonnage (- 0,6 %). Dans l'express tous poids, où le CA augmente moins vite (+ 1,2 %) que les envois associés (+ 3,5 %), le produit moyen annuel se contracte de 2,2 %. Le produit moyen annuel du fret express colis léger se tasse plus légèrement (- 0,9 %) résultat d'une plus forte hausse du nombre d'envois (+ 7,4 %) que du CA (+ 6,5 %).

Entre 2012 et 2013, l'indice des prix de la messagerie – fret express est en baisse de 1,7 % (cf. fiche A10).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

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 puis 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 » (moins de 30 Kg) de ceux qualifiés, par opposition, de « tous poids ».

À noter que l'enquête messagerie est une enquête de branche alors que les comptes nationaux font référence au secteur.

Figure B2.4-1 Comptes des entreprises du secteur de la messagerie, fret express (52.29A)

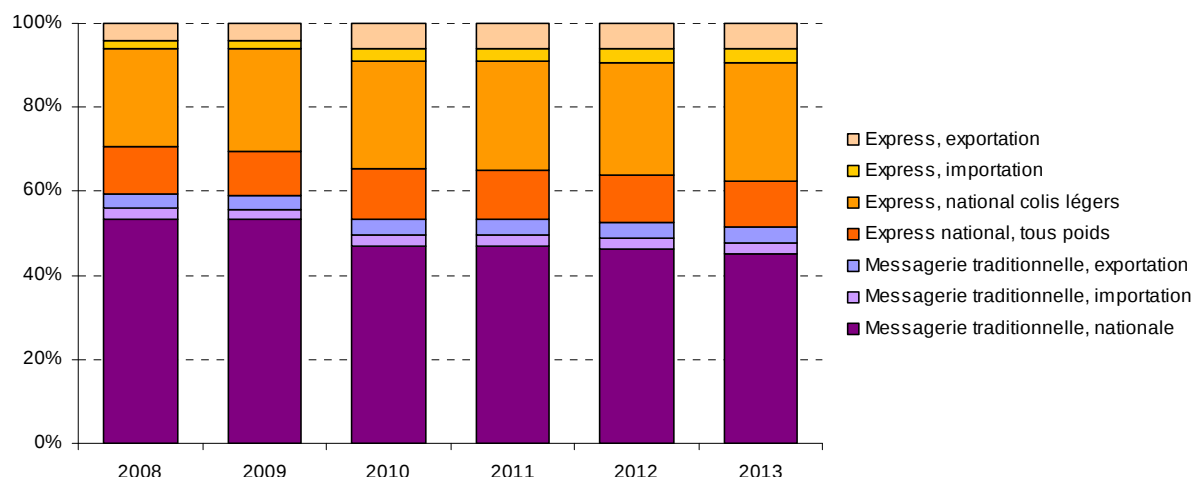
Niveaux en millions d'€, évolutions annuelles en % (moyennes annuelles des indices), nombre d'entreprises en unités

	Niveau 2012 (p)	évolution annuelle			
		2010	2011	2012 (p)	2012 (p)/2009
Chiffre d'affaires	9 671	0,4	5,7	6,2	4,1
Production	9 662	0,7	5,8	6,2	4,2
Consommations intermédiaires	7 406	1,9	8,8	7,6	6,1
dont Achats de carburant	210	n.d.	4,8	31,4	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	5 145	n.d.	9,1	9,0	n.d.
dont Crédit-bail	32	11,1	-22,3	-8,6	-7,6
Valeur ajoutée brute (Vab)	2 256	-2,4	-2,6	1,7	-1,1
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	162	-13,3	6,5	14,9	2,0
Charges de personnel	2 298	-5,4	2,6	11,4	2,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	-203	142,7	-89,3	-1518,9	-254,6
Charges financières	87	6,7	130,0	-35,5	16,5
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-236	-255,8	-153,0	221,7	38,5
Capacité d'autofinancement	-260	-611,2	-130,0	581,5	118,6
Bénéfice ou perte	-359	-141,9	-458,1	63,4	34,9
Immobilisations corporelles brutes	1 634	7,9	0,9	17,2	8,4
Emprunts, dettes assimilés	574	-10,1	14,8	57,1	17,5
Total des dettes	2 738	5,3	6,9	3,2	5,1
Total du passif de bilan	3 581	7,8	-1,1	3,8	3,4
Investissements corp. hors apports	153	-36,9	69,3	7,9	4,9
Nombre d'entreprises (en unités)	1 583	7,2	27,6	-13,4	5,8

Source : Insee-Esane 2012 provisoire / ré-estimation SOeS pour la sous-traitance "incorporée (cœur de métier)"

Figure B2.4-2 Répartition par activité pour la branche messagerie - fret express

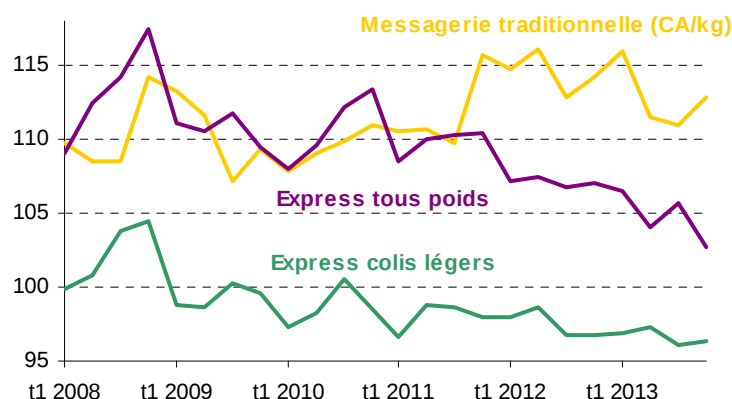
En % du chiffre d'affaires



Source : SOeS-enquête messagerie

Figure B2.4-3 Produits moyens de la branche messagerie - fret express

Indices bruts trimestriels (base 100 au T3-2003)



Note : activité nationale uniquement

Source : SOeS-enquête messagerie

B2.5 | Entreprises de transport collectif urbain

La production des entreprises de transport collectif urbain continuerait d'augmenter en 2013 portée par des recettes du trafic qui bénéficieraient de la hausse, certes ralentie en 2013, de l'activité en termes de voyageurs-km, (fiche F3). Les grands et les moyens réseaux tirent néanmoins leur épingle du jeu : selon l'enquête de conjoncture de l'union des entreprises de transport public et ferroviaire (UTP) les recettes de trafic seraient inférieures à 1,0 % pour les petits réseaux de province.

RATP

La production de la RATP encore en hausse

Comme les années précédentes, la production de la RATP augmente, + 2,1 % soit à un rythme moins fort que sur la période 2008-2013 (+ 2,5 % en moyenne annuelle), et s'élève à 4,8 Md€ (*fig B2.5-7*). Les recettes du trafic qui représentent 47 % de sa production, croissent de 2,6 % dont 1,0 % est dû au volume et 1,6 % aux tarifs. Au sein de ces recettes, les ventes de billets et de forfaits (*Navigo* ou *Imagin'R*) sont quasi stables alors que les recettes des autres titres augmentent de 32,8 %. En 2013, on dénombre 3 140 millions de voyages (+ 1 %) suite notamment aux mises en service de prolongements (T1, T2 et T3) et de nouvelles lignes (T5 et T7) de tramway qui compensent le recul de la fréquentation enregistré sur le réseau ferré.

Avec des consommations intermédiaires maîtrisées (+ 1,5 %), et en particulier une facture énergétique réduite (électricité, carburants...), la valeur ajoutée (VA) augmente à un rythme sensiblement identique au rythme quinquennal moyen annuel (+ 2,3 %). Les impôts indirects et charges de personnel évoluant peu, la VAB tire l'excédent brut d'exploitation (EBE) vers le haut (+ 3,4 %, après + 2,8 % en 2012) pour atteindre 1,1 Md€. Ainsi le taux de marge (EBE/VA) s'établit à 29,6 % (+ 0,3 point).

Le résultat d'exploitation de la RATP compense encore nettement son déficit financier

Le résultat financier continue de rester fortement négatif, à - 227 M€, et absorbe 40 % du résultat net d'exploitation (571 M€) mais ce dernier permet malgré tout de réaliser un bénéfice toujours important, évalué à 284 M€, en très léger recul par rapport à 2012. Ce résultat est impacté de facteurs non récurrents pour - 12 M€ (réformes d'actifs dans les ateliers de maintenance liées à l'arrivée de nouveaux matériels roulants). Le résultat 2012 (286 M€) comprenait + 22 M€ d'éléments non pérennes (dont des plus values immobilières). Si on exclut ces éléments non récurrents, la progression du bénéfice en 2013 serait de 12,5 %. Le résultat d'exploitation augmente sensiblement, (+ 23 M€ ; + 4,2 %), mais ne peut complètement compenser la dégradation du résultat exceptionnel (inférieur de 25 M€ à celui de 2012 suite notamment à des travaux de désamiantage et de mises au rebut) et la hausse de la participation versée aux salariés (+ 9,9 %). Ce bénéfice permet néanmoins de dégager une capacité d'autofinancement (CAF) en hausse (+ 3,3 %) à hauteur de 861 M€, et de renforcer encore sa politique d'investissement.

L'investissement de la RATP reste stable

Les investissements sont de 1 513 M€ (*fig B2.5-3*) soit quasiment au même niveau qu'en 2012 (1 515 M€). Cette politique d'investissements s'inscrit dans le cadre du dernier contrat Stif, qui couvre la période 2012-2015. Environ 453 M€ sont investis pour accroître la capacité de transport dont 285 M€ pour des travaux d'infrastructures du contrat de plan ou de projets État-région (métros L4, L12, L14, tramways T5 et T7, inaugurés dans l'année, T6 et T8 et fins des paiements des opérations T1, T2 et T3) et 168 M€ pour les matériels roulants. 1 060 autres millions sont investis dans la modernisation et l'entretien des infrastructures et des matériels roulants (hors matériel roulant lié à des opérations d'augmentation de l'offre), et se décomposent en 473 M€ de dépenses liées à la modernisation et l'entretien et 587 M€ de dépenses liées aux matériels roulants tournées vers des approvisionnements et des livraisons de nouveaux matériels ferroviaires (MI09 Ligne A, MF01 Lignes 5 et 9, MP05 Ligne 1), la rénovation des MI79 Ligne B et MF77, et l'acquisition de nouveaux bus.

Le financement de cet investissement prend appui à la fois sur la CAF et sur les subventions d'investissement de 637 M€, en hausse de 6,7 % (soit + 40 M€). Ces dernières sont versées par l'État et les collectivités (région Île-de-France, Stif etc.). Ces ressources permettent de financer les investissements réalisés, le solde étant financé par la dette. Cette dernière enregistre une hausse de 0,5 % pour atteindre 5,2 Md€.

TCU de province

Des recettes du trafic toujours en progression

En 2013, les grands réseaux qui disposent de TCSP portent la croissance des recettes de trafic. Dans les réseaux moyens, la croissance est encore présente mais plus modérée tandis que les petits réseaux afficheraient une hausse très limitée (+ 0,7 %, donnée provisoire). Ainsi d'après les chiffres provisoires (enquête conjoncture de l'UTP), les recettes de trafic des transports en commun urbains de province (TCUP) augmenteraient de 5,1 %.

En 2012, les produits d'exploitation ont augmenté de 3,8 % (contre 6,6 % en moyenne annuelle sur la période 2008-2012) portés par les subventions perçues (hors compensations tarifaires), + 7,9 % (*fig B2.5-4*). Les subventions totales, y compris compensations tarifaires, représentaient 66,6 % des produits soit 2,3 points de plus qu'en 2011.

Les charges de personnel, qui constituent le premier poste de charges de fonctionnement des exploitants, ont progressé de 6,2 % en 2012. Le poste « achats » a nettement moins augmenté (+ 4,0 % après + 18,0 % en 2011), en lien très probable avec les évolutions des prix des carburants.

Figure B2.5-1 Les comptes de la RATP

Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013 /2008
Production	4 817	3,5	4,1	2,1	2,5
Recettes du trafic	2 250	4,6	2,6	2,6	3,0
Billets	750	5,1	2,8	0,3	2,4
Forfaits Navigo	1 124	5,0	4,9	0,2	3,2
Cartes Imagin'R	160	2,7	4,5	-0,8	2,8
Autres titres	216	2,1	-13,2	32,8	4,5
Concours de fonctionnement (1)	2 000	2,9	3,9	1,5	1,8
Autres produits	567	1,3	11,4	2,4	3,0
Consommations intermédiaires	975	0,9	6,8	1,5	2,9
Valeur ajoutée	3 842	4,2	3,4	2,3	2,4
Impôts	211	-12,4	21,8	1,0	-0,7
Salaires et charges sociales	2 487	0,8	2,1	1,6	1,7
Déficit régimes sociaux	5	-8,0	ns	ns	ns
EBE	1 139	16,4	2,8	3,4	4,3
Dotations aux amortissements	574	1,2	7,6	1,5	2,5
Autres charges d'exploitation	-6	ns	ns	ns	ns
Résultat d'exploitation	571	17,6	4,8	4,2	9,6
Résultat financier	-227	-1,2	4,1	-2,4	1,8
Résultat courant	344	36,8	5,3	9,0	17,6
Résultat exceptionnel	-12	ns	ns	ns	ns
Intéressement des salariés	-47	0,0	1,9	9,9	7,3
Résultat comptable	284	61,2	-3,2	-0,5	17,8
Capacité d'autofinancement	861	23,8	2,7	3,3	4,5

(1) versé par le Stif

Source : RATP

Figure B2.5-3 Investissements RATP

Niveau en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013 /2008
Capacité d'autofinancement	861	23,8	2,7	3,4	4,5
Aides à l'investissement (1)	751	1,2	37,3	8,5	30,3
Investissements réalisés	1 513	18,4	2,4	-0,1	8,4
Matériel roulant	755	14,7	14,5	7,2	19,6
Infrastructures	758	19,8	1,8	-5,4	3,9
Autres (2)	0	38,6	-86,1	-100,0	-100,0
Besoins de financement total (3)	25	36,6	-17,6	-80,2	-33,4
Endettement en fin d'année	5 239	3,1	2,5	0,5	3,2

(1) Dotation en capital + subventions + produits de cession + ingénierie financière.

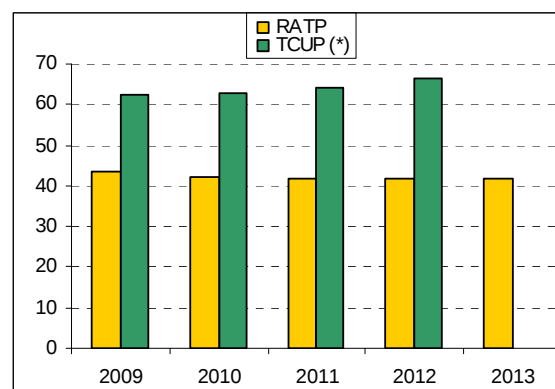
(2) Investissements hors programme et hors périmètre du Stif.

(3) Besoin de financement lié aux investissements, au besoin en fonds de roulement et aux autres emplois.

Source : RATP

Figure B2.5-2 Part des subventions d'exploitation dans la production

En %



(*) Données TCUP indisponibles en 2013

Sources : Enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, Certu, Gart, UTP), RATP ; estimations SOeS

Figure B2.5-4 Comptes des entreprises de transport collectif urbain de province TCUP

Niveau en millions d'euros ; évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2012 (p)	2010	2011	2012 (p)	2012 (p)
Total des produits	4 755	8,5	10,5	3,8	6,6
dont produits du trafic	1 299	5,3	7,4	-5,8	1,5
hors compensations tarifaires	90	1,3	-7,9	-6,4	-8,4
dont compensations tarifaires	3 076	10,0	13,9	7,9	9,6
Total des charges	4 755	8,5	10,5	3,8	6,6
dont achats	560	18,0	18,0	4,0	7,5
dont charges de personnel	2 448	8,3	8,3	6,2	7,0

Sources : enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, Certu, Gart, UTP) ; estimation 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 elles sont 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.

B2.6 | Entreprises ferroviaires

En 2013, en plus de l'Epic SNCF vingt-neuf entreprises peuvent réaliser un service de transport ferroviaire ; un grand nombre d'entre elles sont des filiales de grands groupes : Euro Cargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), Europorte (groupe Eurotunnel), VFLI (filiale de la SNCF) ; elles ont assuré 36 % du fret intérieur (fiche E3).

En 2012, la valeur de la production de l'ensemble des entreprises du secteur est en hausse de 2,8 % malgré un tassement des trafics voyageurs et du fret ferroviaire, tandis que la valeur ajoutée recule légèrement (- 0,3 %). En 2013, la production de l'Epic SNCF pour la partie transport progresse, mais sa valeur ajoutée et son excédent brut d'exploitation se contractent.

Les comptes du secteur en 2012

Les comptes du secteur établis par l'Insee font apparaître une production en hausse de 2,8 % en 2012, malgré un tassement des trafics voyageurs et du fret ferroviaire (fiches F2 et E3). Pour l'ensemble du secteur, le produit moyen (par voyageur-km ou tonne-km) est donc en hausse. Depuis 2009, production et valeur ajoutée progressent à un rythme annuel moyen similaire (+ 2,9 %). Les informations comptables sur l'activité en France des concurrents de la SNCF sont sans doute parcellaires et ces résultats ne reflètent peut être pas totalement la réalité du secteur.

Pour 2011 et 2012, il semblerait que la production des entreprises hors SNCF, ait progressé plus fortement que celle de l'Epic SNCF, tandis que leur valeur ajoutée reculait et que celle de l'Epic stagnait. Les entreprises hors SNCF connaissent une progression plus forte de leurs charges salariales et affichent en 2012 un recul plus marqué de leur excédent brut d'exploitation (EBE) que ceux de l'Epic SNCF.

Baisse du produit des prestations vendues aux usagers mais production en hausse, à la SNCF

Le chiffre d'affaires de la SNCF pour la partie transport ferroviaire décélère (+ 1,3 % après + 2,0 % en 2012 et + 5,3 % en 2011) : baisse du produit direct du trafic (- 1,6 % après - 0,5 %) compensée par la progression des prestations pour les autorités organisatrices des transports (+ 1,4 %) ainsi que pour le gestionnaire d'infrastructures (+ 2,9 %).

L'activité de transport de voyageurs (- 1,2 % après + 1,7 %) et l'activité fret (- 4,2 % après - 9,0 %) contribuent tous deux au recul du produit direct du trafic.

Le volume du trafic voyageurs (voy.-km), poursuit en effet son recul (- 0,7 % après - 0,2 %) au même rythme que l'évolution moyenne de ces cinq dernières années (- 0,6 %). Les évolutions sont néanmoins disparates selon les réseaux : les recettes des grandes lignes et Intercités reculent (- 1,4 %) de concert avec le trafic voyageur de ces réseaux (- 1,1 %). À l'inverse, les recettes directes du réseau francilien, que complètent des prestations de l'AO en hausse (voir *Figure A5.1-4*), reculent (- 3,8 %) alors que son trafic voyageurs augmente (+ 2,3 %), et les recettes TER progressent (+ 1,2 %) quand dans le même temps le trafic se tasse (- 1,3 %). Au total, le produit moyen par voyageur-km, qui progresse de 1,4 % en moyenne annuelle depuis 2008, est stable cette année, le produit moyen des grandes lignes reculant faiblement (- 0,2 %). La hausse du produit moyen du réseau TER (+ 2,6 %) compense la baisse de celui du réseau d'Île-de-France (- 6,0 %).

La baisse de la production de transport de fret est moins accentuée que l'année passée (- 4,2 % après - 9,0 %). Depuis 2008, cette activité recule en moyenne de 10,3 % par an si bien que sa part dans le produit total du trafic chute à 9,6 % contre 15,8 % en 2008.

La SNCF réalise également des prestations de services pour les AOT (le Stif, les Régions et l'État), qui représentent 22,0 % de sa production ; elles ont augmenté depuis 2008 au rythme annuel de 4,1 % mais ralentissent depuis 2012 (+ 1,4 % après + 1,8 %) après leur rebond de 2011 (+ 10,3 %).

Depuis 2007, la SNCF gère les infrastructures de RFF (14,9 % de sa production) et effectue des travaux pour RFF (8,7 % de la production) ; les rémunérations à ces titres poursuivent leur hausse (+ 2,9 % et + 6,8 % respectivement après + 3,5 % et + 14,2 %).

Recul de la valeur ajoutée et contraction de l'excédent brut d'exploitation de la SNCF

Les consommations intermédiaires de la SNCF augmentent (+ 3,6 %) à un rythme similaire à leur moyenne depuis 2008 (+ 3,3 %). Parmi ces charges, les redevances d'infrastructures acquittées aux divers gestionnaires (35 %) ralentissent (+ 2,9 % après + 5,0 %).

La valeur ajoutée de la SNCF, étale en 2012, se tasse cette année (- 0,6 %). Depuis 2008 elle évolue peu (+ 0,7 % en moyenne annuelle) malgré une année 2011 particulièrement dynamique (+ 9,6 %).

La masse salariale décélère (+ 1,5 % après + 2,5 %) et se rapproche de sa progression annuelle moyenne (+ 1,3 % depuis 2008).

Au total, l'excédent brut d'exploitation de l'Epic (1,6 Md€) poursuit son évolution à la baisse depuis 2011 (- 9,1 % après - 13,2 %) et se détériore de 17,7 % par rapport à celui de 2008. L'intégration au compte de résultat d'une partie des dépréciations des actifs TGV (hors Eurostar) conduit à un résultat net négatif cette année (- 994 M€ après + 768 M€).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Comptes de l'ensemble du secteur

Les chiffres du secteur sont présentés dans la *fiche B2-1*.

Le dispositif Esane, relativement récent, ne permet pas actuellement de rapprocher les comptes de l'ensemble du secteur et ceux de la SNCF, en raison notamment de différences de définitions comptables, et surtout du fait que certaines des entreprises opérant en France dans le secteur sont non-résidentes et donc non intégrées au dispositif.

Figure B2.6-1 Comptes des entreprises ferroviaires

Niveau en millions d'€, taux et évolutions annuelles en %, évolution du taux de marge en points

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2012 (p)	2010	2011	2012 (p)	2012 (p)/2009
Production	21 922	1,7	4,1	2,8	2,9
Consommations intermédiaires	10 356	3,9	-1,5	6,5	2,9
Valeur ajoutée brute (VA)	11 566	-0,2	9,2	-0,3	2,8
Charges de personnel	9 099	0,6	1,1	2,7	1,5
Excédent brut d'exploitation (EBE)	1 585	-11,8	85,4	-16,1	11,1
Bénéfice (+) ou perte (-)	753	-	-	-	-
Taux de marge (EBE/VA)	13,7	-1,3 pt	6,7 pts	-2,6 pts	1 pt

Source : Insee données Esane

Champ : Codes NAF 49.1 ; 49.2

Figure B2.6-2 Comptes de la SNCF

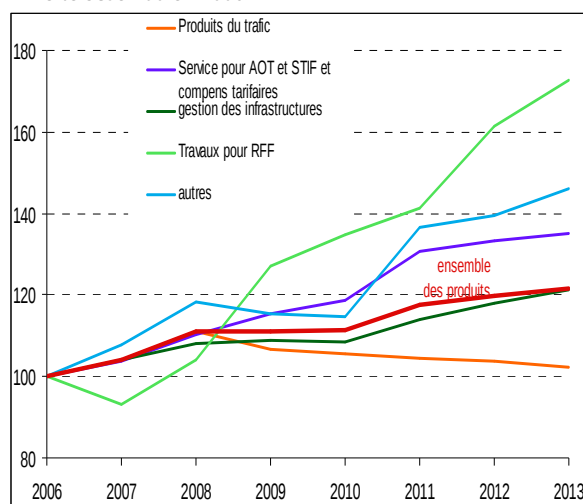
Niveau en millions d'€, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Production	21 881	5,3	2,0	1,3	1,8
Produits du trafic	8 539	-1,1	-0,5	-1,6	-1,6
Prestations de service pour les AOT et le STIF et compensations tarifaires	4 804	10,3	1,8	1,4	4,1
Rémunération du gestionnaire d'infrastructure	3 269	5,0	3,5	2,9	2,3
Travaux pour RFF	1 905	5,0	14,2	6,8	10,7
Autres produits	3 364	19,3	2,1	4,6	4,3
Consommations intermédiaires	10 191	0,4	4,6	3,6	3,3
dont redevance infrastructure	3 587	2,0	5,0	2,9	3,6
Valeur ajoutée	11 690	9,6	0,0	-0,6	0,7
Rémunérations	9 153	1,1	2,5	1,5	1,3
Excédent brut d'exploitation	1 633	80,8	-13,2	-9,1	-3,8
Résultat net	-994	-71,9	405,4	-229,3	-209,4

Source : SNCF

Figure B2.6-3 Évolution de la production de la SNCF par produit

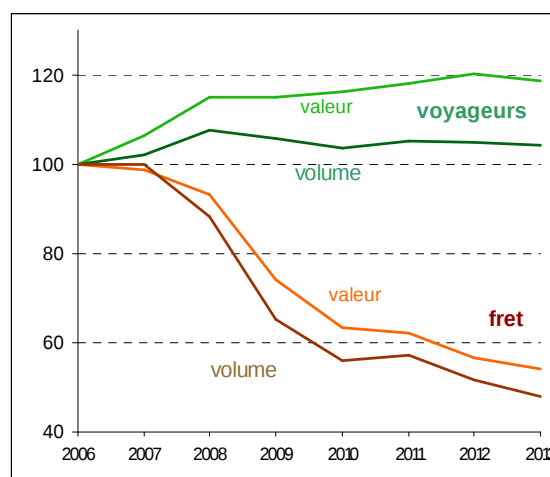
Indice base 100 en 2006



Source : SNCF

Figure B2.6-4 Évolution de la production de transport de la SNCF

Indice base 100 en 2006



Source : SOEs d'après SNCF

Figure B2.6-5 Produits du trafic à la SNCF

Giga voyageur-km pour le transport de voyageurs, Giga tonne-km pour le transport de fret, centimes d'euros par voyageurs-km ou par tonne-km pour les produits moyens. Évolutions annuelles en %

	Produits du trafic*			transportés			Produit moyen		
	en millions d'euros			en Gvoy-km ou Gt-km			en c€/voy-km ou c€/t-km		
	2013	2013/2012	2013/2008	2013	2013/2012	2013/2008	2013	2013/2012	2013/2008
Voyageurs									
Gdes lignes et intercity	6 024	-1,4	-0,3	56	-1,1	-1,7	10,8	-0,2	1,4
TER	1 564	1,2	4,3	14	-1,3	2,0	11,1	2,6	2,2
Ile-de-France	1 050	-3,8	1,2	12	2,3	1,5	8,5	-6,0	-0,3
Total	8 638	-1,2	0,7	82	-0,7	-0,6	10,5	0,0	1,4
Fret (Epic)	913	-4,2	-10,3	19	-7,4	-11,5	4,7	0,0	0,7

Source : SNCF

Libéralisation du monde ferroviaire

La libéralisation du transport ferroviaire de marchandises intervenue en 2006 a modifié le paysage du secteur, avec l'apparition d'entreprises concurrentes de la SNCF. La part de marché des nouvelles entreprises continue de croître (*fiche M3*), dans le fret. Hors la SNCF et sa filiale VFLI, seuls deux autres opérateurs ont des parts de marché significatives : Euro cargo rail (filiale de l'opérateur historique allemand Deutsche Bahn) et Europorte, réunion de la branche Véoia Cargo France (rachetée fin 2009 par la SNCF) et de Europorte 2 (filiale d'Eurotunnel). Ces mouvements d'acquisition attestent d'un paysage ferroviaire en mutation, celle-ci pouvant être encore accélérée avec l'apparition des premiers opérateurs ferroviaires de proximité (OPF).

Côté voyageurs, Trenitalia a commencé à opérer du transport international, ainsi que Eurostar qui est à présent séparé de la SNCF.

B2.7 | Entreprises de transport fluvial

En 2013, le volume de la production des transports fluviaux, mesuré par l'indice de production des services de transports (IPST), augmente légèrement (+ 0,4 %). Les prix des prestations des services croissent aussi à un rythme assez proche. La production de la branche correspondante progresse de 0,5 % en valeur pour la comptabilité nationale (fiche A2).

Les derniers comptes des entreprises disponibles portent sur l'exercice 2012 (cf. encadré) : l'activité a faiblement progressé et n'a pas empêché une forte chute du bénéfice. En revanche, les investissements corporels ont quasiment triplé.

La production repart légèrement dans le fret en 2013, pour le pavillon français

À l'image du transport fluvial de marchandises qui repart en 2013 (fiche E.4), la production, évaluée par l'indice (synthétique) de production des services de transports (IPST), augmente en moyenne annuelle de 0,4 % (fig B2.7-3). Cela succède à la légère baisse de 2012 (- 1,2 %).

Légère hausse des prix des prestations en 2013

L'indice général (national et international) des prix du transport fluvial de fret augmente légèrement en 2013 de 0,3 %. Bien qu'il ait progressé sur les quatre dernières années, ceci ne suffit cependant pas pour compenser la très forte baisse de 2009 (- 17,9 %; fiche A.70) puisque le niveau des prix 2013 reste inférieur à celui de 2008, l'année record. Ainsi, l'évolution annuelle moyenne sur la période 2008-2013 est de - 0,8 %, due à l'international (- 2,7 %) alors que le national a progressé de + 1,2 %.

Baisse de la capacité de la flotte fluviale française

En 2013, la flotte fluviale française, composée de 1 292 bateaux porteurs français (automoteurs et barges), diminue de 34 unités et sa capacité, qui s'élève à 1,20 million de tonnes de port en lourd (tpl), régresse de 1,5 %. La capacité moyenne par bateau progresse en 2013 (+ 1,1 %) pour atteindre 931 tonnes.

Comptes 2012 : bénéfice en forte baisse malgré la poursuite de l'activité

En 2012, le secteur des transports fluviaux comptait 1 104 entreprises dont 229 dans les transports fluviaux de passagers (20,8 %) et 875 dans le fret (79,2 %). Les effectifs salariés du secteur « passagers » étaient supérieurs à ceux du fret (environ 2 000 personnes contre 1 110 dans le fret soit 80 % de plus). La différence est moindre pour les effectifs totaux (+ 20 %) car le fret fluvial compte six à sept fois plus de non-salariés. Le transport fluvial de passagers recouvre essentiellement les activités de croisière (« transport de passagers ») et les activités de plaisance avec équipage. La location de coches de plaisance (« petits bateaux ») 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 ».

La production a poursuivi sa hausse en 2012 (+ 2,8 %), grâce au fret, mais à un rythme nettement inférieur aux années précédentes (+ 6,6 % en moyenne

annuelle sur la période 2009-2012). Les soldes intermédiaires de gestion, qui s'étaient redressés en 2010 puis 2011 après la nette dégradation de 2009, ont baissé à nouveau en 2012. Certains atteignent même des niveaux inférieurs à ceux de 2009, point généralement considéré comme le plus bas de ces dernières années. Les consommations intermédiaires ayant augmenté (+ 25,7 M€) plus fortement que la production (+ 21,3 M€), la valeur ajoutée brute (VAB) a diminué de 1,9 % pour s'élever à 230 M€. Cette baisse résulte principalement des transports fluviaux de passagers (- 6,9 M€ soit - 5,8 %).

Les charges de personnel de 154 M€ se sont accrues de 3,4 % (+ 1,9 % pour le transport de « passagers » et + 5,5 % pour le fret). L'excédent brut d'exploitation (EBE) a donc chuté encore plus fortement (- 11,9 %) que la VAB. Le taux de marge (EBE / VAB) de 29,1 % a fléchi de 3,3 points. L'EBE du secteur « passagers » ayant chuté de 30,2 %, la baisse du taux de marge y a été sévère (- 5,9 points).

Le constat est encore plus prononcé pour le résultat courant avant impôts (RCAI) et le résultat net comptable. Les produits financiers ayant diminué de 3,5 M€ dans le fret, le résultat financier de l'ensemble du fluvial s'est dégradé : il est passé de 2,8 M€ en 2011 à - 1,7 M€ en 2012 impactant ainsi lourdement le RCAI qui a reculé de 46,2 %. Enfin, la détérioration du compte exceptionnel (due essentiellement au fret où la chute des produits exceptionnels a été plus forte que celles des charges exceptionnelles) a entraîné un effondrement du bénéfice de 70,0 %.

La hausse des emprunts et dettes assimilés (+ 120 M€, contractés notamment auprès des établissements de crédit) aurait permis de financer de nouveaux investissements (corporels hors apports) puisque ces derniers ont pratiquement triplé pour atteindre 184 M€.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Pour 2013, les informations disponibles sur la production des entreprises sont l'IPST, les prix et la flotte fluviale. Aucun modèle fiable ne permet de disposer de données avancées pour les comptes des entreprises du fluvial. En effet, les données sur les comptes détaillés des entreprises (valeur ajoutée, excédent brut d'exploitation...) sont trop parcellaires, et le nombre d'entreprises trop faible pour pouvoir, à l'instar d'un secteur comme le TRF (fiche B2.2), mettre en place un modèle de projection et d'indicateurs.

Figure B2.7-1 Comptes des entreprises de transports fluviaux (50.30Z, 50.40Z)

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

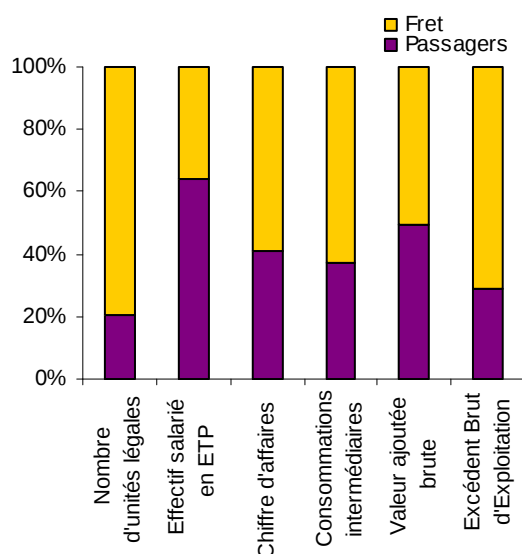
	Niveau 2012 (p)	Évolutions annuelles			
		2010	2011	2012 (p)	2012 (p)/2009
Chiffre d'affaires	785	8,3	9,2	1,7	6,3
Production	790	8,2	8,8	2,8	6,6
Consommations intermédiaires	560	8,2	11,2	4,8	8,0
dont Achats de carburant	39	n.d.	49,6	-31,8	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	193	n.d.	16,3	-0,4	n.d.
dont Crédit-bail	12	9,5	2,8	10,5	7,5
Valeur ajoutée brute (Vab)	230	8,3	3,7	-1,9	3,3
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	9	-22,8	-5,6	-3,9	-11,2
Charges de personnel	154	5,0	5,8	3,4	4,7
Excédent brut d'exploitation (EBE)	67	21,9	1,0	-11,9	2,7
Charges financières	23	4,5	16,2	7,5	9,3
Résultat courant avant impôts (RCAI)	23	14,2	11,7	-46,2	-11,8
Capacité d'autofinancement	70	13,1	4,5	-11,8	1,4
Bénéfice ou perte	15	22,3	25,9	-70,0	-22,7
Immobilisations corporelles brutes	875	42,6	0,2	20,8	20,0
Emprunts, dettes assimilés	449	18,8	-7,9	46,0	16,9
Total des dettes	638	39,8	-0,6	26,1	20,6
Total du passif de bilan	875	43,8	1,2	14,6	18,6
Investissements corp. hors apports	184	-47,2	45,9	186,9	30,2
Nombre d'entreprises (en unités)	1 104	-3,5	-99,9	0,7	-89,9

n.d. : non disponible ; n.s. : non significatif

Sources : a1) niveaux 2012 provisoires hormis sous-traitance incorporée "cœur de métier" : Insee-Esane ; a2) sous-traitance incorporée "cœur de métier" 2012 : estimation SOeS ; a3) 2013 : estimations SOeS ; b) évolutions en % : estimations SOeS

Figure B2.7-2 Principaux ratios selon le type d'activité en 2012

En %

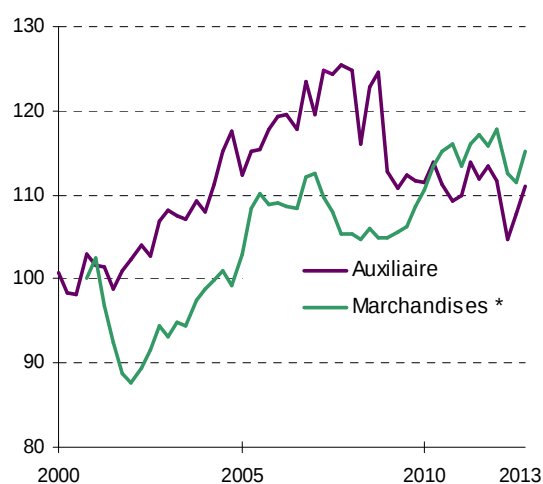


ETP : équivalent temps plein

Source : Insee-Esane 2012 provisoire, calculs SOeS

Figure B2.7-3 Indice de production des services de transports (IPST) fluvial

Indice base 100 en 2000



Marchandises* : série lissée

Source : SOeS

Figure B2.7-4 Flotte fluviale française au 31 décembre

unités	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Marchandises générales	1 211	0,2	0,1	-2,6	-1,2
automoteurs	839	1,2	0,9	-3,3	-0,7
barges et chalands	372	-2,1	-1,8	-0,8	-2,4
Marchandises liquides	81	-2,2	-4,6	-2,4	-0,5
automoteurs citernes	37	0,0	-5,0	-2,6	1,7
barges citernes	44	-4,1	-4,3	-2,2	-2,1
Total	1 292	0,0	-0,2	-2,6	-1,2

capacité (milliers de tpi)	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Marchandises générales	1 076	2,7	4,0	-2,0	1,2
automoteurs	626	4,9	6,4	-3,0	2,9
barges et chalands	450	-0,2	0,7	-0,6	-1,0
Marchandises liquides	127	-1,8	-4,9	3,1	1,1
automoteurs citernes	54	1,7	-7,4	7,5	4,7
barges citernes	73	-4,2	-3,2	0,1	-1,1
Total	1 203	2,2	3,0	-1,5	1,2

Source : VNF

B2.8 | Entreprises de transport et de services maritimes

La production des entreprises du transport maritime a augmenté en 2012 grâce au fret. En 2013, selon les indices de production des services de transport (IPST) la situation pourrait s'inverser, l'activité voyageurs ainsi que celle des services annexes maritimes étant en croissance, tandis que l'activité de fret serait en baisse, en lien avec la morosité des échanges internationaux.

En 2012, la situation financière des entreprises françaises de transport maritime s'est assainie

En 2012, la production du secteur des entreprises de transport maritime a nettement augmenté (+ 10,8 %) après la légère baisse de 2011 et la forte croissance de 2010 (+ 11,9 % en moyenne annuelle entre 2009 et 2012). Cette hausse est due à l'activité du sous-secteur du fret (+ 12,1 %) qui représente plus de 90 % de la production des transports maritimes, celui des passagers ayant enregistré une légère baisse (- 2,0 %). Bien que les achats de carburants aient sensiblement diminué (- 4,1 %), le secteur a subi une importante augmentation de l'ensemble des consommations intermédiaires (CI) (+ 5,8 %), inférieure cependant de 3 points à la tendance annuelle des trois dernières années. Les autres CI (hors carburants) ont augmenté de 8,8 % en 2012. En particulier, la sous-traitance incorporée (c'est-à-dire la sous-traitance « cœur de métier » confiée à une autre entreprise) qui représente 13,2 % des autres CI, a crû de 11,9 %. Néanmoins, la progression des CI a été moindre que celle de la production ce qui a permis une hausse de la valeur ajoutée brute (VAB) du secteur qui est passée de 425 M€ en 2011 à 1 076 M€ en 2012 (*figure B2.8.1*). Les charges de personnel se sont légèrement contractées en 2012 (- 1,6 %) pour revenir à leur niveau de 2009. Les soldes intermédiaires de gestion (excédent brut d'exploitation, résultat comptable) sont redevenus positifs en 2012 comme en 2010. Le taux d'endettement (total des dettes/passif) s'est réduit, passant de 75,0 % en 2009 à 66,0 % en 2012.

En 2013, la situation est contrastée selon les segments d'activité

En 2013, l'indice de production des services de transport diminue pour le fret (- 3,4 %) mais augmente pour les passagers (+ 5,5 %).

Dans le transport de conteneurs, CMA-CGM, troisième opérateur mondial de ligne régulière conteneurisée, a une activité stable en 2013 mais réduit son taux d'endettement net (dette nette sur fonds propres) qui passe de 107 % à 77 %. Le « bénéfice avant intérêts, impôts et amortissements » est en baisse de 27 % et le résultat consolidé en hausse de 23 %. Le redimensionnement de sa flotte, la réduction de ses coûts énergétiques avec des prix des carburants plus détendus pourraient améliorer sa rentabilité.

Sur les liaisons transmanches, huit mois après l'ouverture d'une ligne de ferries entre Calais et Douvres exploitée par MyFerryLink, en reprenant trois navires de la compagnie SeaFrance, Eurotunnel est sommé le 6 juin 2013, de stopper cette activité par la Commission britannique de la concurrence. L'activité qui

avait démarré le 20 août 2012, connaît en 2013 sa première année pleine avec 74 M€ contre 7 M€ pour les 4 derniers mois de 2012.

La SNCM (Société nationale Corse-Méditerranée, filiale à 66 % de Transdev, de l'État à 25 % et des salariés à 9 %) qui assure une délégation de service public pour le transport des personnes et des marchandises entre le continent et la Corse, est condamnée le 2 mai 2013 par la Commission européenne, à rembourser 440 M€ d'aides publiques (220 M€ d'aides versées dans le cadre de la délégation de service public pour 2007 et 2013 et 220 M€ supplémentaires correspondant à des aides publiques versées en 2006 lors de la privatisation de la société, jugées illégales par Bruxelles). Plus de 500 postes sont supprimés à la SNCM en 2013.

Le chiffre d'affaires de Bretagne Angleterre Irlande SA (enseigne Brittany-Ferries), qui dessert les îles Britanniques ainsi que l'Espagne, détenue majoritairement par la coopérative agricole Sica de Saint-Pol-de-Léon (Finistère), progresse de 2,4 % en 2013, sa VAB de 9,7 % et son EBE ainsi que son résultat net comptables redeviennent positifs mais son effectif moyen diminue de 1,8 %.

Fin 2013, sur les autoroutes de la mer, LD Lines, filiale du groupe Louis Dreyfus Armateurs, augmente ses capacités sur sa ligne maritime entre Saint-Nazaire et le port de Gijón en Espagne et se positionne sur les nouvelles lignes « Îles Britanniques - Espagne ».

La flotte de commerce française

La flotte de commerce (transports et services maritimes) de plus de 100 UMS sous pavillon français compte 301 navires au 31 décembre 2013 : 190 navires composent la flotte dite « de transport » et 111 navires la flotte de services maritimes. La flotte de transport totalise près de 5,4 millions d'unités de jauge brute avec une capacité d'emport de près de 6,2 millions de tonnes de port en lourd. Les navires dédiés aux services totalisent 297 375 unités de jauge. L'âge moyen de la flotte française passe de 7,9 ans au 31 décembre 2012 à 7,7 ans au 31 décembre 2013. Elle est nettement plus jeune que la flotte mondiale (16,4 ans).

Les activités de services maritimes repartent en 2013

Louis Dreyfus Armateurs poursuit sa montée en puissance dans la recherche sismique et améliore sa position dans les énergies marines renouvelables. Dans l'offshore pétrolier, Bourbon accroît son activité et réduit son endettement. Dans la prospection pétrolière, Technip accroît son chiffre d'affaires de 14 % et son bénéfice de 4 %.

Figure B2.8-1 Comptes des entreprises de transports maritimes (50.10Z, 50.20Z)

Niveau en milliards d'euros, évolutions annuelles en %

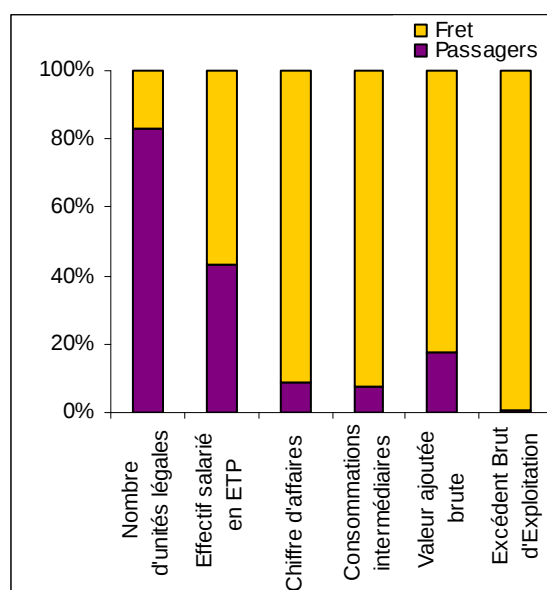
	Niveau 2012 (p)	Evolutions annuelles			
		2010	2011	2012 (p)	2012 (p)/2009
Chiffre d'affaires	13 940	27,8	0,3	9,8	12,1
Production	13 840	27,4	-0,7	10,8	11,9
Consommations intermédiaires	12 767	7,5	13,2	5,8	8,8
dont Achats de carburant	2 709	n.d.	30,7	-4,1	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	1 330	n.d.	10,5	11,9	n.d.
dont Crédit-bail	241	12,8	0,3	1,3	4,6
Valeur ajoutée brute (Vab)	1 073	n.s.	-77,8	152,8	n.s.
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	-101	72,6	24,6	14,5	35,1
Charges de personnel	793	2,1	-0,5	-1,6	0,0
Excédent brut d'exploitation (EBE)	381	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Charges financières	998	-8,9	8,7	-13,6	-5,1
Résultat courant avant impôts (RCAI)	138	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Capacité d'autofinancement	230	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Bénéfice ou perte	94	n.s.	n.s.	n.s.	n.s.
Immobilisations corporelles brutes	3 703	50,5	-12,8	-24,5	-0,3
Emprunts, dettes assimilés	3 053	38,6	-0,5	-22,2	2,4
Total des dettes	7 475	11,8	-10,0	-16,1	-5,5
Total du passif de bilan	11 320	15,6	-7,6	-10,2	-1,4
Investissements corp. hors apports	712	-34,1	4,2	-47,1	-28,6
Nombre d'entreprises (en unités)	654	50,9	-99,9	-8,0	-88,9

n.d. : non disponible ; n.s. : non significatif ; (p) : provisoire

Sources : a1) niveaux 2012 provisoires hormis sous-traitance incorporée "cœur de métier" : Insee-Esane ; a2) sous-traitance incorporée "cœur de métier" 2012 : estimation SOeS ; a3) 2013 : estimations SOeS ; b) évolutions en % : estimations SOeS

Figure B2.8-2 Principaux ratios selon le type d'activité en 2012

En %

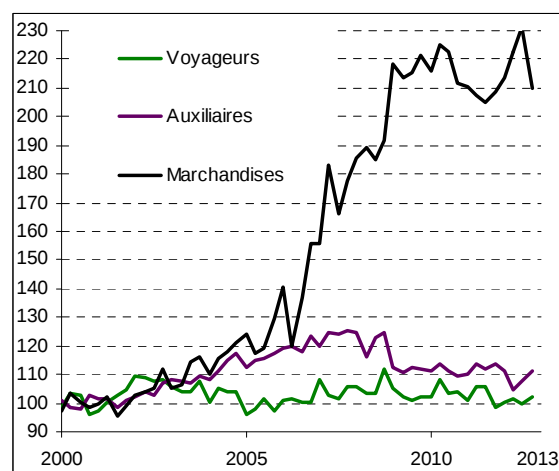


ETP : équivalent temps plein

Source : Insee-Esane 2012 provisoire, calculs SOeS

Figure B2.8-3 Indice de production des services de transports (IPST) maritimes

Indice base 100 en 2000



Source : SOeS

Figure B2.8-4 Flotte de commerce française au 31 décembre

Niveau divers, évolutions en % et en années pour l'âge moyen

	Niveau 2013	évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013 / 2008
Nombre de navires	190	0,0	-6,6	-4,0	-2,5
Volume commercial (milliers de jauge brute)	5 351	2,7	-12,6	-4,8	-1,9
Maximum transportable (milliers de tonnes de port en lourd)	6 197	1,7	-16,9	-9,0	-3,9
Age moyen (années)	7,7	+1,3 an	-0,8 an	-0,2 an	+0,2 an

Source : DGITM

B2.9 | Compagnies aériennes françaises

La production des compagnies aériennes a augmenté de 2,1 % en 2012. En 2013, leur activité continue de progresser avec plus de 179 milliards de passagers-kilomètres (+ 1,8 %). Cette poursuite est surtout impulsée par le principal contributeur, le groupe Air France (qui inclut les compagnies franchisées), tandis que les autres compagnies françaises subissent un léger recul.

Moindres pertes en 2012 pour les transports aériens de passagers

En 2012, le secteur des transports aériens de passagers (*figure B2.9.1*) comptait 481 entreprises. L'activité du transport aérien de passagers, mesurée par l'Indice de production des services de transport (IPST - *fig B2.9.4*), a été en progression en 2012 (+ 2,1 %), mais à un rythme plus modéré qu'en 2011, année particulièrement dynamique (+ 5,4 %). En ce qui concerne le fret, en revanche, l'année 2012 s'est avérée particulièrement mauvaise (- 8,1 %) dans un contexte de dégradation continue de cette activité depuis 2008.

La production du secteur a progressé de 2,1 % soit à un rythme moindre que pour la période 2009-2012 (+ 5,2 % en moyenne annuelle) pour s'établir à 19,3 Md€. Les consommations intermédiaires, peu impactées par la hausse modérée du prix du carburant, ont crû de 1,1 %, ce qui a permis une croissance de la VAB de 4,7 %. Les charges de personnel ont diminué (- 0,9 %) ainsi que les impôts indirects (- 2,7 %) tandis que, jouant dans le même sens, les subventions d'exploitation ont augmenté (+ 6,3 %). Ainsi, l'excédent brut d'exploitation est redevenu positif passant de - 224 à + 94 M€ entre 2011 et 2012. Néanmoins le secteur a enregistré d'importantes dotations d'exploitation (près de 1,2 Md€ dont 0,7 Md€ aux seuls amortissements sur immobilisations) qui ont grevé le résultat d'exploitation. Avec un résultat financier de - 436 M€ qui s'est dégradé, le secteur a continué à enregistrer pour la cinquième année consécutive une perte nette (- 366 M€) qui est moins prononcée que les années précédentes.

Nouvelle baisse de la production pour le fret et ralentissement pour les voyageurs, en 2013

En 2013, la production de l'aérien (IPST) dans le domaine des voyageurs augmente de 1,3 %, en moyenne annuelle, à un rythme moins dynamique qu'en 2012 (*figure B2.9.4*). Il en est de même dans les services annexes aéroportuaires (+ 1,2 %, après + 1,6 %). Dans le fret, l'activité continue de baisser (- 5,8 %).

En 2013, Air France encore assez dynamique

L'activité du groupe Air France (y compris compagnies franchisées) augmente tant pour les passagers-km (+ 2,3 %) que pour le nombre de passagers (+ 1,6 %). Au sein du groupe, les situations sont disparates. L'activité de la filiale Transavia France est en plein essor : hausses de 28,7 % et 40,4 % respectivement pour les passagers-km et les passagers. La maison mère, qui pèse beaucoup dans son groupe (96 % des passagers-km et 88 % des passagers), continue d'afficher une hausse de son activité (+ 2,0 % pour les

passagers-km et + 1,3 % pour les passagers). En revanche, l'activité 2013 sur les courts et moyens courriers du groupe, (Brit Air, Régional, Airlinair jusqu'au 31 mars 2013, compagnies dès lors fusionnées pour devenir HOP!) n'atteint pas le niveau de 2012 : baisse de 13,6 % pour les passagers-km et 10,1 % pour les passagers.

L'activité de l'ensemble des autres compagnies françaises est stable en termes de passagers-km (+ 0,1 %), même si le nombre de passagers diminue (- 1,5 %). Le nombre de passagers des six compagnies qui dépassent le million de passagers, augmente, à l'exception de Air Méditerranée (- 14,8 %). Le nombre des passagers-km progresse chez Aigle Azur, Air Corsica, Air Caraïbes. Dans les petites compagnies (moins d'un million de passagers), les passagers-km augmentent (+ 3,4 %) bien que le nombre de passagers diminue nettement (- 6,8 %).

Cependant, les comptes consolidés du groupe Air France-KLM se détériorent

Le chiffre d'affaires (CA) de l'ensemble du groupe Air France sur l'exercice 2013 progresse très peu (+ 0,4 %) pour atteindre 25,5 Md€. Le résultat d'exploitation courant consolidé, qui était redevenu négatif en 2012, est à nouveau positif en 2013 : 130 M€. Ce redressement s'explique d'abord par la baisse du poste « Autres achats et charges externes » de 275 M€ et notamment la diminution des achats de carburants (- 381 M€). Les charges de personnel diminuent de 180 M€ suite à la réduction des emplois de 2,4 %. Cependant le groupe enregistre un résultat avant impôts négatif (- 528 M€) à cause du résultat financier toujours déficitaire et des charges non courantes toujours importantes suite au plan de restructuration présenté en juin 2012 (redimensionnement de la flotte de KLM et réduction d'effectifs d'Air France). Enfin, la forte hausse du poste « impôts » (qui passent de 17 à 957 M€, suite à une grande « variation des actifs d'impôts différés non reconnus ») concourt à la nette détérioration du résultat net du groupe qui se monte désormais à - 1,8 Md€ contre - 1,2 Md€ en 2012.

Par ailleurs, sur l'ensemble des faisceaux internationaux (à partir de la métropole), la part des compagnies françaises baisse en 2013 (- 1,6 %) pour la troisième fois en quatre ans, pour atteindre 35,4 % (*figure B2.9.3*) : cette baisse est effective quel que soit le faisceau dans des proportions néanmoins différentes.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure B2.9-1 Comptes des entreprises de transports aériens de passagers (51.10Z)

Niveau en milliards d'euros, évolution en %

	Niveau 2012 (p)	Evolutions annuelles			
		2010	2011	2012 (p)	2012 (p)/2009
Chiffre d'affaires	19 158	7,5	6,2	2,2	5,3
Production	19 285	8,6	5,0	2,1	5,2
Consommations intermédiaires	13 654	8,0	8,6	1,1	5,8
dont Achats de carburant	4 897	n.d.	16,0	13,8	n.d.
dont Sous-traitance incorporée	1 461	n.d.	-1,1	-5,1	n.d.
dont Crédit-bail	238	8,0	4,1	13,1	8,3
Valeur ajoutée brute (VAB)	5 631	9,9	-3,0	4,7	3,7
Impôts, taxes ... - Subventions d'expl.	172	-19,3	11,9	-6,6	-5,5
Charges de personnel	5 364	0,5	3,0	-0,9	0,8
Excédent brut d'exploitation (EBE)	94	-	-	-	-
Charges financières	1 011	73,4	-20,2	20,4	18,5
Résultat courant avant impôts (RCAI)	-1 115	-	-	-	-
Capacité d'autofinancement	-112	n.d.	n.d.	-78,8	-46,1
Bénéfice (+) ou perte (-)	-366	-41,4	22,9	-72,9	-42,0
Immobilisations corporelles brutes	12 285	n.d.	n.d.	-7,1	n.d.
Emprunts, dettes assimilés	4 066	n.d.	n.d.	-10,6	n.d.
Total des dettes	9 929	n.d.	n.d.	-6,0	n.d.
Total du passif de bilan	13 556	n.d.	n.d.	1,1	n.d.
Investissements corp. hors apports	735	n.d.	47,2	-62,8	n.d.
Nombre d'entreprises (en unités)	481	-8,4	36,3	-2,5	6,8

n.d. : non disponible ;

Sources : a1) niveaux 2012 provisoires hormis sous-traitance incorporée "cœur de métier" : Insee-Esane ; a2) sous-traitance incorporée "cœur de métier" 2012 : estimation SOeS ; a3) 2013 : estimations SOeS ; b) évolutions en % : estimations SOeS

Figure B2.9-2 Activités des principales compagnies aériennes françaises en 2013

Passagers-km en millions, passagers en milliers, évolution en %

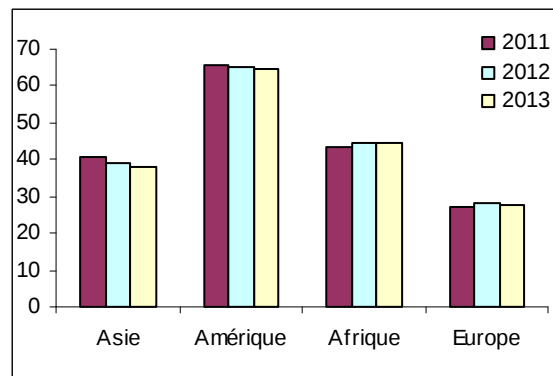
Compagnies françaises	Passagers-km		Passagers	
	2013	2013/ 2012	2013	2013/ 2012
AIR FRANCE	135 393	2,0	46 866	1,3
CORSAIR	8 832	-3,4	1 235	2,0
AIR CARAIBES	6 015	9,8	1 232	4,2
XL AIRWAYS FRANCE	5 138	6,8	927	-17,7
AIR AUSTRAL	4 659	-9,0	1 068	0,2
TRANSAVIA FRANCE	4 036	28,7	2 326	40,4
AIR TAHITI NUI	3 209	-2,3	385	-1,2
AIGLE AZUR	2 676	5,5	1 959	6,1
HOP! (*)	2 314	-13,6	4 040	-10,1
AIR MEDITERRANEE	2 198	-14,0	1 144	-14,8
AIRCALIN	1 639	1,0	385	1,1
AIR CORSICA	968	11,0	1 704	5,1
OPENSIES	847	60,0	145	60,2
EUROPE AIRPOST	825	-18,3	471	-18,9
AIR TAHITI	261	-0,3	749	-0,7
CAIRE - AIR GUYANE EXPRESS	76	10,6	273	1,8
AIR CALEDONIE	67	2,0	401	2,0
TWINJET	33	2,2	66	4,1
Autres compagnies	76	-11,9	183	-8,1
Total	179 261	1,8	65 559	1,0

Note : suite à une restructuration du groupe Air France, la compagnie HOP!, créée le 31 mars 2013, englobe les anciennes compagnies Brit Air, Regional CAE, Airlinair : les montants 2013 sont donc calculés en sommant les données du 1^{er} trimestre de Brit Air, Regional CAE, Airlinair avec celles de HOP! dont l'exercice débute au 2^{ème} trimestre. Les montants 2012 utilisés pour calculer les évolutions sont égaux aux sommes des données des trois anciennes compagnies.

Source : DGAC

Figure B2.9-3 Parts de marché des compagnies françaises (sur l'ensemble des compagnies) pour les grands faisceaux depuis la métropole

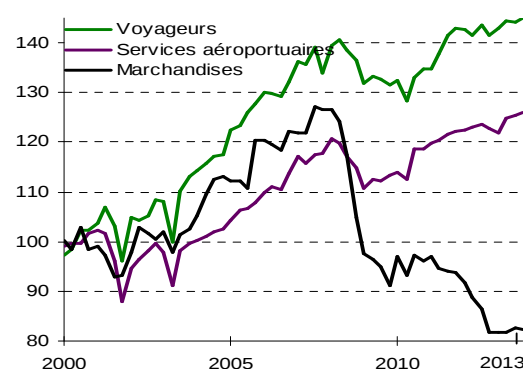
En % des passagers transportés



Source : DGAC

Figure B2.9-4 Indices de production des services de transports aériens

IPST base 100 : 2000 en moyenne annuelle



Source : SOeS

B3.1 | Sociétés d'autoroutes concédées

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées à 8,6 Md€ (donnée provisoire), constitué à 97,1 % des recettes des péages, est en hausse de 3,1 %, à un rythme voisin du rythme annuel moyen sur la période 2008-2013. Les investissements sont en baisse depuis 2008, ainsi que les effectifs salariés.

En 2013, hausse du chiffre d'affaires des autoroutes

Le chiffre d'affaires des sociétés d'autoroutes concédées à 8,6 Md€ (donnée provisoire), constitué à 97,1 % des recettes des péages est en hausse de 3,1 %, en lien avec la hausse de la circulation sur les autoroutes concédées (+ 1,8 %, cf *fiche G1*) et l'augmentation moyenne des péages en 2012 (de l'ordre de 2,0 %).

Les consommations intermédiaires, après les baisses de 2011 et 2012, augmentent à nouveau (+ 2,9 %) à un niveau cependant plus faible que le chiffre d'affaires, permettant ainsi à la valeur ajoutée de croître pour la cinquième année consécutive (+ 3,1 % soit une fois et demie moins vite que sur la période 2008-2013).

La chute des effectifs salariés de 3,0 % en 2013 n'est que la poursuite d'une tendance entamée depuis 2007 sans interruption et entraîne une diminution des charges de personnel de 1,8 %.

Ceci, couplé avec une faible augmentation des impôts indirects (+ 1,9 %), permet aux sociétés d'autoroutes de dégager un excédent brut d'exploitation qui progresse de 3,7 % (croissance néanmoins inférieure à la tendance moyenne annuelle de 6,1 % pour 2008 à 2013) pour atteindre 6,0 Md€.

Bien que concomitamment les produits financiers croissent (+ 23,8 %) et les charges financières diminuent (- 10,6 %), les sociétés d'autoroutes concédées enregistrent toujours des pertes financières importantes : - 733 M€ inférieures néanmoins de 30 % à celles de 2012 (- 1 048 M€).

L'accroissement 2013 de la capacité d'autofinancement (+ 7,6 %) permet de contrebalancer positivement la baisse de 2012 (- 7,0 %) et donc d'atteindre un niveau très légèrement supérieur à celui de 2011 avec 4,0 Md€. Malgré cela les entreprises diminuent très nettement leurs investissements puisque ces derniers chutent de 32,4 % en un an pour passer de 1,6 Md€ à 1,1 Md€.

Les emprunts et dettes financières au 31 décembre sont en léger recul (- 1,2 %) pour s'établir à 33,0 Md€ soit l'équivalent de 3,8 années de chiffre d'affaires.

Les investissements baissent de façon spectaculaire depuis 2008, sauf en 2010

Dans un contexte de hausse continue du chiffre d'affaires (+ 3,0 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013) et d'une baisse importante des consommations intermédiaires (- 6,1 % en moyenne annuelle), le taux de marge (EBE / VA) s'est apprécié de 6 points et atteint 79 % en 2013.

Alors que la capacité d'autofinancement s'accroît aussi de façon importante (+ 4,7 % par an depuis 2008) l'investissement se tasse particulièrement rapidement (- 13,5 % par an depuis 2008) malgré un point particulièrement haut en 2010 à près de 3,6 Md€ en raison des travaux de l'autoroute de Gascogne A Liénor ouverte mi décembre 2010.

Les effectifs salariés diminuent eux aussi rapidement (- 2,6 % en rythme annuel depuis 2008), mais les charges de personnels sont quasi stables sur la période (- 0,1 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

NB : les comptes présentés en 2013 sont provisoires, certaines petites sociétés ne pouvant publier leurs comptes avant le 15 juillet.

Figure B3.1-1 Les comptes des sociétés d'autoroutes concédées

Niveau en millions d'euros, évolution en %

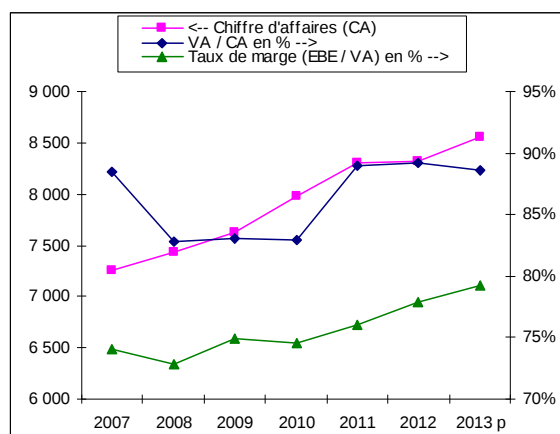
	Niveau 2013 (p)	évolution annuelle			
		2011	2012	2013 (p)	2013 (p)/2008
Effectif salarié	14 270	-2,4	-3,2	-3,0	-2,6
Chiffres d'affaires	8 609	4,1	0,6	3,1	3,0
dont péages	8 359	4,4	0,6	2,6	2,9
Consommations intermédiaires (CI)	933	-32,7	-1,2	2,9	-6,1
≈ "Valeur ajoutée" (= CA - CI)	7 676	11,6	0,8	3,1	4,5
Charges de personnel	891	1,7	1,3	-1,8	-0,1
Impôts, taxes et versements assimilés	907	9,4	-0,9	1,9	2,8
EBE	6 019	13,9	3,3	3,7	6,1
Dotations aux amortissements et aux provisions	1 793	6,0	3,7	5,0	3,7
Produits financiers	735	8,1	-16,7	23,8	3,0
Charges financières	1 468	7,0	1,2	-10,6	-3,1
Capacité d'autofinancement	3 960	10,7	-7,0	7,6	4,7
Investissements	1 111	-49,3	-8,9	-32,4	-13,5
Emprunts et dettes financières au 31/12	32 998	5,6	1,4	-1,2	1,1

(p) : données 2013 provisoires (estimations des sociétés qui ne peuvent boucler et publier leurs comptes avant le 15 juillet)

Source : DGITM, estimation 2013 SOEs d'après DGITM

Figure B3.1-2 Évolution du chiffre d'affaires et des ratios comptables

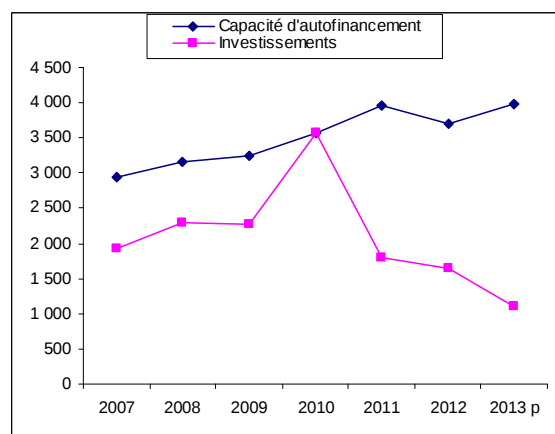
Niveau du CA en millions d'euros, taux en %



Source : DGITM, estimation 2013 SOEs d'après DGITM

Figure B3.1-3 Évolution de la capacité d'auto-financement et de l'investissement

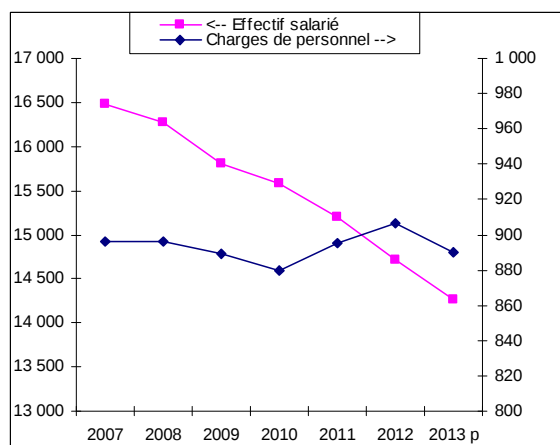
Niveau en millions d'euros



Source : DGITM, estimation 2013 SOEs d'après DGITM

Figure B3.1-2 Évolution des effectifs salariés et des charges de personnel

Charges de personnel en millions d'euros, effectif en personnes



Source : DGITM, estimation 2013 SOEs d'après DGITM

B3.2 | Aéroports de Paris (ADP)

Aéroports de Paris (ADP) poursuit son activité et affiche toujours des soldes intermédiaires de gestion en hausse depuis une décennie. Néanmoins, les investissements diminuent nettement en 2013 (- 30 %) après avoir déjà enregistré une baisse l'année précédente. La dette financière à moyen et long terme continue de se creuser, pour atteindre 3,5 Md€.

Résultats toujours en hausse

Le chiffre d'affaires (CA) d'Aéroports de Paris (société ADP SA) continue d'augmenter (+ 4,9 %, après + 5,4 % en 2012). Cette hausse s'explique en premier lieu par le dynamisme des redevances aéroportuaires (d'atterrissage, de stationnement, par passager...) qui représentent 33 % du CA. Elles augmentent de 41 M€ pour atteindre 908 M€ (+ 4,8 % après + 3,3 %). Ceci est dû à deux hausses successives des tarifs des redevances (1^{er} avril 2012, + 3,4 % et 1^{er} avril 2013, + 3,0 %), à la croissance du trafic passagers (+ 1,7 % pour s'élever à 90,3 millions de passagers), et à l'amélioration du « mix trafic » (hausse de la part du trafic international pour lequel les avions sont plus grands). Les activités commerciales (boutiques, bars et restaurants, banques et change, location d'automobiles, hôtellerie, publicité...) constituent le deuxième plus grand contributeur à la hausse du CA avec une croissance de 31 M€ (+ 8,7 %) grâce au développement des surfaces commerciales et à l'optimisation de leur positionnement dans le flux des potentiels clients. Elles pèsent pour 14 % du CA. Le troisième poste le plus actif est celui de l'assistance aéroportuaire (5 % du CA) qui croît de 20 M€ (+ 19,6 %).

Les consommations intermédiaires s'accroissent de 27,4 M€ (+ 2,9 % en 2013) à un rythme proche de celui constaté entre 2008 et 2013 (+ 3,3 % en moyenne annuelle) du fait principalement d'un bond de la sous-traitance confiée (+ 23,5 M€ soit + 4,0 %). Autre poste en hausse, celui de l'« Entretien, réparation, maintenance » (+ 5,9 M€ soit + 5,3 %).

La valeur ajoutée brute (VAB) croît en 2013 de 6,0 % soit à un rythme supérieur au rythme moyen annuel des cinq dernières années (+ 4,5 %) ainsi qu'à celui du CA. Cela induit une légère hausse de 0,7 point du taux de valeur ajoutée (VAB / CA) (figure B3.2.2). Bien que les effectifs baissent légèrement (- 0,2 %), les charges de personnel augmentent de 2,8 % et s'élèvent à 584 M€. Les impôts et taxes décroissent (- 2,8 % suite à la baisse de la contribution économique territoriale - CET-). Cette baisse associée à la hausse modérée des charges de personnel permet à l'entreprise de dégager un excédent brut d'exploitation (EBE) en hausse (+ 9,4 %) pour la onzième année consécutive. Il s'élève à près de 1,1 Md€. Le taux de marge gagne ainsi 1,8 point. L'EBE impacte ainsi directement la capacité d'autofinancement (CAF) qui, elle, affiche aussi une hausse supérieure au rythme annuel moyen de 2008-2013 (+ 9,1 % contre + 5,4 %). La CAF avait enregistré en 2012 son seul recul en onze ans.

Chute de 30,0 % des investissements

Cette croissance importante de la CAF ne s'accompagne pas par une hausse des investissements corporels et incorporels puisque ceux-ci passent de 616 M€ en 2012 à 431 M€ en 2013 (- 30 %). Ceci s'explique en premier

lieu par la fin du programme d'investissements et ensuite par une révision à la baisse du programme, par un report de la réalisation de certains projets, par l'optimisation d'autres projets et par un effort général sur les prix. Cette forte réduction des investissements se traduit directement par une forte hausse (+ 65,4 points) du taux d'autofinancement (CAF / Investissement), et une baisse sensible (- 12,1 points) du taux d'investissement.

Ces investissements concernent principalement l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle avec la mise en service de la galerie de liaison entre le terminal 2F et 2E, la poursuite de la reconfiguration du seuil 08L du doublet sud de la plate-forme (les deux pistes au sud de l'aéroport), la mise en service de la rénovation complète du satellite 5 du terminal 1, le démarrage de la mise en place de l'alimentation en 400 Hz du terminal 1, la refonte des commerces du terminal 2F, la finalisation des travaux du bâtiment de liaison entre les terminaux 2A et 2C ainsi que la création d'un passage pour les véhicules sous la voie avion « Echo ».

Les investissements dont bénéficie la plate-forme de Paris-Orly, porte principalement sur le lancement de la refonte des linéaires d'Orly Ouest et d'Orly Sud, la création de la nouvelle caserne Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs, la mise en service de l'aire Québec au large d'Orly Ouest, le lancement des travaux des marais filtrant pour les eaux glycolées, les travaux préparatoires à l'extension du terminal sud, l'optimisation de l'Inspection filtrage de bagages en soute du hall 1 d'Orly Ouest ainsi que les travaux préparatoires à l'extension du terminal sud.

ADP finance principalement son programme d'investissements, par autofinancement, et le cas échéant par un recours à de la dette de moyen et long termes.

En dépit de ces baisses d'investissements, la dette financière à moyen et long termes d'ADP s'accroît pour dépasser 3,5 Md€, à un rythme annuel de 5,7 % relativement modéré comparativement aux années précédentes (+ 16,0 % en 2012 et + 10,1 % en 2011). La diminution des dettes à moyen terme (échéances à plus d'un an, - 310 M€), ne contrebalance pas la forte hausse des dettes à long terme (échéances à plus de cinq ans, + 500 M€).

En 2013, ADP verse 205 M€ de dividendes au titre de 2012 à l'ensemble de ses actionnaires (dont l'État détenteur de 52,1 % du capital), soit 2,07 € par action. Sous réserve du vote en assemblée générale annuelle, ADP distribuerait ses dividendes, au titre de l'exercice 2013, à hauteur 1,85 € par action.

Figure B3.2-1 Les comptes d'Aéroports de Paris (ADP)

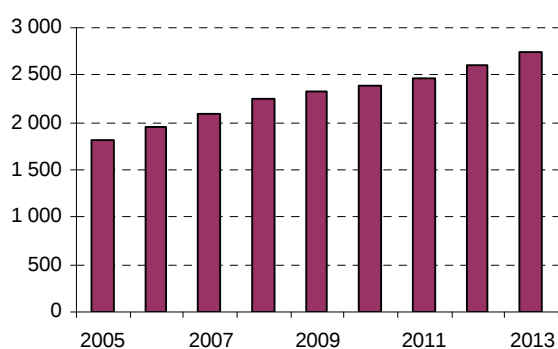
Niveau en millions d'euros, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Chiffre d'affaires	2 734	3,7	5,4	4,9	4,0
Consommation intermédiaire	964	1,6	7,6	2,9	3,3
Valeur ajoutée brute	1 830	5,2	4,5	6,0	4,5
Charges de personnel	584	3,5	5,0	2,8	2,3
Impôts, taxes	163	16,9	7,8	-2,8	3,5
Excédent brut d'exploitation	1 085	4,4	3,6	9,4	5,9
Charges financières	206	2,3	-1,4	8,6	2,0
Capacité d'autofinancement (CAF)	786	16,4	-7,6	9,1	5,4
Investissements	431	36,1	-6,1	-30,0	-2,2
Dette financière moyen et long terme	3 537	10,1	16,0	5,7	6,9

Source : ADP

Figure B3.2-3 Évolution du chiffre d'affaires d'ADP

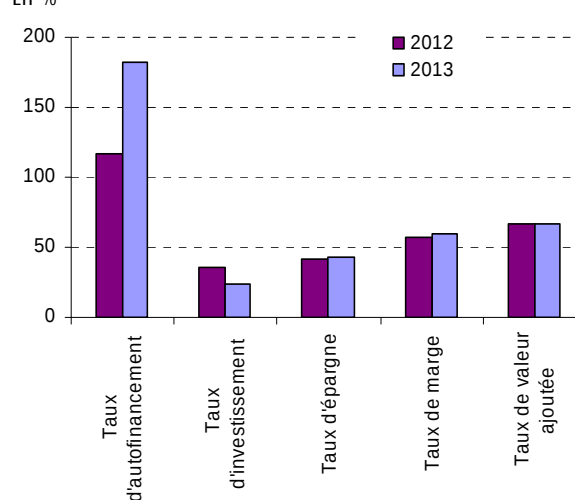
En millions d'euros



Source : ADP

Figure B3.2-2 Les ratios financiers d'ADP

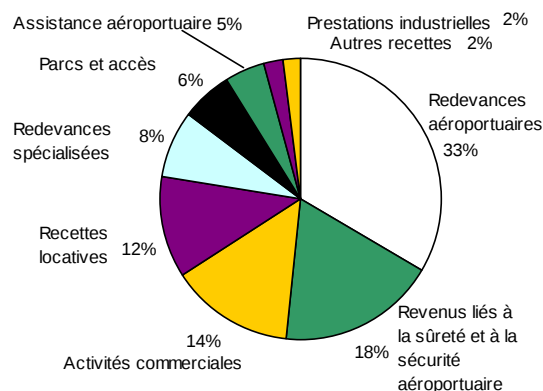
En %



Source : ADP

Figure B3.2-4 Revenus liés à la sûreté et à la sécurité aéroportuaire (ex-taxe d'aéroport) en 2013

En %



Source : ADP



C – Transport, emploi et rémunération

C1 | Emplois dans le secteur des transports

En 2013, la situation de l'emploi salarié du secteur des transports et de l'entreposage ne s'améliore pas, avec, dans l'ensemble, une poursuite du repli de l'année précédente : - 0,4 % entre fin 2012 et fin 2013, soit 5 700 salariés de moins (contre - 0,6 % pour l'ensemble des secteurs principalement marchands). Sur les cinq dernières années, l'emploi a diminué en moyenne de 0,3 % en rythme annuel. Les activités de poste et de courrier ainsi que le transport aérien apportent cette année les plus fortes contributions en termes absolus, mais l'emploi diminue également dans le transport ferroviaire, le transport routier de fret et l'organisation du transport de fret. Le secteur dans son ensemble sollicite en revanche nettement plus la main-d'œuvre intérimaire qu'en 2012 (+ 10,4 %).

Les transports collectifs urbains et le transport routier de voyageurs créent toujours de l'emploi

Dans les transports collectifs urbains, l'emploi salarié avait peu progressé en 2012 (+ 0,2 %) après une forte croissance en 2011. En 2013, il est plus dynamique (+ 1,6 % soit + 1 600 salariés, *figure C1-1*), le rebond des effectifs de la RATP contribuant à la hausse pour un quart (*figure C1-3*). Dans le transport routier de voyageurs, les créations d'emploi se poursuivent sur un rythme soutenu (+ 2,7 % soit 2 500 salariés supplémentaires).

L'emploi se dégrade un peu moins vite dans le transport routier de fret

Dans le transport routier de fret (y compris services de déménagement), l'emploi diminue pour la deuxième année consécutive, sur un rythme moindre (- 0,4 % soit - 1 600 salariés), le faisant revenir à son niveau de 2010 (*figure C1-2*). Une analyse détaillée de l'emploi dans ce secteur est disponible dans la fiche D2.4.

Poursuite de la baisse dans le ferroviaire comme dans l'aérien

Dans le transport ferroviaire, les destructions d'emploi se poursuivent au même rythme que l'année précédente. (- 0,8 % soit - 1 300 salariés).

Dans l'aérien, la baisse est particulièrement forte en 2013 (- 5,5 %). Elle est liée aux importantes réductions d'effectifs à Air France entrant dans le cadre de son plan de restructuration « Transform 2015 ».

Baisse globale dans les autres services de transport

Dans l'entreposage/manutention, l'emploi salarié progresse davantage qu'en 2012 (+ 1,3 %). Dans les services auxiliaires, la hausse est en revanche à peine perceptible (+ 0,2 %).

À l'inverse, l'emploi poursuit sa diminution dans l'organisation du transport de fret, dans des proportions moindre qu'en 2012 (- 1,0 %). Enfin, il continue de reculer dans les activités de poste et de courrier (- 1,7 % après - 0,9 % en 2012).

Le secteur sollicite l'emploi intérimaire

En hausse de 10,4 % sur un an, le nombre d'intérimaires missionnés dans le secteur des transports atteint 59 400 à fin 2013, niveau historique, après deux années de baisse (*figure C1-7*). L'essentiel de la hausse se produit au cours du dernier trimestre. L'emploi intérimaire représente ainsi 4,2 % de l'emploi salarié total du secteur contre 3,8 % un an plus tôt.

Les indépendants : une concentration dans les taxis et le transport routier de fret

Entrepreneurs individuels ou gérants majoritaires de société, 57 700 indépendants exercent leur activité dans les transports fin 2011, essentiellement comme exploitant de taxis (29 400, soit 60 % de l'emploi total de cette activité) ou transporteur routier de fret (21 200, soit 6 % de l'emploi total de cette activité, *figure C1-4*).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Estimation de l'emploi salarié en 2013

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

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 2007 à 2011 et de Pôle emploi avant ;
- les évolutions trimestrielles d'emploi salarié provenant de l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (Acos - mars 2014) ;
- les niveaux d'emploi salarié trimestriel Insee-Dares de mars 2014.

Cette estimation comptabilise le nombre de personnes en emploi travaillant en France métropolitaine.

Le champ du secteur des transports décrit dans ce rapport diffère 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 de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport.

Figure C1-1 Effectifs salariés

Effectifs au 31 décembre, en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau	Évolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Transport principalement de voyageurs	465,5	1,0	0,4	0,0	0,3
Ferroviaire (yc fret)	162,1	-2,2	-0,9	-0,8	-1,3
Transport collectif urbain (TCU)	100,6	7,9	0,2	1,6	2,2
Routier (cars)	94,1	1,7	3,3	2,7	3,2
Aérien (yc fret)	66,3	-0,6	-1,5	-5,5	-3,0
Autre transport de voyageurs	42,4	0,4	3,7	2,5	2,6
dont taxis	20,9	0,3	2,5	4,1	3,2
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	359,5	1,6	-1,0	-0,4	-0,1
Routier et services de déménagement	345,0	1,3	-1,0	-0,4	-0,2
Par conduites	6,2	45,3	3,9	-2,0	10,4
Maritime	7,0	-7,9	-6,3	1,9	-1,0
Fluvial	1,4	3,2	1,3	1,2	1,5
Autres services de transport	517,8	-1,1	-0,6	-0,8	-1,0
Entreposage et manutention	98,3	2,6	0,3	1,3	0,4
Organisation du transport de fret	96,3	-3,0	-1,6	-1,0	-2,7
Services auxiliaires	65,7	-0,9	0,7	0,2	0,8
Activités de poste et de courrier	257,5	-1,7	-0,9	-1,7	-1,3
Transports et entreposage (hors intérim)	1 342,8	0,4	-0,4	-0,4	-0,3
Intérim utilisé dans Transports et entreposage	59,4	-3,5	-1,1	10,4	4,7
Transports et entreposage hors "53" ¹ (hors intérim)	1 085,3	0,9	-0,2	-0,1	-0,1
Secteurs principalement marchands² (hors intérim)	15 349,8	0,5	-0,3	-0,6	-0,4
Intérim	545,1	-3,6	-10,7	6,5	1,2
Ensemble des secteurs	17 871,3	0,4	-0,5	-0,2	-0,2

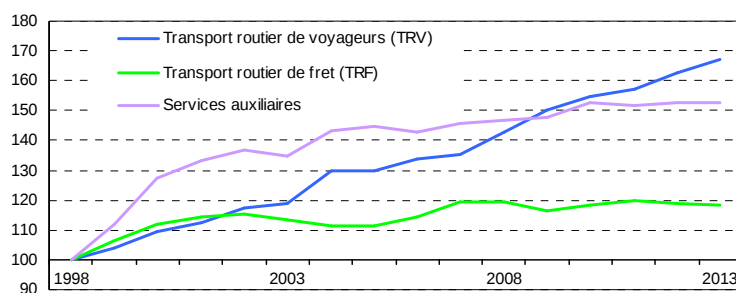
1. 53 : Activités de poste et de courrier.

2. Ensemble des secteurs marchands hors agriculture ; codes : (DE-MN, RU en Naf Rév.2).

Source : SOEs à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoiss, SNCF, RATP, La Poste, Air France

Figure C1-2 Effectifs salariés du TRV, TRF et des services auxiliaires

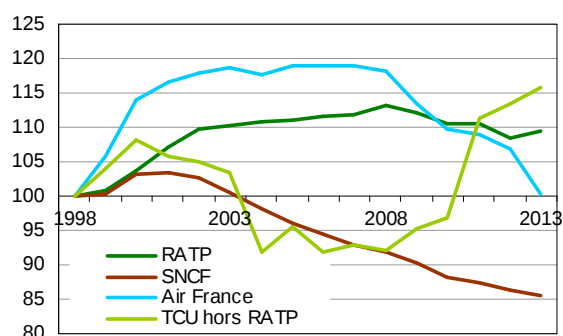
Effectif au 31 décembre, base 100 au 31 décembre 1998



Source : SOEs à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoiss, SNCF, RATP, La Poste, Air France

Figure C1-3 Effectifs salariés de la SNCF, de la RATP et d'Air France

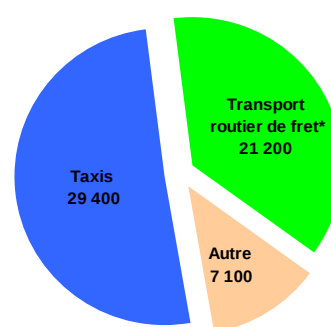
Effectif au 31 décembre, base 100 au 31 décembre 1998



Sources : SNCF, RATP, Air France, SOEs

Figure C1-4 Répartition des indépendants exerçant dans le Transport

Effectifs au 31 décembre 2011



* y compris services de déménagement

Source : Insee, base non-salariés

C2 | Salaires dans le secteur des transports

En 2013, l'augmentation de la masse salariale versée par les entreprises du transport décélère de nouveau, et le salaire moyen par tête (SMPT) des salariés du transport, primes et compléments compris, progresse moins que l'année passée. En revanche, le salaire horaire brut ouvrier (SHBO) augmente au même rythme que l'année précédente. En raison du ralentissement de la progression des prix à la consommation, le pouvoir d'achat moyen du SMPT et celui du SHBO repartent tous les deux à la hausse. Le coût du travail se stabilise pourtant, sous l'effet de la mise en place du crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (Cice). La proportion de salariés des transports au Smic atteint son maximum depuis 2007.

Hausse ralentie de la masse salariale

En 2013, la masse salariale versée par les entreprises du transport et de l'entreposage progresse à un rythme ralenti par rapport à l'année précédente, en euros courant (+ 1,3 % après + 1,9 %). Ce ralentissement s'observe à la fois dans le transport de marchandises et dans le transport de voyageurs. En revanche, dans les autres services de transport, elle croît au même rythme qu'en 2012.

Progression du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête

Cette faible augmentation de la masse salariale s'accompagne d'une moindre progression du salaire moyen mensuel par tête (SMPT mensuel) (figure 2.2-1). Dans le transport et l'entreposage celui-ci est en hausse de 1,6 % en moyenne annuelle contre + 1,9 % dans l'ensemble des secteurs concurrentiels. Cette hausse recouvre des évolutions divergentes. Dans le transport de voyageurs, le SMPT progresse de 1,1 % soit deux fois moins vite que l'année précédente. En revanche, la croissance du SMPT se redresse dans le transport de marchandises (+ 1,7 % après + 0,8 %).

Malgré une hausse globale du salaire moyen par tête plus faible que l'année passée, le pouvoir d'achat des salariés du transport et de l'entreposage progresse en raison d'une augmentation ralentie en 2013 des prix à la consommation (+ 0,9 %). En 2012, le pouvoir d'achat avait été quasiment stable. Dans l'ensemble des secteurs concurrentiels, le pouvoir d'achat augmente également, un peu plus vite que dans le transport.

La hausse du pouvoir d'achat est plus forte dans les autres services de transports (+ 1,0 %), prolongeant une tendance observée au cours des cinq dernières années. Le pouvoir d'achat des salariés du transport de marchandises progresse de 0,8 % en 2013, plus que dans le transport de voyageurs (+ 0,2 %). Toutefois, sur la période 2008-2013, l'augmentation du pouvoir d'achat du SMPT est la même dans les transports de marchandises et de voyageurs (+ 0,1 % par an) ; dans l'ensemble des secteurs concurrentiels, cette progression est plus forte avec + 0,7 % par an au cours des cinq dernières années.

Un coût du travail stable en 2013

La mise en place du crédit d'impôts pour la compétitivité et l'emploi (Cice) a eu pour effet de modérer le coût du travail (figure C2-2). Il recule légèrement en 2013 (- 0,2 %), pour la première fois depuis plus de dix ans. Dans l'ensemble des activités hors agriculture et fonction publique, le coût du travail augmente un peu en 2013 (+ 0,3 %).

Hausse du pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers

La hausse du pouvoir d'achat du SMPT est confirmée par celle du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO) des établissements de transports et de l'entreposage (soit près de la moitié des salariés du secteur) de 10 salariés et plus, en progression de 0,8 % après deux années consécutives de recul (figure C2-4). Le SHBO est un salaire hors primes et hors heures supplémentaires et n'est donc pas sensible aux variations de ces dernières. Les heures supplémentaires sont orientées à la baisse dans le transport et l'entreposage.

Plus de salariés au Smic dans le transport

Au 1^{er} janvier 2013, le montant horaire brut du Smic a été porté à 9,43 euros, soit une revalorisation de 2,3 % par rapport à son niveau du 1^{er} janvier 2012 (figure 2.2-3). 5,6 % des salariés du transport et entreposage ont bénéficié de cette revalorisation (9,0 % des salariés à temps partiel).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Sources et définitions

La masse salariale est le cumul des rémunérations brutes des salariés de l'établissement (hors cotisations patronales). Elle comprend, outre le salaire brut, 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 moyen par tête (SMPT) rapporte cette masse salariale à l'effectif moyen annuel.

L'indice du coût du travail décrit le coût horaire du travail (salaires et charges). Il est calculé en rapportant au volume horaire de travail, la somme de la masse salariale, des charges sociales et des autres coûts après prise en compte des exonérations de charges.

Le salaire horaire de base ouvrier (SHBO) est un salaire brut, avant déduction des cotisations sociales et avant versement des prestations sociales, mesuré sur la seule population des ouvriers. Il ne comprend donc ni les primes ni les heures supplémentaires. Il est calculé à structure constante des qualifications. Ce salaire est issu de l'enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main d'œuvre (Acemo).

Figure C2-1 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

Masse salariale en millions d'euros, salaire moyen par tête en euros, évolutions annuelles en %

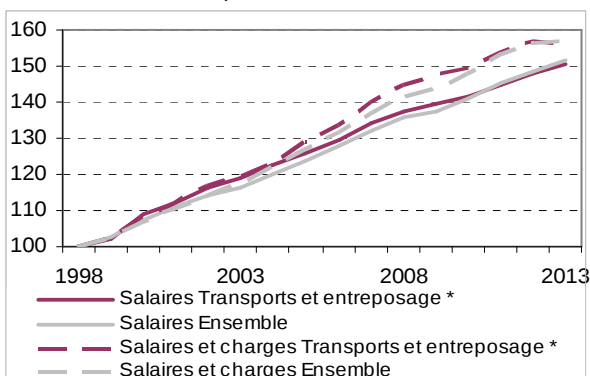
	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013 / 2008
Ensemble des secteurs concurrentiels					
Masse salariale	449 583	3,8	2,0	1,0	1,3
Salaire moyen par tête par mois	2 533	2,6	2,2	1,9	2,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,5	0,2	1,0	0,7
Transports et entreposage					
Masse salariale	40 465	2,3	1,9	1,3	1,2
Salaire moyen par tête par mois	2 451	2,2	2,1	1,6	1,8
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,1	0,1	0,7	0,5
Transports principalement de voyageurs					
Masse salariale	16 047	2,4	2,8	1,7	2,0
Salaire moyen par tête par mois	2 790	3,0	2,3	1,1	1,4
Pouvoir d'achat du SMPT	-	0,9	0,3	0,2	0,1
Transport de marchandises (hors ferroviaire)					
Masse salariale	9 886	4,2	1,4	0,8	0,8
Salaire moyen par tête par mois	2 217	1,7	0,8	1,7	1,4
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-0,4	-1,2	0,8	0,1
Autres services de transport					
Masse salariale	14 533	0,9	1,2	1,2	0,6
Salaire moyen par tête par mois	2 306	1,9	2,6	1,9	2,2
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-0,2	0,6	1,0	0,9

Champ : établissements employeurs cotisant à l'Acoss, (soit hors fonction publique et cotisants à la MSA)

Sources : Acoss, Insee – calculs SOeS

Figure C2-2 Évolution de l'indice du coût du travail

Base 100 en 1998 – moyenne annuelle



(*) y compris activités postales

Sources : Acoss, Dares, Insee

Figure C2-3 Smic horaire et proportion de salariés au Smic

En % et en euros

	1 ^{er} jan. 2010	1 ^{er} jan. 2011	1 ^{er} déc. 2011	1 ^{er} jan. 2013
Proportion de salariés au SMIC				
Ensemble des salariés	9,8	10,6	11,1	12,3
Transports et entreposage	4,2	2,3	2,8	5,6
Transports routiers *	9,0	6,0	7,0	12,0
SMIC horaire (€)	8,86	9,00	9,19	9,43

Champ : ensemble des salariés sauf apprentis, secteur agricole, État et collectivités locales, associations de type loi 1901 de l'action sociale, intérim, particuliers employeurs, activités extraterritoriales. France métropolitaine.

(*) désigne la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Sources : Dares – enquête Acemo

Figure C2-4 Salaire horaire de base ouvrier

Évolutions annuelles, en %

	2011	2012	2013	Moyenne 2008 - 2013
Salaire Horaire brut de Base Ouvrier (SHBO)				
Ensemble des secteurs non agricoles	2,2	2,2	1,8	2,1
Transports et entreposage dont	1,8	1,7	1,8	1,9
Transports terrestres et transport par conduites (49)	1,8	1,7	1,7	1,9
Transports aériens	2,3	0,8	1,9	1,6
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	2,1	2,0	1,9	2,1
Prix à la consommation y compris tabac	2,1	2,0	0,9	1,3
Pouvoir d'achat du SHBO				
Ensemble des secteurs non agricoles	0,1	0,2	0,9	0,7
Transports et entreposage dont	-0,3	-0,3	0,8	0,6
Transports terrestres et transport par conduites (49)	-0,3	-0,3	0,8	0,5
Transports aériens	0,2	-1,1	1,0	0,3
Entreposage et services auxiliaires des transports (52)	0,0	0,0	1,0	0,8

Champ : établissements de 10 salariés et plus, hors agriculture et hors emplois publics

Sources : Dares, - enquête Acemo, Insee, calculs SOeS

C3 | Marché du travail « Transport et logistique » : offre, demande d'emploi

En 2013, le nombre d'inscrits à Pôle emploi pour un poste dans les métiers du transport et de la logistique (T&L) s'accroît légèrement moins vite qu'en 2012 (+ 6,2 % soit 28 200 demandeurs supplémentaires) et à un rythme comparable à celui de l'ensemble des demandeurs d'emploi tous métiers confondus. Parallèlement, l'année est marquée par une nouvelle chute du nombre d'offres confiées par les entreprises à Pôle emploi pour ces métiers (- 19,2 %), le seul métier épargné étant celui de conducteur de transport en commun. Le marché du travail reste peu tendu avec un indicateur de tension toujours plus faible.

Les offres d'emploi poursuivent leur chute

De tous les métiers du T&L, ceux pour lesquels les entreprises déposent le plus grand nombre d'offres se situent dans la manutention et la logistique (53 % des offres du T&L en 2013, figure C3.1). Viennent ensuite les métiers du transport de marchandises sur route (29 %) puis ceux du transport de voyageurs sur route (7 %). Au total, au cours de l'année 2013, 211 500 offres du T&L ont été confiées à Pôle emploi (figure C3.4). Ce nombre est en forte baisse depuis deux ans : 19,2 % sur l'année 2013 (50 300 offres), après 16,3 % un an plus tôt. Tous les métiers du T&L sont concernés à divers degrés, à l'exception du métier de conducteur de transport en commun sur route pour lequel les offres se maintiennent (+ 0,3 %).

486 200 personnes recherchent activement un emploi du T&L à fin 2013

Fin décembre 2013, 486 200 personnes recherchant un emploi dans un des métiers du T&L sont inscrites à Pôle emploi et tenus d'effectuer des actes positifs de recherche (catégories A, B et C). C'est 28 200 de plus qu'en 2012, soit une hausse de 6,2 % (figure C3.3) contre + 9,3 % l'année précédente. Ce rythme est inférieur au rythme annuel moyen enregistré sur les cinq dernières années (+ 9,1 % par an sur la période 2008-2013). Il est par ailleurs proche de celui que connaît l'ensemble des demandeurs tous métiers confondus (+ 6,1 %). Tous les métiers du T&L sont concernés. En particulier celui de conducteur de transport en commun sur route (+ 6,9 %) et celui de conducteur de TRM sur longue distance (+ 6,7 %).

Si certains demandeurs ont exercé une activité réduite au cours du mois de décembre, la plupart d'entre eux n'ont aucune activité (catégorie A, 70 % des demandeurs).

Les femmes représentent 12,8 % des demandeurs et ne postulent pas sur les mêmes métiers

La demande d'emploi pour les métiers du T&L est très masculine, avec seulement 12,8 % de femmes parmi les demandeurs des catégories A, B, C. Par ailleurs, celles-ci ne se positionnent pas sur les mêmes métiers que les hommes. Ainsi, seulement 12 % des femmes à la recherche d'un emploi du T&L sont inscrites sur un métier du transport de marchandises sur route, contre 34 % pour les hommes (figure C3.2). À l'inverse, elles sont proportionnellement plus nombreuses à rechercher un emploi dans le domaine aérien, maritime et fluvial (8 % contre 2 % pour les hommes) ou encore dans le

domaine de la manutention et de la logistique (62 % contre 55 %).

En 2013, le nombre de femmes à la recherche d'un emploi du T&L augmente dans des proportions inférieures à l'ensemble (+ 5,7 %, cat. A, B, C).

Un marché du travail toujours aussi peu tendu

L'indicateur annuel de tension sur le marché du travail du T&L (offres d'emploi rapportées aux flux des nouvelles demandes) diminue pour la deuxième année (- 8 points) pour s'établir à 33 % (figure C3.5), s'inscrivant dans la tendance baissière depuis le début des années 2000. La baisse des tensions est la conséquence mécanique de la chute des offres T&L déposées à Pôle emploi depuis deux ans, alors que le flux d'inscriptions au cours de l'année pour ces métiers se maintient à un niveau élevé. Le métier de la conduite de transport en commun sur route échappe quelque peu à cette tendance avec une stabilisation du marché sur ces deux dernières années.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Les métiers du « transport et logistique » (T&L)

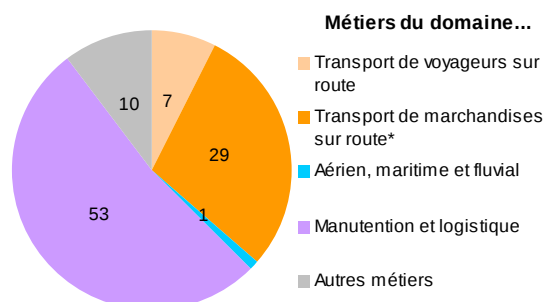
Le **marché du travail** du « transport et logistique » est défini à partir des **métiers** sur lesquels portent les offres et les demandes d'emploi gérées par Pôle emploi. 39 métiers ont été retenus par le SOeS, agrégés en cinq grands domaines.

Les **métiers** peuvent être transversaux aux **secteurs** d'activité. Par exemple, le métier de « conduite de transport en commun sur route » peut être exercé dans une entreprise du secteur aérien, voire dans une entreprise hors secteur du transport.

Avertissement : habituellement stables d'une édition sur l'autre, les données présentées dans cette fiche ont été révisées suite à une modification dans les traitements effectués par le SOeS

Figure C3-1 Répartition des offres d'emploi selon le métier proposé

En %, données brutes



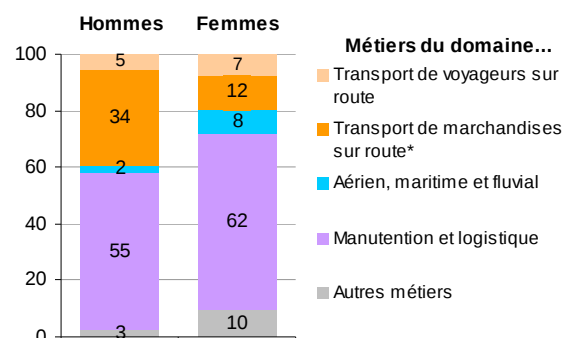
* y compris services de déménagement

Champ : France métropolitaine

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure C3-2 Répartition des demandeurs d'emploi selon le métier recherché (cat. A, B et C)

En %, données brutes



* y compris services de déménagement

Champ : France métropolitaine

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure C3-3 Demandeurs d'emploi en fin d'année

Niveaux en milliers au 31 décembre, évolutions en %, données brutes

	Ensemble					Dont femmes				
	Niveau 2013	2011	2012	2013	13/08	Niveau 2013	2011	2012	2013	13/08
Ensemble des métiers du T&L										
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	486,2	5,8	9,3	6,2	9,1	62,1	7,4	7,2	5,7	nd
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	336,7	7,4	11,7	4,9	8,3	38,5	10,3	9,3	5,5	nd
dont conduite de transport en commun sur route										
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	15,2	6,1	5,7	6,9	10,1	2,7	0,5	5,8	4,1	nd
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	9,7	4,1	7,1	9,5	10,2	1,4	-0,8	9,1	7,2	nd
dont conduite de TRM longue distance										
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	67,8	1,4	10,7	6,7	10,5	2,1	0,9	2,0	7,0	nd
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	44,0	2,3	13,4	3,1	8,2	1,3	3,1	4,5	1,9	nd
Ensemble des demandeurs d'emploi										
Actes positifs de recherche (catégories A, B, C)	4 974,4	5,3	8,6	6,1	8,5	2 483,9	6,8	7,7	5,1	7,8
dont demandeurs sans emploi (catégorie A)	3 372,0	5,5	10,2	5,6	8,4	1 580,1	7,2	8,3	5,0	7,8

Champ : France métropolitaine

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure C3-4 Offres d'emploi

Niveaux en milliers, évolutions annuelles en %, données brutes

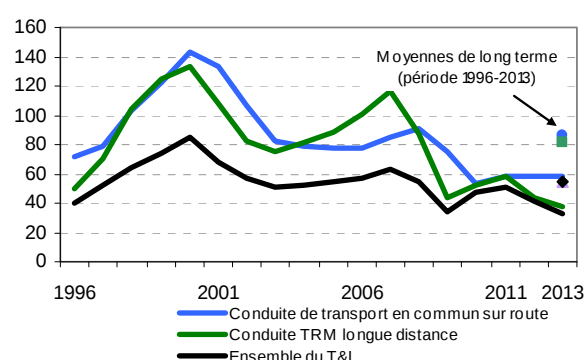
	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	13/08
Ensemble des métiers du T&L	211,5	9,7	-16,3	-19,2	-4,7
dont conduite de transport en commun sur route	10,3	13,5	-0,6	0,3	-4,0
dont conduite de TRM longue distance	35,2	10,8	-20,8	-13,6	-9,5
Ensemble des offres d'emploi	2 609,9	5,3	-11,8	-11,9	-5,8

Champ : France métropolitaine

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

Figure C3-5 Indicateur de tension

En %, données brutes



L'indicateur de tension est le rapport du nombre d'offres d'emploi collectées (OEC) au nombre de demandes d'emploi enregistrées (DEE) 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.

Champ : France métropolitaine

Sources : Dares, Pôle emploi (statistiques du marché du travail) ; calculs SOeS

C4 | Emplois et salaires dans les entreprises du TRM

En 2013, les effectifs salariés du transport routier de marchandises (TRM) sont orientés à la baisse pour la deuxième année consécutive, mais de façon moins marquée qu'en 2012 (- 0,4 % soit - 1 600 salariés). Cette année encore, le transport de proximité se distingue des autres sous-secteurs par la progression de son emploi. La croissance de la masse salariale versée par les entreprises tout au long de l'année ralentit de nouveau (+ 0,5 % après + 1,2 % en 2012). Toutefois, le salaire moyen par tête augmente davantage qu'en 2012 et le pouvoir d'achat du salaire mensuel par tête (SMPT) est en hausse, après deux années de repli.

L'emploi se dégrade moins dans l'interurbain et poursuit sa hausse dans le transport de proximité

Dans le TRM, le niveau d'emploi de fin d'année diminue pour la deuxième année consécutive, sur un rythme moindre (- 0,4 % soit - 1 600 salariés), le faisant revenir à son niveau de 2010, soit 345 000 salariés. Cette baisse intervient dans un contexte conjoncturel défavorable de l'activité mesurée en véhicules-kilomètres (*figure C4.2*).

Comme en 2012, la baisse de l'emploi se concentre dans le secteur du TRM interurbain où il rejoint pratiquement son niveau de 1998, loin du sommet atteint en 2002 (*figure C4.7*). 1 900 emplois y sont supprimés au cours de 2013, soit à un rythme de - 1,1 % après - 2,0 %. Inversement, le transport routier de proximité, dont l'emploi présente un profil d'évolution nettement plus favorable sur ces dix dernières années, continue à créer des emplois en 2013 (+ 0,6 % soit + 800 salariés).

Hausse du pouvoir d'achat du salaire moyen mensuel par tête

En 2013, la masse salariale versée par les entreprises du transport routier de marchandises augmente de 0,5 %, soit la plus faible hausse depuis quatre ans (*figure C4.4*). Ce ralentissement est essentiellement dû au transport de proximité, où la hausse fléchit, passant de 2,9 % en 2012 à 1,1 % en 2013. En revanche, la masse salariale progresse davantage que l'année passée dans le transport interurbain.

Le salaire mensuel moyen effectivement perçu en moyenne par salarié (SMPT), incluant les primes et les indemnités, augmente toutefois un peu plus vite (+ 1,5 % après + 0,4 %), porté par la hausse observée dans le transport interurbain (+ 2,0 %). Il s'accroît également dans le transport routier de proximité, mais à un rythme moindre (+ 1,0 %), et dans la location de conducteurs ou le déménagement.

Cette évolution du SMPT plus favorable qu'en 2012, combinée à une hausse ralentie de l'indice des prix à la consommation (+ 0,9 % après + 2,0 %), permet au pouvoir d'achat du SMPT du transport routier de marchandises d'enregistrer une progression en 2013 de 0,6 %, identique à celle observée dans l'ensemble du transport et entreposage. Elle interrompt ainsi un recul

observé sur les deux années. Cette hausse s'observe surtout dans le transport interurbain (+ 1,1 %). Dans le transport de proximité, le pouvoir d'achat augmente très peu (+ 0,1 %).

La progression du pouvoir d'achat observée en 2013 ne permet toutefois pas d'effacer le recul annuel observé depuis 2008. En cinq ans, il a diminué de 0,1 % par an en moyenne. Il a baissé de 0,2 % par an dans le transport de proximité, mais est resté stable dans le transport interurbain.

Hausse du pouvoir d'achat du salaire horaire de base des ouvriers

La hausse du pouvoir d'achat du SMPT est confirmée par celle du salaire horaire brut de base des ouvriers (SHBO) des établissements du transport terrestre et transport par conduite de 10 salariés et plus, en progression de 0,8 % après deux années consécutives de recul (*fiche C2*).

Une population ouvrière et masculine

Au 31 décembre 2011, 79,2 % des salariés des établissements du TRM sont des ouvriers qualifiés, la plupart étant des conducteurs routiers, et 5,3 % sont des ouvriers non qualifiés. Le taux d'encadrement y est faible : le secteur compte 3,3 % de cadres et 4,6 % de professions intermédiaires (*figure C4.3*).

Le secteur ne compte que 10,3 % de femmes, contre 27,1 % dans l'ensemble des transports et de l'entreposage. Par ailleurs, les salariés du TRM sont légèrement plus jeunes que ceux de l'ensemble des transports et de l'entreposage avec un âge moyen de 41 ans et 4 mois contre 42 ans et 3 mois.

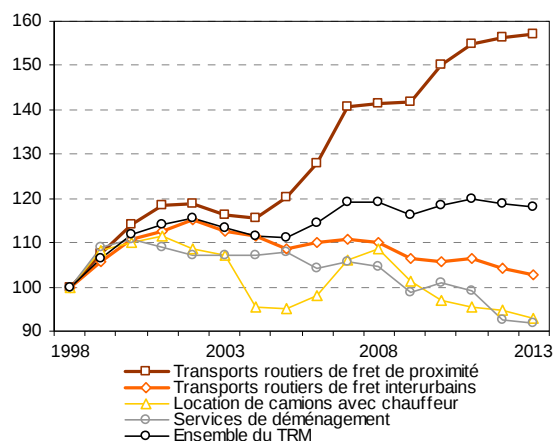
Sources et définitions

Estimations de l'emploi salarié en 2013 : se référer à la fiche C1.

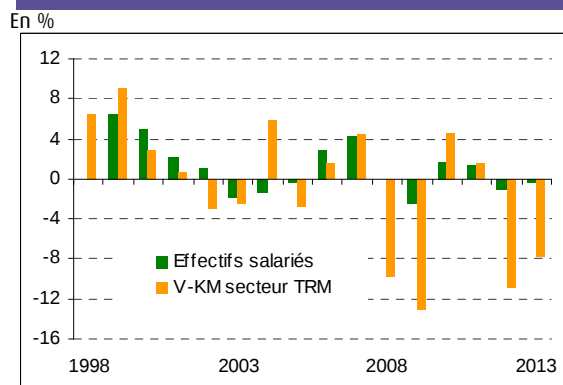
Salaires : se référer à la fiche C2 pour la masse salariale, le salaire mensuel par tête (SMPT) et le salaire horaire de base ouvrier (SHBO).

Figure C4-1 Effectifs salariés dans le TRM

Effectifs au 31 décembre, indice base 100 au 31 déc. 1998



Source : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste, Air France

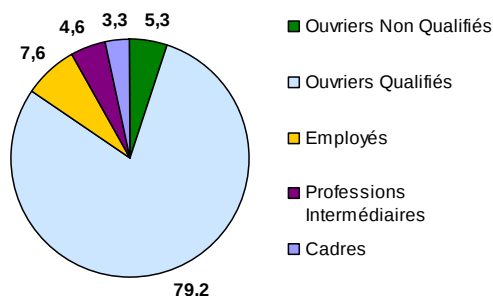
Figure C4-2 Évolutions des effectifs salariés et des véhicules-km réalisés dans le TRM


V - KM : véhicules-kilomètres

Sources : SOeS à partir de Insee - estimations d'emploi, Pôle emploi, Acoess, SNCF, RATP, La Poste, Air France et SOeS - enquête TRM

Figure C4-3 Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre 2011

En %



Source : Insee - DADS, calculs SOeS

Figure C4-4 Masse salariale, salaire moyen par tête (SMPT) et pouvoir d'achat du SMPT

Masse salariale en millions d'€, salaire moyen par tête en €, évolutions en %

	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013 2008
Ensemble du TRM					
Masse salariale	9 071	4,2	1,2	0,5	0,6
SMPT	2 133	1,7	0,4	1,5	1,2
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-0,4	-1,6	0,6	-0,1
dont transport routier de fret interurbain					
Masse salariale	4 813	3,3	0,2	0,4	-0,4
SMPT	2 226	1,9	0,1	2,0	1,3
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-0,2	-1,9	1,1	0,0
dont transport routier de fret de proximité					
Masse salariale	3 475	5,7	2,9	1,1	2,4
SMPT	2 024	1,5	0,8	1,0	1,1
Pouvoir d'achat du SMPT	-	-0,6	-1,2	0,1	-0,2

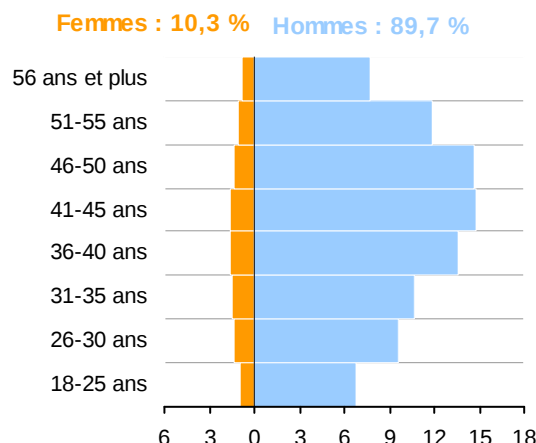
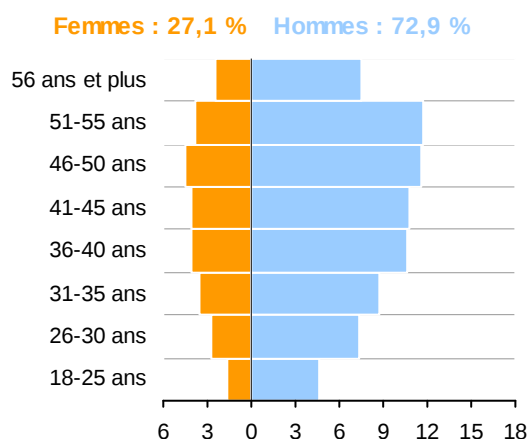
Sources : Acoess, Insee - calculs SOeS

Figure C4-5 Pyramide des âges des salariés au 31 décembre 2011

Transports et entreposage

Transport routier de marchandises

En %



Source : Insee - DADS, calculs SOeS



D – Transports et développement durable

D1 | Indicateurs de la politique de transport

La lutte contre le changement climatique, qui passe par la baisse des émissions de gaz à effet de serre, est une priorité nationale. Les mesures nécessaires pour limiter son ampleur font l'objet du Plan climat de la France, adopté en 2004 et actualisé régulièrement. La France a rédigé un « plan national d'adaptation au changement climatique » qui définit pour la période 2011-2015 les mesures permettant d'atteindre l'objectif d'une division par quatre de ses émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050.

Les transports sont, en 2013, responsables de 27,1 % des émissions de gaz à effet de serre (35,2 % des émissions de CO₂). Des cibles pour le développement durable ont été fixées dans ce secteur par le Grenelle de l'environnement, généralement à l'horizon 2020.

Certaines décisions internationales engagent également la France, en particulier sur les émissions des voitures.

Les émissions de CO₂ sont en baisse depuis 2004

Depuis 1990, alors que le PIB a augmenté en volume de 42,5 %, les émissions de CO₂ totales ont baissé de 9,6 % mais celles dues aux transports ont augmenté de 5,8 %. Jusqu'en 2001, les émissions dues aux transports ont crû, elles ont plafonné jusqu'en 2004 et ont tendance à diminuer depuis (*figure D1-1*).

Depuis 1990, la responsabilité des différents types de véhicules n'a pas beaucoup évolué : le transport routier émet à lui seul 95,7 % du CO₂ des transports, les voitures particulières émettant la moitié des émissions du transport routier.

Les émissions des voitures particulières et deux roues ont augmenté de 5,2 % entre 1990 et 2012, accroissement limité grâce sans doute à la diésélisation du parc ; depuis 2004 elles ont commencé à diminuer (- 7,4 %), résultat à relier à la baisse des émissions conventionnelles des nouvelles voitures et au renouvellement du parc.

Les agrocarburants accélèrent la décroissance des émissions des voitures particulières ; en effet, leurs émissions de CO₂ ne sont pas incluses dans le total des émissions.

Hors transport individuel, les émissions de CO₂ dues aux transports ont augmenté de 11,2 % depuis 1990.

Les émissions unitaires du transport aérien sont en baisse continue depuis 1990 (*figure D1-7*).

Les émissions unitaires pour les vols intérieurs, plus courts et où sont proches les phases particulièrement émettrices de décollage et d'atterrissage, sont plus élevées que celles des vols vers les départements d'outre-mer (DOM) et les collectivités d'outre-mer (COM) ou des vols internationaux. Elles diminuent moins rapidement et sont passées de 176,2 grammes de CO₂ par passager-km en 1990 à 154,4 g en 2012, tandis que celles des vols vers les DOM et COM passaient de 94,0 g à 79,2 g et celles des vols internationaux de 192,1 g à 116,2 g.

Le transport routier représente l'essentiel du transport

Les transports alternatifs au transport routier ne représentent que 12,2 % du transport terrestre (hors oléoducs) ; cette part diminue légèrement en 2013. Le transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradé depuis 1990 : 20,6 % du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs) en 1990, il n'en représente plus que 9,7 % en 2013. Le transport fluvial reste toujours très faible (moins de 3 %), même si, contrairement aux autres modes, il semble progresser depuis 2008.

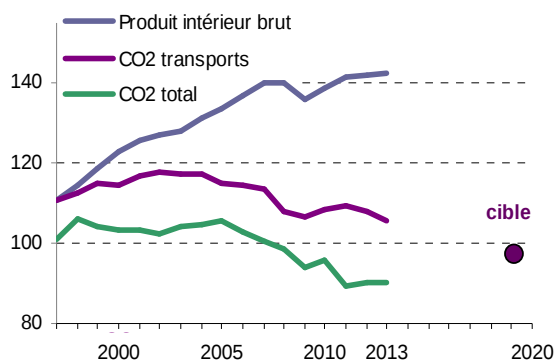
La part du transport collectif de voyageurs a baissé entre 1990 et 1995, s'est stabilisée jusqu'en 2003, a progressé entre 2004 et 2011 et est stable depuis (16,0 % en 2013).

Le nombre de km de transports collectifs en site propre (TCSP), qui avait décollé en 2010 (+ 7,7 % en 2010 puis + 9,3 % en 2011) continue de progresser mais plus lentement en 2012 (+ 3,2 %) ; la cible de 2020 paraît encore très éloignée et il faudra maintenir un rythme soutenu des réalisations pour l'atteindre.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure D1-1 Émissions de CO₂, totales, dans les transports et PIB

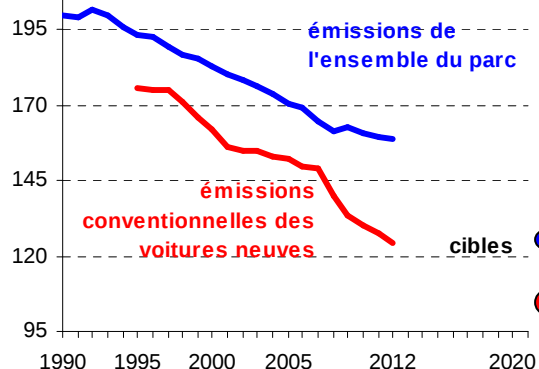
Indices, base 100 en 1990 en %



Source : SOeS, d'après Citepa et Insee

Figure D1-3 Émission de CO₂ par km des voitures particulières et émissions conventionnelles des voitures neuves

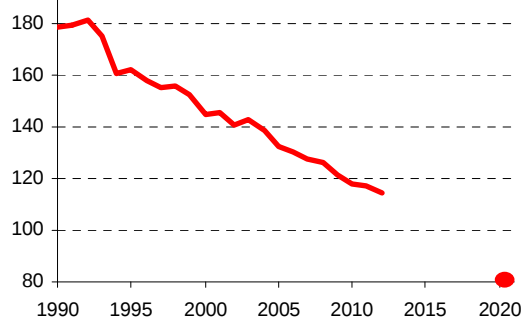
En gCO₂/km



Source : SOeS

Figure D1-5 Émissions unitaires de CO₂ de l'aérien

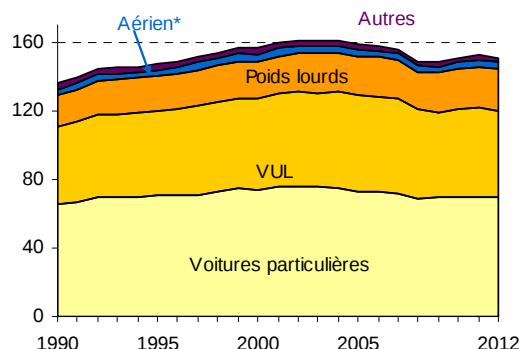
En gCO₂/p-km



Source : DGAC

Figure D1-2 Évolution des émissions de CO₂ par type d'émetteurs dans les transports

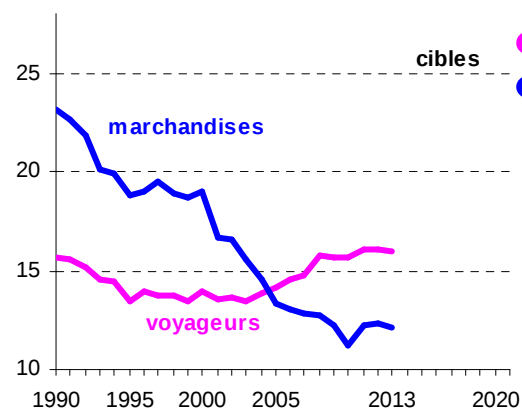
En Mt CO₂



Source : SOeS, d'après Citepa

Figure D1-4 Part du transport collectif dans le transport intérieur terrestre de voyageurs et part du ferroviaire et du fluvial dans le transport terrestre intérieur de marchandises

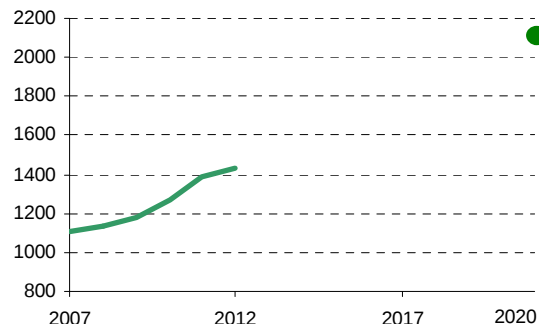
En %



Source : SOeS

Figure D1-6 Nombre de km de TCSP en service en province

En km



Source : Cerema (ex Certu)

D2 | Consommation d'énergie de traction dans le transport

La consommation d'énergie de traction dans les transports diminuent : - 1,1 % en 2013, - 0,7 % en moyenne annuelle depuis 2008. La consommation d'électricité est très faible et celle de GNV encore plus, mais les consommations de ces deux sources énergétiques progressent plus rapidement que celle de produits pétroliers.

La consommation d'énergie de traction des transports diminue de 1,1 % en 2013

En 2013, la consommation d'énergie des transports poursuit sa baisse (- 1,1 % après - 2,1 %). À 49,4 millions de tep en 2013, elle est à son plus bas niveau depuis 1998. Depuis 1990, la consommation d'énergie dans les transports a crû en moyenne annuelle de 1,7 % jusqu'en 2002 et diminue de 0,4 % depuis. Depuis 2008, elle diminue même de 0,7 % en moyenne annuelle.

Les produits pétroliers constituent l'essentiel de l'énergie consommée dans les transports, leur part est en légère baisse : 98,5 % en 1990 et 98,2 % depuis 2008.

La consommation d'électricité a crû de 1,8 % par an jusqu'en 2002, elle est stable depuis. L'utilisation de gaz naturel commence à cette époque et a été multipliée par 4 depuis 2001, mais reste très faible.

La consommation de produits pétroliers pour les transports non routiers est en hausse

La consommation de produits pétroliers est essentiellement destinée au transport routier.

Cependant 19,7 % est utilisée pour d'autres usages que la route (*figure D2.3*). Les consommations des produits pétroliers pour les usages non routiers croissent plus rapidement que pour les usages routiers : elles ne représentaient que 17,1 % de l'énergie des transports en 1990.

La consommation d'énergie pour ces usages a crû de 2,0 % entre 1990 et 2002 et continue de croître, à un rythme ralenti depuis (+ 0,4 %).

La consommation de carburateurs (13,6 % des consommations d'énergie), la plus importante pour les usages non routiers, a régulièrement augmenté (hors l'épisode de 2002) de 3,2 % entre 1990 et 2008 ; elle s'est retournée en 2008 et baisse depuis (- 1,1 % en moyenne annuelle et - 0,9 % en 2013), malgré la croissance de l'activité aérienne.

Les transports maritime et fluvial utilisent 5,1 % de l'énergie des transports. La consommation d'énergie pour le transport maritime présentée ici concerne les livraisons de carburant en France ; les liaisons internationales étant largement prépondérantes, il est délicat d'inférer l'évolution de la consommation totale du secteur à partir de ces données.

La consommation de gazole du transport ferroviaire est très faible (0,3 % des consommations d'énergie) et continue à baisser.

La consommation de produits pétroliers pour les transports routiers est en baisse

Les transports individuels, 48,2 % de la consommation des transports, diminuent de 1,9 % leur consommation en 2013 (0,6 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; alors que la circulation des voitures particulières progresse de 0,5 % en 2013, comme en moyenne depuis 2008.

La dieselisation du parc (les consommations unitaires des voitures diesel sont inférieures de 15 à 20 % à celles des voitures essence), l'amélioration des performances énergétiques des moteurs entraînent une diminution des consommations unitaires des voitures (- 2,4 % en 2013) dans un contexte où la circulation routière est toujours en hausse (cf. *fiche G3*).

La baisse de la consommation d'énergie pour les déplacements individuels a commencé en 2002 : entre 1990 et 2002, la consommation d'énergie du transport individuel a augmenté en moyenne annuelle de 1,3 %, celle de la circulation de 2,2 % ; depuis 2002, la consommation a baissé (- 0,8 %) tandis que la circulation progresse légèrement (+ 0,2 %).

Le transport routier de marchandises consomme 30,3 % de l'énergie des transports en 2013, en baisse de 0,4 %, en lien avec la baisse de leurs consommations unitaires (- 0,5 %) et malgré l'augmentation de la circulation (+ 0,2 %). Depuis 2008, la baisse annuelle moyenne est de 1,0 %, la circulation baissant de 1,9 %.

Les consommations d'énergie de TCU progressent

Les consommations d'énergie des transports collectifs sont mixtes : la part du gazole (59,3 %) a tendance à reculer au profit du gaz naturel. Très faibles (0,47 Tep) au regard de la consommation totale, elles croissent de 1,5 % en moyenne annuelle depuis 2008 (+ 1,4 % en 2013), portées par le GNV et l'électricité.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Champ et définitions

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, *fiche G1*) 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.

Figure D2-1 Consommations d'énergie de traction du transport par mode

Niveau en millions de tep, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolution annuelle			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Transports ferroviaires SNCF (1)	0,83	-0,1	-0,7	0,2	-1,2
Gazole	0,17	1,8	-4,0	4,8	-2,4
Electricité	0,66	-0,5	0,2	-0,9	-0,9
Transports routiers de marchandises	14,68	1,8	-4,5	-0,4	-1,0
Essence (français)	0,15	-16,7	-29,0	-14,5	-16,5
Gazole (tous P.T.A.C.)	14,51	2,1	-4,1	-0,3	-0,7
P.T.A.C. <= 3,5t (VUL français)	6,84	2,2	0,2	0,4	1,9
P.T.A.C. > 3,5t, français + étrangers	7,66	2,1	-7,7	-0,9	-2,6
GPLc (VUL français, P.T.A.C. <= 3,5t)	0,01	-10,5	-10,5	-10,5	-10,5
Gaz naturel véhicules (utilitaires français)	0,01	0,0	0,0	0,0	nd
Transports urbains de voyageurs	0,47	1,3	3,4	1,4	1,5
Gazole	0,28	2,1	2,0	0,0	1,4
Electricité	0,11	-1,9	9,5	4,9	1,4
Gaz naturel véhicules	0,08	2,5	1,4	1,9	2,2
Transports routiers de voyageurs (gazole uniquement)	0,63	1,2	0,3	0,0	1,2
Navigation intérieure (fioul)	0,06	0,0	10,2	-6,5	0,6
Plaisance (essence)	0,29	1,4	1,4	0,7	nd
Transport maritime (diesel marine, fioul) (2)	2,45	7,4	-5,4	0,0	-0,3
Transport aérien (carburateur, essence aviation) (3)	6,58	5,0	-1,9	-0,9	-1,1
Oléoducs (électricité)	0,03	-1,9	9,5	4,9	1,4
Transports individuels	23,35	-1,6	-0,5	-1,9	-0,6
Deux roues	0,52	0,0	0,4	0,0	1,2
Voitures particulières (y compris taxis et VUL étrangers)	22,83	-1,6	-0,6	-1,9	-0,6
Essence	6,60	-6,7	-5,3	-3,7	-4,9
Gazole	16,13	0,8	1,6	-1,1	1,5
GPL	0,10	12,9	-9,2	-11,2	-0,5
Ensemble	49,39	0,8	-2,1	-1,1	-0,7

(1) Électricité uniquement de traction et non pas du secteur du transport ferroviaire (valeurs inférieures au bilan de l'énergie).

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

(3) livraisons en France aux aéronefs français et étrangers.

Coefficients d'équivalence des tonnes équivalent pétrole

1 000 kWh électriques = 0,086 tep ;

1 t de gazole ou de fioul = 1 tep ;

1 000 kWh de gaz naturel = 0,077 tep ;

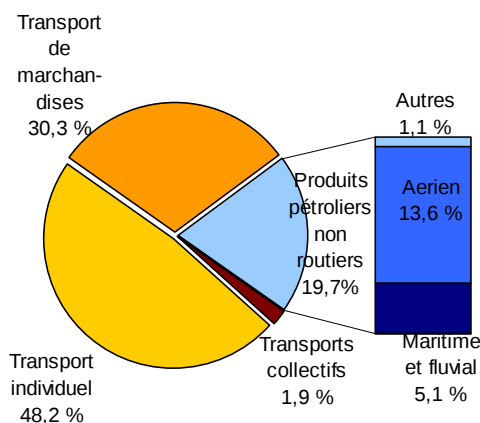
1 t d'essence ou carburateur = 1,048 tep ;

1 t de fioul lourd = 0,952 tep.

Source : SOeS

Figure D2.3 Répartition des consommations de produits pétroliers en 2013

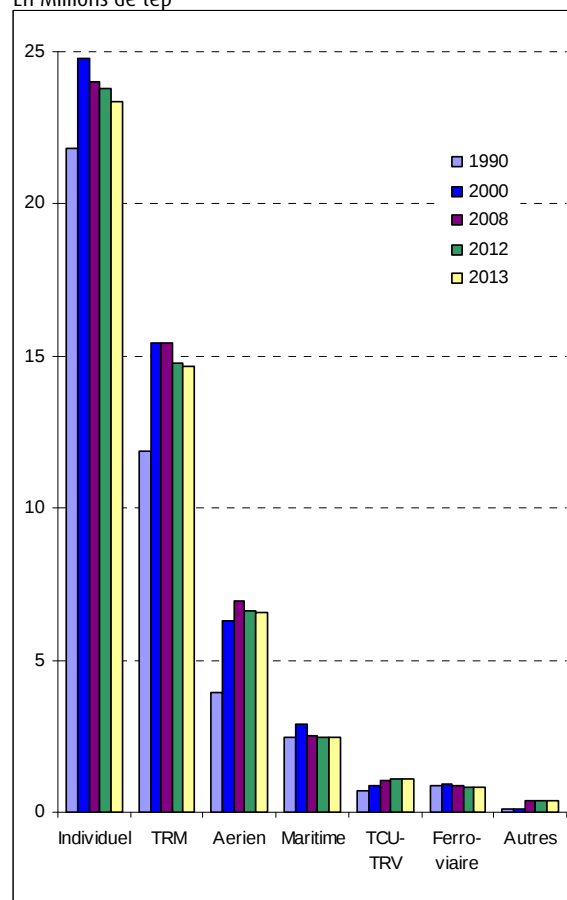
En % des tep



Source : SOeS

Figure D2-2 Consommations d'énergie de traction du transport par mode

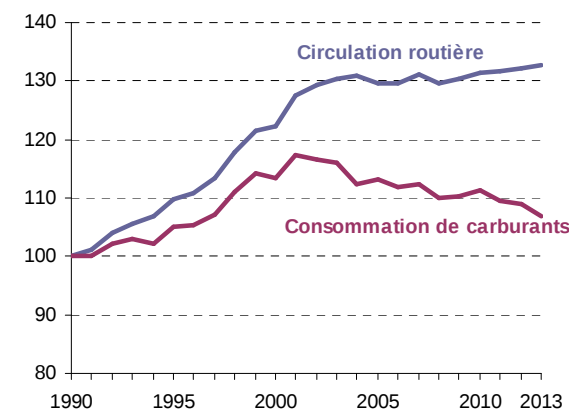
En Millions de tep



Source : SOeS

Figure D2.4 Évolution de la circulation et de la consommation de carburant des voitures particulières

Indice base 100 en 1990



Source : SOeS

D3.1 | Émissions de gaz à effet de serre par le transport

En 2013, les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports poursuivent leur baisse (- 1,8 %, après - 1,2 %). Entre 1990 et 2013, les émissions de GES des transports ont augmenté de 0,4 % en moyenne annuelle, avec toutefois une inversion de tendance depuis 2004.

Les émissions de GES des autres activités économiques ont diminué en moyenne de 0,9 % depuis 1990 avec une accélération de cette tendance depuis 2004 (- 1,6 % depuis 2004).

La contribution des transports aux émissions de GES se stabilise depuis 2010, mais s'est alourdie depuis 1990.

Le transport est le plus gros contributeur (27,0 %) des émissions de gaz à effet de serre. Sa part s'est alourdie depuis 1990 (21,7 %) mais elle est relativement stable depuis 2010.

Les émissions de gaz à effet de serre dans le transport diminuent de 1,8 % en 2013. Depuis 1990, date de référence du protocole de Kyoto, elles ont progressé de 0,4 % en moyenne par an : avant 2004, elles ont crû de 1,3 % en moyenne annuelle, après 2004 elles baissent de 1,0 % par an (*figure D3.1-1*). Dans le résidentiel tertiaire, les émissions fluctuent avec les conditions climatiques : elles progressent de 1,5 % en 2013, 0,3 % en moyenne annuelle depuis 1990, et ont baissé de 1,0 % par an depuis 2004. Dans les secteurs hors résidentiel-tertiaire et transports, les émissions ont augmenté de 1,7 % en 2013, diminué depuis 1990 de 1,3 % par an avec une accélération depuis 2004 (1,8 % par an).

Des émissions de CO₂ en baisse malgré la stabilité du transport routier

Les émissions de CO₂ représentent de 96,0 % des émissions de GES des transports. Elles sont essentiellement dues (à 94,8 %) aux émissions de la route qui diminuent, depuis 2004 un peu plus vite que celles de l'ensemble des transports en lien avec un ralentissement de la croissance de la circulation routière et la baisse des émissions conventionnelles des nouveaux véhicules (*figure D3.1-5*). Cependant, la baisse des émissions réelles est nettement moins importante que celle des émissions conventionnelles et l'écart entre ces deux valeurs ne cesse d'augmenter au fil des années. La baisse des émissions de CO₂ du transport routier est aussi à relier à la croissance accélérée de la part des véhicules diesel (moins émetteurs de CO₂ au km que les véhicules essence) dans la circulation des voitures françaises. Il est néanmoins à noter que les différences entre les nouveaux véhicules essence et diesel tendent à s'estomper en ce qui concerne les émissions de CO₂. Par ailleurs en 2013, la part des voitures diesel dans les immatriculations de voitures neuves recule de 5,9 points (*cf fiche G2*). Les émissions de CO₂ des voitures particulières, responsables de 56,1 % des émissions de CO₂ des transports sont en baisse de 1,0 % en moyenne entre 2004 et 2012, celles des poids lourds, responsables de 22,7 %, sont en baisse de 2,3 % (*figure D3.1-4*).

Enfin, les agrocarburants accélèrent la décroissance des émissions des voitures particulières ; en effet, leurs émissions de CO₂ ne sont pas incluses dans le total des émissions.

Très légère augmentation des émissions des autres GES

Les GES hors CO₂ représentent 4,0 % des émissions de GES des transports en 2013 ; dans l'ensemble des autres secteurs, cette proportion est de 34,5 %. Les émissions de GES hors CO₂ des transports sont quasi stables depuis 2008 à 5,2 millions de tonnes d'équivalent CO₂.

Les transports émettent 3,5 milliards de tonnes d'équivalent CO₂ d'hydrofluorocarbures (HFC). Les HFC sont apparus en 1986 en remplacement des chlorofluorocarbures (CFC) qui détruisent la couche d'ozone. La croissance des émissions de HFC, en lien avec la substitution aux CFC et avec le développement de la climatisation des véhicules, notamment des voitures particulières mais aussi des trains et des véhicules frigorifiques, a été très rapide jusqu'en 2008 (+ 13,9 % en moyenne par an entre 1995 et 2008) et diminue depuis (- 0,8 % en moyenne par an entre 2008 et 2012).

Les transports ne produisent ni SF₆, ni PFC et émettent marginalement du CH₄ et du N₂O.

La prise en compte des émissions dues aux biocarburants

Les émissions de CO₂ dues aux biocarburants des transports ne sont pas comptabilisées comme émissions du transport, car elles sont supposées être exactement compensées dans l'année par absorption de CO₂ par les nouvelles cultures. Elles s'accroissent en 2013 de 3,2 %, après 12,1 % en 2012.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure D3.1-1 Émissions de GES par secteur

En millions de tonnes équivalent CO₂, évolutions annuelles en %

	Niveaux		Évolutions annuelles			
	1990	2013*	2012	2013	2013*/2012	2013*/1990
Transports (1)	119,5	129,8	-1,2	-1,8	-1,0	0,4
Routier	112,5	122,6	-1,3	-1,9	-1,1	0,4
Autres transports	7,0	7,2	1,2	-0,3	-0,8	0,1
Ferroviaire*	1,1	nd	-4,3	nd	-3,1	-1,8
Fluvial*	0,9	nd	2,8	nd	-0,2	1,4
Maritime* (1)	1,6	nd	0,2	nd	-3,6	-0,5
Aérien* (1)	3,5	nd	1,7	nd	0,0	1,1
(Maritime hors bilan)* (1)	7,9	nd	-5,5	nd	-2,2	0,9
(Aérien hors bilan)* (1)	8,5	nd	-2,3	nd	0,6	2,7
(Biomasse hors bilan)*	0,0	nd	3,2	nd	27,5	nd
Autres secteurs	431,7	350,0	0,5	1,1	-1,6	-0,9
Résidentiel / tertiaire	90,3	97,3	7,6	1,5	-1,0	0,3
Secteurs hors résidentiel, tertiaire et transports	341,4	252,7	-3,5	1,7	-1,8	-1,3
Industrie manufacturière	158,8	97,8	-2,0	-0,4	-2,9	-2,1
Industrie de l'énergie	73,2	54,1	1,0	1,9	-2,0	-1,3
Agriculture/sylviculture	109,4	100,9	-3,5	1,7	-0,4	-0,3
Total hors UTCF (2)	551,2	479,8	0,0	0,3	-1,4	-0,6
UTCF (2)	-30,3	-48,5	10,1	0,2	0,9	2,1
Total avec UTCF	521,0	431,3	-1,0	0,3	-1,7	-0,8
(Biomasse hors bilan)	41,7	58,0	11,7	2,8	3,4	1,4

(*) ou 2012 en cas de non disponibilité.

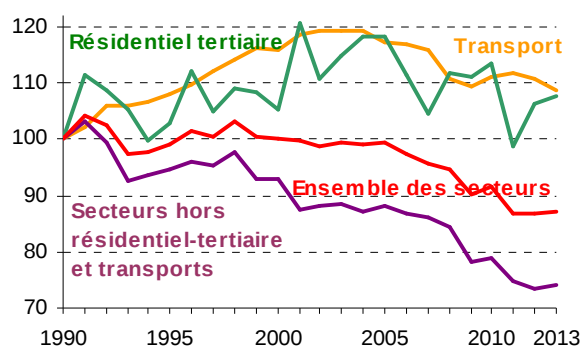
(1) Les bilans d'émissions tiennent compte uniquement de la circulation effectuée avec du carburant acheté sur le territoire et consommé dans l'année.

(2) UTCF : utilisation des terres, leurs changements et la forêt.

Source : Citepa / rapport Secten - mai 2014

Figure D3.1-2 Émissions françaises de gaz à effet de serre depuis 1990

Base 100 en 1990



Source : Citepa / rapport Secten - mai 2014

Figure D3.1-4 Émissions de CO₂ du transport routier selon le véhicule et la motorisation, en 2012

Niveaux en millions de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveaux		Évolutions annuelles			
	1990	2012	2011	2012	2012/2011	2012/1990
Voitures particulières	65,2	67,6	-0,7	-0,1	-1,0	0,2
Diesel	15,4	50,7	1,5	2,8	2,5	5,6
Essence	49,7	16,5	-6,6	-7,9	-7,7	-4,9
GPL	0,2	0,3	9,9	-8,9	-3,3	3,9
Véhicules utilitaires	18,4	24,0	1,8	0,5	0,6	1,2
Diesel	11,5	21,8	2,8	1,2	1,3	2,9
Essence	6,8	2,2	-6,4	-6,1	-4,4	-5,0
Véhicules lourds	26,6	27,3	2,7	-5,8	-2,3	0,1
Diesel	26,5	27,1	2,7	-5,9	-2,4	0,1
Essence	0,0	0,0	15,6	8,9	0,7	4,9
GPL	0,0	0,2	2,2	-0,5	9,9	
Deux roues	0,6	1,6	0,1	-0,4	1,4	4,4
TOTAL	110,8	120,4	0,6	-1,4	-1,0	0,4
dont Diesel	53,4	99,6	2,1	-0,1	0,7	2,9
dont Essence	57,2	20,3	-6,1	-7,1	-6,9	-4,6
GPL	0,2	0,6	7,0	-5,8	0,1	6,2

Source : Citepa / rapport Secten - mai 2014

Le calcul des émissions de gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, mis en place en novembre 1997, établit des objectifs de réduction d'émissions pour les gaz à effet de serre (GES) : gaz carbonique (CO₂), oxyde nitreux (N₂O), méthane (CH₄), HFC, SF₆, PFC et, depuis 2013, NF₃. 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.

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).

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. Ceci est reporté sur l'ensemble de la série depuis 1990. Le format Secten correspond aux émissions en France métropolitaine, réparties selon les secteurs d'activité (transports, y compris compte propre). Dans ce format, les émissions répertoriées « hors total » (émissions des sources non anthropiques par exemple) ne sont pas incluses. Les émissions de CO₂ des transports comprennent les émissions des véhicules étrangers sur le territoire métropolitain, mais sont excluent du total national les émissions liées aux trafics maritime et aérien internationaux.

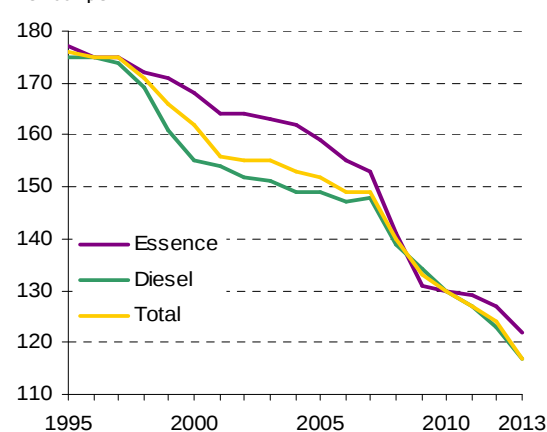
Figure D3.1-3 Émissions des gaz à effet de serre des transports

Niveaux en millions de tonnes, évolutions annuelles en %

		Niveaux		Évolutions annuelles			
		1990	2013	2012	2013	2013/2012	2013/1990
CO₂	Transports	118	125	-1,2	-1,9	-0,2	0,2
(Mt)	Total (hors UTCF)	391	354	1,1	0,1	-0,8	-0,4
CH₄	Transports	39	7	-12,7	-11,1	-9,0	-7,4
(kt)	Total (hors UTCF)	2 800	2 395	-0,8	-0,3	-0,7	-0,7
N₂O	Transports	3	5	5,7	3,5	3,5	1,9
(kt)	Total (hors UTCF)	293	188	-5,6	2,1	-1,3	-1,9
HFC (*)	Transports	341	3 542	-2,9	-1,4	-0,8	13,9
kt eq CO ₂	Total (hors UTCF)	3 657	16 370	1,1	-0,6	2,5	6,7

(*) données 1995 et non 1990

Source : Citepa / rapport Secten - mai 2014 (p) provisoire

Figure D3.1-5 Émissions conventionnelles de CO₂ par km des nouvelles voitures particulières en FranceGr CO₂ par km

Source : Ademe, SOeS

D3.2 | Émission de polluants atmosphériques par le transport

Depuis 1990, les émissions de la plupart des polluants atmosphériques ont diminué dans l'ensemble des secteurs. Dans les transports, et plus particulièrement dans le transport routier, les normes Euro et les progrès techniques ont permis une diminution régulière de ces émissions.

Les progrès techniques limitent les effets de l'accroissement de la circulation sur long terme

La responsabilité des transports routiers dans les émissions de polluants atmosphériques est particulièrement importante pour le cuivre (Cu), où ils représentent 68 % pour ce polluant, les oxydes d'azote (NO_x, 52 %) et le plomb (Pb, 47 %) ; depuis 1990, l'importance du transport pour ces émissions a baissé (*figure D3.2-2*). Pour les autres polluants, sauf le cuivre et le zinc, la responsabilité des transports est moins importante.

Pour un certain nombre de polluants, les émissions dues aux transports ont diminué depuis 1990 aussi rapidement voire plus que dans les autres secteurs ; c'est le cas notamment pour le monoxyde de carbone (CO) avec - 10,2 % en moyenne annuelle, pour les composés organiques volatils non méthaniques (COVNM) avec - 10,4 % et en particulier pour le plomb (Pb) avec - 16,3 %. Les émissions de cuivre (+ 0,9 % en moyenne depuis 1990) ont augmenté dans les transports alors qu'elles ont baissées dans les autres secteurs.

Le transport routier est le principal émetteur. Il contribue pour 73,3 % au total des émissions de cuivre dans les transports, proportion quasi constante depuis 1990 ; le transport ferroviaire est l'autre principal émetteur de cuivre. Les émissions de cuivre du transport routier résultent de l'usure des plaquettes de frein et de la consommation d'huile. Dans le transport ferroviaire, elles proviennent surtout de l'usure des caténaires. Entre 1990 et 2013, les émissions de cuivre du transport routier ont cependant augmenté deux fois moins vite que la circulation.

En l'absence de progrès techniques, la croissance de la circulation routière se serait aussi traduite par la hausse des émissions liées à la combustion du carburant. Mais la baisse des consommations unitaires de carburant a permis de limiter l'ensemble des rejets gazeux. Les véhicules routiers neufs vendus en Europe sont soumis à une réglementation des émissions en sortie des pots d'échappement (*figure D3.2-5*), qui a permis de réduire les émissions des NO_x (- 3,4 % en moyenne annuelle depuis 1990). Les émissions de COVNM (- 10,4 %) ont baissé grâce à la mise en place progressive de pots catalytique et grâce à la part croissante de véhicules diesel, responsables de la pollution acide et de la formation d'ozone troposphérique (donc de l'accroissement de l'effet de serre). La réglementation a également contribué à la baisse des émissions de CO, (- 10,2 %).

Les normes sur les carburants routiers ont permis la quasi-disparition du plomb émis par le transport routier dès janvier 2000, à l'exception de celui contenu dans les huiles de moteur, ainsi que la baisse des émissions de dioxyde de soufre (SO₂). Dès 2009, la route

n'émettait plus que 0,3 % des émissions totales de SO₂ (contre 12,2 % en 1990). Le transport maritime (hors international) est le premier contributeur des transports (78,8 % des émissions des transports, 2,8 % des émissions totales de SO₂ en 2012).

La diésélisation du parc automobile a des effets contrastés

Les moteurs à essence et les moteurs diesel ne sont pas à l'origine des mêmes émissions gazeuses : la diésélisation du parc tire à la baisse les émissions de CO₂ (*figure D3.1*), de CO (le diesel est responsable de seulement 21,4 % des émissions de CO du transport routier) et des COVNM (25,9 %)-(*figure D3.2-6*).

En revanche, elle pousse à la hausse les émissions de particules et des NO_x. En 2012, le gazole produit 89,2 % des PM₁₀, et 91,6 % des NO_x de la route, alors que la part du diesel dans la circulation routière des voitures particulières françaises est de 75,2 % en 2013. L'introduction progressive du filtre à particules pour les véhicules diesel neufs et sa généralisation à ceux commercialisés depuis le 1^{er} février 2011 (norme Euro5) permet une diminution progressive des émissions de particules liées à la combustion. Enfin, la diésélisation du parc et la croissance du trafic entraînent une hausse importante des émissions de HAP, dont le benzo[a]pyrène classé comme « cancérigènes certains » d'après le Centre international de recherche sur le cancer.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées

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 Commission économique européenne des Nations unies (CEE-NU), ne sont pas incluses les émissions maritimes internationales et les émissions de la phase croisière (≥ 1 000 m) des trafics aériens domestique et international.

Figure D3.2-1 Émissions dues aux transports

Unités variables (indiquées dans le tableau), évol. annuelles en %

		Niveaux		Évolutions annuelles			
		1990	2013	2012	2013	2013 /2008	2013 /1990*
Cu	(t)	184,1	225,6	0,6	-0,1	0,4	0,9
NOx	(kt)	1 226,7	550,0	-5,0	-4,0	-4,1	-3,4
Pb	(t)	4 246,3	70,7	0,1	-0,4	1,0	-16,3
HFC*	(Mg CO ₂)	0,0	3 541,8	-2,9	-1,4	-0,6	5,9
HAP	(t)	3,1	3,1	-4,6	-5,3	-4,4	-0,1
PM2,5	(kt)	71,1	32,7	-5,2	-7,6	-5,2	-3,3
PM1,0	(kt)	58,0	22,3	-6,6	-9,9	-6,7	-4,1
PM10	(kt)	78,7	41,8	-4,1	-6,0	-4,2	-2,7
CO	(kt)	6 184,4	525,9	-10,8	-10,1	-11,7	-10,2
COVNM	(kt)	1 123,4	88,9	-19,1	-15,6	-16,6	-10,4
TSP	(kt)	89,1	44,2	-3,3	-21,3	-7,0	-3,0
SO ₂	(kt)	158,6	8,3	-1,2	0,7	-6,8	-12,0
N ₂ O	(kt)	3,2	5,0	5,7	3,5	1,0	1,9

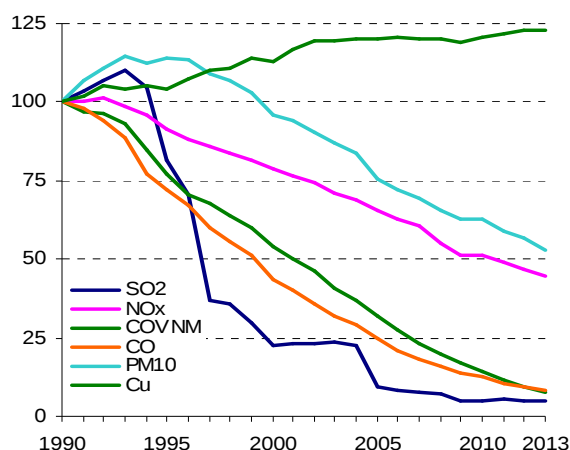
*Évolution depuis 2000.

Les données 2013 sont provisoires.

Source : Citepa / format Secten – mai 2014

Figure D3.2-3 Émissions polluantes des transports depuis 1990

Indice base 100 en 1990



Source : Citepa / format Secten – mai 2014

D3.2-5 Normes d'émissions des véhicules neufs

Voitures particulières

		Euro 1		Euro 2		Euro 3		Euro 4		Euro 5		Euro 6	
		1992*	1996*	janv-00*	janv-05*	sept-09*	sept-14*						
Essence	CO	2,72	2,20	2,30	1,00	1,00	1,00						
	HC	-	-	0,20	0,10	0,10	0,10						
	NOx	-	-	0,15	0,08	0,06	0,06						
	HC+NOx	0,97	0,50	-	-	-	-						
	COVNM							0,068		0,068			
	Particules							0,005		0,005			
Diesel	CO	2,72	1,00 (1)	0,64	0,50	0,50	0,50						
	NOx	-	-	0,50	0,25	0,18	0,08						
	HC+NOx	0,97	0,70 (1)	0,56	0,30	0,23	0,17						
	Particules	0,14	0,08 (1)	0,05	0,025	0,005	0,005						

* NT (nouveau type) : les nouveaux modèles doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

Poids lourds

		Euro 0	Euro I	Euro II	Euro III	Euro IV	Euro V	Euro VI
		oct-90**	oct-93**	oct-96**	oct-01**	oct-06**	oct-09**	ldéc-13**
CO	(g/kWh)	11,20	4,90	4,00	2,10	1,50	1,50	1,50
HC		2,40	1,23	1,10	0,66	0,46	0,46	0,13
NOx		14,40	9,00	7,00	5,00	3,50	2,00	0,40
Particules		-	0,36	0,15	0,13	0,02	0,02	0,01

** TT (tous types) : tous les véhicules neufs doivent respecter la norme à la date d'entrée en vigueur indiquée

Source : Ademe, DGITM

Figure D3.2-2 Part du transport et de la route dans les émissions totales

En %

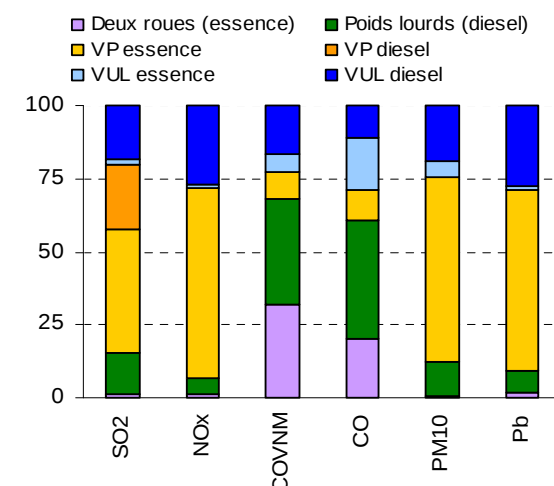
	Part des transports dans le total des émissions			Part des émissions du routier dans les émissions des transports		
	1990	2008	2013	1990	2008	2013
Cu	74,4	66,2	68,1	71,2	72,2	73,3
NOx	65,7	53,8	52,0	94,8	92,8	91,4
Pb	92,5	39,0	46,8	98,9	91,8	91,2
HFC*		26,4	25,4		85,6	82,9
HAP	7,7	20,3	19,7	94,0	96,5	95,7
PM2,5	17,1	20,7	18,3	93,3	89,8	86,7
PM1,0	17,1	20,5	17,3	94,6	90,4	86,3
PM10	14,6	17,3	15,6	91,3	87,4	84,7
CO	58,2	22,9	16,5	97,5	79,9	68,2
COVNM	43,3	23,8	12,9	95,7	74,7	62,2
TSP	7,2	7,0	5,1	88,2	84,7	100,0
SO ₂	12,2	3,3	3,7	90,4	35,2	10,0
N ₂ O	1,1	2,1	2,5	92,1	94,8	94,9

*Évolution depuis 2000.

Source : Citepa / format Secten – mai 2014

Figure D3.2-4 Émissions dues à la route par type de véhicule et motorisation en 2012

Structures en %



Source : Citepa / format Secten – mai 2014

D3.2-6 Émissions du trafic routier en France métropolitaine

Niveaux en milliers de tonnes (sauf CO₂ en millions de tonnes), parts en %

	1990			11908			11912		
	Ensemble	Niveau	Part	Ensemble	Niveau	Part	Ensemble	Niveau	Part
CO	6 031	197	3,3	783	149	19,1	413	125	30,3
COVNM	1 075	44	4,1	165	30	18,2	71	22	31,6
SO ₂	143	102	71,3	4	3	77,8	1	1	81,9
N ₂ O	3	1	28,3	4	3	61,1	5	4	84,8
CO ₂	111	53	48,3	120	94	78,6	120	100	82,8
PM10	72	59	81,9	45	40	89,4	38	35	90,9
NOx	1 162	490	42,2	629	558	88,6	526	498	94,6

Source : Citepa / format Secten – mai 2014

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 s'appliquent aux véhicules neufs, vendus en Europe. Elles se traduisent par l'obligation pour les constructeurs d'équiper les véhicules neufs de technologies environnementales (pot catalytique, filtre à particules).

D3.3 | Qualité de l'air et transport routier

À proximité du trafic routier, les teneurs en monoxyde de carbone (CO) et en benzène diminuent depuis 2000. En 2012, la réglementation est respectée pour ces deux polluants. À l'inverse, des progrès restent à faire pour le dioxyde d'azote (NO₂) et pour les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}), les seuils réglementaires étant fréquemment dépassés.

La réglementation européenne est respectée pour le monoxyde de carbone (CO) et le benzène en 2012

Entre 2000 et 2012, les teneurs de CO diminuent et sont faibles. Le seuil européen est respecté.

Les concentrations de benzène mesurées à proximité du trafic routier diminuent entre 2000 et 2012, baisse expliquée en partie par l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2000 de la directive 98/70/CE visant à limiter le taux de benzène dans l'essence. En 2012, la réglementation européenne fixée pour la protection de la santé humaine est respectée.

Des concentrations encore trop élevées pour le NO₂, les PM₁₀ et les PM_{2,5}

Entre 2000 et 2012, les teneurs en NO₂ baissent à proximité du trafic routier et en situation de fond urbain. Le pic de 2003 est dû à la canicule et à des conditions météorologiques peu favorables à la dispersion des polluants.

En 2012, la valeur limite annuelle en NO₂ fixée pour la protection de la santé humaine est dépassée par la moitié des stations à proximité du trafic routier et par moins de 1 % des stations de fond urbain. La valeur limite horaire en NO₂ n'est pas respectée par 4 % des stations à proximité du trafic routier.

Les modalités de mesure des particules PM₁₀ et PM_{2,5} ont été modifiées en 2007, afin de rendre les résultats équivalents à ceux obtenus par la méthode de référence européenne. Il est donc impossible de comparer les périodes 2000-2006 et 2007-2012. Hormis des fluctuations annuelles dues notamment aux conditions météorologiques, aucune tendance à la baisse n'est observée pour les PM₁₀ sur la période 2007-2012.

En 2012, le seuil annuel en PM₁₀ fixé pour la protection de la santé humaine est dépassé par 6 % des stations à proximité du trafic routier. De plus, le seuil journalier en PM₁₀ n'est pas respecté en 2012 par 31 % des stations à proximité du trafic routier et par 5 % des stations de fond urbain.

En 2012, le seuil européen en PM_{2,5} de protection de la santé humaine n'est pas respecté sur une seule station, située à proximité du trafic routier.

Impacts sur la santé et l'environnement

Le NO₂ et les particules irritent et altèrent les voies respiratoires. L'impact des particules dépend de leur taille et de leur composition physico-chimique. Plus elles sont fines, plus elles pénètrent profondément dans l'appareil respiratoire. Le benzène est cancérigène. Le CO peut provoquer des maux de têtes, des vertiges, des nausées, une paralysie musculaire ou encore des troubles cardiaques et des effets asphyxiants. Dans les cas les plus graves, il peut entraîner le coma ou la mort.

Le NO₂ contribue à l'acidification et à l'eutrophisation des milieux. C'est également un gaz qui intervient dans les processus de formation de l'ozone, tout comme le CO.

Sources

Les statistiques présentées sont calculées à partir des mesures de la base de données nationale de la qualité de l'air. *Le Bilan de la qualité de l'air en France en 2012*, publié par la DGEC/Medde, sert de référence.

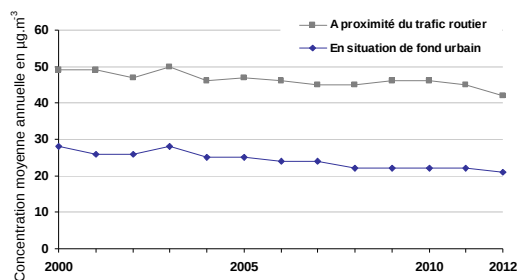
Contentieux européen

Depuis l'entrée en vigueur de la législation européenne en 2005, au moins une des valeurs limites fixées pour les PM₁₀ n'a pas été respectée chaque année dans 17 États membres, dont la France. En mai 2011, la Commission européenne a assigné la France devant la Cour de justice pour le non-respect des valeurs limites applicables pour les PM₁₀ depuis 2005 et pour n'avoir pas pris suffisamment de mesures pour réduire cette pollution. La France risque également un contentieux européen pour le NO₂.

Mesures pour améliorer la qualité de l'air

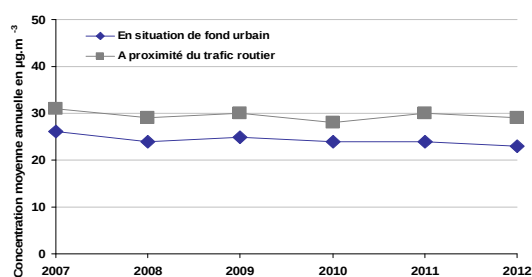
- En juillet 2010, un « plan particules » a été présenté afin de lutter contre les effets sanitaires de la pollution chronique de l'air par les particules et de respecter la réglementation. Il prévoit des actions à portée nationale mais aussi locale dans les différents secteurs d'activité.
- Afin de permettre une réduction des niveaux de pollution, une importante révision des plans de protection de l'atmosphère (PPA) est en cours et devrait se terminer courant 2015.
- En février 2013, un plan d'urgence pour la qualité de l'air a été élaboré, composé de 38 mesures, autour de 5 priorités :
 - favoriser le développement de toutes les formes de transport et de mobilité propres par des mesures incitatives ;
 - réguler le flux de véhicules dans les zones affectées par la pollution atmosphérique ;
 - réduire les émissions des installations de combustion industrielles et individuelles ;
 - promouvoir fiscalement les véhicules et les solutions de mobilité plus vertueuses en termes de qualité de l'air ;
 - informer et sensibiliser nos concitoyens aux enjeux de la qualité de l'air.

Fin 2013, la quasi-totalité des 38 mesures étaient achevées ou bien engagées. Sur les 35 mesures nationales, 26 sont terminées ou en passe de l'être et 6 sont engagées. 25 mesures doivent être déclinées au niveau local par les services de l'État en région, les collectivités locales et les autres acteurs concernés.

Figure D3.3-1 Concentrations moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) dans l'air

Note : France métropolitaine et DOM ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Source : base de données nationale de la qualité de l'air, juillet 2013, LCSQA

Figure D3.3-2 Concentrations moyennes annuelles de particules PM₁₀ dans l'air

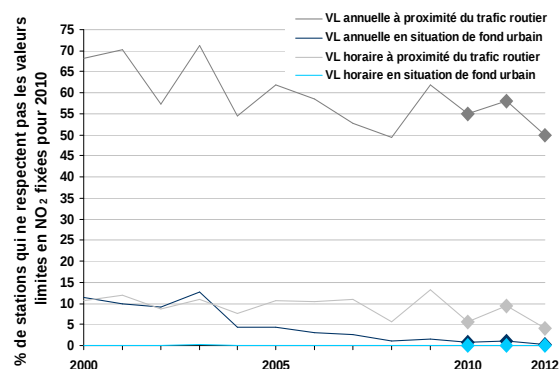
Note : France métropolitaine et DOM ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Source : base de données nationale de la qualité de l'air, juillet 2013, LCSQA

Figure D3.3-3 Seuils réglementaires européens pour la protection de la santé humaine

Polluant	Seuil pour la protection de la santé humaine	Année d'entrée en vigueur
Dioxyde d'azote NO ₂	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³	2010
	Valeur limite horaire : 200 µg.m ⁻³ en moyenne sur une heure à ne pas dépasser plus de 18 fois par année civile	2010
Particules dont le diamètre est inférieur à 10 micromètres PM ₁₀	Valeur limite annuelle : 40 µg.m ⁻³	2005
	Valeur limite journalière : 50 µg.m ⁻³ à ne pas dépasser plus de 35 fois par année civile	2005
Particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 micromètres PM _{2,5}	Valeur limite annuelle : 25 µg.m ⁻³	2015
Monoxyde de carbone CO	Valeur limite : 10 000 µg.m ⁻³ en maximum journalier de la moyenne sur 8h	2005
Benzène C ₆ H ₆	Valeur limite annuelle : 5 µg.m ⁻³	2010

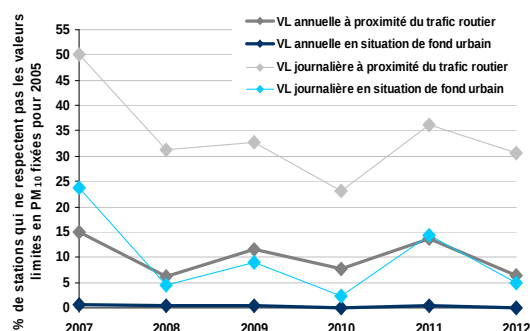
Source : directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe

Figure D3.3-4 Pourcentage de stations de mesure de la qualité de l'air ne respectant pas la réglementation pour le dioxyde d'azote (NO₂)

Champ : Stations de mesure de la qualité de l'air

Note : VL : valeur limite ; DOM inclus ; les statistiques calculées pour la période 2000-2009 sont données à titre indicatif puisque les valeurs limites horaire et annuelle sont entrées en vigueur en 2010 ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

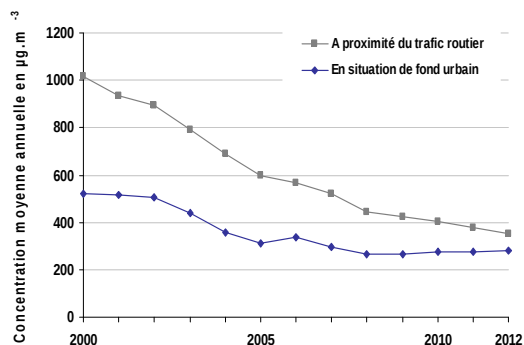
Source : base de données nationale de la qualité de l'air, juillet 2013, LCSQA

Figure D3.3-5 Pourcentage de stations de mesures de la qualité de l'air ne respectant pas la réglementation pour les PM₁₀

Note : France métropolitaine et DOM ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Source : base de données nationale de la qualité de l'air, juillet 2013, LCSQA

Figure D3.3-6 Concentrations moyennes annuelles de monoxyde de carbone (CO) dans l'air



Note : France métropolitaine et DOM ; les concentrations en situation de fond urbain sont mesurées dans des zones urbaines éloignées de toutes sources directes d'émission.

Source : base de données nationale de la qualité de l'air, juillet 2013, LCSQA

D4.1 | Accidentologies ferroviaire, aérienne et maritime

Le nombre de tués et de blessés graves dans les accidents ferroviaires est en hausse en 2013. Le nombre d'accidents aériens sur le territoire français métropolitain diminue, mais les accidents mortels augmentent. Dans le maritime, le nombre d'accidents diminue également, après une année 2012 particulièrement forte.

Augmentation du nombre de tués et de blessés graves dans des accidents ferroviaires

En 2013, le nombre de tués dans des accidents ferroviaires augmente de 16 %, passant de 73 à 85. Il retrouve presque son niveau de 2011 (88 tués), mais sans atteindre les niveaux antérieurs à 2009 (101 tués par an en moyenne entre 2000 et 2008). Cette augmentation du nombre de tués en 2013 est en partie due à l'accident de Brétigny-sur-Orge survenu le 12 juillet qui a provoqué le décès de 7 personnes. L'augmentation du nombre de voyageurs et de « personnes non autorisées » tués (c'est-à-dire se trouvant sur les voies ferroviaires sans y être autorisées, hors passages à niveau) contribue également à la hausse globale (respectivement + 2 et + 12 personnes). En revanche, le nombre d'employés tués enregistre une baisse significative. Le nombre de tués parmi les usagers de passage à niveau diminue (29 après 33 personnes en 2012). Avec 45 tués, les accidents causés par le matériel roulant en marche (hors suicide) sont les plus générateurs d'accidents mortels (53 % du nombre de personnes tuées en 2013). Les accidents aux passages à niveau ont fait aussi 29 morts (soit 35 % du nombre de personnes tuées en 2013).

Le déraillement en gare de Brétigny-sur-Orge du train qui devait relier Paris-Austerlitz à Limoges a fait également 11 blessés graves et contribue fortement à l'augmentation de 43 % du nombre total de blessés (personnes hospitalisées plus de 24 heures). Il s'établit à 53 blessés graves en 2013 (37 en 2012, représentant son niveau historique le plus bas) et augmente ainsi plus vite que le nombre de tués. Comme pour le nombre de tués, il augmente fortement pour les voyageurs (passant de 6 à 13) et les « personnes non autorisées » (16, contre 11 en 2012), mais il augmente également fortement pour les usagers de passage à niveau (passant de 10 à 19). Le nombre de blessés graves baisse uniquement pour les personnels (2 contre 6 en 2012).

Malgré la hausse du nombre de tués et de blessés graves en 2013, la tendance sur le long terme des accidents ferroviaires est à la baisse, tant pour les tués que pour les blessés graves (hors suicides). Les baisses atteignent respectivement 51 % et 65 % en vingt ans.

Baisse du nombre d'accidents aériens mais augmentation des accidents mortels

En 2013, on dénombre 73 accidents corporels aériens, soit une diminution de 3 % par rapport à 2012. Si le nombre de blessés graves dû à ces accidents diminue (38 contre 45 en 2012), le nombre de morts augmente fortement pour atteindre 71 personnes (44 l'an dernier).

La baisse du nombre d'accidents est uniquement imputable à l'aviation générale qui représente 93 % des accidents de l'aérien en 2013, tandis que les autres types de vol (travail aérien et transport public) enregistrent respectivement 1 seul et 4 accidents. Aucun de ces quatre accidents dans le transport public (vols des compagnies aériennes) n'a été mortel, contrairement à 2012 (12 morts) qui reste l'année la plus mortelle depuis 2002.

Baisse du nombre d'accidents et de tués dans le maritime

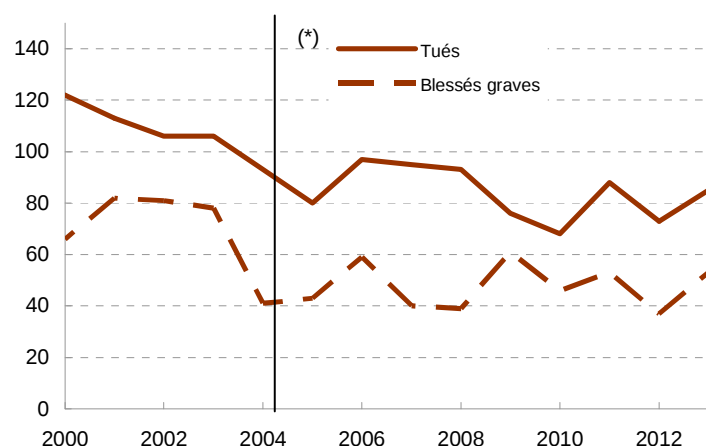
Le nombre d'accidents maritimes (opérations de sauvetage recensées par la Direction des affaires maritimes) a fortement augmenté entre 2000 et 2012 (+ 4,2 % en moyenne annuelle entre ces deux dates). Sur la même période, le nombre de morts, de disparus et de blessés recensés ont également augmenté (respectivement + 2,0 %, + 4,6 % et + 2,2 % en moyenne annuelle).

Après 2012, où l'on a dénombré le plus d'accidents maritimes et de morts (respectivement 11 080 et 224), on enregistre en 2013 une diminution de 7,8 % du nombre d'accidents (10 221) et de 15,6 % du nombre de personnes décédées (189). En revanche, le nombre de personnes disparues augmente de 2,3 % (181) et le nombre de blessés continue de croître en 2013 (822, soit + 2,0 % par rapport à 2012).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure D4.1-1 Tués et blessés lors d'accidents (*) ferroviaires

Nombre de tués et de blessés graves



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.

(*) À compter de 2004, personnes décédées dans les 30 jours suivant l'accident.

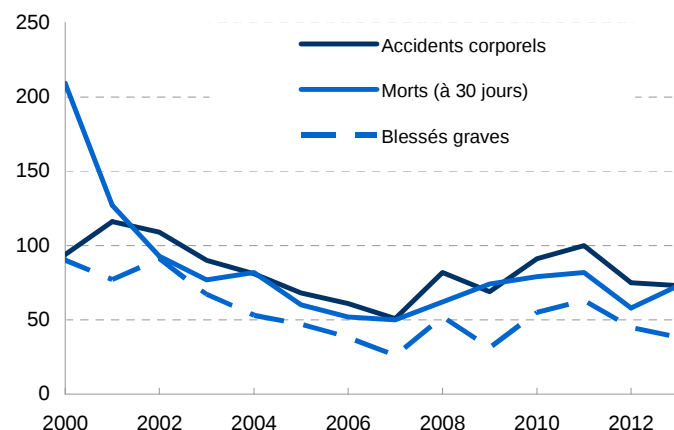
Blessés graves : personnes ayant été hospitalisées plus de trois jours, et ce jusqu'en 2003.

(*) À compter de 2004, personnes hospitalisées plus de 24 heures (mais non décédées dans les 30 jours suivants).

Source : RFF, données 2013 provisoires

Figure D4.1-2 Accidents aériens sur le territoire français

Nombre d'accidents corporels, de personnes décédées et de blessés graves



Champ : accidents corporels* sur le territoire français métropolitain, quelle que soit la nationalité de l'avion, couvrant :

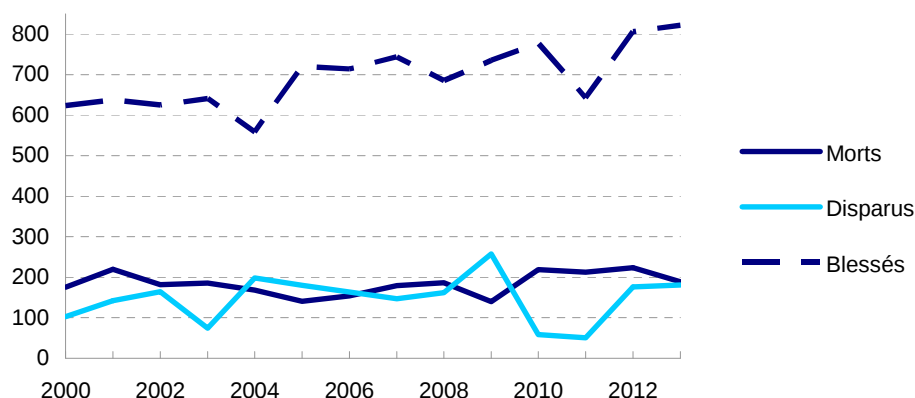
- transport public ou aviation commerciale (avions et hélicoptères des compagnies aériennes) ;
- aviation générale (avions, hélicoptères et ULM des aéroclubs, écoles, sociétés, privés) ;
- travail aérien (avions, hélicoptères et ULM des sociétés et des privés pour épandage agricole, photo-cinéma, publicité aérienne, surveillance, hélicoptère ...).

* Dans le cas de collisions entre deux aéronefs ou plus, il y a autant d'occurrences que d'aéronefs impliqués. Les accidents corporels regroupent les blessures mortelles ou graves. Sont exclues les blessures légères, non prises en compte par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Source : Bureau des enquêtes pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)

Figure D4.1-3 Accidents maritimes (y compris plaisance)

Nombre de personnes décédées, disparues et blessées



Source : SOeS, d'après DGITM / DAM / SM

D4.2 | Accidentologie routière

En 2012, le nombre d'accidents corporels de la route diminue de 7,1 % par rapport à 2011. Avec 3 653 tués, la mortalité recule fortement (- 7,8 %), après une faible baisse en 2011 (- 0,7 %). À l'exception des cyclistes et des usagers de camionnettes, la mortalité diminue pour tous les types d'usagers, tout particulièrement pour les cyclomotoristes (- 18,6 %) et les motocyclistes (- 12,6 %).

Données provisoires 2013

Selon le bilan provisoire 2013 de l'ONISR, le nombre d'accidents corporels et de tués recule encore en 2013. On dénombre 56 812 accidents corporels (- 6,0 % par rapport à 2012), générant 70 607 blessés et 3 268 tués.

Le nombre de tués diminue à nouveau (- 10,5 %). Cette baisse de la mortalité concernerait tous les usagers à l'exception des conducteurs de poids lourds (+ 1,8 %).

Le nombre d'accidents corporels et la mortalité diminuent

En 2012, le bilan de l'accidentologie routière s'établit à 60 437 accidents corporels, pour lesquels on dénombre 75 851 blessés et 3 653 tués. Les nombres d'accidents (- 7,1 %) et de tués (- 7,8 %) diminuent davantage qu'en 2011 (respectivement - 3,4 % et - 0,7 %). Le taux de gravité des accidents est quasi stable : 6,0 tués pour 100 accidents, contre 6,1 en 2011. Entre 2008 et 2012, le nombre de tués a diminué de 3,9 % en moyenne annuelle.

La mortalité diminue fortement sur les autoroutes

Alors que 30 % seulement des accidents corporels surviennent en rase campagne, celle-ci concentre 72 % de la mortalité routière. En 2012, le nombre de tués diminue à la fois en milieu urbain (- 6,3 %) et en rase campagne (- 8,4 %). En 2012 (comme en 2011), le risque de décéder lorsque l'on est impliqué dans un accident est 6 fois supérieur en rase campagne qu'en milieu urbain.

Le nombre d'accidents diminue sur tous les types de réseau, dans des proportions semblables : - 7,3 % pour les autoroutes, - 6,8 % pour les routes nationales et départementales, et - 7,1 % pour les autres voies. Concernant la mortalité, la situation est plus contrastée : elle diminue fortement sur les autoroutes (- 10,4 %) après deux années de hausse (+ 13,4 % en 2011 et + 5,8 % en 2010) et sur les routes départementales qui concentrent trois quart des tués (- 7,3 %) tandis qu'elle augmente sur les routes nationales (+ 5,6 %). Ainsi, le taux de gravité des accidents corporels sur les routes nationales augmente de plus d'un point entre 2011 et 2012 : 9,7 tués pour 100 accidents. Il reste inférieur à celui des accidents survenant sur les routes départementales (12,3 tués pour 100 accidents)-(figure D4.2-1).

La mortalité des cyclistes augmente en 2012

Les cyclistes représentent la seule catégorie d'usagers pour laquelle la mortalité augmente en 2012 (+ 16,3 %) après deux années consécutives de baisse (- 4,1 % en 2011 et - 9,3 % en 2010). La mortalité des usagers de voitures poursuit sa tendance à la baisse continue (- 8,7 % en 2012 et - 2,2 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2011). Le nombre de tués parmi les cyclomotoristes diminue pour la troisième année consécutive (- 18,6 %) et diminue également parmi les motocyclistes (- 12,6 % après + 8,0 % en 2011) et les piétons (- 5,8 %).

Sur plus longue période, on observe une baisse du nombre de tués pour toutes les catégories d'usagers : entre 2006 et 2012, la baisse la plus sensible concerne les cyclomotoristes (- 9,5 % en moyenne annuelle) et c'est parmi les cyclistes et les piétons que cette baisse est la moins élevée (respectivement - 1,6 % et - 1,5 % en moyenne annuelle).

Toutes les classes d'âge enregistrent une diminution du nombre de tués en 2012. Entre 2006 et 2012, cette diminution est la plus forte pour les 15-17 ans (- 8,6 % en moyenne annuelle) et la plus faible chez les moins de quinze ans (- 2,1 %).

La vitesse et l'alcool au volant sont stables

La vitesse moyenne pratiquée de jour par l'ensemble des véhicules diminue chaque année depuis 2000¹. La baisse a été particulièrement rapide entre 2000 et 2012 (- 9,7 km/h entre ces deux dates).

En 2012, elle s'établit à 78,4 km/h, soit 0,3 km/h de plus qu'en 2011. Cette très légère hausse provient de l'augmentation sensible des vitesses pratiquées par les motocyclistes. La vitesse moyenne de jour des motos s'établit à 86,1 km/h en 2012, soit une hausse de 1,3 km/h par rapport à 2011 mais en baisse de 14,7 km/h par rapport à 2002. Elle reste supérieure d'environ 6,8 km/h à celle des voitures.

La part des accidents mortels impliquant au moins un conducteur avec un taux d'alcool supérieur à 0,5 g/l se situe autour de 30 % depuis vingt ans (figure D4.2-3). En 2012, 5 240 accidents corporels se sont produits alors qu'au moins un des conducteurs présentait un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal. Dans les 839 accidents mortels, 925 personnes ont été tuées, soit 25,3 % de la mortalité routière.

1 Source : ONISR - Bilan 2012

Figure D4.2-1 Accidents corporels par localisation et type de réseau

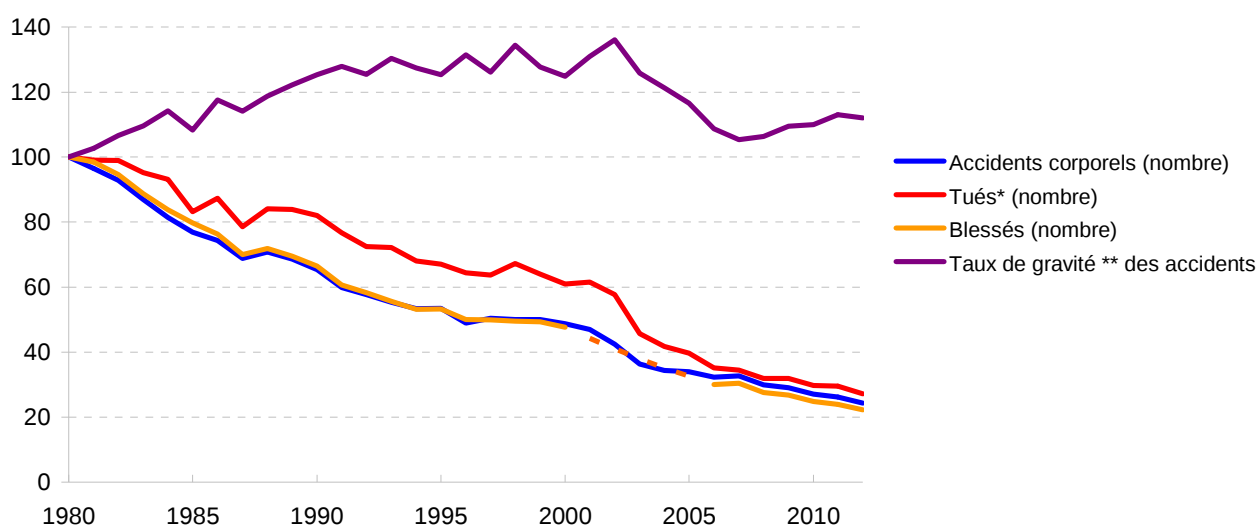
Nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués en unités ; évolutions en % pour les niveaux, en points pour les taux de gravité

	Accidents corporels (1)		Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité des accidents (3)/(1)		Taux de gravité (3)/((3)+(2))	
	2012	2012/2011	2012	2012/2011	2012	2012/2011	2012	2012/2011	2012	2012/2011
Par localisation										
Rase campagne	17 983	-8,5	25 011	-7,5	2 626	-8,4	14,6	0,0	9,5	-0,8
Milieu urbain	42 454	-6,4	50 840	-6,2	1 027	-6,3	2,4	0,0	2,0	-0,1
Par type de réseau										
Autoroutes	4 417	-7,3	6 157	9,0	242	-10,4	5,5	-1,0	3,8	-0,4
Routes nationales et départementales	23 129	-6,8	30 726	-6,5	2 757	-5,9	11,9	0,2	8,2	-0,5
dont routes nationales	3 504	-7,4	4 866	-4,8	339	5,6	9,7	1,1	6,5	0,3
dont routes départementales	19 625	-8,4	25 860	-6,9	2 418	-7,3	12,3	0,0	8,6	-0,6
Autres voies	32 891	-7,1	38 968	-8,8	654	-14,3	2,0	-0,1	1,7	-0,3
Ensemble	60 437	-7,1	75 851	-6,6	3 653	-7,8	6,0	-0,1	4,6	-0,1

Source : ONISR

Figure D4.2-2 Évolution des accidents corporels et du nombre de tués

Indice 100 en 1980



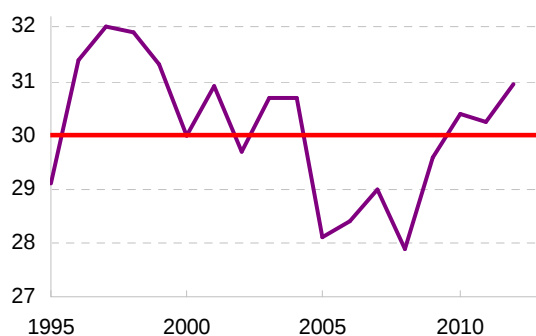
* Il s'agit du nombre de tués à 30 jours. Depuis janvier 2005, la comptabilisation du nombre de personnes tuées se fait à 30 jours au lieu de 6 jours auparavant. Ici, pour la période avant 2005, le nombre de tués à 30 jours est estimé en multipliant le nombre de tués à 6 jours par un coefficient d'ajustement défini par l'ONISR.

** Nombre de personnes tuées rapporté au nombre d'accidents corporels.

Source : ONISR

Figure D4.2-3 Part des accidents mortels avec alcool *

En %



* Rapport (en %) entre le nombre d'accidents mortels avec un taux d'alcool positif et le nombre d'accidents mortels avec un taux d'alcoolémie connu.

Source : ONISR

Figure D4.2-4 Victimes

Nombre de blessés et de tués ; taux de gravité en nombre de tués pour 100 victimes ; évolutions en % pour les niveaux, en points pour le taux de gravité

	Blessés (2)		Tués (3)		Taux de gravité (3)/((3)+(2))	
	2012	2012/2011	2012	2012/2011	2012	2012/2011
Par catégorie d'usagers						
Pétons	11 247	-5,6	489	-5,8	4,2	0,0
Cyclistes	3 911	-9,0	164	16,3	4,0	0,8
Cyclomotoristes	9 149	-12,3	179	-18,6	1,9	-0,1
Motocyclistes	14 087	-8,9	664	-12,6	4,5	-0,2
Voitures	33 263	-4,9	1882	-8,7	5,4	-0,2
Camionnettes	2 057	-5,7	145	8,2	6,6	0,8
Poids lourds	721	0,1	56	-16,4	7,2	-1,3
Bus et cars	734	47,4	6	-	0,8	0,8
Autres	682	-11,4	68	13,3	9,1	1,8
Par classe d'âge						
0-14 ans	5 661	-7,3	115	-10,2	2,0	-0,1
15-17 ans	4 716	-13,6	131	-9,0	2,7	0,1
18-24 ans	15 488	-7,8	753	-7,4	4,6	0,0
25-44 ans	26 880	-7,6	1082	-14,9	3,9	-0,3
45-64 ans	16 098	-4,0	827	-2,4	4,9	0,1
65 ans et plus	7 003	0,0	745	-1,7	9,6	-0,2
Age indéterminé	5	-82,1	0	ns	0,0	-3,4
Ensemble	75 851	-6,6	3653	-7,8	4,6	-0,1

Source : ONISR

D4.3 | Accidentologie des poids lourds

En 2012, on dénombre 2 946 accidents impliquant au moins un poids lourd, en baisse de 6,6 % par rapport à 2011. Ils représentent 4,9 % des accidents corporels de la route, soit l'équivalent de la part des poids lourds dans la circulation en France métropolitaine mesurée en véhicules-kilomètres. Cependant, les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves que les autres : en 2012, on compte 16,5 tués pour 100 accidents corporels impliquant un poids lourd, contre 6 tués pour 100 accidents impliquant l'ensemble des véhicules.

Données provisoires 2013

Selon le bilan provisoire 2013 de l'ONISR, la mortalité des usagers des poids lourds augmenterait en 2013 (+ 1,8 %) après une baisse en 2012 (- 14,9 %). 14,2 % des personnes tuées le seraient dans un accident impliquant un poids lourd ; ce qui en revanche représenterait une baisse de 4,3 % pour la seconde année consécutive (- 15,9 % en 2012).

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd continue de baisser

Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids lourd diminue en 2012 pour la seconde année consécutive (- 6,6 % après - 4,1 % en 2011, - 6,1 % en moyenne annuelle entre 2000 et 2012). Il diminue un peu moins vite que l'ensemble des accidents (- 7,1 %), alors que la circulation intérieure des poids lourds diminue nettement plus vite que celle de l'ensemble des véhicules (- 7,2 % contre - 0,2 %). Depuis 2000, ce nombre a été divisé par plus de 2 (*figure D4.3-1*).

Le nombre de tués baisse fortement

Le nombre de blessés dans les accidents impliquant un poids lourd diminue en 2012 (- 1,4 %). Le nombre de tués renoue cette année avec la baisse (- 15,9 %), après deux années de hausse (en 2010 et 2011) qui suivaient sept années consécutives de baisse. Au total, on observe une baisse de 6,3 % par an en moyenne sur la période 2000-2012. L'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents diminue : en 2012, on compte 16,5 tués pour 100 accidents impliquant un poids lourd, soit 2,7 fois plus que pour l'ensemble des accidents (6,0 tués pour 100 accidents), contre 3,0 fois l'année précédente (*figure D4.3-3*).

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus fréquents en rase campagne

Les accidents impliquant un poids lourd ont plus souvent lieu sur les autoroutes et routes nationales (38 % sur le réseau national 2012) que l'ensemble des accidents (13 %) (*figure D4.3-5*), en lien avec la structure de la circulation par type de réseau routier des poids lourds et de l'ensemble des véhicules. La majorité des accidents corporels impliquant un poids lourd se produisent en rase campagne (63,0 %) alors que, tous véhicules confondus, les accidents s'y produisent à seulement 29,8 % (*figure D4.3-2*).

Des accidents impliquant un poids lourd sont particulièrement graves

Les accidents impliquant un poids lourd sont, comme l'ensemble des accidents, plus graves en rase campagne qu'en milieu urbain, en termes de nombre

moyen de tués par accident. En effet, pour les accidents impliquant un poids lourd, le taux de gravité (nombre de tués pour 100 accidents) est de 22,1 en rase campagne contre 6,9 en milieu urbain (respectivement 14,6 et 2,4 pour l'ensemble des accidents). Toutefois, l'écart de gravité entre les accidents impliquant un poids lourd et l'ensemble des accidents est beaucoup plus élevé en milieu urbain (2,8 fois plus graves) qu'en rase campagne (1,5 fois).

La vitesse et l'alcoolémie augmentent

La vitesse est une cause reconnue d'accidents de la route. Pour les poids lourds comme pour les véhicules légers, les dépassements de vitesse baissent régulièrement depuis 2002, avec cependant une certaine stagnation depuis 2008 (*figure D4.3-4*). En 2012, le taux annuel de dépassement de la vitesse limite de plus de 10 km/h pour les poids lourds, hors autoroutes, est supérieur à celui des véhicules légers (respectivement 9,5 % et 8,5 %) et en hausse par rapport à 2011 (+ 8,5 %). L'alcool est un facteur qui intervient rarement dans les accidents de poids lourds : en 2012, 1,1 % des conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident corporel ont un taux d'alcoolémie positif (0,9 % en 2011), contre 6,6 % pour les conducteurs de voitures de tourisme (idem en 2011). Concernant les accidents mortels, en 2012 on enregistre 1,5 % de conducteurs de poids lourds impliqués présentant un taux d'alcoolémie positif (aucun en 2011 et 1,2 % en 2010), c'est le cas de 21,3 % des conducteurs de voitures de tourisme impliqués.

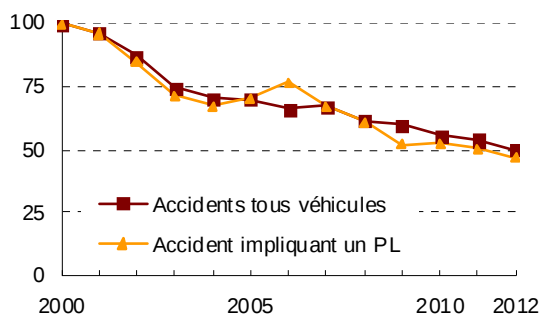
Le transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses peut constituer un facteur d'aggravation des risques d'accidents du travail des conducteurs. De ce fait, 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 marchandise transportée. Selon la Mission transport de matières dangereuses, en 2012 dans le transport routier de matières dangereuses, 34 accidents corporels ont eu lieu sur le réseau routier public ; 41 blessés et 9 tués ont été dénombrés, dont un dû aux marchandises transportées.

Remarque : Cette fiche porte sur l'ensemble des poids lourds circulant sur le territoire, poids lourds étrangers compris et non sur les seuls poids lourds français appartenant à des entreprises du transport routier de marchandises.

Figure D4.3-1 Évolution du nombre d'accidents corporels de la route

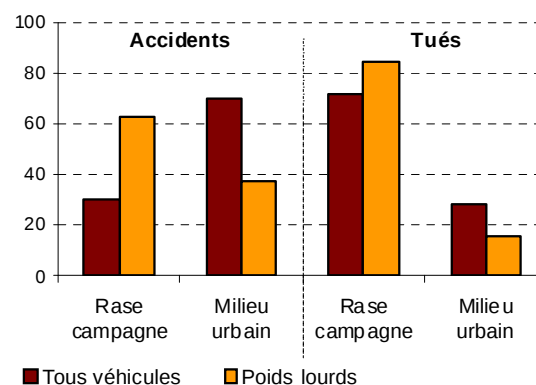
Base 100 en 2000



Source : ONISR

Figure D4.3-2 Accidents corporels et tués selon la localisation en 2012

En %



Source : ONISR

Figure D4.3-3 Taux de gravité des accidents de la route

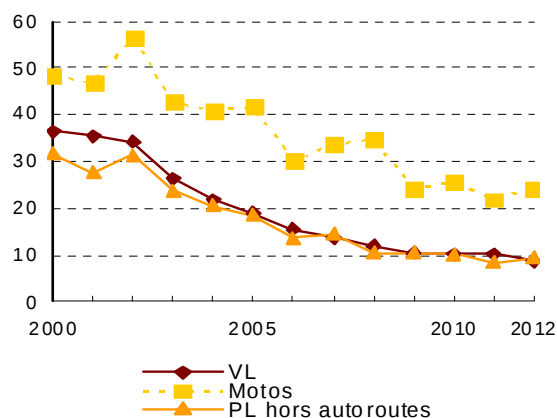
Nombre de tués pour 100 accidents corporels

	2000	2010	2011	2012
Accidents impliquant un PL (1)	16,8	16,9	18,3	16,5
Accidents tous véhicules (2)	6,7	5,9	6,1	6,0
(1) / (2)	2,5	2,9	3,0	2,7

Source : ONISR

Figure D4.3-4 Évolution du taux de dépassement (annuel) de plus de 10 km/h de la vitesse limite

Taux en %



En 2008 et 2011, calculé sur 8 mois (relevés quadrimestriels, pas de relevés au troisième quadrimestre 2008 et au premier quadrimestre 2011).

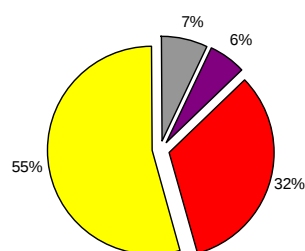
Source : ONISR

Figure D4.3-5 Accidents corporels selon le type de réseau en 2012

En %

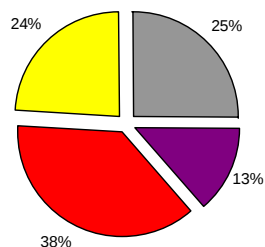
Tous véhicules

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départ.
- Voiries locales



Poids lourds

- Autoroutes
- Routes nationales
- Routes départ.
- Voiries locales



Source : ONISR

Figure D4.3-6 Conducteurs impliqués dans un accident corporel ou mortel en fonction de l'alcoolémie en 2012

Conducteurs	au taux d'alcoolémie		%
	positif	connu	
Impliqués dans un accident corporel			
Ensemble	5 305	86 922	6,1
dont voitures de tourisme	3 605	54 340	6,6
dont poids lourds	31	2 862	1,1
Impliqués dans un accident mortel			
Ensemble	856	4 658	18,4
dont voitures de tourisme	606	2 844	21,3
dont poids lourds	7	454	1,5

Source : ONISR

05 | Emprise des infrastructures de transport et impacts sur les milieux naturels

Les infrastructures de transport occupent 2,8 % de la surface métropolitaine ; elles ont augmenté de plus de 140 000 ha, soit + 10,3 %. Elles sont constituées à 90 % de surfaces artificialisées et ont de multiples impacts sur les milieux naturels terrestres et aquatiques.

Les impacts des surfaces dédiées au transport sur les milieux naturels

Les surfaces revêtues sont pour la plupart imperméables, ce qui entraîne de nombreux impacts sur l'état de l'environnement. En particulier le cycle de l'eau est perturbé, en quantité et qualité. En effet, les surfaces imperméabilisées accentuent et accélèrent les phénomènes de ruissellement, amplifiant l'effet des épisodes de sécheresse et d'inondations, la perte de zones humides et de leur rôle tampon, y compris vis-à-vis de la recharge des nappes superficielles. De plus, les eaux de ruissellement se chargent de matières en suspension et transportent différents polluants.

Par ailleurs, les infrastructures linéaires de transport conduisent à la fragmentation et au cloisonnement des espaces naturels, à la perte de connexions écologiques, notamment du fait de la circulation des véhicules, mais aussi des obstacles qui les entourent ou qu'elles constituent.

Les canaux et rivières canalisés utilisés pour le transport par eau, difficilement franchissables, fragmentent également les milieux naturels terrestres, mais ils ont également des impacts défavorables sur les milieux aquatiques, du fait d'une hydromorphologie artificielle ou fortement modifiée (état des berges, effets des vagues produites par le sillage des bateaux - le batillage -...).

La surface des infrastructures de transport est occupée pour 70 % par des sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire

Au sein des sols revêtus ou stabilisés, on distingue les sols de forme *linéaire* (routes, voies ferrées...) et ceux de forme *aréolaire* (parkings, ronds-points...). Ils ne sont pas tous à usage de transport, certains étant dédiés aux commerces, à des activités agricoles, à l'habitat...

Les surfaces à usage de transport sont composées à 70 % de sols revêtus ou stabilisés de forme linéaire (plus de 80 % pour les routes et autoroutes, contre 15 % pour les transports aériens). La part des sols revêtus ou stabilisés de forme aréolaire est de 6 % (il est, par exemple, de 5 % pour les routes ou autoroutes, et de 50 % pour le stockage et les services auxiliaires). Les autres surfaces, ni revêtues ni stabilisées, correspondent, par exemple, à des zones bâties, enherbées (aéroports...) ou en eau (canaux aménagés pour la navigation).

Les surfaces liées aux transports ont augmenté d'environ 140 000 ha entre 2006 et 2012

Les surfaces dédiées aux transports couvrent près de 1 550 000 ha, soit 2,8 % de la surface de la France métropolitaine, dont 79 % sous forme de routes ou

autoroutes, 8 % consacrées au transport par eau, 6 % aux chemins de fer et 4 % au stockage et aux services auxiliaires des transports.

Les transports par conduite qui, souvent souterrains, sont peu artificialisés (36,3 %) ; les transports par eau le sont encore moins (12,1 %) mais ont des impacts importants sur la biodiversité.

Entre 2006 et 2012, les surfaces totales à usage de transport ont augmenté de plus de 140 000 ha (+ 10,3 %). Les nouvelles surfaces dédiées aux transports sont à 80 % constituées de routes ou autoroutes (1,23 millions d'ha, + 10,3 % entre 2006 et 2012). Les surfaces dédiées aux transports par eau (117 000 ha en 2012) connaissent une progression similaire (+ 11,6 %). La progression la plus importante concerne les surfaces liées aux télécommunications, sur des volumes qui restent cependant faibles (3 800 ha). Les surfaces de stockage *etc.* ont également beaucoup augmenté (+ 19,9 %) et dépassent 58 000 ha.

Source : l'enquête Teruti-Lucas

Teruti-Lucas est une enquête aréolaire à deux degrés de tirage, réalisée sur le terrain ou à partir de sources administratives, par le ministère chargé de l'agriculture sur un peu moins de 310 000 points. Elle rapporte l'utilisation des terres sur les points visités annuellement. Les points sont qualifiés selon deux nomenclatures, l'une d'occupation physique des sols (volumes construits bas, sols de forme linéaire revêtus ou stabilisés, forêts de feuillus...), l'autre d'usage fonctionnel (productions végétales, mines et carrières, fourniture et traitement des eaux...).

Des changements de nomenclature et d'échantillons réalisés entre 2004 et 2006 ont induit une rupture de série. Ces changements étaient notamment liés à la mise en place de l'enquête européenne LUCAS (land use/cover area frame statistical survey).

Les surfaces à usage de transport considérées ici comprennent uniquement celles qui sont utilisées pour réaliser une fonction transport : chemins de fer, routes et autoroutes, transport par eau, transports aériens, transport par conduite (gazoduc...) et électricité, télécommunications et stockage et services auxiliaires des transports. Elles excluent notamment des surfaces telles que les parcs ou voies d'accès aux centres commerciaux, aux logements...

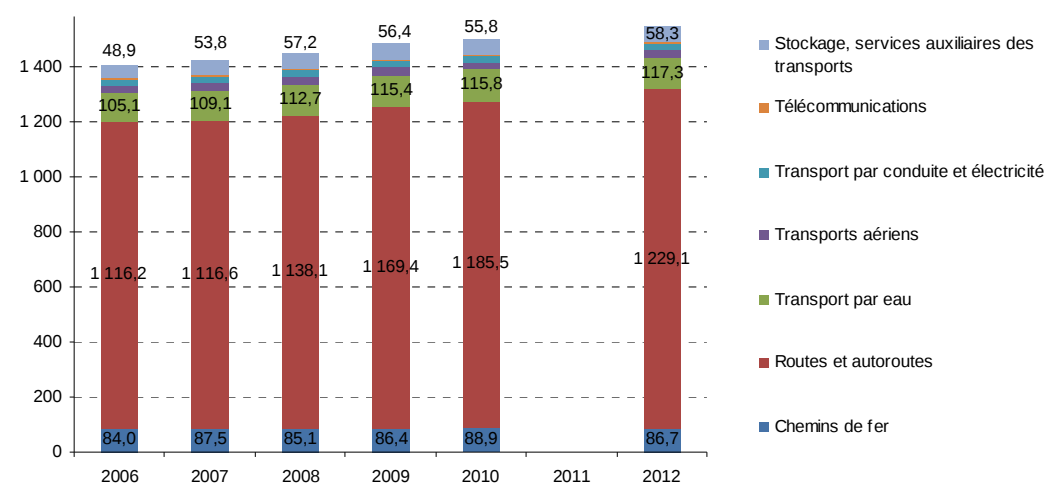
Figure D5-1 Surfaces à usage de transport, par type de transports

Niveaux en milliers d'ha, évolution en %

	Niveaux						Evolution totale 2012/ 2006
	2006	2007	2008	2009	2010	2012	
Chemins de fer	84,0	87,5	85,1	86,4	88,9	86,7	3,3
Routes et autoroutes	1116,2	1116,6	1138,1	1169,4	1185,5	1229,1	10,1
Transport par eau	105,1	109,1	112,7	115,4	115,8	117,3	11,6
Transports aériens	23,1	26,1	26,4	26,8	25,2	25,0	8,2
Transport par conduite et électricité	24,6	24,8	24,8	23,3	24,5	24,1	-2,1
Télécommunications	2,7	2,5	3,2	3,8	3,4	3,8	40,0
Stockage, services auxiliaires des transports	48,9	53,8	57,2	56,4	55,8	58,3	19,2
Ensemble des réseaux routiers	1116,2	1116,6	1138,1	1169,4	1185,5	1229,1	10,1
Ensemble des autres transports	288,4	303,7	309,5	312,1	313,6	315,3	9,3
Surfaces totales à usage de transport	1404,6	1420,3	1447,6	1481,5	1499,1	1544,4	10,0

Note : l'enquête n'a pas été conduite en 2011

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

Figure D5-2 Surfaces à usage de transport, par type de transports (en milliers d'ha)

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine

Figure D5-3 Occupation physique des sols à usage de transport en 2012

Niveaux en milliers d'ha, part en %

	chemins de fer	routes et autoroutes	transport par eau	transports aériens	transport par conduite et électricité	télécom- munications	stockage, serv aux des transports	surfaces totales
Sols bâtis	1,6	3,1	0,5	1,0	2,1	0,7	16,5	25,5
Sols revêtus ou stabilisés	68,9	1 079,1	9,4	8,5	1,5	1,4	30,8	1 199,6
Autres sols artificialisés	10,8	122,3	4,3	15,3	5,2	1,4	9,2	168,5
Autres types de sols	7,3	26,5	103,1	0,3	15,5	0,2	2,2	155,0
Total	88,7	1 230,9	117,3	25,0	24,3	3,8	58,7	1 548,7
part en sols artificialisés	91,7	97,8	12,1	98,9	36,3	95,2	96,3	90,0

Note : les autres sols artificialisés regroupent les sols nus ou enherbés.

Source : enquête Teruti-Lucas du ministère chargé de l'Agriculture, France métropolitaine



E – Transport de marchandises

E1 | Transport intérieur terrestre de marchandises

Le transport intérieur terrestre de marchandises est quasiment stable en 2013 (- 0,5 % en t-km pour l'ensemble y compris oléoducs). Hors oléoducs, il est légèrement en hausse (+ 0,7 %) et retrouve le même niveau qu'en 1999.

La part du transport routier dans le transport (hors oléoducs, y compris transit), à 87,8 %, augmente très légèrement, celle du transport ferroviaire est maintenant inférieure à 10 %.

Le transport par conteneur se développe depuis 2008, relayant en partie le transport de produits manufacturés.

Le transport terrestre de marchandises est presque stable en 2013 (- 0,5 % après - 5,5 %) ; depuis 2008, il baisse de 3,0 % en moyenne annuelle. Hors oléoducs, il progresse de 0,7 % en 2013 mais régresse de 2,6 % en moyenne annuelle depuis 2008.

La quasi-stabilité de 2013 est le résultat d'une légère croissance de 1,0 % du transport routier, principal poste des transports terrestres, et d'une baisse contenue du transport ferroviaire (- 1,6 %).

La croissance du transport routier combine une stabilité du pavillon français (- 0,1 %), alors que le pavillon étranger augmente de 3,0 %. Depuis 2008, le transport routier recule de 2,5 % en moyenne annuelle, le transport sous pavillon français reculant davantage (- 2,9 %) que le transport sous pavillon étranger (- 1,8 %).

Le transport ferroviaire poursuit sa tendance à la baisse (- 1,6 %) mais moins accentuée qu'en 2012 (- 4,9 %). Depuis 2008, le transport ferroviaire a baissé de 4,6 % en moyenne annuelle.

Le transport fluvial progresse de 2,8 % en 2013, à un rythme plus élevé que la moyenne annuelle (+ 1,2 %) sur la période 2008-2013.

Le transport par oléoducs, avec la délocalisation des raffineries vers les pays producteurs de pétrole, qui se traduit par la fermeture des raffineries de Reichstett courant 2011 et de Petit-Couronne courant 2012, accentue encore la baisse déjà forte de 2012 (- 26,6 % en 2013 et depuis 2008 - 11,9 % en moyenne annuelle).

La part modale du transport ferroviaire passe sous la barre des 10 %

Les parts (hors oléoducs, y compris transit) de la route et du transport fluvial augmentent légèrement : 87,8 % en 2013 (87,7 % en 2012) pour la route, 2,4 % pour le transport fluvial comme en 2012, celle du transport ferroviaire recule à 9,7 % (10,0 % en 2012) (figure E1-3).

Au total, sur moyenne période, la part des modes non routiers, a été divisée par presque deux au cours des deux dernières décennies et se stabilise maintenant : elle est passée de 23,5 % des t-km intérieures en 1990 à 12,2 % en 2009, niveau auquel elle se maintient depuis.

Malgré une année 2013 en essor, le transport international recule fortement depuis 2008

Le fret national terrestre (hors pavillon étranger, et hors oléoducs) baisse de 0,9 % en 2013 et recule de 2,8 % en moyenne annuelle depuis 2008. Alors que le transport fluvial national progresse, le transport routier et surtout le transport ferroviaire diminuent en 2013

comme depuis 2008 en moyenne annuelle (figure E1-5).

Le transport international a considérablement chuté en 2009 (- 28,0 %) ; malgré une progression continue depuis 2011, son niveau reste très en dessous de celui de 2008 avec une baisse en moyenne annuelle de 5,5 % sur 2008-2013. La baisse est particulièrement importante pour le transport routier international (- 7,1 % en moyenne depuis 2008) qui ne se redresse pas contrairement au transport ferroviaire.

La baisse de marchandises transportées est particulièrement sensible pour les produits pétroliers et les produits manufacturés

Les productions industrielle et agricole, principales branches économiques utilisatrices de transport évoluent avec moins d'amplitude que le transport terrestre (hors TRM étranger)-(figure E1-2).

Depuis 2009, le transport de produits agricoles et alimentaires est stable (- 0,7 %), comme leur production. Le transport de produits pétrolier, de houille métaux et minéraux a fortement baissé (- 3,9 %) avec la baisse du transport par oléoducs de produits pétroliers, celui des produits manufacturés a baissé de 3,5 %, une quantité de ce transport étant assuré en conteneurs dont le transport a augmenté de 3,1 %.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Parts modales

La part modale rapporte le transport de chacun des modes au transport total.

La part modale diffère selon le numérateur et le dénominateur retenus

En 2013, pour la route, les différentes parts modales sont :

Volume total de transport		part de la route
(Md t-km)		%
339,8	Transport terrestre y compris oléoducs	85,0
328,7	Transport terrestre hors oléoducs	87,8
282,7	Transport terrestre hors oléoducs, hors transit	87,0
224,7	Transport terrestre hors oléoducs, hors transit et hors transport routier sous pavillon étranger	83,7

Figure E1-1 Transports intérieurs terrestres par mode

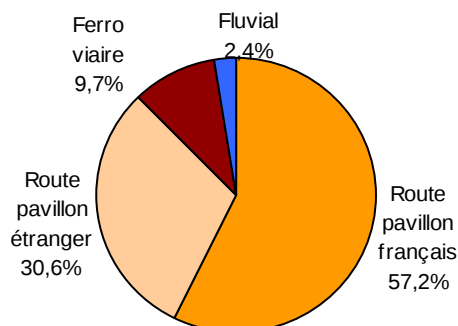
Niveaux en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
Transport ferroviaire	32,0	14,1	-4,9	-1,6	-4,6
National	20,3	12,4	-13,0	-8,0	-4,9
International - échange	8,4	16,6	11,2	14,4	-5,0
Transit	3,3	29,5	40,5	5,8	-1,1
Transport routier	288,6	0,3	-5,3	0,9	-2,5
Pavillon français	188,0	2,1	-6,1	-0,1	-2,9
National (PTAC>3,5t)	155,9	2,4	-7,0	-0,3	-3,0
Compte propre	31,6	7,7	-8,6	7,3	1,5
Compte d'autrui	124,4	1,2	-6,7	-2,1	-4,0
International (PTAC>3,5t)	9,4	-3,0	-3,6	0,2	-7,1
Transit	0,1	0,0	0,0	1,0	-11,7
VUL (PTAC<=3,5t)	22,7	2,4	0,0	1,0	0,6
Pavillon étranger	100,6	-3,1	-3,8	3,0	-1,8
Transit (pavil étranger)	42,6	-0,8	-0,2	0,0	-1,3
International	51,9	-4,9	-7,1	6,1	-2,5
Cabotage	6,1	-3,4	-0,4	0,0	2,2
Transport fluvial	8,0	-1,9	-2,1	2,8	1,2
National	5,0	-0,2	-2,9	2,8	2,2
International - échange	3,0	-4,7	-0,8	2,7	-0,5
Ensemble des transports terrestres hors Oléoducs	328,6	1,5	-5,2	0,7	-2,6
Oléoducs	11,1	-2,3	-11,9	-26,6	-11,9
Produits finis	6,9	4,2	-0,8	-6,5	-0,3
Produits bruts	4,2	-6,7	-20,5	-46,0	-21,3
Ensemble des transports terrestres	339,7	1,3	-5,5	-0,5	-3,0

Sources : SOeS, DGEC, CPDP

Figure E1-3 Parts modales terrestres (hors oléoducs)

En % de t-km année 2013



Source : SOeS

Figure E1-5 Transport intérieur terrestre national et international (hors TRM étranger et oléoducs)

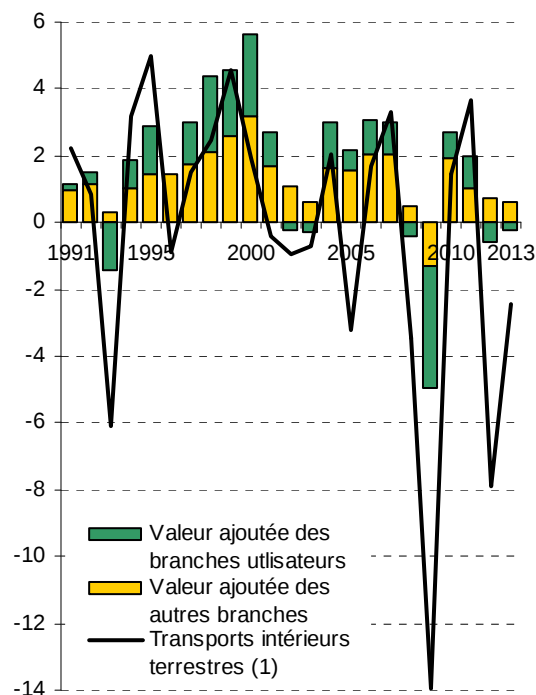
Niveau en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/2008
National	203,9	3,4	-6,9	-0,9	-2,8
Ferroviaire	20,3	12,4	-13,0	-8,0	-4,9
Routier	178,6	2,4	-6,2	-0,2	-2,6
Fluvial	5,0	-0,2	-2,9	2,8	2,2
International	20,8	2,6	1,9	5,9	-5,5
Ferroviaire	8,4	16,6	11,2	14,4	-5,0
Routier	9,4	-3,0	-3,6	0,2	-7,1
Fluvial	3,0	-4,7	-0,8	2,7	-0,5

Source : SOeS

Figure E1-2 Transports intérieurs terrestres et croissance de la valeur ajoutée

En milliards de t-km, en % pour la Valeur ajoutée

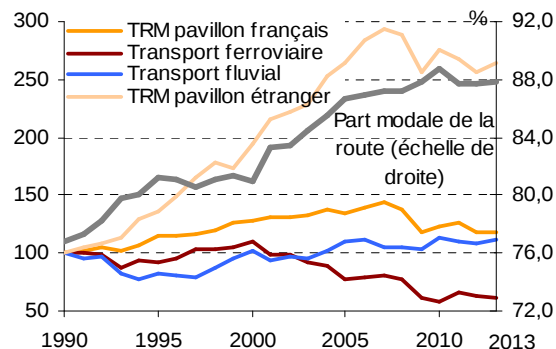


(1) En tonnes-kilomètres intérieures, hors transit, et TRM sous pavillon étranger, y compris oléoducs.

Sources : SOeS, Insee

Figure E1-4 Évolution des transports intérieurs et part modale routière

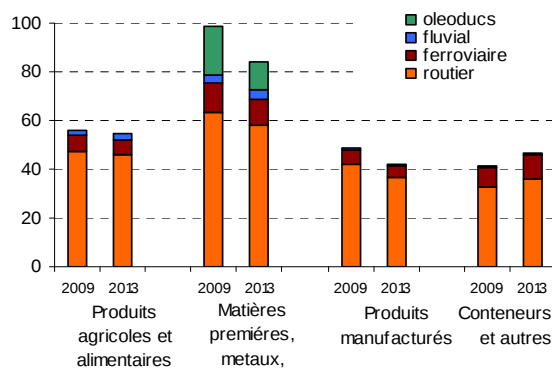
Indice base 100 en 1990 pour le transport, part modale en %



Source : SOeS

Figure E1-6 Transport intérieur terrestre par type de marchandises et mode

Niveaux en milliards de t-km %



Source : SOeS

E2 | Transport routier de marchandises

Le transport intérieur routier de marchandises progresse de 1,0 % en 2013, malgré la quasi-stabilité du transport sous pavillon français (- 0,1%). Le transport pour compte propre effectué par les plus de 3,5 tonnes du pavillon français repart à la hausse, retrouvant la tendance commencée après 2008 mais interrompue en 2012. Le transport intérieur pour compte d'autrui effectué par les plus de 3,5 tonnes du pavillon français atteint le niveau le plus bas depuis 1999.

La route domine le transport de marchandises mais sa part modale semble légèrement fléchir

La route assure l'essentiel du transport intérieur terrestre de marchandises (hors oléoducs) : 87,8 % en 2013.

La part modale de la route (yc transit et transport et hors oléoducs) était de 65,7 % en 1990 ; elle n'a cessé de croître jusqu'en 2010 (88,8 %) et semble reculer légèrement depuis.

Les volumes transportés par la route sont en légère progression en 2013 (+ 1,0 %) à 288,7 milliards de tonnes-km (t-km), alors qu'ils avaient fortement reculé en 2012 (- 5,3 %). Ils ont été multipliés par 1,5 depuis 1990, atteignant un maximum en 2007, 341,1 Md de tonnes-km, et, après les reculs de 2008 et 2009, semblent se stabiliser au niveau qu'ils avaient en 2001. Depuis 2008, ils ont baissé en moyenne de 2,5 % par an.

Le pavillon français recule toujours mais moins fortement

Le transport routier sous pavillon français (yc les véhicules utilitaires légers-VUL) est quasi stable (- 0,1 %) après un recul de - 6,1 % en 2012. Il retrouve le niveau de 2009 avec 188,1 Md de t-km en 2013, après l'effondrement de - 14 % entre 2008 et 2009. Depuis 2008, il a baissé en moyenne de 2,9 % par an.

Le transport pour compte d'autrui intérieur (hors transport international et transport par VUL), avec 124,4 Md de t-km, continue de baisser (- 2,1 %) mais moins fortement qu'en 2012 (- 6,7 %) ; il atteint le niveau le plus bas depuis 2000 et a baissé en moyenne de 4,0 % par an depuis 2008.

Le transport pour compte propre (hors transport international et transport par VUL), qui a progressé en moyenne de 1,5 % par an depuis 2008, repart à la hausse cette année (+ 7,3 %) après une très forte dégradation en 2012 (- 8,6 %) et se situe à un niveau comparable à celui de 2002.

La partie française du transport international sous pavillon français (non compris les VUL) est quasi stable en 2013 (+ 0,2 %). Après sa très forte chute en 2009 (- 26,4 %), elle diminue légèrement tous les ans depuis 2010 pour se situer à 9,4 Md de t-km en 2013.

Le transport par VUL progresse de 1,0 % en 2013.

Le pavillon étranger repart à la hausse

Le transport intérieur routier par des transporteurs étrangers progresse de 3,0 % du fait de la reprise des exportations et atteint 100,6 Md de t-km. Le cabotage et le transit resteraient quasi stables.

Le transport intérieur routier par des transporteurs étrangers représente 34,5 % du transport intérieur en 2013 ; il a baissé en moyenne de 1,8 % par an depuis 2008, mais très irrégulièrement (- 11,3 % en 2009 et - 3,8 % en 2012). En 2013, il progresse plus rapidement (+ 3,0 %) alors que le transport sous pavillon français stagne.

La baisse du transport sous pavillon français concerne presque tous les produits et tous les conditionnements

Le léger recul du transport routier sous pavillon français affecte presque toutes les catégories de produits et semble généralement plus fort que l'évolution de la production des biens.

Le transport de produits agricoles et alimentaires (48,2 Md de t-km), qui représentent 29,2 % des produits transportés, continue de se replier (- 2,8 %) en raison du recul de la production agricole et de l'industrie agroalimentaire (- 3,2 %). Depuis 2008, le transport de produits agricoles et alimentaires par le pavillon français a reculé de 2,8 % en moyenne annuelle.

Le transport de produits manufacturés, machines et matériels de transport, (51,8 Md de t-km) progresse en 2013 de 3,7 % (après - 11,6 % en 2012) ; le transport de matériel de transport, qui représente un cinquième du transport de produits manufacturés, est en baisse de 7,2 %, après - 5,7 % en 2012 en lien avec la baisse des immatriculations de véhicules neufs.

Le transport de matériaux de construction diminue de 2,1 %, alors que la production du secteur ne baisse que de 1,8 % après deux années de progression.

Le transport par conteneurs recule de 3,9 % après une baisse de 15,7 % en 2012 ; il avait fortement progressé en 2010 et 2011 ; il ne représente toutefois que 3,5 % du transport routier de marchandises. Le transport par palettes (37,7 % du transport de marchandises) progresse de 3,0 %, tandis que le transport par vrac solides (33,8 % du transport de marchandises) est quasi stable (- 0,3 %).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E2-1 Transport intérieur routier de marchandises

Niveau en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Pavillon français (1)	188,0	2,1	-6,1	-0,1	-2,9
National (PTAC>3,5t)	155,9	2,4	-7,0	-0,3	-3,0
Compte propre	31,6	7,7	-8,6	7,3	1,5
Compte d'autrui	124,4	1,2	-6,7	-2,1	-4,0
International (PTAC>3,5t)	9,4	-3,0	-3,6	0,2	-7,1
Transit	0,1	0,0	0,0	1,0	-11,7
Total PL (PTAC>3,5t)	165,3	2,1	-6,9	-0,3	-3,3
VUL (PTAC≤3,5t) (2)	22,7	2,4	0,0	1,0	0,6
Pavillon étranger	100,6	-3,1	-3,8	3,0	-1,8
Transit (pavil étranger)	42,6	-0,8	-0,2	0,0	-1,3
International	51,9	-4,9	-7,1	6,1	-2,5
Cabotage	6,1	-3,4	-0,4	0,0	2,2
Transport routier	288,6	0,3	-5,3	1,0	-2,5

Source : SOeS

(1) Le pavillon est le pays dans lequel les véhicules sont immatriculés.

La série du transport intérieur sous pavillons étrangers a été révisée sur la période 2006-2010 suite à la détection d'une anomalie dans le calcul des km parcourus sur le territoire national. L'essentiel de la révision en évolution porte sur l'année 2009.

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

Le transport intérieur est la partie réalisée sur le territoire français du transport.

Pour le *transport international* d'échange ne sont donc prises en compte que les t-km entre l'origine ou la destination en France et le point de passage de la frontière française.

Pour le *transit*, les tonnages transportés sont considérés pour la distance parcourue sur le territoire français

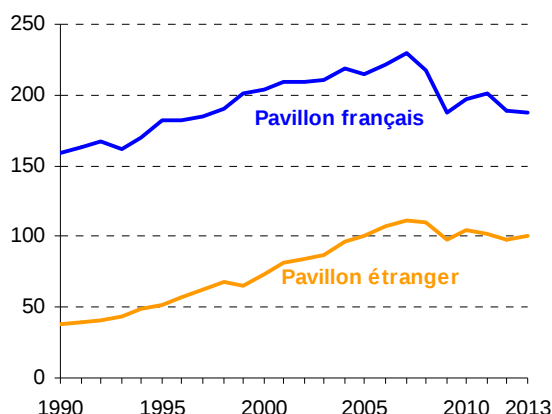
Les données internationales.

Les données de transit sont calées sur celles des enquêtes transit réalisées par le SOeS (1993, 1999, 2004 et 2010).

Les données d'échanges internationaux sont calées sur les résultats des enquêtes européennes TRM, disponibles sur le site d'Eurostat ; des révisions peuvent intervenir d'une année sur l'autre.

Figure E2-2 Transport intérieur routier de marchandises selon le pavillon

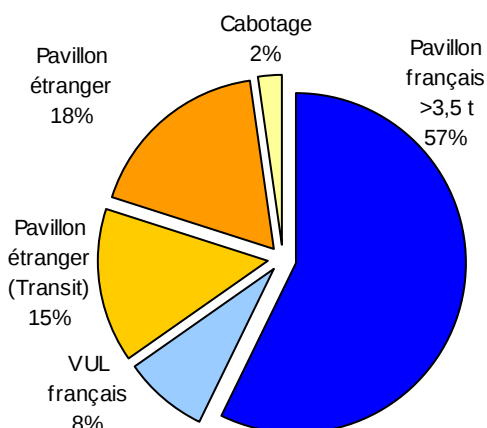
En t-km



Source : SOeS

Figure E2-3 Structure du transport intérieur routier de marchandises en 2013

En %



Source : SOeS

Figure E2-4 Le transport intérieur (national et international hors transit) sous pavillon français par type de marchandises

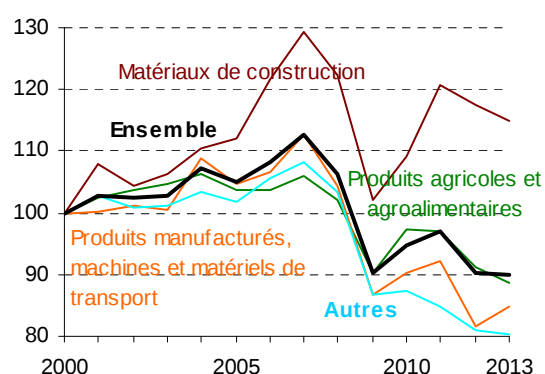
Niveau en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Produits agricoles et agroalimentaires	48,2	-0,3	-6,0	-2,8	-2,8
Matériaux de construction	34,5	10,7	-2,8	-2,1	-1,2
Produits manufacturés, machines et matériel de transport	51,8	2,2	-11,6	3,7	-4,1
Autres	30,7	-2,8	-4,6	-0,8	-4,9
Ensemble	165,2	2,1	-6,8	-0,3	-0,1

Source : SOeS

Figure E2-5 Transport intérieur sous pavillon français par marchandise

En t-km, indice 100 en 2000



Source : SOeS

E3 | Transport ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises recule en 2013 (- 1,6 %) après une baisse en 2012 (- 4,9 %). L'activité de fret ferroviaire s'élève à 32,0 milliards de tonnes-km en 2013. Malgré le dynamisme du transport ferroviaire international, le contexte économique national défavorable ne permet pas une reprise du transport ferroviaire qui décroît tendanciellement depuis les années 2000.

Dégradation du transport national, dynamisme à l'international

Le transport ferroviaire de marchandises a reculé de 1,6 % en 2013 en tonnes-km, tiré vers le bas par un transport national qui poursuit sa dégradation (- 8,0 % en 2013 après - 13,0 % en 2012). Le dynamisme du transport international, qui représente désormais plus du tiers de l'activité, ne permet pas de compenser cette baisse malgré des taux de croissance élevés : + 14,4 % pour les échanges internationaux de la France par voie ferrée, + 5,8 % pour le transit à travers la France.

Sur la période 2008-2013, le transport de fret ferroviaire a reculé à un rythme annuel moyen de 4,6 %, les composantes « national » et « international » évoluant sur ces cinq années à des cadences moyennes comparables : - 4,9 % en moyenne annuelle pour le national et - 5,0 % pour l'international. Le transit connaît une diminution quinquennale moyenne moins élevée (- 1,1 %). Dans son ensemble, le secteur ferroviaire a été sévèrement marqué par les années de crise (2009 et 2010) et la concurrence accrue du mode routier.

Les tonnages transportés se redressent en 2013 (+ 1,7 %) soutenus par la stabilité des volumes en national (+ 0,7 %) et la progression des volumes à l'international (+ 2,8 %). Sur la période 2008-2013, les volumes transportés ont reculé de 3,9 % chaque année en moyenne.

Recul du transport de matériaux de construction et des produits manufacturés

Le transport ferroviaire de minéraux bruts et matériaux de construction se détériore en 2013 : - 14,6 % après - 3,1 % en 2012. Cette chute des transports ferrés est la conséquence de la faiblesse des volumes de matériaux, ciment et verre entre autres, sur le marché dans une conjoncture du bâtiment dégradée.

Le transport de produits manufacturés recule de - 4,7 % en 2013 en lien également avec la conjoncture économique en demi-teinte en France en 2013.

Progression des produits agricoles et alimentaires ainsi que des autres produits

Le transport de produits agricoles et alimentaires se redresse légèrement en 2013 (+ 2,0 %) après la chute observée en 2012 (- 14,9 %).

Les autres produits transportés progressent en 2013 (+ 11,9 %) sous l'impulsion du transport de minerais et produits de l'extraction (+ 23 %), du pétrole brut (+ 34 %) et des produits pétroliers raffinés (+ 21 %). Cette progression est liée à la bonne tenue du marché de l'énergie en raison notamment de l'hiver long et rigoureux.

Progression du transport conteneurisé

Le transport ferroviaire combiné progresse de 3,9 % en 2013. C'est la troisième année de hausse consécutive pour ce poste (+ 10,1 % en 2012 et + 2,1 % en 2011). Le transport de marchandises conteneurisées ou en caisses mobiles, qui représente l'essentiel du transport combiné, croît de 4,5 % en 2013. Le transport combiné en semi-remorques continue de reculer en 2013 (- 1,3 %).

Le transport conventionnel baisse de 3,4 % en 2013, après - 9,0 % en 2012.

Montée des nouveaux opérateurs en France

Suite à la libéralisation du transport ferroviaire national en 2006, de nouveaux opérateurs se sont progressivement installés dans le paysage ferroviaire français. Sur le segment du fret ferroviaire en 2013, on dénombre 18 opérateurs y compris l'opérateur national historique. Les nouveaux opérateurs ont effectués 36 % des transports en tonnes-km. En 2011, cette part est comparable à celle des autres opérateurs en Allemagne ou en Pologne mais inférieure à celles des nouveaux opérateurs aux Pays-Bas ou au Royaume-Uni.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E3-1 Transport intérieur ferroviaire de marchandises

Niveaux en millions de t, milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
En milliards de t-km					
Ensemble	32,0	14,1	-4,9	-1,6	-4,6
National	20,3	12,4	-13,0	-8,0	-4,9
International	8,4	16,6	11,2	14,4	-5,0
Transit	3,3	29,5	40,5	5,8	-1,1
En millions de tonnes					
Ensemble	89,0	7,9	-4,6	1,7	-3,9
National	60,4	4,9	-13,6	0,7	-3,7
International	23,7	16,0	17,3	2,8	-4,9
Transit	4,9	39,7	65,2	8,8	-0,5

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte réglementaire dans le cadre du décret 555-2012

Figure E3-3 Transport ferroviaire conventionnel et combiné selon le conditionnement

Niveaux en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

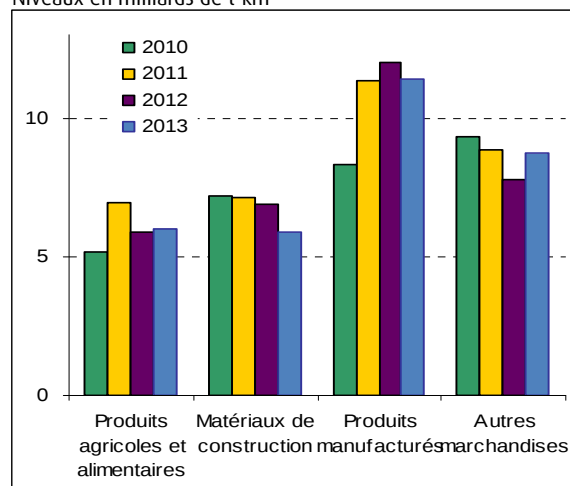
	Niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
Conventionnel	23,6	17,9	-9,0	-3,4	-5,4
Combiné	8,4	2,1	10,1	3,9	-1,9
conteneurs	7,5	11,2	12,0	4,5	1,3
semi-remorques	0,9	-34,3	-2,5	-1,3	-16,3

Champ : tonnes-km parcourues en France

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte réglementaire dans le cadre du décret 555-2012

Figure E3-2 Principales marchandises transportées

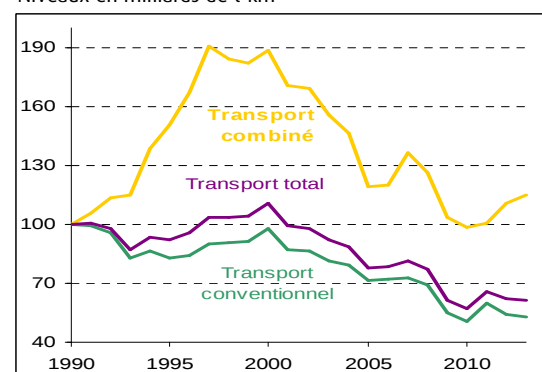
Niveaux en milliards de t-km



Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte réglementaire dans le cadre du décret 555-2012

Figure E3-4 Evolution du transport ferroviaire conventionnel et combiné

Niveaux en milliards de t-km

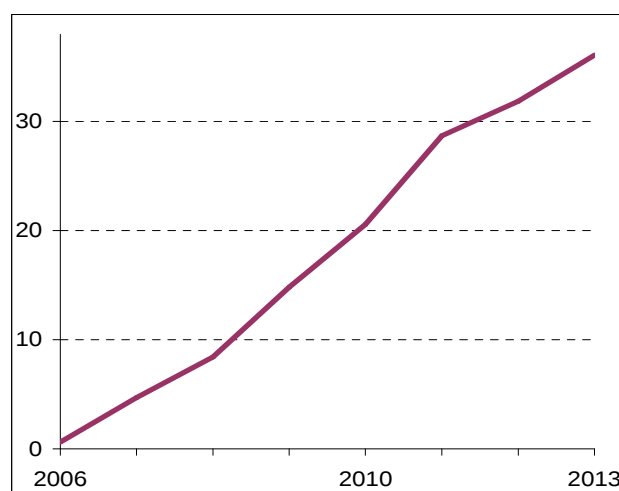


Champ : tonnes-km parcourues en France

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte réglementaire dans le cadre du décret 555-2012

Figure E3-5 Évolution de la part des nouveaux opérateurs dans le fret ferroviaire Français

Part en %

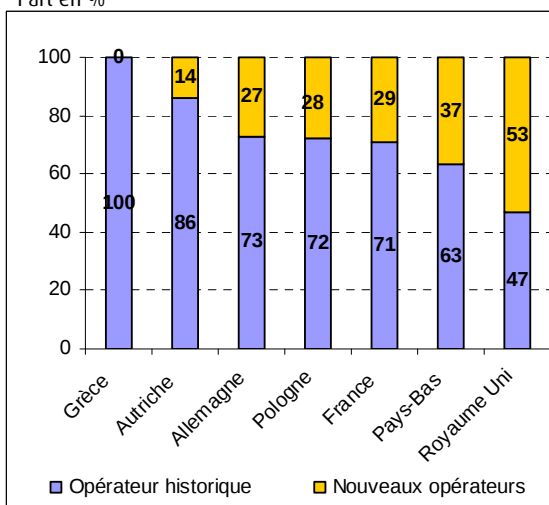


Champ : tonnes-km parcourues en France

Source : SOeS, enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis collecte réglementaire dans le cadre du décret 555-2012

Figure E3-6 Parts de l'opérateur historique et des autres opérateurs de fret ferroviaire (2011)

Part en %



Source : Araf, rapport 2012, données 2011

E4 | Transport fluvial de marchandises

Le transport fluvial de marchandises s'élève à 7,9 milliards de tonnes-km en 2013. Il progresse en 2013 (+ 1,0 %) après deux années de ralentissement (- 0,4 % en 2012 et - 2,4 % en 2011). Malgré un contexte économique défavorable dans de nombreux secteurs qui font traditionnellement appel au mode fluvial l'activité reste soutenue grâce à la demande de combustibles minéraux pour faire face à la rigueur de l'hiver et aux exportations de céréales.

Dynamisme des transports à l'international, stabilité en national

Le transport fluvial de marchandises a progressé de 1,0 % en 2013 en tonnes-km, tiré par les échanges internationaux (+ 2,7 %) tandis que le transport national, qui représente les deux tiers de l'ensemble, est stable (+ 0,1 %). Le transport national a progressé en cinq ans avec un rythme moyen de croissance annuelle de 2,1 %, porté par l'essor des trafics entre 2008 et 2010 ; depuis, il évolue faiblement. Sur la même période, le transport international a reculé à un rythme annuel moyen de 0,5 % avec des évolutions annuelles plus erratiques.

Le léger recul des tonnages transportés en 2013 (- 0,4 %) est imputable à la baisse des volumes « en national » (- 2,9 %), ces derniers comptant pour moitié dans l'ensemble alors que l'international connaît une progression de 2,1 %.

Regain de croissance pour les combustibles minéraux

Le transport fluvial de combustibles minéraux croît pour la seconde année consécutive (+ 25,1 % en 2013 après + 8,8 % en 2012). L'hiver vigoureux et tardif a entraîné un besoin plus important de charbon pour les centrales thermiques.

Reprise du transport de produits agricoles, chute marquée du transport de denrées alimentaires

Le transport de produits agricoles progresse de 4,6 % en 2013. Il bénéficie de la hausse des exportations de céréales de la campagne 2012/2013. Dans le même temps, le transport de denrées alimentaires recule de 15,2 %.

Recul du transport de matériaux de construction et des machines et véhicules

Le transport de minéraux bruts et matériaux de construction a pâti du ralentissement du marché de la construction en 2013 et du faible niveau des carnets de commande des industriels du BTP. Il recule de 3,1 %.

La mauvaise conjoncture économique a également nuit aux transports de produits manufacturés et de véhicules (- 5,2 % en 2013), notamment dans le secteur automobile ou textile. Ce poste a toutefois progressé de 6,7 % en cinq ans grâce à la croissance des marchandises conteneurisées. Sur la même période, le transport de conteneurs, mesuré en équivalent vingt pieds (EVP) a augmenté de 5,9 %.

Progression des produits métallurgiques et chimiques

Le transport de produits métallurgiques a augmenté de 13,0 % en 2013, croissance portée par un cours de l'acier en baisse. Sur la période 2008-2013, le transport de ces produits est particulièrement stable (+ 0,0 %).

Le transport de produits chimique connaît une croissance dynamique (+ 7,6 % en 2013 après + 14,9 % en 2012) grâce à une hausse des exportations de produits finis.

Transports sur les principaux bassins relativement stables

Le transport fluvial de marchandises sur les principaux bassins (Nord-Pas-de-Calais, Seine, Rhin et Rhône-Saône) est stable en 2013 (+ 0,5 %). Seul le transport sur le Rhin, qui représente 14 % des trafics en tonnes-km, est dynamique avec une hausse de 9,1 % de son trafic. Le transport sur le principal bassin, la Seine avec la moitié des trafics, est en léger retrait en 2013 (- 0,6 %). Ceci contraste légèrement avec l'essor observé sur 2008-2013, période sur laquelle les transports progressent avec un rythme annuel moyen de 2,0 %.

Le transport sur le bassin Rhône-Saône a connu un grand essor avant 2006, il se stabilise depuis.

Transports réalisés par les pavillons étrangers en hausse

Le transport fluvial de marchandises réalisé avec des bateaux immatriculés à l'étranger progresse de + 3,6 % en 2013 tandis que le transport du pavillon français est quasiment stable (- 0,2 %). Depuis 2000, le pavillon français est sur une tendance à la hausse (+ 1,1 %), il représente 66,6 % du transport fluvial total en 2013, contre 62,3 % en 2000.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E4-1 Transport fluvial de marchandises

Niveaux : millions de tonnes, milliards de t-km, évol. annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
En milliards de t-km					
Ensemble	7,9	-2,4	-0,4	1,0	1,1
Transport national	5,0	-0,2	-1,1	0,1	2,1
Transport international	3,0	-6,2	0,7	2,7	-0,5
En millions de tonnes					
Ensemble	58,2	-3,0	-0,4	-0,4	-0,7
Transport national	28,9	2,1	-3,2	-2,9	-0,5
Transport international	29,3	-7,9	2,7	2,1	-0,9
Fluvio-maritime (Md t-km)	0,3	-12,9	-3,3	-12,5	-5,7
Conteneurs (milliers d'EVP)	532	0,1	0,1	-0,1	5,9

Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime

Sources : SOeS, système d'information fluvial / VNF

Figure E4-3 Transport fluvial par type de marchandises

Niveaux en millions de t-km, évolutions annuelles en %

	Niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Produits agricoles	1,8	-11,0	-1,8	4,6	3,7
Denrées alimentaires, fourrages	0,4	-0,6	-7,0	-15,2	-4,9
Combustibles minéraux	0,6	-20,8	8,8	25,1	-1,5
Produits pétroliers	0,5	-4,4	-10,9	-0,2	-0,5
Minerais, déchets métallurgiques	0,3	-1,4	-9,1	1,2	2,8
Produits métallurgiques	0,4	11,0	-6,4	13,0	0,0
Minéraux bruts et matériaux de construction (yc sel)	2,5	5,0	0,3	-3,1	0,4
Engrais	0,2	6,5	8,0	0,5	-3,8
Produits chimiques	0,4	-8,1	14,9	7,6	0,9
Machines, véhicules, transactions spéciales (conteneurs)	0,8	3,8	4,5	-5,2	6,7
Total fluvial	7,9	-2,4	-0,4	1,0	1,1

Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime

Sources : SOeS, système d'information fluvial / VNF

Figure E4-5 Transport fluvial de marchandises par bassin

En millions de t-km, évolutions annuelles en %

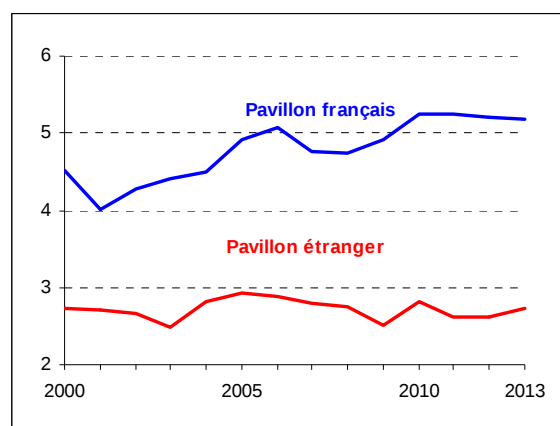
	Niveau	Evolutions annuelles			
	2013	2011	2012	2013	2013/ 2008
Nord Pas de Calais	0,9	-1,8	3,2	-0,3	1,3
Seine	4,0	1,6	1,3	-0,6	2,0
Rhin	1,1	-4,8	-5,7	9,1	-1,8
Rhône - Saône	1,3	-5,1	-1,8	-2,4	2,5
Principaux bassins	7,3	-1,1	0,0	0,5	1,4
Autres	0,6	-16,4	-5,2	8,5	-2,1
Ensemble	7,9	-2,4	-0,4	1,0	1,1

Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime

Sources : SOeS, système d'information fluvial / VNF

Figure E4-2 Transport fluvial de marchandises selon le pavillon

En milliards de t-km

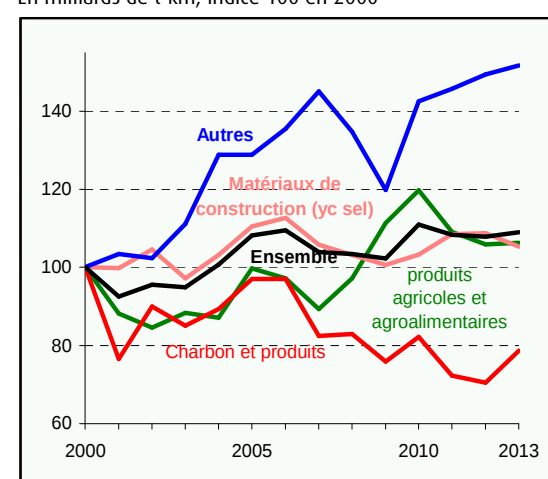


Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime

Sources : SOeS, système d'information fluvial / VNF

Figure E4-4 Évolution du transport fluvial pour les principales marchandises

En milliards de t-km, indice 100 en 2000

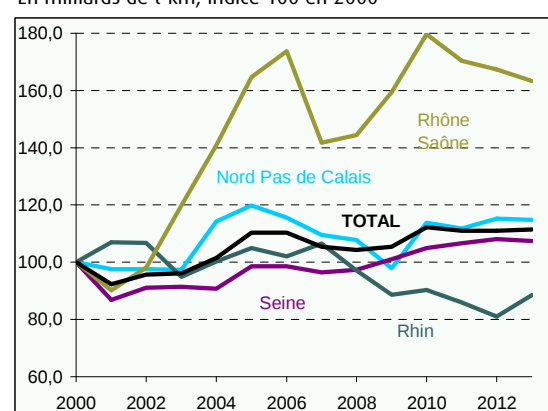


Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime

Sources : SOeS, système d'information fluvial / VNF

Figure E4-6 Évolution du transport fluvial de marchandises pour les principaux bassins

En milliards de t-km, indice 100 en 2000



Champ : hors transit rhénan, hors fluvio-maritime

Sources : SOeS, système d'information fluvial / VNF

E5 | Transport maritime de marchandises

Les signes de reprise de l'activité économique et du commerce international influencent favorablement le transport maritime. Les tonnages de marchandises traités dans les ports français sont en légère progression en 2013 (+ 0,2 % après - 4,7 % en 2012) ; depuis 2008, les tonnages ont baissé de 2,7 % en moyenne annuelle. Alors que le transport de produits pétroliers est en baisse, le transport par conteneurs continue à s'accroître (+ 1,9 % en 2013, + 0,8 % en moyenne annuelle depuis 2008) et celui de rouliers a très fortement progressé, permettant de retrouver le niveau atteint en 2008.

Avec la réforme des ports de 2011, le transport de conteneurs se développe.

Légère augmentation des tonnages traités

Dans les ports français (grands ports maritimes, autres ports de métropole et ports d'outre mer), la masse de marchandises traitées augmente de 0,2 % (après - 4,7 % en 2012) ; elle a baissé en moyenne annuelle de 2,7 % depuis 2008. Dans les grands ports et Calais, elle augmente au total de 0,7 % en 2013 (- 5,1 % en 2012) ; la baisse moyenne annuelle est de 2,9 % depuis 2008 et de 1,5 % depuis 2011.

Les marchandises entrant en France (222,3 millions de tonnes), qui représentent 65,4 % (65,1 % dans les grands ports et Calais) des volumes traités, sont en repli de 1,5 % en 2013 (- 1,1 % dans les grands ports et Calais) après - 4,5 % en 2012 (- 5,2 % dans les grands ports et Calais). Le repli atteint 3,6 % (- 3,9 %) en moyenne annuelle depuis 2008 et 2,0 % (2,1 %) depuis 2011. Les sorties de marchandises progressent de 3,6 % en 2013 (4,3 %) ; en moyenne elles baissent de 0,9 % (- 0,8 %) depuis 2008, 0,6 % (- 0,3 %) depuis 2011.

Marseille (- 6,6 %), Dunkerque (- 8,5 %) et Nantes-Saint Nazaire (- 7,8 %) ont une activité en repli sur l'année 2013, tandis que l'on observe une croissance de l'activité dans les autres grands ports. Depuis 2008, l'activité s'est quasi maintenue à Rouen (- 0,3 % par an) et à Bordeaux (+ 0,1 %) et a augmenté à la Rochelle (+ 4,2 % par an en moyenne) et Calais (+ 0,4 %). Elle a baissé dans les autres grands ports : Marseille (- 3,6 %), Le Havre (- 3,6 %), Dunkerque (- 5,5 %), et Nantes-Saint Nazaire (- 3,9 %). Avec la reprise d'activité fin 2012 et en 2013, après la liquidation judiciaire de Sealink début 2012, le port de Calais connaît un grand regain d'activité + 20,6 % en 2013, qui gomme les forts reculs de 2010 (- 7,3 %) et de 2012 (- 11,2 %).

Malgré les restructurations des compagnies maritimes, l'activité est aussi en baisse dans les autres ports de métropole, - 2,5 % en 2013 et en moyenne - 1,4 % par an depuis 2008.

Dans les ports d'Outre-mer, l'activité recule au total de 4,9 % en 2013 ; depuis 2008, le recul moyen annuel (- 0,9 %) est moins fort qu'en métropole.

Recul des entrées de pétrole brut et de gaz liquéfié.

Dans les grands ports et Calais, les vrac liquides représentent 52,9 % des entrées et 22,8 % des sorties de marchandises, soit 42,4 % des tonnes de marchandises traitées. Ils reculent de 7,0 % en 2013 (après - 9,5 % en 2012) et de - 5,8 % en moyenne annuelle depuis 2008.

Le traitement des produits pétroliers ne représente plus que 35,7 % au total des marchandises en 2013, contre 42,4 % en 2008. Cette baisse affecte les grands ports importateurs de pétrole brut : Marseille (- 6,1 % en moyenne annuelle depuis 2008 et - 12,4 % en 2013) et le Havre (- 5,4 % en moyenne annuelle depuis 2008 mais + 2,7 % en 2013 après - 11,6 % en 2012) ; elle affecte particulièrement Dunkerque où les produits pétroliers représentaient 23,4 % des marchandises en 2008 et seulement 11,8 % en 2013. Cette baisse s'explique par celle des entrées de pétrole brut (- 7,2 % encore en 2013) en lien étroit avec la fermeture des raffineries des Flandres, de Reichstett et de Petit Couronne.

Le transport de gaz naturel liquéfié (GNL) recule à Nantes-Saint Nazaire (- 41,0 % en 2013 et - 25,1 % en moyenne annuelle depuis 2008) ; mais progresse à Marseille en 2013 (+ 2,8 %) et ce depuis 2008 (+ 5,5 % en moyenne annuelle).

Les masses de vrac solides progressent

La masse de vrac solides (22,7 % des tonnages totaux de métropole traités) progresse en 2013 (+ 5,3 %), mais recule en moyenne de 1,2 % par an depuis 2008. Le traitement des céréales croît de 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2008, tandis que celui du charbon et des minerais recule de 4,2 %.

Le transport de marchandises diverses résiste, tiré par la reprise du transport de rouliers en 2013

Le transport de marchandises diverses dans les grands ports maritime et Calais, qui représente 35,6 % des marchandises traitées dans ces ports, progresse fortement en 2013, tiré par la reprise du transport de rouliers (+ 11,5 %), notamment à Calais (+ 20,6 %). Le transport de marchandises diverses augmente en moyenne peu (+ 0,3 %) depuis 2008, mais de 2,5 % depuis 2011, porté par le transport de conteneurs qui croît de 1,6 % en moyenne par an depuis 2008 et de 4,1 % depuis 2011.

Le transport maritime en Europe est morose en 2013

En 2013, l'activité dans les grands ports de la mer du Nord progresse, tirée par Anvers et Hambourg tandis que Rotterdam, Zeebrugge et Brême sont orientés à la baisse. L'activité en conteneurs marque le pas.

Dans le sud de l'Europe, la diminution de l'activité est générale sauf à Algeciras et Bilbao.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E5-1 Activité des ports français

Niveau en million de tonnes, évolutions annuelles en % en %

	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/ 2008	2013/ 2011
Entrées	222,3	0,3	-4,5	-1,5	-3,6	-2,0
Grands ports maritimes et Calais	195,9	0,7	-5,2	-1,1	-3,9	-2,1
Autres ports de métropole	18,3	-4,1	-0,2	-3,1	-1,4	-1,1
Ports d'outremer	8,1	1,2	2,6	-5,2	-1,4	-0,9
Sorties	117,6	0,3	-5,1	3,6	-0,9	-0,6
Grands ports maritimes et Calais	104,7	1,3	-4,9	4,3	-0,8	-0,3
Autres ports de métropole	10,5	-5,5	-10,5	-1,5	-1,4	-4,1
Ports d'outremer	2,4	-10,9	17,6	-4,0	1,1	4,1
Ensemble des marchandises traitées	339,9	0,3	-4,7	0,2	-2,7	-1,5
Grands ports maritimes et Calais	300,6	0,9	-5,1	0,7	-2,9	-1,5
Autres ports de métropole	28,9	-4,6	-4,2	-2,5	-1,4	-2,3
Ports d'outremer	10,5	-1,5	5,7	-4,9	-0,9	0,2

Source : DGITM/PTF4

Figure E5-2 Activité des grands ports de commerce français et de Calais

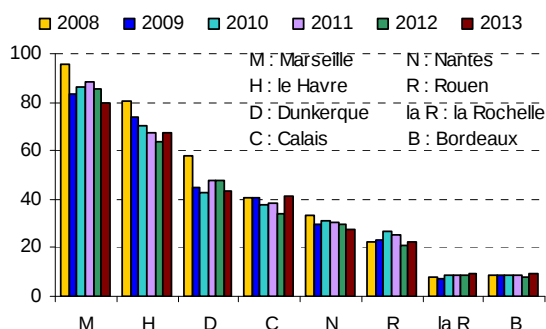
Niveau en million de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/ 2008	2013/ 2011
Entrées	195,9	0,7	-5,2	-1,1	-3,9	-2,1
Vracs liquides	103,6	1,8	-9,5	-6,9	-5,7	-5,5
dont pétrole brut	58,6	1,1	-14,1	-7,5	-9,2	-7,4
dont produits raffinés	30,1	1,8	8,1	-3,7	3,0	1,4
Vracs solides	44,1	-3,8	5,9	2,2	-3,0	2,7
March. diverses	48,1	2,0	-3,4	10,2	0,1	2,1
dont conteneurs	18,2	-2,7	2,2	9,2	0,6	3,7
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	27,6	5,3	-5,7	12,2	0,6	1,9
Sorties	104,7	1,3	-4,9	4,3	-0,8	-0,3
Vracs liquides	23,8	9,5	-9,7	-7,6	-5,9	-5,9
dont pétrole brut	0,3	355,3	-68,0	-20,4	-1,6	-36,6
dont produits raffinés	18,2	5,3	-9,5	-8,1	-7,3	-6,0
Vracs solides	21,9	-4,3	-12,6	10,6	2,3	-1,1
March. diverses	59,0	-0,2	0,8	7,7	0,6	2,8
dont conteneurs	23,5	-1,8	8,7	4,7	2,5	4,4
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	31,8	1,5	-5,8	10,8	-0,6	1,4
Ensemble des marchandises traitées	300,6	0,9	-5,1	0,7	-2,9	-1,5
Vracs liquides	127,5	3,2	-9,5	-7,0	-5,8	-5,6
dont pétrole brut	58,9	2,3	-14,9	-7,6	-9,1	-7,7
dont produits raffinés	48,3	3,3	0,5	-5,4	-1,7	-1,7
Vracs solides	66,0	-4,0	-0,7	4,9	-1,4	1,4
March. diverses	107,1	0,8	-1,1	8,8	0,3	2,5
dont conteneurs	41,7	-2,2	5,8	6,6	1,6	4,1
dont Ro/Ro (véh. embarqués)	59,5	3,2	-5,8	11,5	-0,1	1,7

Source : DGITM/PTF4

Figure E5-3 Ensemble des tonnages dans les grands ports et à Calais

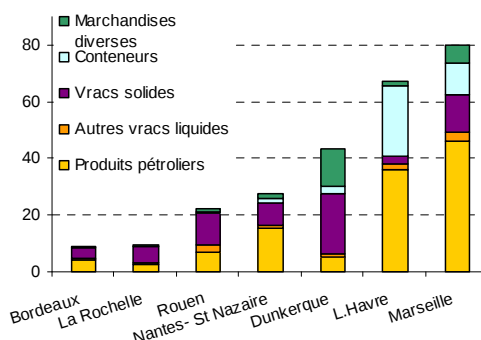
Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-4 Marchandises traitées dans les principaux ports de métropole en 2013

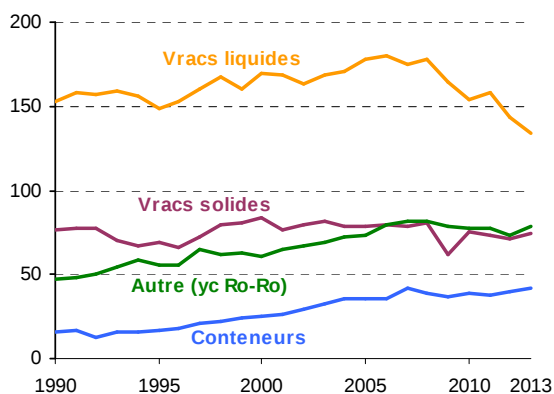
Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-5 Évolution des marchandises traitées dans les ports de métropole

Niveau en million de tonnes



Source : DGITM/PTF4

Figure E5-6 Activité des principaux ports européens

Niveau en million de tonnes, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	2011	2012	2013	2013/ 2009
Rotterdam	440,5	1,0	1,6	-0,2	3,3
Anvers	190,8	5,0	-1,6	3,6	4,9
Hambourg	139,0	9,1	-1,0	6,2	5,9
Brème	78,8	17,3	4,2	-6,2	5,7
Le Havre	67,2	-3,8	-6,0	5,8	-2,3
Zeebrugge	42,8	-5,3	-7,3	-1,6	-1,2
Marseille	80,0	2,4	-2,8	-6,6	-1,0
Algeciras	85,9	17,1	8,5	2,9	7,6
Valence	64,6	18,4	-13,0	-1,7	2,9
Gênes	48,5	-0,6	-0,4	-3,4	0,6
Barcelone	41,4	0,2	-3,6	-0,3	-0,2
Bilbao	29,6	-5,7	-8,7	2,2	-1,6
La Palmas	19,4	12,2	-2,4	-13,3	0,5

Source : DGITM/PTF4

E6 | Transport par conteneurs

Le transport terrestre de conteneurs poursuit le mouvement à la baisse mais moins fortement qu'en 2012 (- 4,6 % après -11,2 %). Depuis 2008, le transport terrestre par conteneur a baissé en moyenne chaque année de 2,6 % alors que le transport intérieur terrestre (hors pavillon étranger et hors oléoduc) diminuait davantage (- 3,0 %).

En revanche, les volumes de conteneurs traités dans les ports français sont en augmentation (+ 6,4 % après + 5,0 % et + 1,7 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Hausse des conteneurs traités dans les ports maritimes français

Le transport maritime de conteneurs représente 42,1 millions de tonnes en 2013 en hausse de 6,4 %. Depuis 2008, la hausse moyenne annuelle était de 1,7 % (figure E6.4). Le transport de conteneurs représente 12,8 % des marchandises traitées dans les ports métropolitains et cette part est croissante : elle était de 7,5 % en 2000 et 10,2 % en 2008.

Le transport de conteneurs par la route tend à remplacer le transport par rail ; ils sont tous les deux en baisse en 2013

En plus des pré et post-acheminements terrestres des ports maritimes par conteneurs, de nouveaux créneaux se développent, comme le transport de déchets industriels ou urbains qui combine fréquemment conteneurs et fluvial.

En 2013, le transport terrestre de conteneurs recule de 4,6%, le transport terrestre (hors oléoduc et TRM étranger) diminuant de 0,7 % (figures E6.7).

La baisse concerne tous les modes en 2013 : - 3,9 % pour la route, - 6,6 % pour le ferroviaire et - 5,2 % pour le fluvial qui, à la différence des autres modes reste en croissance forte depuis 2008. En moyenne annuelle depuis 2008, le transport de conteneurs par la route a baissé de 2,8 %, le transport ferroviaire de 5,5 % tandis que le fluvial a augmenté de 9,2 %.

La route domine aujourd'hui largement le transport de conteneurs (70,9 % du transport terrestre de conteneurs en 2013, 50,1 % en 2000) mais sa part est en baisse depuis 2011. Le transport de conteneurs représente 3,3 % du transport routier de marchandises sous pavillon français ; cette part était passée à 3,8 % en 2011 mais elle retrouve en 2012 et 2013 son niveau de 2008.

Le transport ferroviaire de conteneurs s'est effondré entre 2000 et 2006 passant de 5,8 Md de tonnes-km à 1,9 Md de tonnes-km (- 16,8 % en moyenne annuelle) dans un contexte global où le transport ferroviaire total baissait de 5,5 % ; il a de nouveau fortement baissé en 2009 (- 28,0 %). Il se maintient depuis entre 1,5 et 2,0 Md de tonnes-km et représente 5,4 % du transport ferroviaire en 2013.

Le transport fluvial de conteneurs est en baisse en 2013, mais en hausse sur le long terme

En 2013, le transport fluvial recule de 5,2 % alors qu'il connaît une tendance à la hausse depuis vingt-cinq ans ; son poids dans le transport terrestre de conteneurs reste cependant faible (9,0 % en 2013 contre 2,6 % en 2000). Cette hausse est plus rapide que celle du transport de marchandises par voie fluviale : la part des conteneurs dans les marchandises transportées par voie fluviale est passée de 4,5 % en 2000, à 6,7% en 2008 et 10,0 % en 2013.

Ports européens et transport intérieur de conteneurs

La place des conteneurs est généralement moins importante dans les ports français que dans les autres ports européens. Ceux du nord de l'Europe, en plus de la route ou des voies ferroviaires, disposent d'un réseau fluvial très développé.

La part de conteneurs traités dans les ports français est de 37,0 % au Havre contre 53,6 % à Anvers, 77,4 % à Brême et de 13,5 % à Marseille contre 77,1 % à Valence et 62,7 % à Algeiras. Depuis 2009, les parts de conteneurs traités dans les ports français se sont plus fortement accrues que dans les ports européens, à l'exception de Gênes et Bilbao (Figure E6.5).

Champ et mesure

Le transport terrestre de conteneurs est mesuré **en tonne-km de marchandises transportées**, ce qui permet des comparaisons avec les autres chiffres de fret de ce rapport. Il peut aussi être mesuré en nombre de conteneurs : on utilise un nombre de conteneurs EVP qui fait référence à la taille de 20 pieds (EVP = équivalents 20 pieds).

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 conteneurs est adapté à l'intermodalité.

La quantité de transport de conteneurs intérieur en France par **le TRM étranger** est inconnue (transit + international entrant et sortant). Les conteneurs peuvent provenir des ports maritimes et des lieux de production ou de conditionnement.

Une part des **conteneurs traités dans les ports** est uniquement transbordée d'un navire à l'autre.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure E6-1 Évolution du transport de conteneurs par mode

Niveaux en milliards de t-km ou millions de t, évolutions en %

	Niveau	Structure	Évolutions annuelles			
	2013		2011	2012	2013	2013/2008
Transport terrestre (t-km)						
Routier	6,2	70,9	12,1	-15,7	-3,9	-2,8
Ferroviaire	1,7	20,1	20,9	0,7	-6,6	-5,5
Fluvial	0,8	9,0	5,0	5,0	-5,2	9,2
Total conteneurs	8,7	100,0	13,0	-11,2	-4,6	-2,6
Transport total (1)	227,9		3,8	-5,8	-0,4	-3,0
Transport maritime (Millions de t)						
Conteneurs*	42,1		-1,4	5,0	6,4	1,7
Marchandises totales *	329,4		0,4	-5,0	0,4	-2,8

(1) hors transport routier sous pavillon étranger et oléoducs.

* métropole.

Sources : SOeS, DGITM

Figure E6-3 Part des conteneurs dans le transport de marchandises par mode

Parts en %

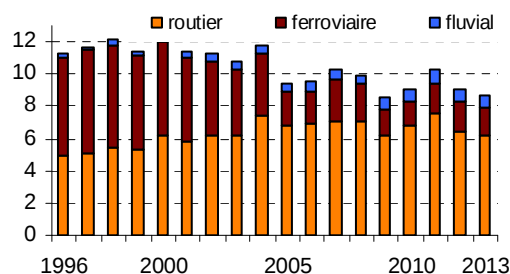
	1996	2000	2005	2008	2013
Routier	2,7	3,0	3,2	3,3	3,3
Ferroviaire	12,2	10,1	5,0	5,7	5,4
Fluvial	4,3	4,5	7,1	6,7	10,0
Ensemble des conteneurs terrestres	4,7	4,6	3,6	3,7	3,8

Maritime	6,2	7,5	9,7	10,2	12,8
----------	-----	-----	-----	------	------

Source SOeS d'après DGITM

Figure E6-4 Évolution du transport terrestre de conteneurs

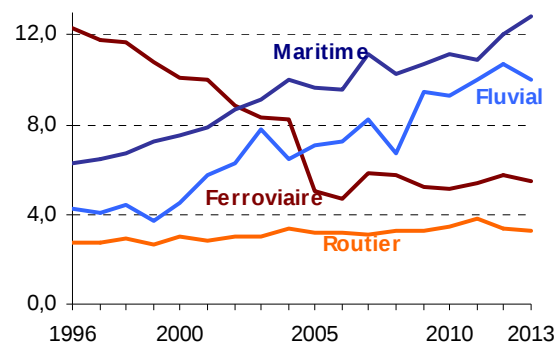
En milliards de tonnes km



Sources : SOeS, DGITM

Figure E6-2 Évolution de la part de conteneurs dans le transport de marchandises par mode

En %

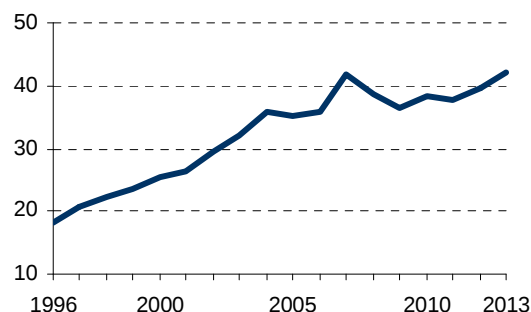


Routier : hors transit, TRM sous pavillon étranger et oléoducs

Sources : SOeS, DGITM

Figure E6-5 Évolution du transport maritime de conteneurs

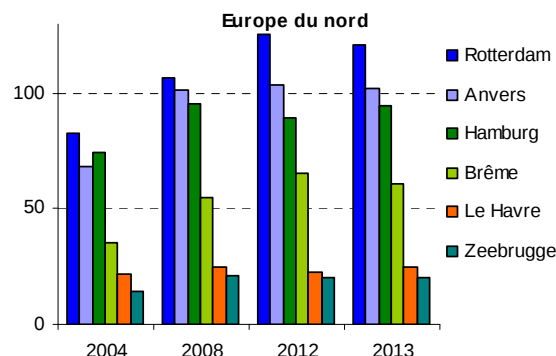
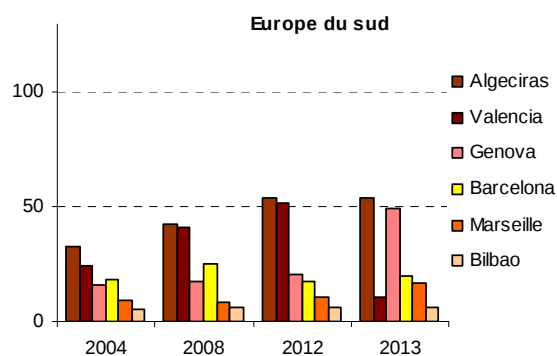
Indice base 100 en 1990 pour le transport, part modale en %



Sources : SOeS, DGITM

Figure E 6-6 Évolution du transport de conteneurs dans les ports

En milliards de tonnes



Sources : SOeS, DGITM

E7 | Plateformes logistiques et entrepôts

La France dispose de plus de 79 millions de m² d'entrepôts et de plates-formes logistiques (EPL) pour stocker sa production, dont 8 millions à température dirigée. Ils sont répartis le long des principaux axes routiers, autour des grandes agglomérations. Liés à l'activité économique des régions, ils sont concentrés dans la moitié nord de la France et en, Rhône Alpes. Vraisemblablement due à la pression du prix du foncier, leur faible présence en Île-de-France, au regard de l'activité économique, est compensée par les régions limitrophes.

Au 31 décembre 2012, la France métropolitaine compte 4 344 EPL² de 5 000 m² et plus, totalisant une superficie de 79,03 millions de m². Leur surface moyenne est de 18 193 m². Cette moyenne est restée stable depuis l'enquête sur l'activité des EPL de 2010.

Les EPL à température dirigée représentent un peu plus de 10 % des surfaces d'entreposage.

La répartition des EPL en France métropolitaine en 2012

Les EPL sont inégalement répartis sur le territoire métropolitain.

Une grande partie des EPL est située le long des principaux axes routiers et autour des principales agglomérations. Cela avait déjà été mis en évidence lors de l'enquête entrepôts de 2010 (86 % des EPL étaient exclusivement reliés à la route).

La majorité des surfaces de stockage (plus de 70 %) sont situées au Nord d'une ligne reliant La Rochelle à Besançon.

Trois régions concentrent plus de 37 % des surfaces d'entreposage : l'Île-de-France (17,3 %), le Nord-Pas-de-Calais (10,2 %) et Rhône-Alpes (10 %). *A contrario*, les quatre régions du quart Sud-Ouest de la France (Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées et Poitou-Charentes) ne représentent que 8,8 %.

La région Île-de-France, première région économique, ne représente que 17,3 % des surfaces des EPL. Toutefois, son rayonnement s'étend aussi aux territoires qui lui sont intimement liés d'un point de vue logistique : c'est le cas de la Haute-Normandie (vallée de la Seine), du Nord de la région Centre (Orléans), du Sud de la Picardie et de l'Ouest de la Champagne-Ardenne. Ces régions présentent en effet des surfaces d'EPL proportionnellement bien supérieures à leur part de PIB. La part des surfaces d'EPL de ces régions « grand Île-de-France » est d'ailleurs la même que leur part dans le PIB. On retrouve le même phénomène pour les régions frontalières du Nord et de l'Est de la France. Le poids de l'activité logistique de la région Nord-Pas-de-Calais (10,2 % des surfaces d'entreposage) est deux fois plus important que son poids économique (5,2 % du PIB). Pour l'Alsace, ces taux sont respectivement de 3,9 % et 2,7 %.

Bien qu'elle soit la troisième région économique, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur se classe au huitième rang en ce qui concerne les surfaces d'EPL (4,2 %).

Hormis la région parisienne, la concentration des surfaces d'entreposage est importante dans la vallée du Rhône, dans le Nord et l'Est de la France.

L'élaboration du répertoire des entrepôts

Le répertoire des entrepôts constitue une avancée importante dans la connaissance de la logistique et des implantations géographiques des entrepôts et des plates-formes logistiques. En effet, il n'existe pas de source législative ou administrative unique permettant de les répertorier.

Il s'agit d'une opération de synthèses de sources qui utilise des données issues du répertoire administratif des entreprises (Sirene), des déclarations annuelles de données sociales (DADS), et d'autres fichiers administratifs (répertoire des installations classées pour la protection de l'environnement ainsi que celui des enregistrements des permis de construire) complétés par une base commerciale de données des entrepôts de la grande distribution. Les résultats des deux enquêtes entrepôts de 2009 et 2010 sont aussi mobilisés. Une enquête (enquête d'amélioration du répertoire - EAR -) est réalisée chaque année pour s'assurer de la présence d'EPL et (ou) de leur taille auprès d'établissements préalablement sélectionnés.

Par entrepôt, on entend un lieu fermé (mais pas nécessairement couvert) de concentration et/ou d'éclatement des marchandises avec stockage. On parle de plate-forme logistique lorsqu'il n'y a pas de stockage de plus de 24 heures. Les quais de cross-docking sont ainsi dans le champ du répertoire.

Les unités statistiques du répertoire sont des établissements (Siret) actifs à une date donnée (au 31 décembre de l'année N pour la version élaborée durant l'année N + 1) pour lesquels on dispose d'informations sur la présence d'un EPL et sur sa taille. Une unité statistique peut éventuellement correspondre à plusieurs EPL si ces derniers relèvent d'un même établissement au sens de Sirene.

Seuls les EPL dont la surface est d'au moins 5 000 m² ou le volume d'au moins 40 000 m³ ont été retenus. Sachant que la hauteur moyenne d'un EPL est de 8 mètres, les volumes ont été convertis en surfaces selon le rapport :

Surface (m²) = volume (m³)/8.

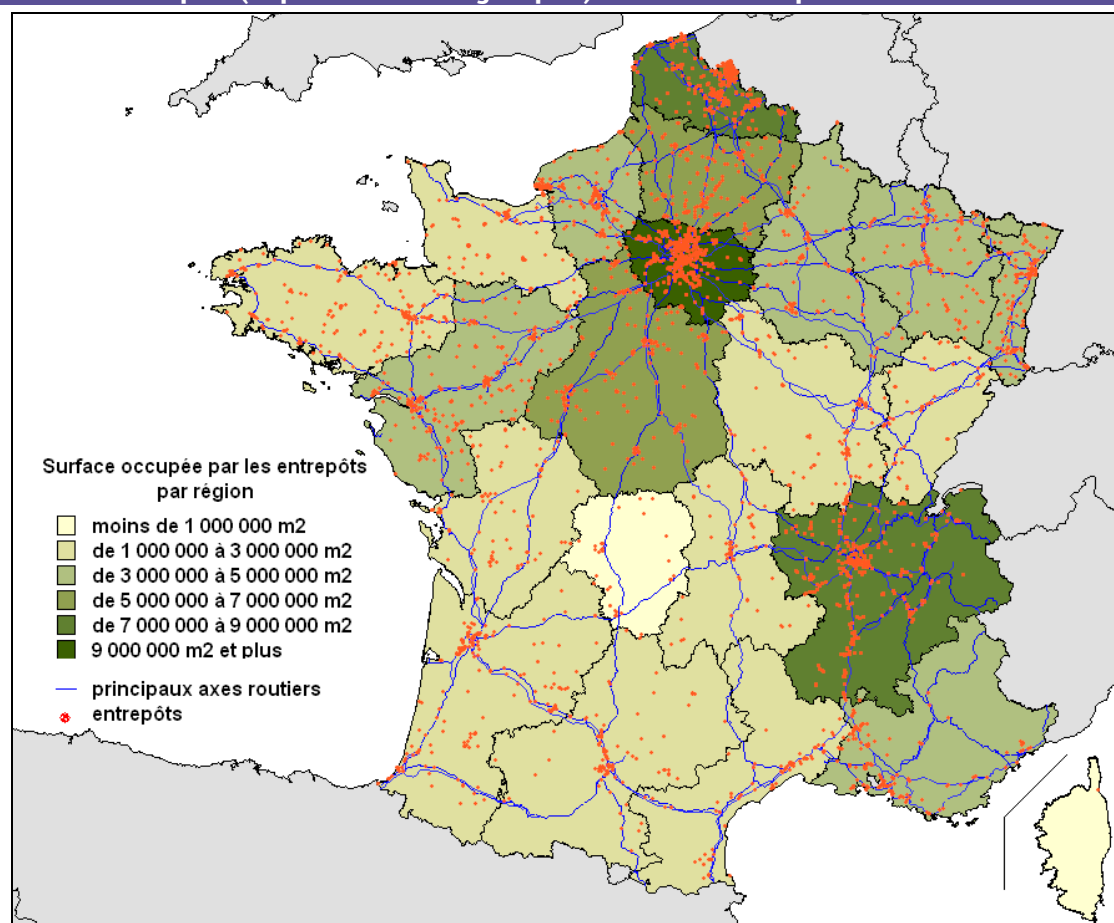
² Les EPL spécifiques (dépôts chimiques, de gaz, de pétrole et silos agricoles), présents dans le répertoire, ont été exclus de cette présentation.

Figure E7-1 Les entrepôts et plates-formes logistiques (EPL) d'au moins 5 000 m² en 2012 par régionSurface en milliers de m², PIB en millions d'euros

	Nombre d'EPL	Surface totale	dont Surface temp. dirigée	% Surface totale	Pib 2012*	% Pib
Alsace	175	3 084	170	3,9	53 632	2,7
Aquitaine	202	2 981	315	3,8	90 796	4,5
Auvergne	71	1 226	148	1,6	33 756	1,7
Basse-Normandie	88	1 140	308	1,4	36 370	1,8
Bourgogne	138	2 260	192	2,9	42 731	2,1
Bretagne	212	2 672	486	3,4	83 407	4,2
Centre	281	5 632	903	7,1	67 122	3,4
Champagne-Ardenne	130	3 178	239	4,0	37 113	1,9
Franche-Comté	64	1 207	34	1,5	28 593	1,4
Haute-Normandie	204	4 496	447	5,7	49 815	2,5
Île-de-France	691	13 699	1 043	17,3	612 323	30,7
Languedoc-Roussillon	99	1 838	303	2,3	63 944	3,2
Limousin	36	445	101	0,6	17 307	0,9
Lorraine	150	3 076	152	3,9	56 346	2,8
Midi-Pyrénées	123	2 058	255	2,6	79 855	4,0
Nord-Pas-de-Calais	416	8 054	645	10,2	103 226	5,2
Pays de la Loire	275	4 261	496	5,4	101 229	5,1
Picardie	234	5 020	560	6,4	45 681	2,3
Poitou-Charentes	87	1 458	111	1,8	45 016	2,3
Provence-Alpes-Côte d'Azur et Corse	191	3 318	342	4,2	150 531	7,5
Rhône-Alpes	477	7 925	800	10,0	196 995	9,9
Total	4 344	79 029	8 049	100,0	1 995 788	100,0

*Données provisoires 2012.

Source : Insee, SOeS

Figure E7-2 Les entrepôts (et plates-formes logistiques) en France métropolitaine en 2012

Source : Insee, SOeS

E8 | Transport terrestre de marchandises dans l'UE

Le mode routier a une place prépondérante dans le fret de l'Union européenne puisqu'il représente plus des trois quarts de la quantité physique de transport de marchandises en 2012. Des disparités existent entre les quinze plus anciens États de l'Union européenne (AEM) et les nouveaux États membres (NEM) même si les pratiques de transports des NEM convergent vers celles des AEM : globalement, la part du routier des NEM augmente en se concentrant dans certains États centraux et disparaissant dans les États petits et situés à la périphérie de l'UE

Le transport terrestre de marchandises recule en Union européenne et plus particulièrement chez les anciens membres

Le transport terrestre de marchandises a baissé de 2,5 % dans l'UE en moyenne annuelle depuis 2008. Il a crû de 1,3 % au sein des nouveaux États membres (NEM) et diminué de 3,8 % dans les anciens États membres (AEM). La baisse a été particulièrement importante en Roumanie (- 8,8 % par an), en Italie (- 8,3 %) ; elle est plus faible au Royaume-Uni (- 0,7 %). En Pologne, le transport terrestre croît depuis 2008 de 5,7 %.

En 2008 et 2009, le transport terrestre de marchandises avait baissé ou fortement ralenti dans tous les pays de l'Union européenne. Après la reprise de 2010, le transport terrestre a baissé en 2011 chez les anciens membres (- 1,2 %) mais a crû chez les nouveaux membres (+ 4,4 %) ; l'année 2012 montre un recul dans tous les pays sauf en Pologne, au Royaume-Uni et en Roumanie. En 2012, le transport terrestre de marchandises en Union européenne rejoint le niveau de 2005.

80 % du transport terrestre européen est assuré par dix pays en 2012 ; la part des NEM est de 28,1 % en 2012, contre moins de 18 % en 2000. Alors que la part de l'Allemagne est restée quasi constante (21 %), celles de la France (9,6 % en 2012, 10,3 % en 2008), de l'Italie (6,4 % et 8,2 %) et de l'Espagne (9,3 % et 10,2 %) ont reculé depuis 2008 (encore plus depuis 2000), au profit de celle de la Pologne qui réalise en 2012 plus de 12 % du transport terrestre de marchandises (contre 8,8 % en 2008 et 6,4 % en 2000).

La part du transport routier reste prépondérante mais diminue légèrement

En 2012, la route représente 75,1 % des transports terrestres de l'UE en t-km, le fer 18,3 % et le fluvial 6,6 %. La part du transport routier a crû jusqu'en 2009, depuis elle tend à baisser. La baisse provient des AEM : 79,3 % en 2008, 77,3 % en 2012 ; chez les NEM, la part de la route croît : 66,9 % en 2008, 70,0 % en 2012. Les disparités persistent entre anciens et nouveaux États membres mais tendent à s'estomper et les parts modales de la route convergent.

Le transport routier a baissé en moyenne annuelle de 2,9 % depuis 2008 : augmentation chez les NEM (+ 2,1 %), baisse chez les AEM (- 4,5 %). En 2012, la moitié du transport routier européen est assuré par les NEM (49,5 %). Leur part n'était que de 42,1 % en 2000 et 47,8 % en 2008. La croissance du transport routier a été particulièrement dynamique en Pologne (7,8 % en moyenne annuelle depuis 2008). Chez les AEM, le recul du transport routier est général, particulièrement en Italie (- 9,0 % en moyenne annuelle depuis 2008). En Allemagne (- 2,6 %) et surtout au Royaume-Uni (- 0,8 %), la baisse est moins forte qu'en France (- 4,4 %).

Si le transport routier de l'Union européenne est en 2012 quasiment au même niveau qu'en 2004, celui des AEM a baissé au total de 17 % et celui des NEM augmenté de 67 %.

Le transport ferroviaire recule moins fortement que le transport routier

La baisse du transport de marchandises a également touché le transport ferroviaire, moins fortement que le transport routier (- 2,1 % contre - 2,9 % pour le routier, en moyenne annuelle depuis 2008).

La diminution du transport ferroviaire est de 1,5 % en moyenne depuis 2008 dans les AEM ; la baisse de la part modale du transport routier s'est faite au profit du transport ferroviaire, dont la part passe de 13,6 % en 2008 à 14,7 % en 2012 ; cependant, la part du transport ferroviaire recule en France (15,7 % en 2008, 15,2 % en 2012) tandis qu'elle augmente sensiblement en Allemagne (passant de 28,3 % à 29,9 %), en Italie (13,1 % à 16,3 %) et au Royaume-Uni (11,5 % à 12,0 %).

Dans les NEM, la baisse du transport ferroviaire (- 2,2 % en moyenne annuelle depuis 2008) s'est produite dans tous les pays. La part modale du transport ferroviaire a très sensiblement baissé passant de 30,3 % en 2008 à 26,6 % en 2012. En Pologne, la baisse est évidemment de forte ampleur (24,0 % en 2008, 18,0 % en 2012).

Le transport fluvial est quasi stable depuis 2008

Directement lié à la géographie des États, le transport fluvial est significatif dans la dizaine d'États traversés par des fleuves (Danube, Rhin, Elbe, Seine, Rhône...). Il représente 22,2 % du fret terrestre en Roumanie ; il a un poids élevé dans les États riverains de la Mer du Nord où fleuves et canaux prolongent les grands ports maritimes : 40,8 % au Pays Bas, et 15,9 % en Allemagne.

Le transport fluvial a légèrement diminué chez les AEM (- 0,5 % en moyenne annuelle depuis 2008), en particulier en Allemagne (- 2,2 %) qui assure 46 % du transport fluvial des AEM. Il progresse dans les NEM (3,9 %), notamment en Roumanie (9,6 %) qui assure 57,5 % du transport fluvial des NEM.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Statistiques utilisées

Les données de cette fiche sont des données d'Eurostat. Élaborées dans le cadre des règlements statistiques par mode, elles relèvent d'une approche territoriale pour le fer et la voie d'eau et d'une approche par pavillon pour la route. Compte tenu de l'utilisation de distanciers différents entre Eurostat et le SOeS, les résultats pour la France peuvent légèrement différer.

Figure E8-1 Évolution du transport terrestre de marchandises dans l'Union Européenne

Niveau en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	niveau 2012	2010	2011	2012	2012/ 2008
anciens états membres	1 615	4,2	-1,2	-4,9	-3,8
dont : Allemagne	476	5,2	2,0	-3,4	-2,3
Espagne	209	-0,3	-1,1	-3,5	-4,7
France	214	3,3	3,3	-6,6	-4,4
Italie	144	4,8	-16,3	-11,3	-8,3
Pays-Bas	121	11,8	-0,7	-4,7	-1,9
Royaume-Uni	176	4,1	6,1	0,6	-0,7
Suède	56	7,7	0,1	-7,1	-4,0
nouveaux états membres	623	7,4	4,4	1,9	1,3
dont : Pologne	271	11,9	4,1	3,7	5,7
République tchèque	66	13,6	5,4	-5,3	-0,3
Roumanie	56	-7,9	-0,2	6,1	-8,8
Union européenne	2 238	5,0	0,2	-3,1	-2,5

Source : Eurostat

Figure E8-2 Évolution du transport routier de marchandises dans l'Union Européenne

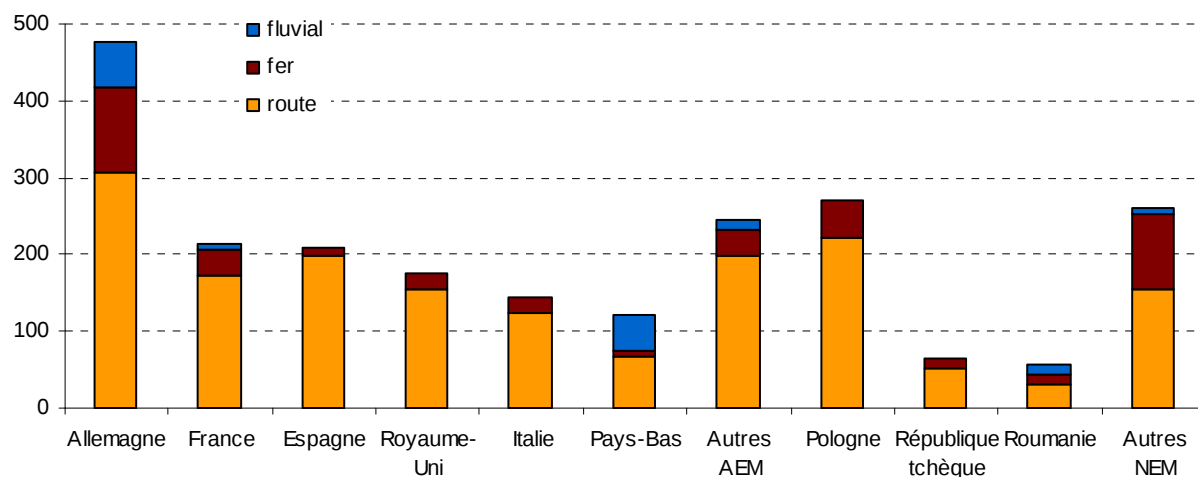
Niveau en milliards de t-km, évolutions annuelles en %

	niveau 2012	2010	2011	2012	2012/ 2008
anciens états membres	1 224	2,3	-2,1	-6,2	-4,5
dont : Allemagne	307	1,8	3,4	-5,2	-2,6
Espagne	199	-0,9	-1,5	-3,7	-4,8
France	172	4,9	1,9	-7,1	-4,4
Italie	124	4,9	-18,7	-13,2	-9,0
Pays-Bas	68	4,3	-2,7	-8,0	-3,5
Royaume-Uni	155	5,1	5,2	0,4	-0,8
Suède	33	3,5	1,8	-9,3	-5,7
nouveaux états membres	458	6,3	4,1	4,2	2,1
dont : Pologne	222	11,9	2,6	7,1	7,8
République tchèque	51	15,3	5,8	-6,6	0,2
Roumanie	30	-24,5	1,8	12,6	-14,8
Union européenne	1 682	3,3	-0,6	-3,6	-2,9

Source : Eurostat

Figure E8-3 Transports terrestres de marchandises en 2012 dans les principaux pays de l'UE

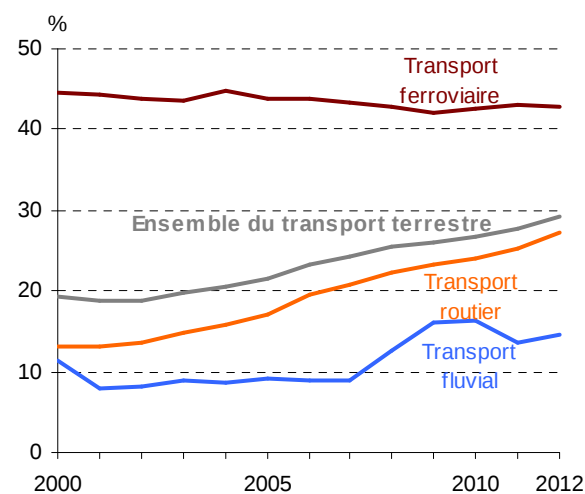
En milliards de t-km



Source : Eurostat

Figure E8-4 Évolution de la part des nouveaux états membres dans le transport de marchandises

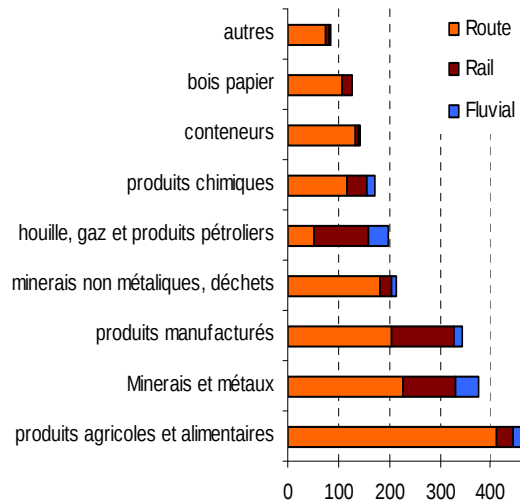
En %



Source : Eurostat

Figure E8-5 Produits transportés et modes en 2012

En milliards de t-km



Source : Eurostat



F – Transport de voyageurs

F1 | Transport intérieur de voyageurs

La croissance du transport intérieur de voyageurs croît légèrement en 2013 (+ 0,5 %, après + 0,3 % en 2012) et équivaut à sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,5 %). La circulation des véhicules particuliers augmente légèrement plus vite qu'en 2012 (+ 0,5 % en voyageurs-kilomètres, après + 0,3 %), tandis que les transports collectifs ralentissent (+ 0,3 %, après + 0,4 %). Parmi ces derniers, les transports routiers et le transport aérien augmentent (respectivement + 1,4 % et + 3,2 %) tandis que le transport ferré recule (- 0,7 %).

Une part modale stable pour la voiture

Les parts modales des transports intérieurs de voyageurs n'évoluent pas en 2013. Les véhicules particuliers (y compris les véhicules immatriculés à l'étranger et les deux-roues motorisés) représentent 82,8 % du transport intérieur de voyageurs (*figure F1-2*). La part de la route (transport individuel et collectif) est stable (88,2 %).

La mobilité individuelle continue à être stable

En lien avec les estimations de circulation routière (*fiche G1*), le nombre de voyageurs-kilomètres réalisés en voiture particulière et en deux-roues motorisés augmente de 0,5 % (après + 0,3 % en 2012), à un rythme identique à sa tendance quinquennale (+ 0,5 %, en moyenne annuelle, entre 2008 et 2013).

Ralentissement confirmé de la croissance du transport collectif

Le transport collectif ralentit en 2013 (+ 0,3 % contre + 0,4 % en 2012). Il est inférieur à sa tendance depuis cinq ans (+ 0,8 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013) et bien en dessous de sa tendance décennale (+ 1,9 % en moyenne annuelle entre 2002 et 2012). Ce ralentissement est dû en partie aux transports collectifs ferrés qui diminuent (- 0,7 %) pour la première fois depuis 2009 tout en restant largement majoritaires : ils représentent 60,6 % du transport collectif (contre 61,3 % en 2012). La poursuite de la croissance du transport aérien (+ 3,2 %) et de celle des transports collectifs routiers (autocars, bus et tramways ; + 1,4 %) permet à l'ensemble du transport collectif de légèrement augmenter.

Fort ralentissement de la croissance pour les transports collectifs de proximité³

Les transports collectifs de proximité (transport collectif urbain, transport scolaire, transport collectif de personnel et trains sous convention des conseils régionaux de province) ralentissent (+ 0,9 %).

Le transport collectif urbain (TCU) décélère (+ 1,8 %, après + 2,3 % en 2012) mais reste légèrement supérieur au niveau de croissance moyen depuis cinq ans (+ 1,7 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013).

Ce ralentissement du TCU est en grande partie dû au TCU d'Île-de-France qui représente 75 % du TCU de la France métropolitaine. Il croît de 1,5 % après + 1,9 % en 2012 (*fiche F3*). Ce ralentissement concerne les trains et les RER, mais s'explique en particulier par la diminution du

transport en métro et en bus dans Paris, que la forte augmentation du transport en tramway ne compense pas complètement.

Les réseaux de province continuent de rester plus dynamiques que ceux d'Île-de-France (+ 2,9 %, après + 3,5 % en 2012).

Le fort ralentissement des transports collectifs de proximité provient aussi du recul exceptionnel de - 1,2 % des trains sous convention des conseils régionaux de province, bien que les déplacements quotidiens domicile-travail et domicile-études qui y sont effectués, soient stables (*fiche F2*).

Stabilité des transports collectifs de longue distance⁴

Le transport collectif de longue distance est stable (- 0,1 %) pour le total routier, ferroviaire et aérien.

Cette stagnation provient de deux évolutions contrastées. Le transport routier (autocars interurbains) croît de 2,4 % et le transport aérien intérieur (intra-métropole) continue d'augmenter, à un rythme toutefois moins élevé que les années précédentes (+ 3,2 % en voyageurs-km, après + 4,1 % en 2012 et + 5,9 % en 2011). La croissance est portée par le dynamisme accru des liaisons transversales (province-province), tandis que les liaisons radiales (entre Paris et la province) sont stables (*fiche F5*). En revanche, le transport ferroviaire longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule pour la seconde année consécutive (- 1,2 % en 2013, - 2,7 % en 2012, contre + 3,6 % en 2011), avec en 2013 une légère diminution du transport sur les lignes à grande vitesse (- 0,5 %, après 0,0 % en 2012) et la confirmation de la baisse tendancielle des grandes lignes hors trains à grande vitesse (- 5,8 %)-(*fiche F2*).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

³ Les transports collectifs de proximité regroupent les autobus et autocars de transport scolaire et de personnel, les trains sous convention des conseils régionaux de province (hors Corse) et l'ensemble des transports collectifs urbains d'Île-de-France et de province.

⁴ Les transports collectifs de longue distance regroupent le transport aérien, le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques », hors ceux sous convention des conseils régionaux) et le transport (y compris occasionnel) en autocars interurbains (hors Île-de-France).

Figure F1-1 Transport intérieur de voyageurs

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres ;
évolutions annuelles en %

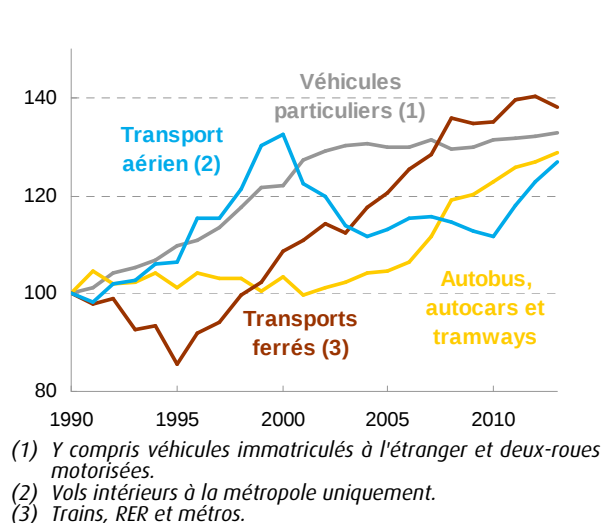
	Niveau 2013	évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/ 2008
Véhicules particuliers (1)	819,4	0,2	0,3	0,5	0,5
Transports collectifs	169,4	3,3	0,4	0,3	0,8
Autobus, autocars et tramways	52,3	2,4	1,0	1,4	1,6
dont Île-de-France (2)	5,2	3,0	2,3	6,3	2,6
Transports ferrés (3)	102,6	3,4	-0,4	-0,7	0,3
Transport ferroviaire	92,4	3,6	-0,7	-0,7	0,2
TAGV (4)	53,8	2,4	0,0	-0,5	0,6
Trains interurbains (5)	7,5	10,7	-17,6	-5,8	-6,1
Trains CR (6)	14,0	4,5	5,5	-1,2	2,0
Trains et RER d'Île-de-France (7)	17,1	3,1	2,0	1,2	1,2
Métros (8)	10,1	1,3	1,9	0,1	1,2
Transport aérien (9)	14,5	5,9	4,1	3,2	2,0
Ensemble	988,8	0,7	0,3	0,5	0,5
Transports collectifs de proximité (10)	59,7	3,5	3,0	0,9	1,3
Transports collectifs de longue distance (11)	109,7	3,2	-1,0	-0,1	0,6
Ensemble des TCU	39,9	2,9	2,3	1,8	1,7
TCU d'Île-de-France	29,9	2,6	1,9	1,5	1,3
TCU de province	9,9	4,1	3,5	2,9	2,7

- (1) Y compris véhicules immatriculés à l'étranger et deux-roues motorisés.
 (2) Tramways d'Île-de-France, bus de Paris, des petite et grande couronnes.
 (3) Trains, RER et métros.
 (4) Trains à grande vitesse.
 (5) Sous convention État et non conventionnés (hors trains à grande vitesse).
 (6) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).
 (7) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.
 (8) Métro parisien et métros de province.
 (9) Vols intérieurs à la métropole uniquement.
 (10) Voir 1^{ère} note de bas de page ci-contre.
 (11) Voir 2^{de} note de bas de page ci-contre.

Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation, Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP, DGAC

Figure F1-3 Évolution des transports intérieurs de voyageurs par mode

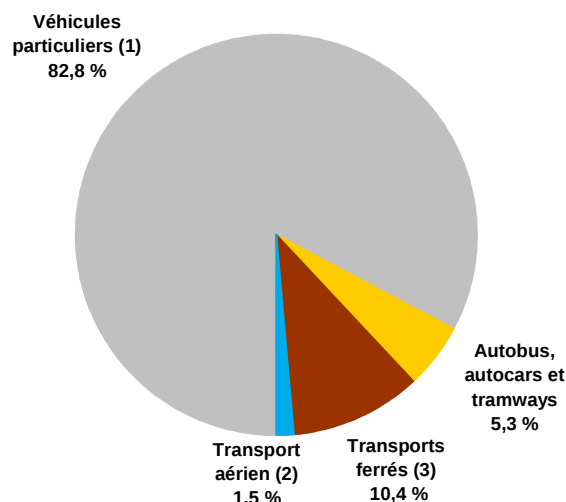
Indice 100 en 1990 (en voyageurs-kilomètres)



Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation, Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP, DGAC

Figure F1-2 Transport intérieur de voyageurs par mode en 2013

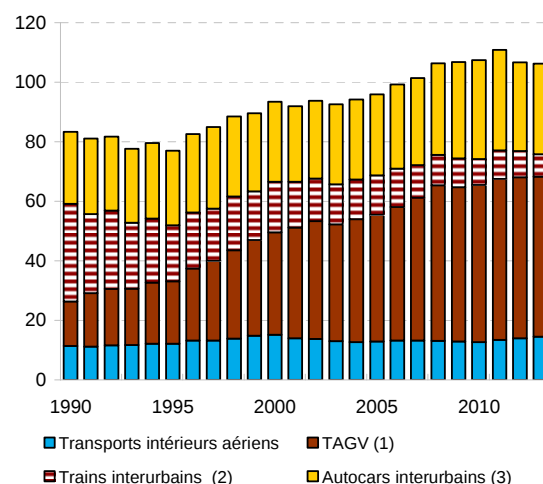
Parts modales (en %) des voyageurs-kilomètres



Sources : SOeS, d'après le Bilan de la circulation, Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP, DGAC

Figure F1-4 Transports collectifs intérieurs de longue distance

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres



Sources : SOeS, DGAC

F2 | Transport ferroviaire de voyageurs

Le transport ferroviaire de voyageurs, mesuré en voyageurs-kilomètres et hors navettes Eurotunnel, diminue en 2013 (- 0,7 %) à un rythme identique à 2012. Le transport ferroviaire de longue distance (trains à grande vitesse et trains interurbains « classiques ») recule de 1,2 % (- 2,7 % en 2012), et le transport ferroviaire de proximité (trains sous convention des conseils régionaux ou du Stif) stagne (+ 0,1 %) alors qu'il avait augmenté de 3,6 % en 2012.

Recul global du trafic ferroviaire

Hors passagers des navettes Eurotunnel, le transport des trains à grande vitesse (TAGV) recule (- 0,5 %) après une année de stagnation en 2012 (+ 0,0 %) et deux années consécutives de croissance (+ 2,4 % en 2011 et + 1,8 % en 2010). Avec une baisse de 5,8 %, les trains interurbains hors TAGV renouent avec leur recul tendanciel (- 6,1 % par an en moyenne entre 2000 et 2012 ou depuis 2008).

Pour la première année depuis 2003, le trafic des trains sous convention des conseils régionaux (CR) diminue (- 1,2 % après + 5,5 % en 2012). Le transport des trains et RER d'Île-de-France continue d'augmenter (+ 1,2 %) après deux années de croissance plus forte : + 2,0 % en 2012 et + 3,1 % en 2011 (*figure F2-7*).

Atonie pour les trains à grande vitesse

En 2013, le nombre de voyageurs-kilomètres des trains à grande vitesse diminue (- 0,5 %). Le trafic de voyageurs sur les trains à grande vitesse représente plus de la moitié du transport ferroviaire de voyageurs (58,2 % des voyageurs-kilomètres) mais pâtit de la baisse de la dépense des ménages en transport collectif ferroviaire (- 1,4 % en volume) - (*fiche A3*) et vraisemblablement de la concurrence accrue du covoiturage. Concernant les TAGV, cette baisse s'observe en particulier vers les destinations à forte composante de loisirs et vacances, comme par exemple l'axe Paris-Atlantique.

Le trafic des TAGV européens est en augmentation, notamment avec le Thalys (reliant la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne) dont la fréquentation (en nombre de voyageurs) s'accroît de 1,8 % en 2013 et notamment vers l'Allemagne (+ 3,3 %) avec le renforcement de son offre (prolongement trois fois par jour de la ligne Paris-Cologne jusqu'à Düsseldorf, Duisbourg et Essen). Cependant, ces augmentations du trafic des TAGV européens ne compensent pas la diminution du trafic des TAGV nationaux.

Quant aux trains Eurostar, leur trafic croît pour la dixième année consécutive ; en enregistrant en 2013 une hausse de 2,2 %, le nombre de passagers dépasse les 10 millions (*fiche F6*).

Nouveau recul des trains interurbains hors TAGV

Le transport sur les grandes lignes classiques (ou trains interurbains hors TAGV) comprend en particulier les trains d'équilibre du territoire (TET), sous convention avec l'État. Il recule fortement (- 5,8 %) en étant proche de sa tendance moyenne sur la période 2000-2012 (- 6,1 % par an). Ainsi, après un sursaut en 2011 (+ 10,7 %) qui rattrapait la chute de 2010, le transport

des trains interurbains hors TAGV est retombé en 2013 à 7,5 milliards de voyageurs-km. Il s'agit du niveau le plus bas observé depuis 1998 (première année disponible). Comme pour les TAGV, la baisse des déplacements de loisirs explique en partie cette diminution du trafic de même que l'augmentation du covoiturage. L'accident de Brétigny-sur-Orge de juillet (*fiche D4.1*) a également un impact sur le trafic des TET, en particulier au cours du troisième trimestre.

Au total, en quinze ans, les grandes lignes classiques ont perdu plus de la moitié de leurs voyageurs-km, pendant que le transport des trains à grande vitesse augmentait de 81 % (en voyageurs-kilomètres).

Recul exceptionnel des trains sous convention des conseils régionaux

En 2013, le transport avec ces trains diminue de 1,2 % (après + 5,5 % en 2012). Il s'agit de la deuxième baisse depuis 2003. Cette diminution du trafic provient de la baisse du trafic occasionnel. En revanche, les déplacements réguliers (avec les abonnements) pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou le lieu d'études sont stables.

Une baisse de l'offre de transport ferroviaire de voyageurs en 2013

Le nombre de trains-kilomètres de voyageurs a diminué en 2013 de 1,2 % avec 406 millions de kilomètres parcourus sur le territoire (*figure F2-4*). Entre 2005 et 2010, le remplissage moyen des trains croît régulièrement puis reste stable depuis 2010 (*figure F2-5*).

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Modification de champ

Les données en voyageurs-kilomètres concernant le RER exploité par la RATP (parties des lignes A et B) sont désormais intégrées à la totalité des « (trains et RER d'Île-de-France (4) » (*figure F2-7*). Ces données - comme les évolutions annuelles - ne sont donc pas comparables à celles présentées dans le 50^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation paru en juillet 2013 (page 51, *figure V3.7*).

Figure F2-1 Évolution du transport ferroviaire de voyageurs

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	évolution annuelle					
		2009	2010	2011	2012	2013	2013/2008
Transport ferroviaire de longue distance	61 256	-1,4	-0,2	3,6	-2,7	-1,2	-0,4
Trains à grande vitesse (1)	53 768	-0,7	1,8	2,4	0,0	-0,5	0,6
Trains interurbains (1) (2)	7 489	-4,9	-10,6	10,7	-17,6	-5,8	-6,1
Transport ferroviaire de proximité	31 184	-0,3	0,7	3,7	3,6	0,1	1,5
Trains sous convention CR (3)	14 037	1,2	0,2	4,5	5,5	-1,2	2,0
Trains et RER d'Île-de-France (4)	17 147	-1,4	1,1	3,1	2,0	1,2	1,2
Total hors RER et trains d'Île-de-France	75 293	-0,9	-0,1	3,7	-1,2	-1,2	0,0
TOTAL	92 440	-1,0	0,1	3,6	-0,7	-0,7	0,2

(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

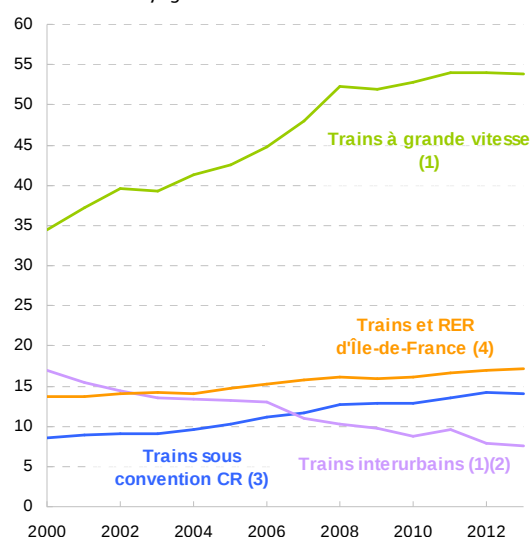
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

Sources : SOeS, ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-2 Transport ferroviaire de voyageurs

En milliards de voyageurs-kilomètres



(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

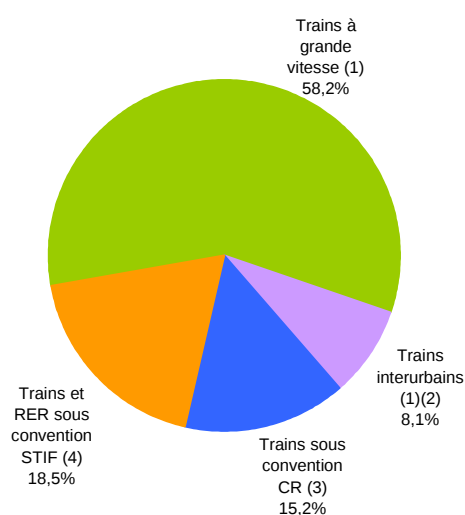
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

Sources : SOeS, ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-3 Répartition du transport ferroviaire de voyageurs par type de réseau

En % des voyageurs-kilomètres en 2013



(1) Y compris trains internationaux.

(2) Sous convention État et non conventionnés, hors trains à grande vitesse.

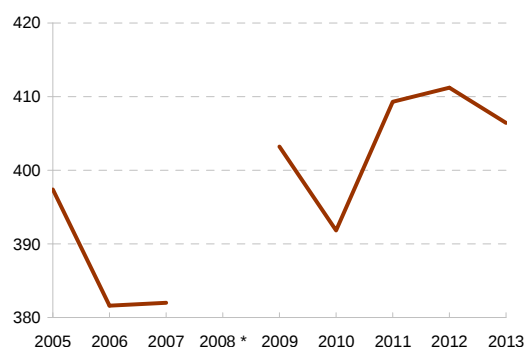
(3) Sous convention des Conseils régionaux (hors Île-de-France et Corse).

(4) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

Sources : SOeS, ensemble des opérateurs ferroviaires

Figure F2-4 Offre ferroviaire en trains-kilomètre

En million de trains-kilomètres

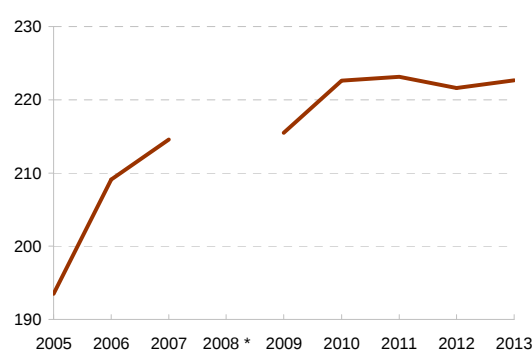


* Donnée 2008 non disponible.

Sources : SOeS, d'après enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis données collectées au titre du décret 2012/555

Figure F2-5 Nombre moyen de voyageurs par train

En nombre de voyageurs



* Donnée 2008 non disponible.

Sources : SOeS, d'après enquête auprès des opérateurs ferroviaires puis données collectées au titre du décret 2012/555

F3 | Transport collectif urbain

En 2013, l'activité du transport collectif urbain de voyageurs (TCU) augmente de 1,8 % (en voyageurs-km), mais à un rythme ralenti par rapport aux deux années précédentes (+ 2,3 % en 2012 et + 2,9 % en 2011). La croissance ralentit en Île-de-France, où se concentre 75 % (en voyageurs-kilomètres) du transport collectif urbain de France métropolitaine. Le transport des trains et des RER d'Île-de-France croît de 1,2 %. L'augmentation sensible de l'offre de transport de tramways contribue à compenser la diminution du trafic des métros et des bus de Paris. Pour la huitième année consécutive, les réseaux de province progressent plus vite que ceux d'Île-de-France (+ 2,9 % contre + 1,5 %).

Ralentissement en Île-de-France

La croissance des TCU en Île-de-France ralentit : + 1,5 % après + 1,9 % en 2012. Ce rythme de croissance se maintient au-dessus de celui observé sur les cinq dernières années (+ 1,3 % en moyenne annuelle depuis 2008).

Croissance ralentie pour les trains et RER

Le nombre de voyageurs-kilomètres des trains et RER d'Île-de-France (y compris ceux de la RATP) croît de 1,2 % en 2013, à un rythme toutefois ralenti par rapport aux années antérieures (+ 2,0 % en 2012 et + 3,1 % en 2011). La baisse relative du coût du carburant en 2013 (*fiche G3*) pourrait inciter certains usagers des transports collectifs urbains à utiliser davantage leur voiture. Les trains et les RER restent largement majoritaires en 2013 et représentent 57 % des voyageurs-kilomètres réalisés en Île-de-France. En nombre de voyages, ils regroupent 29 % du trafic (les distances moyennes parcourues plus élevées en train et RER qu'en métro, tramway ou bus expliquent ces différences).

Forte croissance de l'offre de transport et du trafic en tramway

Le transport en bus et tramways parisiens augmente fortement (+ 19,5 %, après + 3,8 %). Cette hausse importante est pourtant contrastée entre les deux modes de transport : en voyageurs-kilomètres, le trafic des bus de Paris baisse (- 2,7 %) tandis que le trafic des tramways explose (+ 73,3 %, soit près de 260 millions de voyageurs-kilomètres supplémentaires). Avec l'extension des lignes T1 et T2 (en novembre 2012) et surtout l'ouverture en décembre 2012 de la ligne T3b et le prolongement au même moment de la ligne T3a jusqu'à la porte de Vincennes (soit 14,5 kilomètres supplémentaires sur les boulevards circulaires parisiens), on observe un transfert des voyageurs des bus vers les tramways. 2013 est également l'année de mise en service de deux autres lignes de tramways : la T5 en juillet 2013 (reliant Saint-Denis à Sarcelles) et la T7 en novembre 2013 (reliant Villejuif à Athis-Mons).

Baisse du métro et du bus

Cette forte augmentation du trafic des voyageurs sur les tramways a vraisemblablement eu une incidence sur le trafic du métro qui diminue pour la première année depuis 2007 (- 0,9 % en voyageurs-kilomètres). Sa part relative dans les transports d'Île-de-France reste importante : 25 % des voyageurs-kilomètres (36 % en nombre de voyages).

Quant au réseau de bus en grande couronne dont l'essentiel des déplacements sur leur réseau a lieu en zones 3 et 4 du Stif, leur croissance se poursuit en 2013 :

+ 2,8 % (+ 3,3 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013). Cette augmentation du trafic est le résultat d'une offre croissante et d'investissements massifs (+ 50 %) réalisés entre 2003 et 2013.

La province beaucoup plus dynamique que l'Île-de-France

En province, le transport collectif urbain continue de croître à un rythme soutenu (+ 2,9 % en voyageurs-km, après + 3,5 % en 2012). Cette croissance en 2013 est semblable à sa moyenne annuelle entre 2000 et 2012 (+ 3,0 %). Pour la huitième année consécutive, la progression des réseaux de province est plus dynamique que celle des réseaux franciliens. En 2013, le transport collectif urbain augmente près de deux fois plus vite en province qu'en Île-de-France.

L'augmentation de la demande de transport sur les réseaux de province est à relier à la croissance de l'offre kilométrique globale, qui continue d'augmenter à un rythme semblable à 2012 (+ 2,5 % en 2013, après + 2,7 %, source UTP). Cette offre de transport varie pourtant différemment selon la taille des agglomérations : si l'offre kilométrique augmente de 3,3 % dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, elle diminue de 1,1 % dans celles de moins de 100 000 habitants. Par ailleurs, une première ligne de tramway a été inaugurée à Tours qui devient la 26^e agglomération de province à bénéficier d'un tramway ou d'un métro.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure F3-1 Évolution du transport collectif urbain de voyageurs

Niveau en millions de voyageurs-kilomètres (voy-km) ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	évolution annuelle					
		2009	2010	2011	2012	2013	2013/2008
Ensemble Île-de-France	29 909	-0,7	1,3	2,6	1,9	1,5	1,3
Modes ferrés	24 752	-0,8	1,3	2,5	1,8	0,5	1,0
Trains et RER (1)	17 147	-1,4	1,1	3,1	2,0	1,2	1,2
Métro	7 605	0,5	1,8	1,2	1,3	-0,9	0,8
Tramways (2)	615	-0,6	18,3	4,7	1,6	73,3	16,7
Bus	4 542	0,2	0,2	2,9	2,3	1,0	1,3
Bus à Paris	833	-2,3	-1,4	6,2	4,7	-2,7	0,8
Bus en petite couronne	1 873	-1,4	-2,1	1,1	0,4	1,0	-0,2
Bus en grande couronne	1 835	3,4	3,6	3,4	3,4	2,8	3,3
Ensemble province (3)	9 944	1,0	2,3	4,1	3,5	2,9	2,7
Métros de province (3)	2 518	0,7	4,8	1,5	3,6	3,2	2,7
Tramways et bus de province (3)	7 426	1,1	1,4	5,0	3,5	2,8	2,7
Ensemble TCU	39 854	-0,3	1,5	2,9	2,3	1,8	1,7

(1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

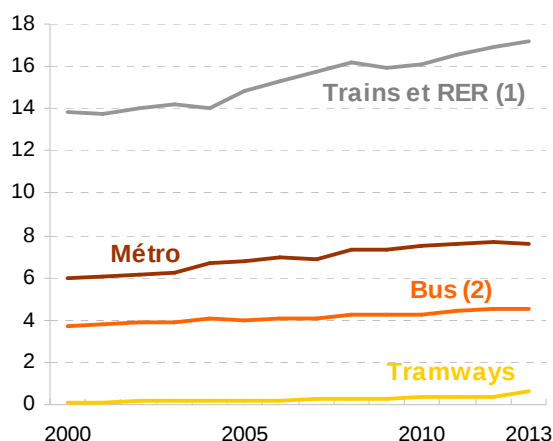
(2) 6 lignes de tramway de la RATP (T1, T2, T3a, T3b, T5 et T7).

(3) Les taux d'évolution 2013 sont estimés par le SOeS, d'après les indicateurs de conjoncture de l'UTP.

Sources : SOeS, Stif-Omnil, enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP

Figure F3-2 Transport collectif de voyageurs en Île-de-France

Niveau en milliards de voyageurs-kilomètres (voy-km)



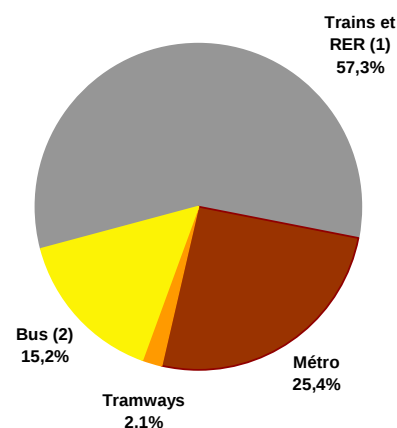
(1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

(2) Bus à Paris, en petite et grande couronnes.

Source : Stif-Omnil

Figure F3-3 Répartition des réseaux de transport collectif de voyageurs en Île-de-France

Parts en % des voyageurs-kilomètres, données 2013



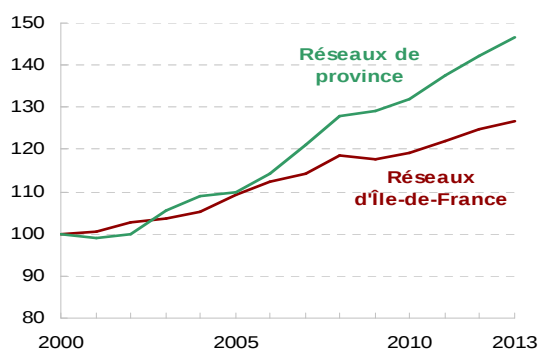
(1) Y compris le RER exploité par la RATP et la ligne T4.

(2) Bus à Paris, en petite et grande couronnes.

Source : Stif-Omnil

Figure F3-4 Évolution des TCU en province et en Île-de-France

Indice 100 en 2000 (en voyageurs-kilomètres)



Sources : SOeS, Stif-Omnil, Enquête annuelle sur les transports collectifs urbains (DGITM, Cerema, Gart, UTP), UTP

Modification de champ

Les données en voyageurs-kilomètres concernant le RER exploité par la RATP (parties des lignes A et B) sont désormais intégrées à la totalité des « trains et RER (1) » (figure F3-1). Ces données - comme les évolutions annuelles - ne sont donc pas comparables à celles présentées dans le 50^e rapport de la Commission des comptes des transports de la Nation paru en juillet 2013 (page 53, figure V4.1).

F4 | Transport actif : le vélo

Lors des déplacements réguliers, le vélo représente un mode de transport alternatif à la voiture et aux transports en commun, en particulier en ville. L'augmentation en 2012 des voiries aménagées pour les cyclistes et une offre plus grande de places de stationnement favorisent son utilisation. La mise en place au cours des dix dernières années de systèmes de vélos en libre service (VLS) dans plusieurs agglomérations incite en outre à la pratique utilitaire du vélo.

Les infrastructures dévolues à la pratique du vélo se développent

En 2013, on dénombre 9 000 kilomètres de véloroutes* et voies vertes* – pour l'essentiel en dehors des villes.

Pour favoriser la pratique du vélo en milieu urbain, plusieurs types d'aménagements cyclables* existent : les voies dédiées aux cycles (pistes* et bandes cyclables*) et les voies permettant la cohabitation des vélos et des autres modes de transport : les zones de rencontre*, les zones 30*, les double sens cyclables*, etc.

En 2012, dans les villes et agglomérations de plus de 100 000 habitants (*figure F4-1*), 19 % de la voirie disponible est aménagée pour les cyclistes⁵. Cette part globale reflète de grandes disparités : dans la communauté urbaine de Strasbourg, à Rennes ou à Metz, elles sont très importantes (respectivement 49 %, 44 % et 40 %) et faibles au Havre ou à Caen (respectivement 18 % et 17 %). Plusieurs villes de moins de 100 000 habitants disposent aussi d'une part de voiries aménagées élevée, par exemple Lorient (97 %) et Versailles (57 %). Les pistes et bandes cyclables représentent 44 % de la voirie aménagée.

L'aménagement de voies urbaines pour les cycles continue d'augmenter : entre 2010 et 2012, à champ constant, le linéaire de voiries aménagées en France métropolitaine a augmenté de 19 %. Elles se concentrent principalement dans la ville-centre des agglomérations.

L'offre de places de stationnement est un autre facteur favorisant la pratique régulière du vélo. Entre 2010 et 2012, le nombre de places disponibles dans les communes et agglomérations enquêtées a crû de 30 %. Les arceaux représentent la quasi-totalité de cette offre (92 %). On observe l'émergence d'autres modes de stationnement plus sécurisés*, comme par exemple les garages à vélos gardés ou les boxes (*figure F4-2*). L'existence de places de stationnement à proximité des gares favorise l'intermodalité : un déplacement intermodal sur dix utilisant le train comprend un trajet à vélo.

La pratique régulière du vélo varie selon les villes

Les dernières données disponibles concernant le nombre de vélos et sa pratique en France proviennent de l'enquête nationale transports et déplacements* (ENTD) de 2008 : on dénombrait à cette date 26,7 millions de vélos d'adultes (contre 21,3 millions en 1994), dont 3,8 millions utilisés pour des déplacements utilitaires.

En 2008, 2,7 % des déplacements locaux en semaine sont réalisés à vélo. Les enquêtes ménages déplacements* (EMD), réalisées localement, montrent des situations contrastées selon les agglomérations : la part modale du vélo (exprimée en nombre de déplacements) y est ainsi élevée dans la communauté urbaine de Strasbourg (7,6 % en 2009) ou à La Rochelle (7,5 % en 2011), mais basse à Saint-Étienne (0,4 % en 2010) ou Toulon (1,2 % en 2008).

La durée d'un déplacement à vélo en ville est estimée en moyenne à 17 minutes sur une distance d'environ 2,7 kilomètres. Un quart des déplacements utilitaires à vélo réalisés en semaine correspond au trajet domicile-travail/études. Entre 200 000 et 300 000 personnes se rendent régulièrement à vélo sur leur lieu de travail ou d'études.

L'utilisation des vélos à assistance électrique (VAE) se développe depuis quelques années. On estime actuellement leur parc à environ 220 000 ; en 2013, le nombre de ventes de VAE augmente fortement (+ 17,5 %). Leur usage semble contribuer à une plus grande utilisation du vélo en général et une augmentation des distances parcourues.

En 2013, on compte 39 systèmes de vélos en libre-service (VLS) dans les agglomérations françaises

Les services dits de « VLS* » correspondent à une location de vélos de courte durée où le vélo peut être emprunté à une station sur l'espace public de manière automatisée.

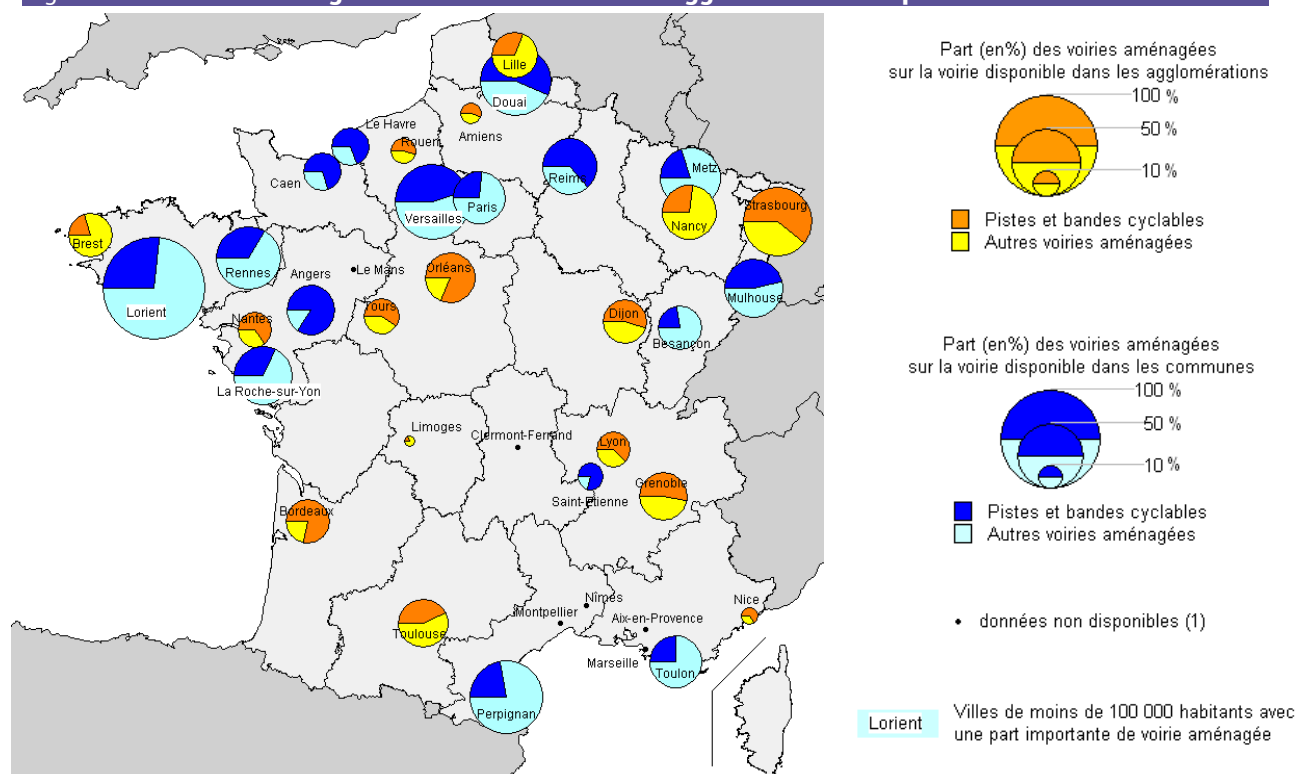
Les nombres de vélos et de stations de VLS ne sont pas systématiquement liés à la taille de l'agglomération. En moyenne dans les villes équipées, 35 vélos sont à disposition pour 10 000 habitants (*figure F4-3*). Avec environ 20 000 vélos, Paris et ses communes limitrophes disposent de la plus grande offre de VLS et la ville de Paris, du réseau de stations le plus dense : 11,4 stations par km² (*figure F4-4*).

Par ailleurs se sont développés ces dernières années des services de location de vélos de moyenne et longue durées (où les vélos sont retirés dans des commerces de location) ou encore la mise à disposition quasi-gratuite par la collectivité.

Les définitions des termes suivis d'un astérisque (*), les données sur les aménagements cyclables, l'offre de places de stationnement et les VLS figurent dans les annexes dématérialisées.

⁵ Les villes ou agglomérations qui ont répondu à l'enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données portant sur l'année 2012) représentent 87 % de la population résidant dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Figure F4-1 Voiries aménagées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants



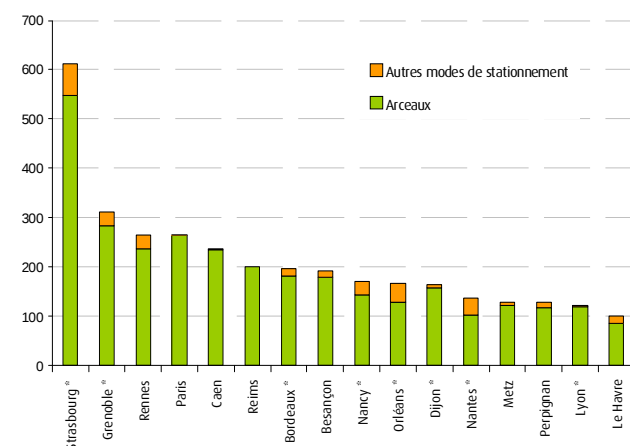
N.B : enquête 2011 du Club des villes et territoires cyclables (données 2010) pour Angers, Brest, Dijon, Paris, Mulhouse et Rouen (les données de l'enquête 2013 ne sont pas exploitables concernant les pistes et bandes cyclables).

(1) Données non disponibles pour six villes ou agglomérations : données de l'enquête 2011 non exploitables et données de l'enquête 2013 non disponibles en avril 2014. Villes ou agglomérations membres du Club des villes et territoires cyclables : Aix-en-Provence, Clermont-Ferrand, Nîmes, Montpellier et Rouen. Villes non membres du Club des villes et territoires cyclables : Le Mans et Marseille.

Source : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012)

Figure F4-2 Offre de stationnement de vélos

Nombre de places de stationnement pour 10 000 habitants



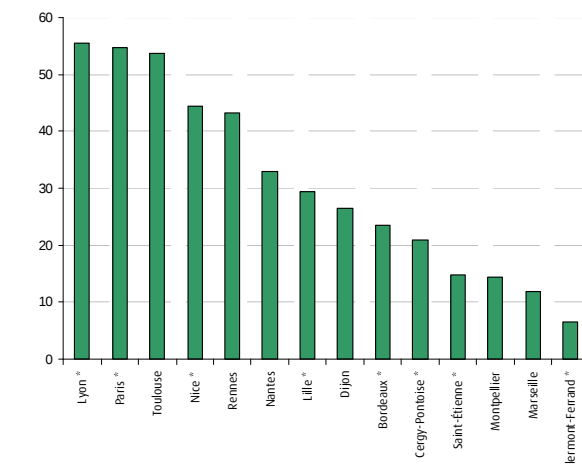
* Agglomération

Champ : communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants

Sources : enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012), Insee, Populations totales 2010

Figure F4-3 Offre de vélos en libre service (VLS)

Nombre de VLS pour 10 000 habitants



* Villes-centres et communes limitrophes où le système de VLS est disponible.

Champ : communes ou agglomérations de plus de 150 000 hab.

Sources : Cerema, enquête 2013 du Club des villes et territoires cyclables (données 2012), Insee, Populations municipales 2011

Figure F4-4 Densité de stations de vélos en libre service dans les villes-centres

Nombre de stations de VLS par km² de la ville-centre

Commune	Paris	Lyon	Toulouse	Bordeaux	Nice	Rennes	Lille	Nantes	Cergy Pontoise	Dijon	Montpellier	Marseille	Saint- Étienne	Clermont -Ferrand
Nombre de stations par km ²	11,4	5,6	2,1	2,1	2	1,7	1,6	1,6	1,5	1	0,9	0,5	0,3	0,2

Champ : communes de plus de 150 000 habitants.

Sources : Cerema, Insee

F5 | Transport aérien de voyageurs

En 2013, le nombre total de passagers — y compris outre-mer — continue d'augmenter de 2,5 % après + 3,1 % en 2012. Comme en 2011 et 2012, la croissance est essentiellement portée par l'international (+ 2,7 %) et dans une moindre mesure par le transport intra-métropole (+ 2,1 %). Par ailleurs, la fréquentation des aéroports de province reste dynamique (+ 3,5 %).

En 2013, avec 140,7 millions de passagers, soit 2,5 % de plus qu'en 2012, le transport aérien poursuit sa croissance entamée en 2010 (*figure F5.1*). Cette progression est cependant inférieure à celle mesurée depuis 2010 (+ 4,1 % en moyenne annuelle). Par ailleurs, le nombre de voyageurs-kilomètres croît lui aussi (+ 2,8 %, source DGAC), progression inférieure à la moyenne sur 2010-2013 (+ 3,6 %).

Le transport international poursuit sa croissance

Le nombre de passagers de métropole sur les vols internationaux continue de croître, à un rythme toutefois ralenti par rapport à 2012 et 2011 (+ 2,7 %, après + 3,5 % en 2012 et 6,9 % en 2011), avec 108,3 millions de passagers.

Concernant l'évolution de la structure géographique du transport international, près de deux passagers de métropole sur trois restent en Europe : malgré des évolutions diverses, les principales destinations restent les mêmes : Royaume-Uni, Espagne, Italie et Allemagne. Le Portugal – avec une augmentation de 10,4 % chaque année depuis 2008 du nombre de passagers – est devenu à partir de 2010 la cinquième destination européenne (*figure F5.3*).

Davantage de passagers se rendent en Afrique et en Amérique qu'en Asie, mais cette dernière destination est la plus dynamique de toutes (+ 7,2 % en 2013 et + 4,1 % par an depuis 2008), notamment avec ses deux principales destinations : les Émirats Arabes unis (+ 18,8 % en 2013) et la Chine, hors Hong-Kong (+ 15,2 %).

La croissance du transport intra-métropole ralentit

Le nombre de passagers sur les vols intra-métropole augmente pour la troisième année consécutive mais à un rythme plus modéré (+ 2,1 %, après + 3,0 % en 2012 et + 6,5 % en 2011). Ce trafic n'a crû depuis 2008 que de 1,4 % par an (l'année 2009 étant marquée par un net recul du trafic de 3,2 %).

Toutefois, la situation reste très contrastée entre les liaisons radiales (Paris-province) et transversales (province-province). Après une baisse de 1,5 % en 2012, le nombre de passagers entre Paris et la province stagne en 2013 (+ 0,1 %) et ne rattrape toujours pas son niveau de 2008. À l'inverse, le transport sur les lignes transversales continue sa progression (+ 6,6 %) après une très forte hausse en 2012 (+ 14,5 %) et croît depuis 2008 de 5,6 % en moyenne chaque année.

Les principales lignes reliant Paris à la province connaissent des situations contrastées : si les lignes Paris-Montpellier et Paris-Bordeaux enregistrent en 2013 les plus fortes augmentations (respectivement + 4,8 % et + 4,7 %), le trafic de la ligne Paris-Ajaccio diminue de 4,0 % (*figure F5.2*).

Sur la période 2008-2013, le transport de voyageurs sur la ligne Paris-Toulouse (qui reste la première ligne intérieure métropolitaine en nombre de passagers) augmente (+ 1,1 % en moyenne annuelle), tandis que les lignes desservant le sud-est de la France enregistrent une baisse (- 1,7 % pour la ligne Paris-Marseille, - 1,0 % pour Paris-Nice). Sur les principales lignes transversales, les lignes Marseille-Nantes et Lille-Marseille connaissent les taux de croissance annuelle les plus élevés (respectivement + 16,6 % et + 13,9 %) bien que le nombre de passagers sur cette dernière ligne ait diminué en 2013 (- 7,3 %). La ligne Bordeaux-Lyon, première ligne transversale en nombre de passagers, connaît sur la même période une croissance annuelle de + 2,9 % malgré une baisse de - 1,7 % en 2012 et une stagnation en 2013.

La fréquentation des aéroports de province se confirme

La fréquentation des aéroports français s'accroît de 1,8 %, en nombre de passagers, en 2013 (+ 1,8 % en moyenne annuelle depuis 2008) : celle des aéroports de Paris augmente de 1,8 % en 2013 (+ 0,8 % par an depuis 2008) tandis que celle des aéroports de province croît davantage avec + 3,5 %, après une année 2012 déjà très dynamique (+ 6,5 %). Outre-mer, la fréquentation des aéroports renoue avec la croissance après une année de baisse (+ 1,2 %, contre - 2,1 % en 2012).

Les huit aéroports de province de plus de 3 millions de passagers en 2013 continuent d'enregistrer une croissance soutenue de leur fréquentation (*figure F5.4*), excepté Marseille-Provence et Toulouse-Blagnac, qui présentent une très faible augmentation (respectivement + 0,5 % et + 0,2 %) après de fortes croissances en 2012 (respectivement + 13,1 % et + 8,4 %). L'aéroport de Nantes poursuit son essor (+ 8,2 %) mais avec une hausse moindre qu'en 2012.

La poursuite du développement des compagnies à bas coût explique une part importante de la croissance dynamique des grands aéroports provinciaux : 63 % de leurs passagers se rendant dans une autre ville de province empruntent ces compagnies et 51 % de ceux partant pour l'étranger depuis la province les empruntent également (16 % des passagers des deux aéroports franciliens). Si l'aéroport de Beauvais – Tillé reste une exception avec une fréquentation due en quasi-totalité à ces compagnies, elles représentent 58 % de la fréquentation de l'aéroport de Mulhouse-Bâle et 40 % de celle de Nantes-Atlantique.

Les séries longues des données présentées dans cette fiche sont dans les annexes dématérialisées.

Figure F5-1 La demande de transport aérien en 2013

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013		évolution annuelle		
	dont à bas coût		2012	2013	2013/2008
Total Métropole	132 622	38 361	3,3	2,6	1,9
Métropole - International	108 274	29 892	3,5	2,7	2,0
dont Paris - International	69 882	10 415	1,4	1,8	0,9
dont Province - International	38 392	19 477	7,7	4,2	4,4
Métropole - Métropole	24 348	8 469	3,0	2,1	1,4
dont Paris - Province	16 474	3 496	-1,5	0,1	-0,3
dont Province - Province	7 874	4 973	14,5	6,6	5,6
Total Outre-mer	8 066	0	-1,9	1,3	1,1
Métropole - Outre-mer	3 842	0	-1,1	4,1	2,6
Outre-mer - Intérieur	2 125	0	-2,1	0,6	-0,5
Outre-mer - International	2 099	0	-2,8	-2,9	0,1
Total France	140 687	38 361	3,1	2,5	1,9

Source : DGAC, mai 2014

Figure F5-2 Les principales lignes intérieures métropolitaines

Niveau en milliers de passagers par paires de villes (2 sens) ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013		évolution annuelle		
	dont à bas coût		2012	2013	2013/2008
Paris - Toulouse	3 185	693	0,0	1,3	1,1
Paris - Nice	3 005	790	-1,7	0,8	-1,0
Paris - Marseille	1 613	0	-2,0	-1,1	-1,7
Paris - Bordeaux	1 598	0	0,9	4,7	1,8
Paris - Montpellier	792	0	-4,8	4,8	-2,1
Paris - Biarritz	691	150	-0,9	0,0	2,1
Paris - Lyon	586	0	6,8	3,2	0,4
Paris - Ajaccio	571	60	-2,3	-4,0	3,2
Bordeaux - Lyon	447	205	-1,7	0,0	2,9
Lyon - Toulouse	357	102	-2,4	-5,0	0,3
Lyon - Nantes	344	100	-5,8	2,0	6,2
Marseille - Nantes	341	112	22,8	3,3	16,6
Lille - Marseille	256	91	37,5	-7,3	13,9

Source : DGAC, mai 2014

Figure F5-3 Les principaux partenaires du transport aérien de passagers depuis la métropole

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013		évolution annuelle		
	dont à bas coût		2012	2013	2013/2008
Europe	69 020	27 200	3,7	2,2	2,2
dont Royaume-Uni*	11 022	6 024	0,3	1,8	-1,9
dont Espagne**	10 303	5 168	4,7	-1,3	3,0
dont Italie	9 939	5 069	4,8	2,9	3,9
dont Allemagne	8 341	1 563	3,6	-1,9	1,3
dont Portugal	4 075	2 109	10,1	11,5	10,4
dont Suisse***	3 043	1 047	6,2	1,4	3,9
dont Pays-Bas	3 006	575	8,8	6,4	3,1
Afrique	16 806	2 626	4,3	2,0	1,2
dont Maroc	5 351	2 000	-1,2	6,0	3,1
dont Algérie	3 739	0	8,5	9,6	8,3
dont Tunisie	2 854	335	17,0	-11,9	-5,2
Amérique	11 995	0	-0,3	2,4	0,3
dont Etats-Unis	6 536	0	-1,1	4,2	0,7
dont Canada	1 903	0	-2,8	-0,2	0,1
Asie	10 444	66	5,1	7,2	4,1
dont Émirats Arabes Unis	1 609	0	18,2	18,8	13,1
dont Chine****	1 586	0	14,9	15,2	8,6

* y compris les îles anglo-normandes.

** sans les Canaries.

*** non compris Bâle-Mulhouse.

**** hors Hong-Kong.

Source : DGAC, mai 2014

Figure F5-4 Fréquentation des principaux aéroports français

Niveau en milliers de passagers locaux (1) ; évol. annuelles en %

	Niveau 2013		évolution annuelle		
	dont à bas coût		2012	2013	2013/2008
Total Métropole	160 796	38 403	3,2	2,5	1,8
Total Paris	90 140	12 615	0,8	1,8	0,8
dont Paris-CDG	61 891	5 272	1,0	0,8	0,5
dont Paris-Orly	28 249	7 343	0,3	3,9	1,5
Total Province	70 656	25 788	6,5	3,5	3,3
dont Nice-Côte d'Azur	11 539	4 195	7,4	3,2	2,2
dont Lyon-Saint-Exupéry	8 501	2 037	0,6	1,6	1,7
dont Marseille-Provence	8 212	1 998	13,1	0,5	3,8
dont Toulouse-Blagnac	7 532	1 990	8,4	0,2	3,7
dont Bâle-Mulhouse*	5 846	3 391	5,9	9,8	6,6
dont Bordeaux-Mérignac	4 567	1 582	8,6	4,6	5,5
dont Beauvais-Tillé	3 952	3 938	5,0	2,3	9,7
dont Nantes-Atlantique	3 835	1 516	12,3	8,2	7,6
Total Outre-mer	10 186	0	-2,1	1,2	0,7
dont Saint-Denis-de-la-Réunion	1 982	0	-4,2	-0,8	4,6
dont Pointe-à-Pitre-le Raizet	1 962	0	-1,6	2,2	0,6
dont Martinique-Aimé Césaire	1 627	0	-3,4	3,9	0,7
dont Tahiti-Faaa	1 153	0	-1,1	0,4	-3,2
Total France	170 981	38 403	3,5	1,8	1,8

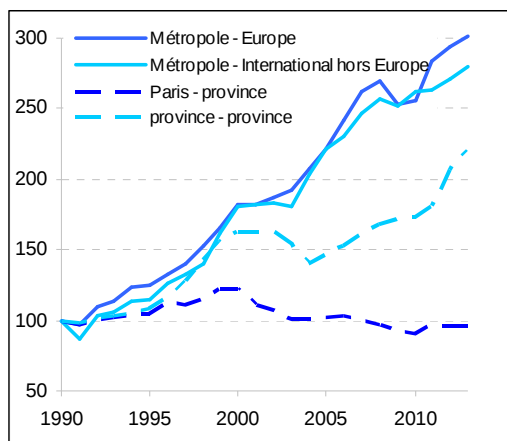
(1) Hors transit ; les passagers des liaisons intérieures sont comptabilisés à la fois dans l'aéroport de départ et dans celui d'arrivée.

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

Source : DGAC, mai 2014

Figure F5-5 Évolution du nombre de passagers transportés par faisceau

Niveau de passagers (Indice 100 en 1990)



Source : DGAC, mai 2014

F6 | Liaisons trans-Manche et en Méditerranée

Sur l'ensemble des principaux ports français, le nombre total de passagers croît sensiblement (+ 4,4 %), après une année 2012 en net recul (- 3,2 %). En ce qui concerne la liaison trans-Manche seule (aérienne, ferroviaire et maritime), le nombre total de passagers passant par la France croît sensiblement en 2013 (+ 3,3 %) après une légère augmentation de 0,4 % en 2012. La part modale de la mer sur la liaison trans-Manche cesse de chuter tandis que celles du ferroviaire et de l'aérien diminuent légèrement.

Le transport maritime trans-Manche repart à la hausse

En 2013, le transport maritime de voyageurs sur les lignes régulières trans-Manche renoue avec la croissance : + 4,7 %, après - 5,9 % en 2012. C'est la première année depuis 2007 que le transport maritime trans-Manche augmente (*figure F6-2*). Après une année 2012 marquée par une contraction de l'offre (avec l'arrêt de *SeaFrance* en fin d'année 2011), le renforcement de la flotte *P&O Ferries* en 2012 et l'activité des nouvelles compagnies maritimes (*DFDS Seaways* et *MyFerryLink*) permettent en 2013 au trafic maritime sur lignes régulières de mettre un coup d'arrêt à sa baisse continue (- 1,7 % en moyenne annuelle entre 1994 et 2012).

Le port de Calais (d'où 40 ferries par jour assurent la traversée jusqu'à Douvres) connaît logiquement un rebond spectaculaire de son trafic : le nombre de passagers croît de 11,0 %, après une diminution de - 7,2 % en 2012. Il représente 62 % des passagers des ferries trans-Manche.

L'activité de croisière en Manche et Mer du Nord augmente elle aussi fortement (+ 15,4 % de passagers en plus) mais ne représente que 3 % des passagers embarquant ou débarquant dans un port français. Le port du Havre confirme sa première place de terminal d'embarquement des croisiéristes en Manche et Mer du Nord : 90 % des croisiéristes embarquant dans un port français partent du Havre.

Le transport ferroviaire de passagers trans-Manche et l'aérien poursuivent leur croissance

En 2013, le transport ferroviaire de passagers trans-Manche augmente pour la quatrième année consécutive, à un rythme toutefois ralenti par rapport à 2012 (+ 2,4 %, après + 5,2 %). Cette croissance concerne à la fois le transport ferroviaire (Eurostar) et le transport par navettes Eurotunnel.

Eurostar poursuit sa progression (+ 2,2 %, après + 2,4 % en 2012) et dépasse, pour la première fois en 2013, le seuil des 10 millions de passagers dans l'année. Le transport de passagers par navette de tourisme (voitures et autocars) continue de croître (+ 4,4 %) mais moins fortement qu'en 2012 (+ 6,6 %). En revanche, le transport de passagers par navettes fret (conducteurs de poids lourds) diminue fortement en 2013 (- 7,0 %) après deux années consécutives de croissance à deux chiffres.

Le transport aérien entre la métropole et Londres poursuit sa croissance (+ 2,9 %), à un rythme supérieur à 2012 (+ 2,1 %). Cette croissance concerne à la fois les

passagers des deux aéroports parisiens et ceux d'aéroports de province.

Le transport de passagers en Méditerranée augmente grâce aux croisières

Le transport maritime de voyageurs sur la façade méditerranéenne croît davantage qu'au cours des deux dernières années : 2,0 % en 2013, après 0,5 % en 2012 et 0,2 % en 2011 (*figure F6-1*). Avec 3,4 millions de passagers (soit 29 % du nombre total de passagers des ports français de Méditerranée), le port de Marseille reste le premier de la façade méditerranéenne. Le nombre de passagers continue de croître en 2013 (+ 13,1 % après + 4,6 % en 2012 et + 16,2 % en 2011). Nice renoue avec la hausse (+ 11,6 %, après - 7,6 % en 2012 et - 8,2 % en 2011). Ces augmentations compensent largement la diminution du nombre de passagers des ports d'Ajaccio et de Toulon (respectivement - 11,9 % et - 2,7 %). En revanche, sur moyenne période, ces deux ports connaissent une croissance du nombre de passagers : + 3,5 % en moyenne annuelle entre 2008 et 2013 pour le port de Toulon et + 7,4 % pour celui d'Ajaccio.

Cette croissance du trafic maritime de voyageurs est en partie due à l'augmentation soutenue des passagers de navires de croisières (+ 12,2 % après + 17,5 % en 2012). Les croisiéristes représentent 35 % des passagers des neuf principaux ports français de Méditerranée. Marseille, qui est également le premier port français pour les croisières (représentant 57 % de ses passagers), continue de progresser sur ce créneau avec une croissance spectaculaire de 33,7 % en 2013, après deux années de forte croissance (+ 8,3 % en 2012 et + 23,0 % en 2011).

En revanche, le transport sur les lignes régulières⁶ diminue en 2013 (- 0,8 %) après une forte baisse en 2012 (- 6,0 %). Concernant le transport sur lignes régulières avec la Corse, les deux principaux ports corses enregistrent en 2013 deux évolutions contraires : le trafic maritime régulier à Ajaccio continue de chuter (- 7,7 % après - 21,7 % en 2012) quand celui de Bastia renoue avec la hausse : + 5,5 % (après - 10,2 % en 2012). Près de 60 % des voyageurs se rendant en Corse (hors croisières) choisissent le transport maritime contre un peu plus de 40 % qui lui préfèrent l'avion (2,8 millions de passagers en 2013).

⁶ Le nombre de passagers des lignes régulières est calculé comme étant égal à la différence entre le nombre total de passagers et le nombre de passagers des navires de croisières (commençant ou terminant une traversée ou bien effectuant une excursion).

Figure F6-1 Les passagers dans les principaux ports français *

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013		évolutions annuelles			
		dont croisières	2011	2012	2013	2013/2008
Total Manche - Mer du Nord (9 ports)	16 544	570	-1,3	-5,6	5,1	-1,6
Dunkerque	2 302	0	2,7	-3,9	-7,9	0,9
Calais	10 372	0	-1,7	-7,2	11,0	-1,2
Boulogne	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d	n.d
Dieppe	272	0	1,7	2,8	2,1	0,4
Le Havre	749	489	36,1	-13,2	20,7	8,2
Caen - Ouistreham	923	1	-6,7	-1,8	-1,5	-2,1
Cherbourg	553	55	12,5	-17,2	-4,7	-6,8
Saint Malo	836	25	-11,2	18,1	-15,9	-2,7
Roscoff-Bloscon	538	0	2,0	-7,5	6,8	-0,4
Total Méditerranée (9 ports)	11 794	4 102	0,2	0,5	2,0	3,0
Sète	186	22	0,0	-27,1	20,5	-3,8
Marseille	3 417	1 964	16,2	4,6	13,1	7,0
Toulon	1 761	539	4,4	10,6	-2,7	7,4
Nice	1 714	919	-8,2	-7,6	11,6	-1,1
Bastia	2 172	10	-9,5	-4,9	-0,3	-1,3
L'Île Rousse	447	2	-9,8	5,2	16,1	9,1
Calvi (1)	217	63	10,9	0,0	0,0	-0,8
Ajaccio	1 624	562	-2,4	1,1	-11,9	3,5
Bonifacio	256	20	2,9	0,5	-2,8	-1,8
Total Métropole (18 ports)	28 338	4 672	-0,9	-3,2	4,4	0,2

* Y compris croisières.

n.d : donnée non disponible.

(1) Données estimées par le SOEs selon l'hypothèse (identique à 2012) de stabilité du nombre de passagers en 2013.

Source : DGITM/DST/PTF4

Figure F6-2 Les passagers trans-Manche passant par la France

Niveau en milliers de passagers ; évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Passagers aériens	6 980	10,4	2,1	2,9	0,0
Paris - Londres (1)	1 842	9,0	-1,5	4,6	-1,0
Régions - Londres	5 138	11,0	3,4	2,3	0,4
Passagers ferries (9 ports) (2)	15 973	-2,6	-5,9	4,7	-1,9
dont Calais (2)	10 372	-1,7	-7,2	11,0	-1,2
Passagers Eurotunnel	20 448	3,7	5,2	2,4	3,1
Par Eurostar	10 133	1,6	2,4	2,2	2,1
Par Navettes tourisme (3)	8 764	4,4	6,6	4,4	4,6
Par Navettes fret (3)	1 551	16,0	16,0	-7,0	1,7
Total	43 401	2,1	0,4	3,3	0,6

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

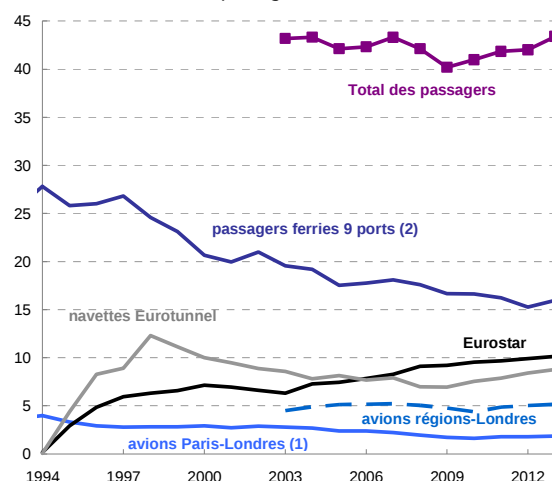
(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières.

(3) Estimations SOEs à partir d'Eurotunnel et de coefficients de remplissage.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4, Eurotunnel, calculs SOEs

Figure F6-3 Évolution des passagers trans-Manche par mode

Niveau en millions de passagers



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

(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4, Eurotunnel, calculs SOEs

Figure F6-4 Parts modales des passagers trans-Manche passant par la France

En %

	2010	2011	2012	2013
Passagers aériens	14,7	15,9	16,2	16,1
Paris - Londres (1)	4,0	4,3	4,2	4,2
Régions - Londres	10,7	11,6	12,0	11,8
Passagers ferries (1)	40,6	38,7	36,3	36,8
dont Calais (2)	25,0	24,1	22,2	23,9
Passagers Eurotunnel	44,7	45,4	47,5	47,1
Par Eurostar	23,3	23,1	23,6	23,3
Par navettes tourisme	18,4	18,8	20,0	20,2
Par navettes fret	3,0	3,4	4,0	3,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

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

(2) Y compris liaisons avec l'Irlande et les îles anglo-normandes, hors croisières.

Sources : DGAC, DGITM/DST/PTF4, Eurotunnel, calculs SOEs



G – Bilan de la circulation

G1 | Bilan de la circulation routière

La circulation routière augmente en 2013 (+ 0,7 %) à un rythme un peu plus élevé que sa moyenne annuelle depuis 2008 (+ 0,5 %). La circulation des voitures particulières augmente de 0,5 % et celle des véhicules utilitaires légers de 2,0 %. Après une année 2012 particulièrement dégradée, la circulation des véhicules lourds augmente légèrement (+ 0,2 %) en 2013, soutenue par les bus et les cars et les poids lourds étrangers, dans un contexte de forte baisse depuis 2008 (- 1,9 % en moyenne annuelle).

La circulation des voitures particulières est en légère augmentation

En 2013, la circulation des voitures particulières immatriculées en France augmente de 0,4 %. Le parc roulant progresse faiblement de 0,2 %, alors que la progression annuelle est de 0,5 % depuis 2008. Les parcours annuels moyens connaissent une croissance cette année (+ 0,3 %) alors qu'ils diminuent globalement depuis 2008 (- 0,1 % en moyenne annuelle). Ils s'établissent à 12 700 km par véhicule, retrouvant leur niveau de 2011. Le prix des carburants ayant diminué en 2013 (en €, *fiche G3*), la contrainte budgétaire sur les ménages se relâche et incite probablement à une plus grande utilisation des voitures particulières.

Le parc des véhicules essence immatriculés en France continue de diminuer (*fiche G2*) alors que leur kilométrage annuel moyen augmente légèrement (+ 0,5 %). Leur circulation est en baisse de 2,2 %. La progression des parcours effectués par les véhicules essence s'explique par l'arrivée de véhicules neufs de petites cylindrées qui roulent plutôt en ville ou dans les zones rurales, et parcourent annuellement des distances plus grandes car utilisés plus fréquemment. En prenant en compte les véhicules étrangers (VP et VUL), la circulation totale des véhicules particuliers essence est en baisse de 1,7 % en 2013 (*fig G1-1*).

La circulation des véhicules diesel s'accroît de 1,3 %, en lien avec l'accroissement du parc (*fiche G2*). Toutefois leur parcours (pour les véhicules français) moyen recule de 0,7 %. En niveau, il est presque le double du parcours moyen des véhicules essence (15 500 km vs 8 200 km). Leur part dans le parc roulant continue de s'accroître (61,7% contre 60,6% en 2012) mais à un rythme plus modéré que les années antérieures.

La circulation en France des véhicules particuliers étrangers est estimée en hausse (+ 2 %) avec de bons indicateurs sur le tourisme : la fréquentation hôtelière de la clientèle européenne est en augmentation (+ 1,6 %) ainsi que les recettes touristiques.

Stabilité de la circulation des poids lourds

Le parc de poids lourds immatriculés en France recule de 1,4 %. Le contexte de l'activité de transport routier de marchandises demeure difficile en 2013 (*fiches B2.2* et *E1*). La baisse du volume d'activité est toutefois moindre en 2013 qu'en 2012. La circulation des poids lourds immatriculés en France recule de 0,4 % en 2013. Leur parcours annuel moyen augmente de 0,7 % alors que la part du trafic à vide diminue (voir les résultats de l'enquête TRM, *Chiffres & statistiques N° 527, juin 2014*). Depuis 2008, le parcours moyen de poids lourds immatriculés en France est en forte baisse (- 2,3 % en

moyenne annuelle depuis 2008), avec une année 2012 particulièrement basse (- 8,8 %).

La circulation intérieure des poids lourds étrangers en France (y compris transit) est en progression de 1 %. Selon les premiers résultats des enquêtes nationales, le transport routier international de marchandises des pavillons de plusieurs pays de l'UE est en légère hausse en 2013 (Espagne). Tous pavillons confondus, la circulation des poids lourds sur le réseau routier concédé, qui supporte la majeure partie de la circulation des pavillons étrangers, augmente ainsi de 1,7 %. Mais elle est stable sur l'ensemble des réseaux. Depuis 2008, la circulation totale de poids lourds a reculé de près de 1,9 % en moyenne chaque année.

La circulation des bus et cars augmente de 1,4 % en 2013. Le parc des bus et cars immatriculés en France poursuit son renouvellement en 2013 avec des immatriculations en progression de 14,5 %. Par ailleurs, la bonne tenue de l'activité touristique, ainsi que l'ouverture de lignes, notamment à l'international, poussent le trafic à la hausse.

La circulation sur le réseau routier national est en légère hausse

Sur le réseau routier national, la circulation augmente de 0,4 %, au même rythme que la circulation des voitures particulières.

La circulation sur les autoroutes concédées, les autoroutes interurbaines et surtout les routes nationales à caractéristiques autoroutières augmente (+ 4,0 %), alors qu'elle a tendance à diminuer sur les autres réseaux, en particulier les autoroutes et voies rapides urbaines (- 4,7 %). De même, la circulation sur les routes départementales et locales (réseau secondaire) augmente de 0,6 %.

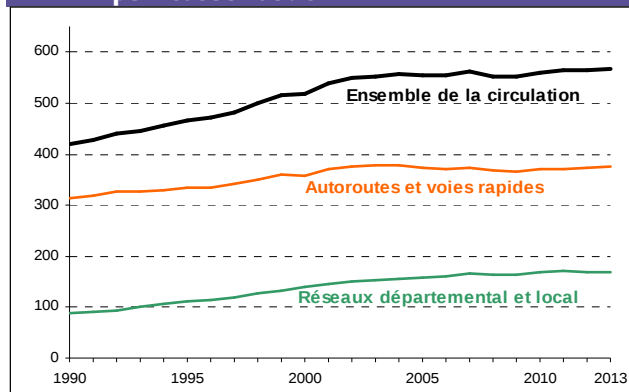
Figure G1-1 Circulation routière en métropole

Niveau parcours moyen en km par véhicule, circulation en Md véhicules-km, évolutions annuelles en %

	Parcours moyen (véhicules français)					Circulation totale véhicules français et étrangers				
	Niveau 2013	Evolution annuelle				Niveau 2013	Evolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2008		2011	2012	2013	2013/2008
Véhicules légers						537,1	0,7	0,1	0,8	0,7
Voitures particulières (1)	12 699	-0,6	-0,2	0,3	-0,1	428,5	0,2	0,3	0,5	0,5
essence	8 225	-2,1	-4,2	0,5	-1,8	115,6	-4,7	-6,6	-1,7	-4,5
diesel	15 477	-1,4	0,0	-0,7	-0,7	312,9	2,5	3,2	1,3	2,8
dont véhicules légers étrangers						26,9	0,6	0,5	2,0	0,6
Deux-roues motorisés	4 264	0,0	0,0	0,0	0,0	13,9	0,1	0,0	0,0	0,8
Véhicules utilitaires légers (1)	15 962	2,0	-1,2	1,6	1,0	94,7	3,0	-0,5	2,0	1,7
essence	7 336	-0,5	-4,2	0,5	-0,8	2,9	-14,9	-19,0	-12,7	-13,7
diesel	16 579	1,1	-1,9	1,0	0,2	91,8	4,0	0,4	2,6	2,5
Véhicules lourds	33 852	2,5	-7,5	0,9	-1,9	30,7	2,6	-6,3	0,2	-1,9
PL marchandises	33 473	2,8	-8,7	1,0	-2,3	27,1	2,7	-7,1	0,0	-2,2
bus et cars	36 120	0,8	-0,1	-0,1	0,3	3,6	2,3	1,0	1,4	1,5
dont véhicules lourds étrangers	0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,9	0,2	-4,5	1,0	-1,2
Ensemble	13 562	0,0	-0,7	0,5	0,0	567,8	0,8	-0,2	0,7	0,5

(1) Les véhicules utilitaires légers sont classés avec les voitures particulières.

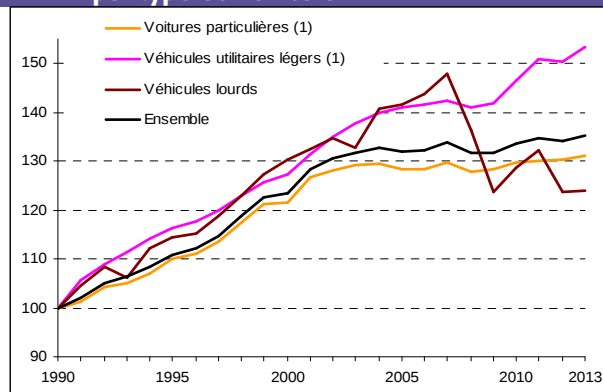
Source : SOeS, bilan de la circulation

Figure G1-2 Circulation routière par réseau routier

Circulation en Md véhicules kilomètres.

Note : hors effet de la décentralisation du réseau routier de 2006, la ventilation de la circulation entre le réseau routier national et les autres routes hors réseau national a été faite en appliquant à la partie transférée du RRN vers le RRD la même évolution sur la période 1990-2006 que celle du RRN.

Source : SOeS

Figure G1-3 Circulation routière par type de véhicule

Circulation en véhicules kilomètres, base 100 en 1990

(1) Les VUL étrangers sont classés avec les voitures particulières

Source : SOeS

Figure G1-4 Évolution de la circulation routière en France métropolitaine par catégorie de réseau

Niveau : circulation en Md véhicules km, évolutions annuelles en %

réseau actualisé au 1er janvier	Niveau 2013	Evolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013/2008
Autoroutes et voies rapides	169,5	1,8	-1,6	0,7	0,9
Autoroutes concédées (1)	85,2	1,5	-1,9	1,8	0,9
Autoroutes interurbaines (1)	24,0	2,6	-1,0	1,1	1,7
Autoroutes et voies rapides urbaines (1)	33,3	-0,8	-1,7	-4,7	-1,3
RN interurbaines à caractéristiques autoroute	27,0	5,7	-0,7	4,0	2,9
Autres routes 'nationales' (1)	22,4	-0,9	-1,4	-1,5	-0,6
Circulation d'ensemble réseau 'national'	191,9	1,4	-1,6	0,4	0,7
Circulation sur le Réseau 'national'	191,9	1,4	-1,6	0,4	0,7
sur les Autres routes	375,9	0,5	0,4	0,9	0,5
sur l'Ensemble des réseaux	567,8	0,8	-0,2	0,7	0,5

(1) Évolution à réseau constant : indice de circulation du Cerema.

Source : SOeS, bilan de la circulation, Cerema (données provisoires de l'indice mensuel conjoncturel), Asfa

G2 | Parc de véhicules et immatriculations de véhicules neufs

Les immatriculations de voitures particulières neuves poursuivent leur repli avec une quatrième année consécutive de baisse (- 5,4 %). Le fléchissement du marché des véhicules utilitaires légers se confirme également (- 4,1 % après - 10,6 % en 2012) alors que cesse quasiment celui des véhicules lourds (- 0,6 % après - 8,2 % en 2012). De fait, en 2013, la progression du parc roulant moyen continue de ralentir (+ 0,2 % contre + 0,5 % en 2012 et + 0,8 % en 2011).

Les immatriculations de voitures neuves au plus bas

Les immatriculations de voitures particulières neuves sont en repli pour la quatrième année consécutive (- 5,4 %) même si cette baisse est moins forte qu'en 2012 (- 14,1 %). Ce marché atteint ainsi son plus bas niveau depuis 1997 (année suivant la fin de la prime à la casse dite « Juppé ») avec environ 1,76 million d'immatriculations.

Cette nouvelle baisse impacte uniquement les immatriculations de voitures diesel (- 13,1 %) dont la part dans les immatriculations totales fléchit de 5,9 points à 66,5 % et redescend au niveau atteint il y a dix ans (67,4 % en 2003). Celles des motorisations électriques et hybrides continuent de progresser avec une part de 0,5 % des immatriculations pour les électriques (après 0,3 %) et de 2,7 % pour les hybrides (après 1,5 %).

La diminution des émissions conventionnelles moyennes de CO₂ par km des voitures particulières neuves s'accélère (- 6,9 g/km) sous l'effet de la forte majoration des montants du malus à partir du 1^{er} janvier 2013. La part des immatriculations de voitures particulières neuves dans les tranches ouvrant droit à un bonus progressent de 13,2 points.

Les immatriculations de motocyclettes neuves (y compris tricycles et quadricycles) baissent pour la sixième année consécutive (- 12,7 %). Avec environ 172 400 unités, ce marché redescend quasiment à son niveau de 2002 (169 600 unités).

Confirmation du repli des immatriculations de VUL

Les immatriculations de véhicules utilitaires légers (VUL : camionnettes et véhicules automoteurs spécialisés inférieurs ou égal à 3,5 tonnes de PTAC) enregistrent une baisse de 4,1 % après celle de 10,6 % en 2012. Avec environ 364 700 unités, elles descendent en dessous du niveau bas de 2009 (372 500 unités).

Le marché des véhicules lourds de marchandises diminue légèrement (- 0,6 %) après avoir connu un repli de 8,2 % en 2012. Cette baisse est uniquement imputable à la diminution des immatriculations de camions neufs (- 8,4 %). Le marché des tracteurs routiers progresse de 4,9 % sous l'effet d'une anticipation des immatriculations avant l'entrée en vigueur de la norme Euro 6 au 1^{er} janvier 2014. Le niveau des immatriculations (24 800) se situe dans la moyenne des dix dernières années. La part des tracteurs routiers dans les immatriculations de poids lourds gagne ainsi 3,2 points à 61,8 %. Elle était de 47,5 % en 1993.

Le marché des bus et cars, très fluctuant, progresse de 14,5 % après une baisse de 10,5 % en 2012. Le

niveau d'immatriculation est supérieur de 6,3 % au niveau annuel moyen observé depuis 2009.

Faible croissance du parc roulant

Le parc roulant moyen augmente de 0,2 % en 2013 (+ 67 000 véhicules) soit une évolution très en-deçà du taux de croissance annuel moyen observé sur les dix dernières années (+ 0,9 %).

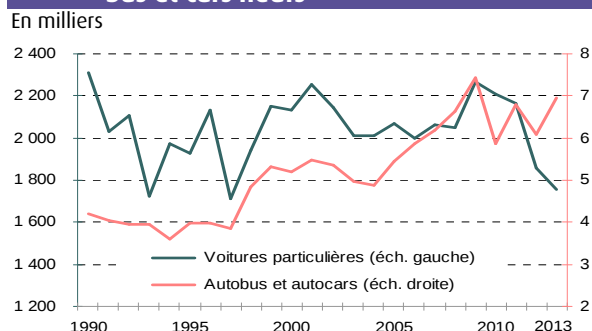
Le parc des voitures particulières progresse faiblement (+ 0,2 % soit + 50 000 véhicules). Sa croissance ralentit : elle a été de 0,5 % en 2012 et 0,8 % en 2011 et en moyenne de 0,5 % par an depuis 2008 contre 0,9 % sur la période 2003-2008. La proportion de voitures diesel dans le parc atteint 61,7 %, soit 1,1 point de plus qu'en 2012. Elle était seulement de 15,1 % en 1990. Toutefois, la progression de cette part continue de ralentir : elle augmentait en moyenne de 1,8 % par an sur les trois années précédentes et de 2,3 % par an sur la période 2002-2009.

Le parc des VUL progresse de 0,4 % (+ 24 000 véhicules). Cette évolution est néanmoins inférieure au taux de croissance annuel moyen observé depuis 2002 (+ 1,1 %). La part des VUL diesel augmente de 1 point pour atteindre 93,3 %. Elle était de 46 % en 1990.

Alors que le transport intérieur routier de marchandises stagne (- 0,1 % de tonnes-km pour le pavillon Français, cf fiche E2), le parc de poids lourds recule de 1,4 % en 2013, (soit - 8 000 véhicules). Rompant avec le cycle de renouvellement qui semblait avoir débuté en 2011, cette contraction fait suite à une année 2012 particulièrement mauvaise en termes d'activité (- 6,9 % de tonnes-km) et dans un contexte toujours difficile depuis la crise de 2009 (- 2,9 % de tonnes-km en moyenne annuelle depuis 2008). Le parc de poids lourds redescend quasiment à son niveau de 2010.

Le parc des bus et cars continue de progresser en 2013 (+ 0,9 %).

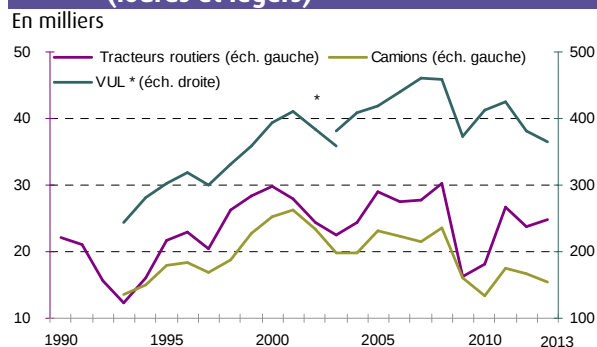
Figure G2-1 Évolutions des immatriculations annuelles de voitures particulières, bus et cars neufs



Champ : France métropolitaine

Source : SOeS

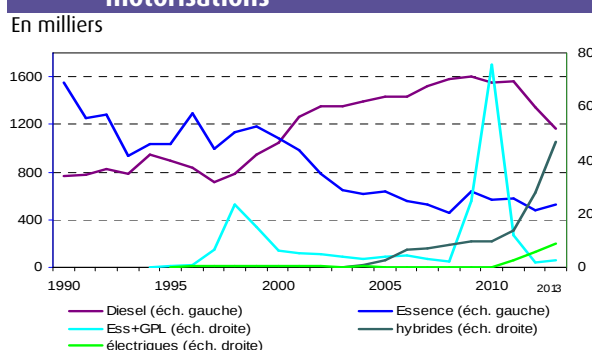
Figure G2-2 Évolutions des immatriculations annuelles de véhicules utilitaires neufs (lourds et légers)



Champ : France métropolitaine
*VUL : camionnettes + VASP <= 3,5 t à partir de 2003, camionnettes seulement auparavant

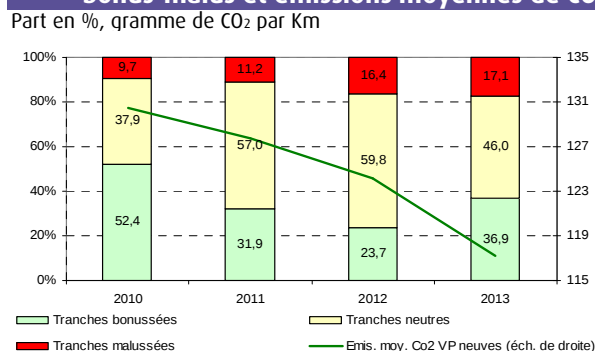
Source : SOeS

Figure G2-3 Évolutions des immatriculations annuelles de voitures particulières par motorisations



Champ : France métropolitaine

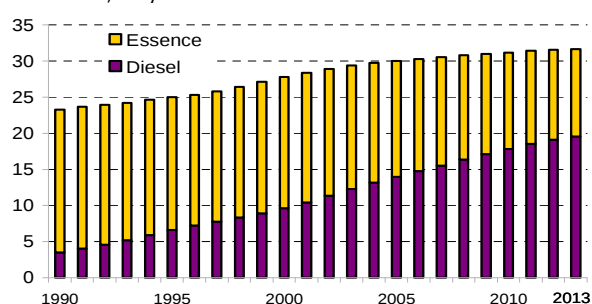
Source : SOeS

Figure G2-5 Répartition des immatriculations de voitures particulières neuves par tranches de bonus-malus et émissions moyennes de CO₂

Champ : France métropolitaine

Source : SOeS

Figure G2-7 Évolution du parc roulant de voitures particulières selon la motorisation



Champ : France métropolitaine

Source : CCFA

Figure G2-4 Immatriculations annuelles de véhicules routiers à moteur neufs

Niveaux en milliers, évolutions annuelles en %

	Niveau 2013	Évolutions annuelles			
		2011	2012	2013	2013 / 2009
Voiturettes	13,6	-5,4	3,8	-7,4	-1,9
Motocycles	172,4	-6,8	-8,3	-12,7	-9,2
Voitures particulières	1 757,0	-2,2	-14,1	-5,4	-6,2
dont électriques	8,8	ns	115,2	55,1	420,1
dont hybrides	46,7	41,1	104,1	67,9	47,5
VP en transit temporaire	34,0	-1,4	-0,4	-10,4	0,2
Autobus et autocars	7,0	15,7	-10,5	14,5	-1,7
VUL (camionnettes et vasp <= 3,5 t)	364,7	3,1	-10,6	-4,1	-0,5
Camions	15,4	31,7	-3,8	-8,4	-1,1
Tracteurs routiers	24,8	47,7	-11,2	4,9	11,1
Vasp > 3,5 t	4,8	12,2	-3,6	-6,6	5,9
TOTAL	2 393,6	-1,3	-12,7	-5,7	-5,4

Champ : France métropolitaine

Source : SOeS

Figure G2-6 Parc roulant moyen (*) de véhicules immatriculés en France

Niveaux en milliers, évolutions annuelles en %

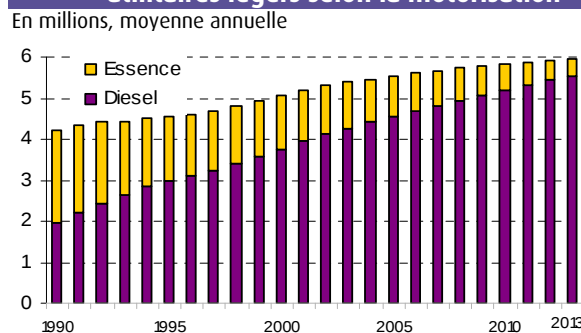
	Niveau 2013	Évolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013 / 2008
Voitures particulières	31 622	0,8	0,5	0,1	0,5
dont essence	12 099	-3,4	-3,5	-2,9	-3,5
dont diesel	19 523	3,9	3,3	2,1	3,6
Véhicules utilitaires légers	5 939	1,0	0,7	0,5	0,7
dont essence	397	-14,5	-15,4	-13,0	-13,0
dont diesel	5 543	2,9	2,4	1,6	2,3
Véhicules lourds	643	1,1	0,6	-1,1	-0,2
Poids lourds	552	1,0	0,5	-1,4	-0,5
Cars et Bus	92	1,6	1,1	0,9	1,1
Total véhicules usuels	38 204	0,8	0,5	0,2	0,6

Champ : France métropolitaine.

* Moyenne du parc au 1^{er} janvier de l'année en cours et de l'année suivante.

Source : CCFA

Figure G2-8 Évolution du parc roulant de véhicules utilitaires légers selon la motorisation



Champ : France métropolitaine

Source : CCFA

G3 | Consommation de carburant routier

Les livraisons de gazole sont stables (+ 0,1 %) et celles de supercarburants continuent de baisser (- 3,1 %). Entre 2008 et 2013 les livraisons de gazole ont augmenté de 1,0 % en moyenne annuelle, celles de supercarburants ont reculé de 4,8 %, soit près de 22 % de baisse sur les 5 années. Les prix des carburants à la pompe sont en diminution en 2013 mais restent à des niveaux élevés. La consommation de gazole pour usage routier augmente de 2,2 %, celle d'essence recule de 21,6 %. La consommation unitaire moyenne des véhicules continue de diminuer avec l'amélioration des performances techniques des véhicules. Entre 2008 et 2013, la consommation unitaire des voitures particulières a reculé de 5,8 % (- 1,2 % en moyenne annuelle) pour les motorisations diesel et de 3 % (- 0,6 % annuel) pour les motorisations essence.

Les prix à la pompe en baisse

Le prix du baril en dollar est en diminution en 2013 (- 2,7 %) après une stabilisation en 2012 et deux années de forte hausse en 2010 et 2011. En moyenne annuelle, le prix du baril s'élève à 108,6\$ en 2013. En euro, son prix recule de 5,8 % du fait de l'appréciation de l'euro par rapport au dollar (+ 3,3 %).

Les prix à la pompe restent à des niveaux élevés, mais sont en diminution en 2013 : - 3,3 % pour le gazole, - 1,8 % pour le super et - 1,0 % pour le GPL. Les prix de l'essence et du gazole ont diminué au premier semestre après les fortes hausses de l'année précédente. Ils ont légèrement augmenté entre juillet et septembre et sont repartis à la baisse en fin d'année, avec toutefois une légère hausse en décembre.

En moyenne annuelle, les prix du diesel et de l'essence (TTC) reculent dans tous les pays européens. Pour le diesel, ce recul est plus marqué en France et en Allemagne et, à l'exception du Luxembourg, les prix du diesel sont inférieurs en France à ceux de ses voisins. Pour l'essence, les prix de la Suisse, de l'Espagne et du Luxembourg restent inférieurs à ceux de la France.

Stabilité des livraisons de gazole

Les livraisons de gazole sont stables : le parc des voitures particulières diesel continue de progresser mais à un rythme moindre que les années antérieures et la circulation des véhicules diesel augmente peu (+ 1,3 %).

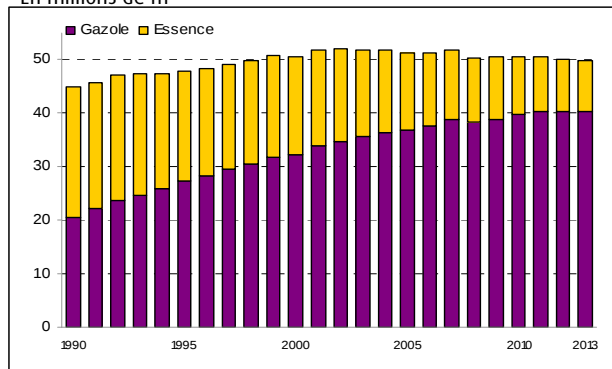
Les livraisons de supercarburant poursuivent leur baisse (- 3,1 %). Le parc des véhicules à motorisation essence continue à reculer de 3,1 % (- 2,7 % pour les véhicules particuliers et - 13,7 % pour les VUL essence). La circulation de ces véhicules est également estimée à la baisse en 2013.

La consommation unitaire des véhicules particuliers diminue

En moyenne la consommation unitaire des voitures particulières diminue de 2,4 % en 2013. Celle des voitures diesel diminue de 2,4 % et celle des voitures essence de 2,1 %.

Les effets structurels de l'amélioration des performances techniques des véhicules ainsi que le poids du parc diesel (61,7 % des voitures particulières, soit un point de plus qu'en 2012) dans l'ensemble contribuent à la baisse de la consommation unitaire. Elle est estimée en 2013 à 6,2 litres aux 100 km pour les voitures diesel contre 7,5 litres pour les voitures essence. Entre 2008 et 2013 la baisse de la consommation unitaire a été particulièrement forte pour les véhicules diesel (- 1,2 % en moyenne annuelle), elle a été de - 0,6 % par an pour les véhicules essence.

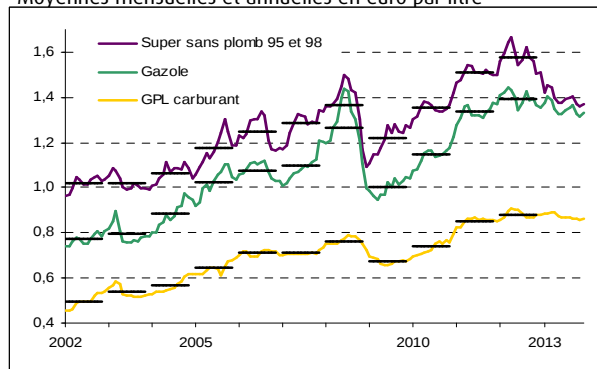
Figure G3-1 Livraisons annuelles de carburants

En millions de m³

Source : CPDP

Figure G3-2 Prix des carburants à la pompe (France)

Moyennes mensuelles et annuelles en euro par litre



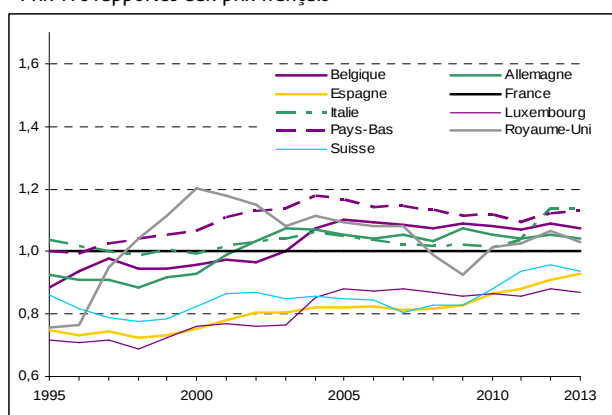
Note : en trait noir horizontal, la moyenne annuelle.

Sources : DGE, CPDP, calculs SOeS

Figure G3-3 Prix annuels des carburants en Europe, rapportés aux prix français

Supercarburant

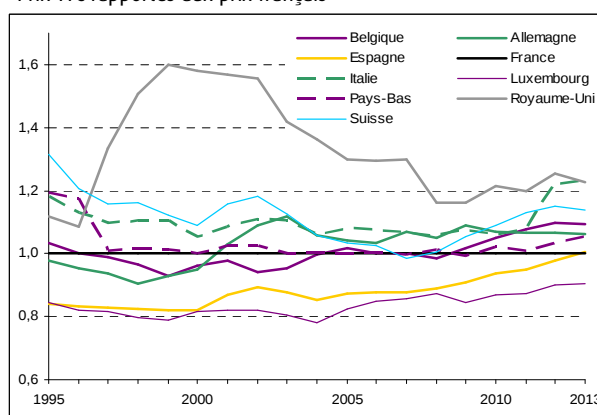
Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Gazole

Prix TTC rapportés aux prix français



Source : Agence internationale de l'énergie

Figure G3-4 Consommation de carburant par type de véhicules

Niveau en milliers de m³, évolutions annuelles en %

	consommation totale					consommation unitaire			
	Niveau 2013	Evolution annuelle				Evolution annuelle			
		2011	2012	2013	2013/2008	2011	2012	2013	2013/2008
Voitures particulières (yc étrangers)	28 212	-1,9	-0,9	-4,0	-4,0	-2,1	-1,2	-2,4	-1,3
essence	8 731	-6,9	-6,3	-23,0	-23,0	-2,3	0,4	-2,1	-0,6
diesel	19 481	0,8	1,8	8,0	8,0	-1,6	-1,4	-2,4	-1,2
Deux-roues motorisés	697	0,1	0,0	5,7	5,7	0,0	0,0	0,0	0,3
véhicules utilitaires légers	8 505	1,3	-0,4	5,8	5,8	-1,7	0,1	-2,1	-0,5
essence	236	-16,6	-18,8	-53,5	-53,5	-2,0	0,3	-2,1	-0,6
diesel	8 269	2,2	0,4	9,8	9,8	-1,8	0,0	-2,1	-0,6
véhicules lourds (yc étrangers)	10 407	2,0	-6,7	-10,3	-10,3	-0,6	-0,5	-0,5	-0,3
PL marchandises	9 299	2,1	-7,5	-12,0	-12,0	-0,6	-0,4	-0,5	-0,3
bus et cars	1 109	1,4	0,9	7,1	7,1	-0,6	0,0	-1,0	-0,1
dont Véhicules étrangers	4 919	-0,9	-2,9	-4,4	-4,4	-1,4	-2,1	-1,5	-1,0
VP+VUL étrangers	1 982	-1,7	0,2	-0,4	-0,4	-2,2	-0,3	-2,2	-0,6
Véhicules lourds étrangers	2 937	-0,4	-4,9	-6,9	-6,9	-0,6	-0,4	-0,5	-0,3
Ensemble (usages route)	47 821	-0,8	-2,0	-3,9	-3,9	-1,6	-1,8	-1,9	-1,3
essence	9 664	-6,8	-6,3	-21,6	-21,6	-2,3	0,1	-2,0	-0,7
diesel	38 157	1,4	-1,0	2,2	2,2	-1,3	-2,8	-2,0	-1,8
consommation hors route	1 012	-16,9	5,1	-11,9	-11,9				
essence	535	1,3	1,0	5,4	5,4				
diesel	476	-32,4	10,3	-25,6	-25,6				
Livraisons de carburant	49 782	-0,8	-1,2	-0,5	-1,3				
essence	9 363	-6,0	-6,5	-3,1	-21,9				
diesel	40 419	0,6	0,2	0,1	5,1				
Solde aux frontières et ajustement statis	950								
essence	-836								
diesel	1 786								

Sources : SOeS, bilan de la circulation (France métropolitaine), CPDP



Annexes

Liste des annexes dématérialisées

Les annexes du rapport sont disponibles au format électronique sur le site internet du Service de l'observation et des statistiques du Ministère de l'écologie, du développement durable, et de l'énergie : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr rubrique : transport / Données d'ensemble / Comptes des transports

Cadrage sur la situation économique française

Cadrage1.a	Le produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.b	Évolution annuelle du produit intérieur brut et ses composantes à prix courants
Cadrage1.c	Le produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.d	Évolution du produit intérieur brut et ses composantes en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage1.e	Évolution du prix du produit intérieur brut et de ses composantes
Cadrage1.f	Contributions à l'évolution du produit intérieur brut aux prix de l'année précédente
Cadrage 2.a	Production, en volume aux prix de l'année précédente chaînés, des branches utilisatrices de transport
Cadrage 2.b	Importations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés
Cadrage 2.c	Exportations de biens et de services par produit en volume aux prix de l'année précédente chaînés

Partie A Transport et activité économiques

A1.a	La dépense totale de transport (DTT) en valeur par secteur institutionnel financeur
A1.b	Dépense courante et dépense d'investissement par mode et secteur institutionnel
A2.a	Les comptes de la branche transports
A2.b	Les comptes du transport ferroviaire
A2.c	Les comptes du transport terrestre de voyageurs
A2.d	Les comptes du transport terrestre de marchandises
A2.e	Les comptes du transport par eau
A2.f	Les comptes du transport aérien
A2.g	Les comptes des autres postes transport hors services de poste et de courrier
A2.h	Les comptes des services de poste et de courrier
A2.i	Les comptes des autres postes de transport y compris les services de poste et de courrier
A2.j	Production des branches au prix de base (en valeur)
A2.k	Production des branches au prix de base par fonction (en valeur)
A3.a	Consommation des ménages en transport, en valeur
A3.b	Consommation effective des ménages par fonction en volume aux prix de l'année précédente chaînés
A3.c	Consommation des ménages en transport - Évolution en volume - Indice base 100 l'année n-1
A3.d	Consommation des ménages en transport - Évolution en prix - Indice base 100 l'année n-1
A3.e	Consommation des ménages en transport - Évolution en volume - Indice base 100 en 2010
A3.f	Consommation des ménages en transport - Évolution en prix - Indice base 100 en 2010
A3.g	Coefficients budgétaires des ménages au titre de la fonction transport, en valeur
A4.a	Les dépenses des Apuc (État, AFITF, Odals transport) par type de dépense et mode de transport
A4.b	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2013
A4.c	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2012
A4.d	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2011
A4.e	Ventilation par fonction des dépenses consolidées de l'État (dont AFITF) et des Odac transport (dont VNF) de l'année 2010
A4.f	Les dépenses des administrations publiques locales en transport
A5.2-a	Les comptes de Réseau ferré de France (RFF)
A5.2-b	Les comptes de Voies navigables de France (VNF)

A6.a	Recettes publiques diverses liées aux transports (hors carburants)
A6.b	Rendement fiscal des taxes sur les carburants
A6.c	Produit du versement transport
A7.a	Investissements en infrastructures de transport
A7.b	Longueur des infrastructures de transport au 31 décembre
A8	Les échanges FAB-FAB de services de transport en base 2010
A9.a	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par secteur d'entreprise
A9.b	Investissements directs des entreprises du secteur des transports, données par zone géographique

Partie B Entreprises françaises de transport : démographie et comptes

B1	Démographie des entreprises de transport
B2.1-a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports et entreposage (secteur HZ = secteurs 49 à 53)
B2.1-b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de voyageurs (NAF 49.10Z, 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z, 51.10Z)
B2.1-c	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports de marchandises (NAF 49.20Z, 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z, 49.50Z, 50.20Z, 50.40Z, 51.21Z, 51.22Z)
B2.1-d	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des Autres services de transport (52.10A, 52.10B, 52.21Z, 52.22Z, 52.23Z, 52.24A, 52.24B, 52.29A, 52.29B, 53.10Z, 53.20Z)
B2.2	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de fret et de services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z)
B2.4	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) de messagerie, fret express (NAF 52.29A)
B2.7	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports fluviaux (NAF 50.30Z et 50.40Z)
B2.8	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports maritimes et côtiers (NAF 50.10Z et 50.20Z)
B2.9	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports aériens de passagers (NAF 51.10Z)
B2.a	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports urbains et routiers de voyageurs (NAF 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B)
B2.b	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B)
B3.1	Compte des sociétés d'autoroutes concédées
B3.2	Les comptes des ports maritimes métropolitains
B3.3	Les comptes des principaux aéroports français
B2.2 ancien1	Compte des entreprises (sociétés non financières et entreprises individuelles) des transports routiers de marchandises (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z), 1993-2008
B2.2 ancien2	Compte des sociétés non financières des transports routiers de fret et services de déménagement (NAF 49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z), 1993-2008
B2.4 ancien	Compte des sociétés non financières de messagerie, fret express (NAF 52.29A), 1993-2008
B2.7 ancien	Compte des sociétés non financières des transports fluviaux (NAF 50.30Z et 50.40Z), 1993-2008
B2.8 ancien	Compte des sociétés non financières des transports maritimes et côtiers (NAF 50.10Z et 50.20Z), 1993-2008
B2.9 ancien	Compte des sociétés non financières des transports aériens (NAF 51.10Z et 51.21Z), 1993-2008
B2.a ancien	Compte des sociétés non financières des transports urbains et routiers de voyageurs (NAF 49.31Z, 49.32Z, 49.39A, 49.39B), 1993-2008
B2.b ancien	Compte des sociétés non financières d'affrètement et organisation des transports (NAF 52.29B), 1993-2008

Partie C Transport, emploi et rémunération

C1	Effectifs salariés
C2.a	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT
C2.b	Évolution annuelle de l'Indice du coût du travail
C2.c	Part des salariés ayant bénéficié de la revalorisation du Smic
C2.d	Évolution annuelle du salaire horaire brut de base ouvrier et de son pouvoir d'achat
C3.a	Offres d'emploi selon le métier proposé
C3.b	Demandeurs d'emploi en fin d'année
C3.c	Indicateur de tension
C4.a	Effectifs salariés dans le TRM
C4.b	Structure sociale des salariés du TRM au 31 décembre
C4.c	Évolution annuelle de la masse salariale, du salaire moyen par tête (SMPT) et du pouvoir d'achat du SMPT dans le transport routier de marchandises

Partie D Transport et développement durable

D1.a	Émission conventionnelles des voitures neuves et émissions réelles des voitures particulières en circulation
D1.b	Émission de CO ₂ par passager km aérien
D1.c	Transports collectifs de province en site propre
D2.a	Indicateurs généraux sur la consommation d'énergie
D2.b	Part des secteurs d'activité dans la consommation énergétique de produits pétroliers
D2.c	Part des produits pétroliers dans les consommations intermédiaires, en valeur
D2.d	Évolution des prix des carburants
D2.e	Prix des principaux carburants
D2.f	Évolution de la part des taxes dans le prix des carburants
D2.g	Ventilation par mode des consommations d'énergie de traction des transports sur le territoire métropolitain
D3.1-a	Émissions de CO ₂ en France métropolitaine
D3.1-b	Émissions de HFC en France métropolitaine
D3.1-c	Émissions de gaz à effet de serre en France métropolitaine
D3.1-d	Émission de CH ₄
D3.1-e	Émission de N ₂ O
D3.1-f	Émission de HFC
D3.2-a1	Émissions de SO ₂ en France métropolitaine
D3.2-a2	Émissions de NO _x en France métropolitaine
D3.2-a3	Émissions de CO en France métropolitaine
D3.2-a4	Émissions de COVNM en France métropolitaine
D3.2-a5	Émissions de N ₂ O en France métropolitaine
D3.2-a6	Émissions de Pb en France métropolitaine
D3.2-a7	Émissions de Cu en France métropolitaine
D3.2-a8	Émissions de HAP en France métropolitaine
D3.2-a9	Émissions de TSP en France métropolitaine
D3.2-a10	Émissions de PM ₁₀ en France métropolitaine
D3.2-a11	Émissions de PM _{2,5} en France métropolitaine
D3.2-a12	Émissions de PM _{1,0} en France métropolitaine
D3.2-b	Émissions du trafic routier en France métropolitaine en 2012
D4.1-a	Accidents ferroviaires (de chemin de fer et aux passages à niveau)
D4.1-b	Accidents aériens survenus en métropole
D4.1-c	Accidents maritimes (y compris plaisance)

D4.2-a	Accidents corporels de la circulation routière - série avec tués à 6 jours, interrompue en 2005
D4.2-b	Évolution du nombre de tués dans les accidents de la circulation par million d'habitants dans les principaux pays européens
D4.2-c	Nombre de tués à trente jours par million d'habitants et par milliard de véhicules-kilomètres parcourus en 2012

Partie E Transport de marchandises

E1.a	Les transports intérieurs terrestres de marchandises
E1.b1	Parts modales du transport terrestre de marchandises (yc transit)
E1.b2	Parts modales du transport terrestre de marchandises (hors oléoducs, yc transit)
E1.c	Échanges de biens de la France avec les pays hors Union européenne (1), en tonnage, par mode de transport
E2.a	Les transports routiers intérieurs terrestres de marchandises
E2.b	Transport routier de marchandises du pavillon français tkm intérieures (compte propre + compte d'autrui) hors transit en millions de tkm
E3.a1	Transport ferroviaire de marchandises par type de transport 2008-2013
E3.b1	Transport ferroviaire de marchandises par type de conditionnement 2008-2013
E3.c	Répartition par produit du transport intérieur ferroviaire de marchandises, en nouvelle NST tous opérateurs
E4.a1	Transport fluvial de marchandises par type de transport (en t-km)
E4.a2	Transport fluvial de marchandises par type de transport (en tonnes)
E4.b1	Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) ancienne NST
E4.b2	Répartition par produit du transport intérieur fluvial de marchandises (hors transit) nouvelle NST (NST 2007)
E4.c	Transport fluvial pour les principaux bassins fluviaux
E4.d	Le fret trans-Manche passant par la France
E5.a	Échanges extérieurs de biens par mode de transport (séries arrêtées en 2005)
E5.b	Répartition par produit du transport maritime de marchandises
E5.c	Ensemble des tonnages traités dans les principaux ports français
E5.d	Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
E6.a	Transport terrestre de conteneurs
E6.b	Transport maritime de conteneurs
E6.c	Transport maritime de conteneurs dans les principaux ports européens
E8.a	Transport de marchandises par route dans l'Union européenne
E8.b	Transport de marchandises par chemin de fer dans l'Union européenne

Partie F Transport de voyageurs

F1.a	Transports intérieurs de voyageurs depuis 1990 selon le mode de transport
F1.b	Transports intérieurs de voyageurs depuis 2000 selon la distance pour le transport collectif
F2	Transport ferroviaire de voyageurs depuis 2000
F3	Transport collectif urbain de voyageurs depuis 2000
F4.a	Définitions, sources et bibliographie de la fiche "F4 Transports actifs : le vélo"
F4.b	Voiries aménagées et dédiées dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
F4.c	Offre de places de stationnements de vélos dans les communes ou agglomérations de plus de 100 000 habitants
F4.d	Les 38 systèmes de vélos en libre service (VLS)
F5.a	Évolution de la demande de transport aérien de voyageurs
F5.b	Fréquentation des principaux aéroports
F6	Les passagers trans-Manche passant par la France

Partie G Bilan de la circulation

G1.a1	Parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.a2	Évolution des parcours annuels moyens des véhicules immatriculés en France
G1.b1	Circulation en France par type de véhicule
G1.b2	Évolution de la circulation en France par type de véhicule
G1.c1	Circulation par réseau
G1.c2	Évolution de la circulation par réseau
G2-1	Parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G2-2	Évolution des parcs annuels moyens (véhicules immatriculés en France)
G3.a	Consommations sur le territoire français et livraisons de carburants
G3.b	Évolution des consommations sur le territoire français et des livraisons de carburants
G3.c1	Consommations unitaires des véhicules immatriculés en France
G3.c2	Évolution de la consommation unitaire des véhicules immatriculés en France

Tables de passage (numérotation des fiches des 50^e et 51^e rapports)

Table de passage : du plan du 51^e rapport CCTN vers le plan du 50^e

51 ^e rapport de la Commission des comptes de transports		50 ^e rapport
Cadrage économique général		
	L'année 2013 en France et dans le monde	A1
	Activité sectorielle en France en 2013	A2
A	Transports et activité économique	
A1	Dépense nationale de transport : compte satellite du transport.	A8
A2	Activité marchande du secteur des transports en France	A3
A3	Dépenses des ménages	A4
A4	Dépenses des administrations publiques centrales et locales	E2 et E3
A5.1	Transferts publics aux opérateurs de transport collectif de voyageurs	E4 et E5
A5.2	Transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures (VNF, RFF)	E6
A6	Recettes publiques liées au transport	E1
A7.1	Investissements en infrastructures de transport	I1 et I2
A7.2	Financement des infrastructures (AFITF, PPP)	I3
A8	Échanges extérieurs de services de transports	A5
A9	Investissements du secteur des transports à l'étranger en 2013	A7
A10	Prix du transport de fret, de l'entreposage et de la manutention	nouvelle
A11	Réseaux de transport en France et dans l'Union européenne	I4
B	Entreprises françaises de transport	
B1	Démographie des entreprises	S1a
B2.1	Entreprises de transport	S1f
B2.2	Entreprises de transport routier de marchandises, France	S2a
B2.3	Entreprises de transport routier de marchandises dans l'Union européenne en 2011	S2c
B2.4	Entreprises de la messagerie et du fret express	S3
B2.5	Entreprises de transport collectif urbain	S4
B2.6	Entreprises ferroviaires	S5
B2.7	Entreprises de transport fluvial	S6
B2.8	Entreprises de transport maritime	S7
B2.9	Compagnies aériennes françaises	S8
B3.1	Sociétés d'autoroutes concédées	S9
B3.2	Aéroports (Paris)	S9

C	Emploi et rémunération dans le transport	
C1	Emploi dans le secteur des transports	S1b
C2	Salaires dans le secteur des transports	S1c
C3	Marché du travail transport et logistique	S1d et S1e
C4	Emploi et salaires dans les entreprises de TRM	S2b
D	Transports et développement durable	
D1	Indicateurs transports et développement durable	D8
D2	Transports et énergie	A6
D3.1	Émissions de gaz à effet de serre des transports	D4
D3.2	Pollution locale liée aux transports	D5
D3.3	Qualité de l'air et transports routiers	D6
D4.1	Accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	D3
D4.2	Accidentologie routière	D1
D4.3	Accidentologie poids lourds	D2
D5	Emprise des infrastructures de transport sur les milieux naturels	D7
E	Transport de marchandises	
E1	Transport intérieur terrestre de marchandises	M1
E2	Transport intérieur routier de marchandises	M2
E3	Transport ferroviaire de marchandises	M3
E4	Transport fluvial de marchandises	M4
E5	Transport maritime de marchandises	M5
E6	Transport par conteneurs	M7
E7	Plateformes logistiques et entrepôts développement et localisation	nouvelle
E8	Transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne	M6
F	Transport de voyageurs	
F1	Transports intérieurs de voyageurs	V1
F2	Transport ferroviaire de voyageurs	V3
F3	Transports collectifs urbains	V4
F4	Transport actif : le vélo	nouvelle
F5	Transport aérien de voyageurs	V2
F6	Transport maritime : les liaisons trans-Manche et avec la Corse	V5
G	Bilan de la circulation	
G1	Bilan de la circulation routière	C1
G2	Parc de véhicules, immatriculations de véhicules neufs	C2 et C3
G3	Consommation de carburants routiers	C4

Table de passage : du plan du 50^e rapport CCTN vers le plan du 51^e

50 ^e rapport de la Commission des comptes de transports	51 ^e rapport
A Les données macroéconomiques	
A1 Le contexte économique de l'année 2012	_ 1
A2 Les activités sectorielles	_ 2
A3 L'activité marchande de transports	A2
A4 Les ménages et les transports	A3
A5 Les échanges extérieurs de services de transports	A8
A6 La consommation d'énergie dans les transports	D2
A7 Les investissements nationaux des transports	A9
A8 La dépense transport 2011 du compte satellite des transports	A1
M Les transports de marchandises	
M1 Le transport intérieur terrestre de marchandises	E1
M2 Le transport intérieur routier de marchandises	E2
M3 Le transport intérieur ferroviaire de marchandises	E3
M4 Le transport intérieur fluvial de marchandises	E4
M5 Le transport maritime de marchandises	E5
M6 Le transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne en 2011	E8
M7 Le transport de conteneurs	E6
V Les transports de voyageurs	
V1 Les transports intérieurs de voyageurs	F1
V2 Le transport aérien de voyageurs	F5
V3 Le transport ferroviaire de voyageurs	F2
V4 Les transports collectifs urbains	F3
V5 Les liaisons trans-Manche et avec la Corse	F6
C Le bilan provisoire de la circulation	
C1 Le bilan provisoire de la circulation	G1
C2 Les immatriculations de véhicules neufs	G2
C3 Le parc de véhicules	G2
C4 Les carburants	G3
S Les entreprises et l'emploi	
S1a La démographie des entreprises	B1
S1b L'emploi dans le secteur des transports	C1
S1c Les salaires	C2

S1d	Le marché du travail des métiers transports et logistique : les offres d'emploi	C3
S1e	Le marché du travail des métiers transports et logistique : les demandeurs d'emploi	C3
S1f	Les comptes des entreprises de transports en 2011	B2.1
S2a	Les entreprises de transport routier de fret	B2.2
S2b	L'emploi et les salaires dans les entreprises de transport routier de fret	C4
S2c	Les entreprises de transport routier de fret dans l'Union européenne en 2010	B2.3
S3	Les entreprises de la messagerie	B2.4
S4	Les entreprises du transport collectif urbain	B2.5
S5	Les entreprises ferroviaires	B2.6
S6	Les entreprises de transport fluvial	B2.7
S7	Les entreprises de transport maritime	B2.8
S8	Les compagnies aériennes françaises	B2.9
S9	Aéroports de Paris et sociétés d'autoroutes concédées	B3.1
I Les infrastructures de transports		
I1	La gestion des infrastructures de transport	A7.1
I2	Les investissements en infrastructures de transport	A7.1
I3	L'agence de financement des infrastructures de transports (AFITF)	A7.2
I4	Les réseaux de transport dans l'Union européenne	A11
E Les transferts de l'État et des collectivités locales		
E1	Recettes publiques diverses liées aux transports	A6
E2	Les dépenses des administrations publiques centrales	A4
E3	Les dépenses des administrations publiques locales	A4
E4	Les transferts publics à la SNCF	A5.1
E5	Les transferts publics aux transports collectifs urbains	A5.1
E6	Les transferts publics aux gestionnaires d'infrastructures	A5.2
D Transports et développement durable		
D1	L'accidentologie routière en 2011	D4.2
D2	L'accidentologie poids lourds en 2011	D4.3
D3	L'accidentologie ferroviaire, aérienne et maritime	D4.1
D4	Les émissions de gaz à effet de serre des transports	D3.1
D5	La pollution locale liée aux transports	D3.2
D6	Qualité de l'air et transports routiers	D3.3
D7	Infrastructures des transports et milieux naturels	D5
D8	Indicateurs transports et développement durable	D1

Nomenclatures utilisées dans le rapport

Nomenclatures des tableaux du chapitre B « Entreprises » :

Transport de voyageurs	
Ferroviaire (<i>voyageurs</i>)	49.10Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>voyageurs</i>)	51.10Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
<i>dont taxis</i>	49.32Z
Transport de marchandises	
Ferroviaire (<i>fret</i>)	49.20Z
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Aérien (<i>fret</i>) et spatial	51.21Z, 51.22Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

Nomenclatures des tableaux du chapitre C « Emploi et rémunérations » :

Transport principalement de voyageurs	
Ferroviaire (<i>yc fret</i>)	49.10Z, 49.20Z
Transport collectif urbain	49.31Z
Routier (<i>cars</i>)	49.39A, 49.39B
Aérien (<i>yc fret</i>) et spatial	51.10Z, 51.21Z, 51.22Z
Autre transport de voyageurs	49.32Z, 49.39C, 50.10Z, 50.30Z
<i>dont taxis</i>	49.32Z
Transport de marchandises (hors ferroviaire et aérien)	
Routier de fret et services de déménagement	49.41A, 49.41B, 49.41C, 49.42Z
Par conduites	49.50Z
Maritime (<i>fret</i>)	50.20Z
Fluvial (<i>fret</i>)	50.40Z
Autres services de transport	
Entreposage et manutention	52.10A, 52.10B, 52.24A, 52.24B
Services auxiliaires	52.21Z, 52.22Z, 52.23Z
Organisation du transport de fret	52.29A, 52.29B
Activités de poste et de courrier	53.10Z, 53.20Z

Nomenclature des activités françaises (NAF), Division 49, 50, 51, 52 et 53 de la NAF rév. 2 : le Transport

Code A 129	Divisions. groupes NAF rév. 2	Intitulés NAF rév. 2	Intitulés détaillés	Codes NAF rév. 2
H49A	49.1, 49.2	Transports ferroviaires	Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	49.10Z
			Transports ferroviaires de fret	49.20Z
H49B	49.3	Autres transports terrestres de voyageurs	Transports urbains et suburbains de voyageurs	49.31Z
			Transports de voyageurs par taxis	49.32Z
			Transports routiers réguliers de voyageurs	49.39A
			Autres transports routiers de voyageurs	49.39B
			Téléphériques et remontées mécaniques	49.39C
H49C	49.4, 49.5	Transports routiers de fret et par conduites	Transports routiers de fret interurbains	49.41A
			Transports routiers de fret de proximité	49.41B
			Location de camions avec chauffeur	49.41C
			Services de déménagement	49.42Z
			Transports par conduites	49.50Z
H50Z	50	Transports par eau	Transports maritimes et côtiers de passagers	50.10Z
			Transports maritimes et côtiers de fret	50.20Z
			Transports fluviaux de passagers	50.30Z
			Transports fluviaux de fret	50.40Z
H51Z	51	Transports aériens	Transports aériens de passagers	51.10Z
			Transports aériens de fret	51.21Z
			Transports spatiaux	51.22Z
H52Z	52	Entreposage et services auxiliaires des transports	Entreposage et stockage frigorifique	52.10A
			Entreposage et stockage non frigorifique	52.10B
			Services auxiliaires des transports terrestres	52.21Z
			Services auxiliaires des transports par eau	52.22Z
			Services auxiliaires des transports aériens	52.23Z
			Manutention portuaire	52.24A
			Manutention non portuaire	52.24B
			Messagerie, fret express	52.29A
			Affrètement et organisation des transports	52.29B
H53Z	53	Activités de poste et de courrier	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel	53.10Z
			Autres activités de poste et de courrier	53.20Z

Le secteur des transports intègre désormais les entreprises de remorquage automobile dans les services auxiliaires de transport terrestre (52.21Z) anciennement dans l'entretien et la réparation automobile (50.2Z en NAF rév.1.2) ainsi que les activités postales antérieurement classées avec les télécommunications dans les services aux entreprises (à partir de 2008).

Définitions de quelques grandeurs et ratios comptables

Chiffre d'affaires (CA)

Le chiffre d'affaires représente le montant des affaires (hors taxes) réalisées par l'entreprise avec les tiers dans l'exercice de son activité professionnelle normale et courante. Il correspond à la somme des ventes de marchandises, de produits fabriqués, des prestations de services et des produits des activités annexes.

Production

La production comprend le chiffre d'affaires et les productions stockées et immobilisées dont il faut retrancher les achats des marchandises pour la revente.

Dans les transports, production et CA sont comparables (la production varie entre 97 % et 113 % du CA selon les sous-secteurs), ce qui n'est pas le cas dans le commerce où le coût d'achats des marchandises vendues est déterminant.

Consommation intermédiaire (CI)

Ce sont les valeurs des biens et services transformés ou entièrement consommés au cours du processus de production. L'usure des actifs fixes mis en œuvre n'est pas prise en compte ; elle est enregistrée dans la consommation de capital fixe.

Valeur ajoutée brute (VAB)

Elle est égale à la valeur de la production diminuée de la consommation intermédiaire.

Excédent brut d'exploitation (EBE)

Il est égal à la valeur ajoutée, diminuée de la rémunération des salariés, des autres impôts sur la production (voir « Impôts sur la production et les importations ») et augmentée des subventions d'exploitation. Pour les entreprises individuelles, le solde du compte d'exploitation est le revenu mixte. L'excédent d'exploitation peut être calculé net, si l'on retranche la consommation de capital fixe.

Impôts sur la production et les importations

Les impôts sur la production et les importations sont des versements obligatoires sans contrepartie, en espèces ou en nature, prélevés par les administrations publiques ou par les institutions de l'Union européenne (UE) et qui frappent la production et l'importation de biens et de services, l'emploi de main-d'œuvre et la propriété ou l'utilisation de terrains, bâtiments et autres actifs utilisés à des fins de production. Ces impôts sont dus quel que soit le montant des bénéfices obtenus. Ils comprennent les impôts sur les produits et les autres impôts sur la production.

Résultat courant avant impôts (RCAI)

Le résultat courant avant impôts est égal aux produits d'exploitation (notamment les sommes reçues qui relèvent de l'activité de l'entreprise, soit les ventes de biens, prestations de services...)

+ quotes-parts de résultats sur opérations faites en commun : produits, au sens comptable du terme (par exemple, résultat des opérations faites par l'intermédiaire d'une société en participation)

+ produits financiers (intérêts courus, gains de change, revenus tirés des comptes en banque)

- charges d'exploitation (sommes versées en contrepartie de marchandises, approvisionnements, travaux et services consommés...)

- quotes-parts de résultats sur opérations en commun : charges au sens comptable du terme

- charges financières (par exemple : intérêts des emprunts, escomptes accordés à des clients, pertes de change supportées).

Formation brute de capital fixe (FBCF)

La formation brute de capital fixe (FBCF) est constituée par les acquisitions moins cessions d'actifs fixes réalisées par les producteurs résidents. Les actifs fixes sont les actifs corporels ou incorporels issus de processus de production et utilisés de façon répétée ou continue dans d'autres processus de production pendant au moins un an.

Capacité d'autofinancement (CAF)

La capacité d'autofinancement représente les ressources brutes restant à l'entreprise à l'issue de l'exercice. L'entreprise peut choisir soit de les distribuer, soit de les réserver au financement de ses investissements. Au contraire du résultat net comptable, elle ne prend pas en compte les flux se rapportant aux opérations d'appréciation ou de dépréciation du capital.

La capacité d'autofinancement est le montant dégagé par l'activité de l'entreprise disponible pour financer des investissements.

Consommation de capital fixe

C'est la dépréciation subie par le capital fixe au cours de la période considérée par suite d'usure normale et d'obsolescence prévisible.

Le terme « brut » dans les expressions comme « produit intérieur brut » ou « formation brute de capital fixe » signifie que la consommation de capital fixe n'a pas été soustraite. Quand on la soustrait de ces grandeurs, leur valeur est dite « nette ».

Taux de marge brute [EBE / VAB]

Excédent brut d'exploitation / valeur ajoutée brute

Taux d'investissement [FBCF / VAB]

Formation brute de capital fixe / valeur ajoutée brute

Taux de valeur ajoutée brute [VAB / CA]

Valeur ajoutée brute / chiffre d'affaires

Taux d'épargne [CAF / VA]

Capacité d'autofinancement / valeur ajoutée brute

Taux d'autofinancement [CAF / FBCF]

Capacité d'autofinancement / formation brute de capital fixe

Comptes de l'ensemble du secteur

Les comptes des entreprises sont donnés par le dispositif Esane de l'Insee, qui succède au système unifié de statistiques d'entreprises (Suse) et aux enquêtes annuelles sur les entreprises (EAE).

Le dispositif Esane combine des données administratives (obtenues à partir des déclarations annuelles de bénéfices que font les entreprises à l'administration fiscale et à partir des données annuelles de données sociales qui fournissent des informations sur les salariés) et des données obtenues à partir d'un échantillon d'entreprises enquêtées par un questionnaire spécifique pour produire des statistiques structurelles d'entreprises (enquête sectorielle annuelle/ESA).

L'enquête sectorielle annuelle (ESA) vise à observer les différentes activités exercées par les entreprises. Elle permet également d'étudier les restructurations juridiques et de détailler les principales caractéristiques propres à chaque secteur économique. Elle se substitue aux enquêtes annuelles d'entreprise correspondantes (EAE) et aborde les thèmes de l'activité principale exercée, l'emploi, la répartition du chiffre d'affaires par produit ainsi que les modifications des conditions d'exercice de l'activité (restructurations). Cette enquête est adressée à environ 120 000 entreprises ressortissant des secteurs cités ci-dessus et situées en France métropolitaine.

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 Île-de-France : www.iaurif.org

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.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.securite-sociale.fr

www.risquesprofessionnels.ameli.fr

Dares, au sein du Ministère du travail, de l'emploi et de la santé 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/

Économie du transport - recherche

Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar) : <http://www.ifsttar.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

Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie : www.developpement-durable.gouv.fr

Infrastructures de transport

Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa) : www.autoroutes.fr

Réseau ferré de France (RFF) : www.rff.fr

Société nationale des chemins de fer SNCF : www.sncf.com

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.securite-routiere.gouv.fr

Statistiques

Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) : www.insee.fr

Service de l'observation et des statistiques (SOeS) : www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/

Société nationale des chemins de fer français (SNCF) : www.sncf.fr - fret.sncf.com/

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif-omnil) : www.omnil.fr

Eurostat : epp.eurostat.eu.europa.eu

Forum international des transports : www.internationaltransportforum.org

Organisation des Nations unies (ONU) : www.un.org/french/

Transport routier

Comité national routier (CNR) : www.cnr.fr

Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : www.fntr.fr

Transport urbain - Transport collectif

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (Certu) : www.certu.fr

Groupement des autorités responsables des transports (Gart) : www.gart.org

Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) : www.Stif-idf.fr

Union des transports publics : www.utp.fr

Transport maritime

Armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM) www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Maritime-et-Fluvial,1498-.html

European Sea Ports Organisation : www.espo.be

Transport aérien

Association of European Airlines (AEA) : www.aea.be/AEAWebsite/Presentation_Tier/Pr_Home.aspx

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) : www.developpement-durable.gouv.fr/-Secteur-Aerien,1633-.html

Sigles et abréviations

Acemo : Enquête sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre

Acoss : agence centrale des organismes de sécurité sociale

Ademe : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

Acsé : Agence nationale pour la cohésion sociale et l'égalité des chances

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

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

Araf : Autorité de régulation des activités ferroviaires

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

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

CFC : chlorofluocarbures

CGEDD : Conseil général de l'environnement et du développement durable

CGSP : Commissariat général à la stratégie et à la prospective

CI : consommations intermédiaires

CIADT : Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

Cice : crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi

Citepa : Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

CLD : chômage de longue durée

CMA-CGM : Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime

CNAM-TS : 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

COM : collectivité d'outre-mer

CPDP : Comité professionnel du pétrole
CPER : contrat de plan État-région
CSAM : Conseil supérieur de l'aviation marchande
CVS : corrigé des variations saisonnières
DADS : déclarations annuelles de données sociales
DAEI : Direction des affaires européennes et internationales
Dares : Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques
DEE : demandes d'emploi enregistrées
DEFM : Demandeurs d'emploi en fin de mois
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGFIP : Direction générale des finances publiques
DGD : dotation globale de décentralisation
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGE : dotation globale d'équipement
DGEC : Direction Générale de l'énergie et du climat
DGF : Dotation globale de fonctionnement
DGITM : Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer
DIF : droit individuel à la formation
DMMO : déclarations de mouvements de main-d'œuvre
DOM : département d'outre-mer
Drast : Direction de la recherche et de l'animation scientifique et technique
DSCR : Délégation à la sécurité et à la circulation routières
EMD : enquêtes ménages déplacements
ESA : enquête sectorielle annuelle
Esane : élaboration de statistiques annuelles d'entreprise
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
GNV : gaz naturel pour véhicules
HFC : hydrofluocarbure
IdF : Île-de-France
IATA : International Air Transport Association
Ifen : Institut français de l'environnement
Ifsttar : Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux
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
Medde : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie
Minefi : Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
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
OEC : offres d'emploi collectées
OEE : offres d'emploi enregistrées
Onisr : Observatoire national interministériel de la sécurité routière
Optile : Organisation professionnelle des transports d'Île-de-France
OSCE : Office statistique des Communautés européennes, dit Eurostat
OTF : Organisation du transport du fret
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
PPP : partenariat public-privé
PTAC : poids total autorisé en charge
RATP : Régie autonome des transports parisiens
RFF : Réseau ferré de France
Rome : répertoire opérationnel des métiers et des emplois
RRD : réseau routier départemental
RRN : réseau routier national
RSA : revenu de solidarité active
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
SMPT : salaire moyen par tête
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'Île-de-France
STMT : statistiques du marché du travail
t-km : tonnes-kilomètres
TAGV : trains à grande vitesse
TCSP : transports collectifs en site propre
TCU : transports collectifs urbains
TER : trains express régionaux

TET : train d'équilibre du territoire

TICPE : taxe intérieure de consommation des produits énergétiques

TKT : tonnes-kilomètres transportées

TRF : transport routier de fret

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

UMS : Universal measurement system – unité de tonnage

Unedic : Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

UTP : Union des entreprises de transport public et ferroviaire

veh-km : véhicules-kilomètres

voy-km : voyageurs-kilomètres

VA : valeur ajoutée

VAB : valeur ajoutée brute

VAE : vélos à assistance électrique

VFLI : voies ferrées locales industrielles

VI : véhicules industriels

VL : véhicules légers

VLS : vélos en libre service

VNF : Voies navigables de France

VP : véhicules particuliers

VU : véhicules utilitaires

VUL : véhicules utilitaires légers

ZC : zone courte

ZL : zone longue



Réunion plénière de la commission du 2 juillet 2014

Liste des participants

Sous la présidence de

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)

Service de l'observation et des statistiques	(SOeS)	M. Moreau
Service de l'économie, de l'évaluation et de l'intégration du développement durable	(Seeidd)	M. Bonnet
Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer	(DGITM)	M. Leuxe
Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable	(CGEDD)	M. Lebrun
Autorité de la qualité de service dans les transports	(AQST)	M. Monteil
Conseil économique pour le développement durable	(Cedd)	M. Bureau
Direction générale de l'aviation civile	(DGAC)	M. Germon
France stratégie	(CGSP)	Mme Raynard
Direction générale de l'énergie et du climat	(DGECE)	Mme Sutto
Direction générale des douanes et droits indirects	(DGDDI)	M. Rosolofoarison
Conseil supérieur de la marine marchande	(CSMM)	M. Berthet
Confédération française de l'encadrement – confédération générale des cadres	(CFE-CGC)	Mme Thibaut
Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique	(Citepa)	M. Chang
Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement	(Cerema)	M. Blaive
Réseau ferré de France	(RFF)	M. Brunel
Commissariat général à l'égalité des territoires	(CGET)	M. Boy
Société nationale des chemins de fer français	(SNCF)	M. Ni
Régie autonome des transports parisiens	(RATP)	M. Blazy
Comité national routier	(CNR)	M. Giret
Union Routière de France	(URF)	M. Azuar
Comité des constructeurs français d'automobiles	(CCFA)	M. Mollet
Syndicat des transports d'île de France	(Stif)	M. Pauget
Fédération nationale des associations d'usagers des transports	(Fnaut)	M. Jeannin
Fédération nationale des transports routiers	(FNTR)	M. Sormani
Confédération générale du travail, Union Interfédérale des Transports	(CGT)	M. Le Briquer
Confédération française démocratique du travail	(CFDT)	M. Milan
Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie	(Ademe)	M. Taillant
Assemblée des départements de France	(ADF)	Mme Frédéric
La Poste		M. Deltour

Ainsi que les personnalités qualifiées suivantes :

M. Bernadet	Laboratoire d'économie des transports (LET), unité mixte de recherche du CNRS, de l'ENTPE et de l'université de Lyon 2
Mme Dupont	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (Ifsttar)
M. Laterrase	Université Paris-Est et École nationale des ponts et chaussées (ENPC)

Pour le Service économie, évaluation et intégration du développement durable (Seeidd) :

M. Becker, M. Orzoni, M. Rouchaud, M. Taszka, M. Verdure, M. Wagner

Enfin, étaient présents pour le SOeS :

M. Colussi, Mme Caron, M. Coster, M. Herbet (rapporteur de la commission), M. Lubatti, M. Mordant, Mme Paquel (secrétaire de la commission), M. Picard, Mme Radyna, M. Rageau

Remarques des membres de la commission

Séance

En ouvrant la séance, Jean-Paul Ourliac accueille Nathalie Caron, sous-directrice des statistiques des transports, qui remplace depuis le 1^{er} mai Adrien Friez et souhaite la bienvenue aux nouveaux membres de la commission.

La présentation du 51^e rapport de la commission des comptes du transport a été adaptée, selon les orientations arrêtées par la Commission au cours de sa réunion du 4 février dernier : le plan a été revu afin de mieux mettre en avant l'économie des transports, le développement durable et l'emploi, et le marché du travail ; les informations sont présentées selon la nature de ce qui est transporté (marchandises, voyageurs, services auxiliaires) plutôt que selon le mode de transport (fer, route, air...) ; la forme a été remaniée, les tableaux donnent le niveau de la dernière année, les évolutions et trois dernières années et l'évolution moyenne annuelle depuis 2008.

Présentation du bilan 2013

V. Paquel (SOeS) et **JB. Herbet (SOeS)** présentent les résultats pour l'année 2013.

Discussion

Les différents intervenants indiquent apprécier les changements impulsés et transmettent des remarques de forme et de fond sur des précisions à y apporter.

D. Bureau (personnalité qualifiée) suggère quelques améliorations de forme.

Il souhaiterait également que le rapport présente les comptes de gestion des infrastructures, ainsi qu'un indice de prix de l'utilisation des infrastructures de transport.

Des ratios rapportant les concours publics aux investissements ainsi que les investissements à la valeur ajoutée des secteurs les réalisant devraient être systématiquement présentés.

Le fret ferroviaire est en baisse mais il note que la partie internationale est en forte croissance depuis 2010 et pour la troisième année consécutive (il avait chuté de 48 % entre 2008 et 2010).

Le covoiturage pourrait-il être mesuré ?

J.-P. Ourliac souscrit à la demande que le rapport approfondisse les comptes des gestionnaires d'infrastructures, et indique plus nettement les innovations dans les transports. Il souhaite qu'il soit aussi à l'affût de signaux faibles ou forts de l'économie des transports.

A. Giret (CNR) relève quelques imprécisions, notamment sur la taxe carbone et la taxe intérieure de consommation des produits énergétiques.

Il propose que l'indice synthétique des coûts du transport routier de marchandises (TRM) hors gazole soit ajouté au tableau B2.2-4 (fiche B2.2). Cet indicateur est couramment suivi par les acteurs du transport routier de marchandises.

Dans la fiche B2.3, M. Giret fait remarquer que les données financières d'entreprises présentées correspondent à un champ sectoriel alors que les données de transport par pavillon (dernière colonne du tableau B2.3-1) concernent tout le compte d'autrui et le compte propre. En conséquence, elles ne sont absolument pas comparables. M. Giret suggère de supprimer la dernière colonne du tableau B2.3-1, ainsi que les ratios utilisant les t.km présentés dans le texte. Pour le coût du travail, il propose que le SOeS se rapproche des travaux que le CNR a publiés sur ce sujet.

Pour M. Giret, les résultats de transport par pavillon européen méritent une fiche à part entière. Lors de la préparation des prochaines éditions, les articles publiés chaque année par le SOeS et le CNR sur le sujet pourront servir de base.

Dans la fiche E8 sur le transport terrestre de marchandises dans l'Union européenne, le cumul des t.km de chaque mode par pays conduit à une vision erronée des parts modales par pays. L'encadré méthodologique, qui rappelle que le fer et la voie d'eau ont une approche territoriale et la route une approche pavillon sur toute l'Europe, impose que seuls les cumuls européens par mode soient retenus. La figure E8-3 devrait être supprimée. Un « camembert » européen pourrait la remplacer.

X. Bonnet (Seeidd) précise que la taxe carbone a été instituée au 1^{er} janvier 2014 et que son prix devrait doubler en 2014, passant de 7 à 14 € la tonne.

M. Milan (CFDT) souligne que le rapport 2014 a le grand mérite de proposer des comparaisons pour l'ensemble de la période de crise (2008-2013) ce qui permet d'apprécier le choc de celle-ci et les adaptations réalisées par les entreprises notamment en termes d'emploi et de coût du travail. Il souhaiterait lui aussi que le covoiturage, l'auto-partage ainsi que tous les modes encore informels de transport puissent être mesurés à part dans le transport de voyageurs. Il conviendrait d'évaluer l'impact de leur développement sur le transport collectif classique (train et cars). L'économie numérique a elle aussi une incidence sur le transport, notamment de marchandises : les livraisons de commandes via internet accroissent le développement des VUL au détriment du transport classique de marchandises et de la messagerie en particulier.

Il s'inquiète de la continuité territoriale et de la délégation de service public dans le cadre de la réforme territoriale.

G. le Briquer (UIT-CGT) note que le rapport annuel intègre des données complémentaires issues du compte satellite ; il répond plus complètement aux besoins d'analyse du secteur et donne une meilleure visibilité sur la période de crise qui affecte les transports.

Le contexte économique et social de crise depuis 2008, impacte lourdement les activités du transport. 2013 a été marquée par de nombreux conflits sociaux où se mêlent salaires et emplois, conditions de travail, pénibilité et précarité, service public et aménagement du territoire en lien avec les politiques libérales d'austérité de l'Europe.

Le rapport pointe une « reprise poussive » en France et un déficit des échanges extérieurs de service de transport qui se creuse en 2013 avec - 9,3 milliards €, une baisse de la demande intérieure et la dégradation de la production des secteurs utilisateurs du transport notamment l'industrie, il note également un désengagement de l'État dans le financement du système de transport. Pour la CGT, ces tendances sont les principales conséquences de la politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques qui ont pour effet d'amplifier le dumping social et la généralisation du « low-cost » à tous les modes de transport. La sous-traitance se développe et le recours au travail intérimaire est plus important en 2013. Les dépenses d'investissement de l'État dans les infrastructures sont en nette régression mais fortement soutenues par les collectivités ; l'évolution du financement est marquée par le recours aux concessions d'infrastructures ferroviaires et routières et aux contrats de partenariat public-privé, pourtant ceux-ci se sont avérés nocifs à moyen et long termes pour les dépenses publiques et les services publics. La CGT dénonce également la perte d'une maîtrise publique indispensable du système de transport. L'AFITF, déjà sous perfusion en 2013, doit gérer un budget de crise en 2014 privée de la moitié des recettes de l'écotaxe poids lourd devenue « péages de transit poids lourds » sur 5 000 km au lieu des 15 000 Km initiaux.

Pour la CGT, il n'y a pas d'avenir économique, social et environnemental et en faveur d'un report modal, si l'on ne sort pas des dogmes de la compétitivité, du coût du travail et de la concurrence entre les modes de transport ; ce sont les raisons de l'opposition de la CGT au crédit d'impôts, compétitivité emploi (Cice) et aujourd'hui au pacte de responsabilité en vigueur depuis janvier 2014.

Le rapport précise sans démontrer, un effet supposé du Cice sur la maîtrise du coût du travail dans les entreprises de transport (texte en introduction et page C2) ; la CGT conteste cette interprétation non avérée en faveur de l'amélioration des investissements et de la formation ; il est constaté que la Cice est au service de l'amélioration des marges au détriment des emplois et est source de dumping social. La CGT trouve que l'analyse du rapport est insuffisante et sous estime le phénomène du dumping social féroce dans les transports et les services publics qu'il convient de caractériser.

Les défaillances d'entreprises se sont multipliées et Mory-Ducros (- 3 000 emplois et fermetures de plusieurs sites de messageries) n'en est que l'exemple le plus lourd et emblématique. L'emploi salariés recule à nouveau dans le TRM et la logistique (- 0,4 % en 2012 soit - 5 700 emplois dans la branche transport et - 1 600 emplois dans le TRM notamment de proximité) ; en revanche le secteur sollicite plus fortement la main d'œuvre intérimaire qu'en 2012 (+ 10,4 %) et il y a plus de salariés au Smic en 2013. Par ailleurs, le prix des transports routiers de fret n'augmente que de 0,8 % en 2013 ce qui pousse cette activité dans le processus de « déflation des prix » du transport routier qui est profondément nocif aux plans social et environnemental.

Pour la CGT, c'est la « route » qui subit la pression sur les prix du transport de marchandises et c'est sur la messagerie et l'express que le recul est le plus important (- 10,7 % sur cinq ans), ce qui est une cause essentielle des graves difficultés sur les faibles marges structurelles des entreprises. Par ailleurs, cette baisse quasi continue des prix de la route est un

signal négatif aux pratiques de report modal vers les modes plus économes en énergie et en carbone. La CGT revendique le juste coût du transport dans une logique de multimodalité ce qui suppose une internalisation des coûts externes (sociaux et environnementaux) et une fiscalité environnementale efficace et juste. C'est une question de fond que de créer les conditions d'un rééquilibrage multimodal, alternatif au transport routier de marchandises qui continue d'augmenter ses émissions de CO₂ (+ 11,2 % depuis 1900) alors que le transport en général enregistre une réduction du fait des émissions unitaires en baisse.

La SNCM est poussée à la liquidation notamment à cause de la double condamnation européenne de 420 millions € d'aides jugées légales les années précédentes et devenues illicites aujourd'hui ! (220 M€ concernant la DSP 2007-2013 et 200 M€ concernant la privatisation en 2006), et d'un reniement des engagements de l'État pour la modernisation de la flotte et pour les textes d'application des dispositions du pays d'accueil. La page B2.8 doit faire l'objet d'une réécriture pour en tenir compte et préciser notamment que la « concurrence faussée » n'est pas due à cette situation mais bien à la concurrence déloyale de la compagnie maritime Corsica Ferries qui a bénéficié de 180 millions € de subvention aux passagers et qui ne se conforme pas aux dispositions de la législation française du travail. Le fret maritime baisse de 3,7 % en moyenne annuelle depuis 2008 du fait de la chute des importations de produits pétroliers dont la flotte sous pavillon français est en cours de dépavillonnement; ce point mériterait une analyse plus approfondie dans le rapport.

La SNCF détruit des emplois en continue (- 24 53 au budget 2014) notamment dans l'activité fret qui ne cesse de reculer (- 1,6 % en 2013 après - 4,9 % en 2012) et atteint moins de 10 % de part modale (9,7 %). Le vote de la Loi « réforme ferroviaire » en juin dernier, éclate la SNCF, ouvre le rail à la concurrence et fragilise l'entreprise nationale de service public ; elle n'apporte pas de réponse au désendettement du système ferroviaire (36 milliards €) ni à celui de la SNCF (de plus de 7 milliards€ aujourd'hui), du fait de la croissance externe du groupe à l'étranger ; les page A9 et A6 méritent des approfondissements sur ce point y compris sur l'utilisation des dividendes par la SNCF. Les investissements en matériel roulant ferroviaire (TER et Transilien) sont tirés par les régions pour répondre aux besoins de renouvellement ce qui suppose également une forte activité du pôle ferroviaire d'Alstom , fragilisé par le projet de découpe de l'entreprise avec GE.

La route porte des dépenses d'investissement en hausse après une période d'insuffisance d'entretien et de régénération. En revanche, il y a une baisse de 10 % des investissements sur le réseau concédé des sociétés d'autoroutes qui pourtant font des bénéfices annuels considérables tirés des péages, mais ne les réinvestissent pas dans les infrastructures comme l'affirme le dernier rapport de la Cour des comptes. La CGT demande une analyse financière de l'activité des sociétés privées et dénonce le futur plan de relance autoroutier de 3,7 milliards € en cours de validation par le Gouvernement.

Les enjeux environnementaux et écologiques sont loin d'être gagnés car dans les faits et mesures prises par le Gouvernement, les transports sont oubliés à la fois, dans le projet de Loi énergétique comme ils ont été absents dans les deux dernières conférences environnementales.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) souhaite qu'on bannisse le terme de « bonussé ». Il demande que le vocabulaire soit précisé entre les plateformes logistiques et les entrepôts (nouvelle fiche E7).

M. Chang (Citepa) précise qu'il faudrait indiquer que la baisse du CO₂ est aussi liée à l'augmentation du taux d'incorporation de biocarburant.

F. Jeannin (Fnaut) s'inquiète de l'avenir des trains d'équilibre du territoire (TET) dans une perspective de transfert de compétences aux régions, qui pourrait pénaliser certaines catégories de voyageurs. Les trains express régionaux (TER) ont souvent été remplacés par des cars, il pourrait en être de même pour les TET.

Il indique que l'arrivée de nouveaux opérateurs dans le fret ferroviaire s'est traduite par la baisse de cette activité pour la SNCF, et non pas par la prise de part sur le transport routier.

Il regrette que l'éco taxe n'ait pas été mise en place et s'inquiète du financement des infrastructures qui auraient dû bénéficier de ces fonds prélevés sur le TRM.

Concernant les TET, **M. Milan (CFDT)** s'inquiète de la continuité territoriale et s'interroge sur la délégation de service public dans le cadre de la réforme régionale.

J.-M. Berthet (CSMM) rappelle que l'accord Maersk CMA-CGM et MSC qui aurait pu permettre une rationalisation du transport maritime est maintenant caduc, puisque malgré l'avis favorable de la Commission européenne, la Chine s'y est opposée (fiche B2.8).

L. Sutto (DGEC) précise, à propos des externalités des transports, que la DGEC souhaiterait que l'on indique clairement que la baisse des émissions réelles est nettement moins importante que celle des émissions conventionnelles et que l'écart entre ces deux valeurs n'a cessé d'augmenter au fil des années. En dehors des valeurs estimées par des études internationales, le Medde n'a pas de mesure précise de cet écart, ni de son évolution. Cette question mériterait d'être étudiée et approfondie.

P. Tailant (Ademe) indique que l'Ademe est consciente de l'écart entre les émissions réelles et les émissions conventionnelles, cependant celle-ci ne remet pas en cause les baisses d'émissions de CO₂. Des études en laboratoire pourraient être mises en place, mais elles ne refléteraient pas les émissions réelles puisqu'elles ne pourraient pas tenir compte de la conduite, de l'état des routes, des conditions climatiques et de l'usure des véhicules qui influent sur les émissions de CO₂.

A. Dupont (Ifstar) s'interroge sur l'intérêt de telles études.

J.-P. Chang (Citepa) rappelle que les données d'émissions du Citepa pour le transport routier sont issues de modèles où les hypothèses de réduction des émissions conventionnelles des normes euro récentes ont été remplacées par des données issues de mesures sur des cycles de conduites plus proches de la réalité (versus cycle normatif NEDC).

J.-J. Becker (Seeidd) demande s'il est préférable de rapporter la dépense de transport du compte satellite à la production ou au PIB.

J.-B. Herbet (SOeS) indique que l'on rapporte le plus souvent cet agrégat au produit intérieur brut (PIB), comme il est d'usage dans les autres comptes satellites. Le PIB permet de ne pas comptabiliser les doubles comptes inhérents à la somme des productions des différents secteurs. La méthodologie de calcul des comptes satellites tente d'exclure ces doubles comptes pour le transport.

J.-P. Ourliac conclut cette première discussion en rappelant que le rapport sera publié fin juillet sur internet ; les membres de la Commission sont invités à remettre leurs observations le plus rapidement possible.

Exposé sur l'emploi dans le transport routier de voyageurs (TRV)

F. Rageau (SOeS) expose son étude relative à dix ans d'emploi dans le TRV. Le Repères « Bilan social du TRV » et le Le point sur qui l'accompagne sont distribués.

Discussion

M. Milan (CFDT) remercie le SOeS pour cette étude qui méritait d'être écrite et bat en breche de nombreuses idées reçues sur le coût du travail. Il souhaite que le rôle de la sous-traitance dans le TRV interurbain soit exploré. Il demande que cette étude soit largement diffusée.

G. le Briquer (UIT-CGT)

L'évolution des données sur l'emploi fait apparaître un secteur d'activités en croissance avec des hausses de l'emploi soutenues. Pour la CGT, il est important que ces données soient en cohérence avec celles de l'OPTL chargé de la prospective et de la formation dans ce secteur.

Le développement de l'activité autocar en services routiers réguliers et occasionnels répond à une évolution de la mobilité et des pratiques des usagers avec un plus grand nombre de retraités.

Il faut observer également des évolutions du marché avec l'introduction des services internationaux (IDBUS sur Londres et Amsterdam en parallèle des TGV) et du cabotage international.

Il faut mettre en perspective les impacts de la réforme territoriale qui donne aux régions des compétences accrues en transport avec le transport scolaire et la création de service routiers interrégionaux qui auront des effets sur la consistance des services certains TER et des TET.

Sur l'emploi dans le TRV, il faut noter une proportion très importante de salariés à temps partiel notamment pour l'exécution des services quotidiens de transport scolaire. La question de l'attractivité des emplois de ce secteur est posée tant sur le recrutement principal qui se fait auprès de salariés conducteurs plutôt en fin de carrière que sur les déroulements de carrières qui n'offrent pas aux jeunes salariés de perspectives d'emplois qualifiés.

Les évolutions des métiers sont à prendre en compte : transports spécialisés des personnes à mobilité réduite (PMR) et le transport à la demande complémentaire aux services réguliers mais pour la plupart d'entre eux intervenant sous des organisations spécifiques dans les territoires ruraux enclavés au service des populations isolées pour rejoindre la commune et les lieux administratifs et commerciaux.

Le volet social est sous estimé et ne permet pas d'apprécier la prise en compte de critères sociaux obligatoires dans les contrats de transport (loi de 2007). Par ailleurs, les questions salariales recouvrent le champ de la « convention collective nationale du transport routier et des activités annexes du transport ». La CGT revendique une mise à niveau des nomenclatures des emplois et des classifications pour permettre d'établir un déroulement de carrière sur la base de la reconnaissance des qualifications.

Par ailleurs, l'exécution de services TRV au sein des périmètres de transport urbains des agglomérations, de plus en plus étendus aux communes rurales, pose un grave problème de dumping social pour les salariés de l'entreprise de TRV intervenant en sous-traitance du réseau urbain dont les conducteurs sont régis par la convention collectives des transports urbains.

Le statut de ces lignes desservant ces périmètres peu denses est donc posé ainsi que l'application de la convention collective du TU pour les salariés concernés.

Exposé sur la nouvelle fiche (F.4) « transport actif : le vélo »

S. Picard (SOeS) présente la construction de la fiche « Vélo ».

Discussion

D. Lebrun salue le travail réalisé par le SOeS. Il souhaiterait que la place du vélo à assistance électrique soit mesurée, ainsi que les retombées économiques du développement du vélo, notamment sur les services de proximité en réparation.

M. Milan (CFDT) indique qu'il faut être prudent, comme l'a bien fait le SOeS, sur les bienfaits supposés du vélo sur la santé, notamment en milieu urbain avec les particules fines.

A.-M. Frédéric (AdF) précise que les départements ont une politique importante d'aménagement de pistes cyclables pour soutenir le développement économique et touristique qu'il conviendrait d'indiquer.

Exposé sur le programme d'étude du Seeidd

J.-J. Becher (Seeidd) présente les projets d'études du Seeidd pour 2014-2015.

DISCUSSION

M. Milan (CFDT) indique que le covoiturage est une question qui évolue rapidement entre particulier, et probablement au-delà des sites internet. C'est même devenu une occupation « à plein temps » pour certains particuliers.

M. Bernadet (personnalité qualifiée) trouve intéressants les projets d'études présentés sur des « nouvelles modalités » de transport en devenir. Il souhaiterait cependant que l'on approfondisse aussi des sujets pour lesquels la disponibilité des données est acquise, la méthodologie est robuste et donc le travail sera plus rigoureux et plus sûr.

G. le Briquer (UIT-CGT) précise que le co-voiturage est un concurrent direct du mode ferroviaire car les prix de ce dernier sont trop élevés. Les jeunes, en particulier, sont complètement acquis à cette modalité innovante.

Monsieur **Ourliac** remercie les participants et conclut la séance qui est levée à 13 h 00.

Commissariat général au développement durable
Service de l'observation et des statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : cctn.cgdd@developpement-durable.gouv.fr
www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication
Jean-Paul Albertini
ISSN : 2102-474X
ISBN : 978-2-11-138803-1

Bureau de la diffusion
Tour Voltaire
92055 La Défense cedex
Mél : diffusion.so.es.cgdd@developpement-durable.gouv.fr



Les comptes des transports en 2013

Ce rapport dresse un panorama des transports en 2013 : bilan de la mobilité des marchandises et des voyageurs, de la circulation routière, de l'accidentologie et des impacts environnementaux liés aux transports. Il présente aussi les évolutions du secteur économique du transport, des résultats comptables et financiers pour certains acteurs du secteur, les évolutions de l'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, Agence de financement des infrastructures de transport de France, collectivités territoriales).

L'environnement économique global est favorable aux transports avec une activité économique mondiale qui maintient sa croissance (+ 3,0 %). En France, la reprise est timide (+ 0,3 %) mais la demande extérieure s'accroît avec une hausse des exportations ; la contrainte énergétique se desserre profitant d'une baisse du prix du baril de Brent et d'une dépréciation du dollar par rapport à l'euro.

La demande intérieure française soutient l'activité du transport. L'activité des branches utilisatrices du transport freine moins que l'année dernière, mais les ménages ont ralenti leur consommation de transport collectif. De leur côté, les administrations publiques accélèrent leur soutien au transport, principalement les administrations publiques locales (+ 4,5 %) alors que le soutien des administrations publiques centrales d'État recule (- 3,1 %).

Du coup, les transports progressent modérément en 2013. Globalement, la production marchande de la branche transport progresse de 0,6 % en 2013, avec des créations d'entreprises assez dynamiques et un recul de l'emploi salarié moins important que dans l'ensemble de l'économie française. La production marchande de transport de marchandises (36 % de la production de transport) progresse de 0,7 %. Le transport de voyageurs continue sa progression au même rythme qu'en 2012 (+ 0,5 %). L'activité des autres services de transport est freinée par la poste et par l'entreposage.

La progression des transports se traduit par une circulation routière en hausse (+ 0,7 %) en 2013. Cette augmentation de la circulation s'est cependant accompagnée d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre, notamment grâce à l'amélioration des performances énergétiques des véhicules, ainsi que d'une baisse du nombre d'accidents de la route (- 6 %) et également de la mortalité (- 10,5 %).



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

